Sergei79 for journal-plaza.net

№10 (940) ОКТЯБРЬ 2009 WWW.ZR.RU

За рулем

ЗАЗ CHANCE – САМАЯ ДЕШЕВАЯ ИНОМАРКА » 50

«ЛАДА 4×4» – ПОСЛЕДНЯЯ ВЕРСИЯ » 54

СМОЛЕНСКАЯ КОЛЬЦЕВАЯ ОТКРЫТА » 276



60 ЧАСОВ НА ПРЕДЕЛЕ

KIA SPORTAGE
CHEVROLET CAPTIVA
VOLKSWAGEN TIGUAN

» 26

ПРЕИМУЩЕСТВА БОЛЬШОГО БИЗНЕСА

» 70



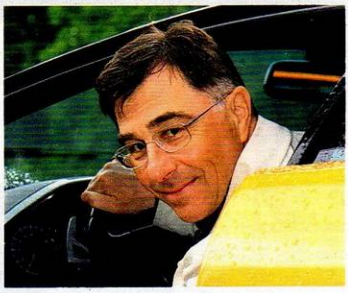
MERCEDES-BENZ E-KLASSE • JAGUAR XF • HYUNDAI GENESIS • AUDI A6

» 302 Гран-при За рулем 2010

В НОМЕРЕ ПРИЗЫ ЧИТАТЕЛЯМ НА 1,5 МИЛЛИОНА РУБЛЕЙ

ISSN 0321-4249
09010
9 770321 424007

Sergei79 for journal-plaza.net



Наш крест, или «Круз» на вырост

Наш крест – это автопром, доставшийся нам от советских времен. Наш крест – чиновники в бизнесе, которые мало что смыслят в производстве современных автомобилей, но имеют возможность, рассуждая о престиже страны, получать и тратить кредиты, по сути – деньги налогоплательщиков. Наш крест – всегда идти своим путем, даже если он ведет в тупик. Здесь сразу вспоминаются события начала осени, когда КамАЗ объединяли с АВТОВАЗом и «Автодизелем» в придачу. И не важно, целесообразно ли такое решение. Главное для горе-стратегов – сам процесс. И уверенность, что мы можем строить автомобили.

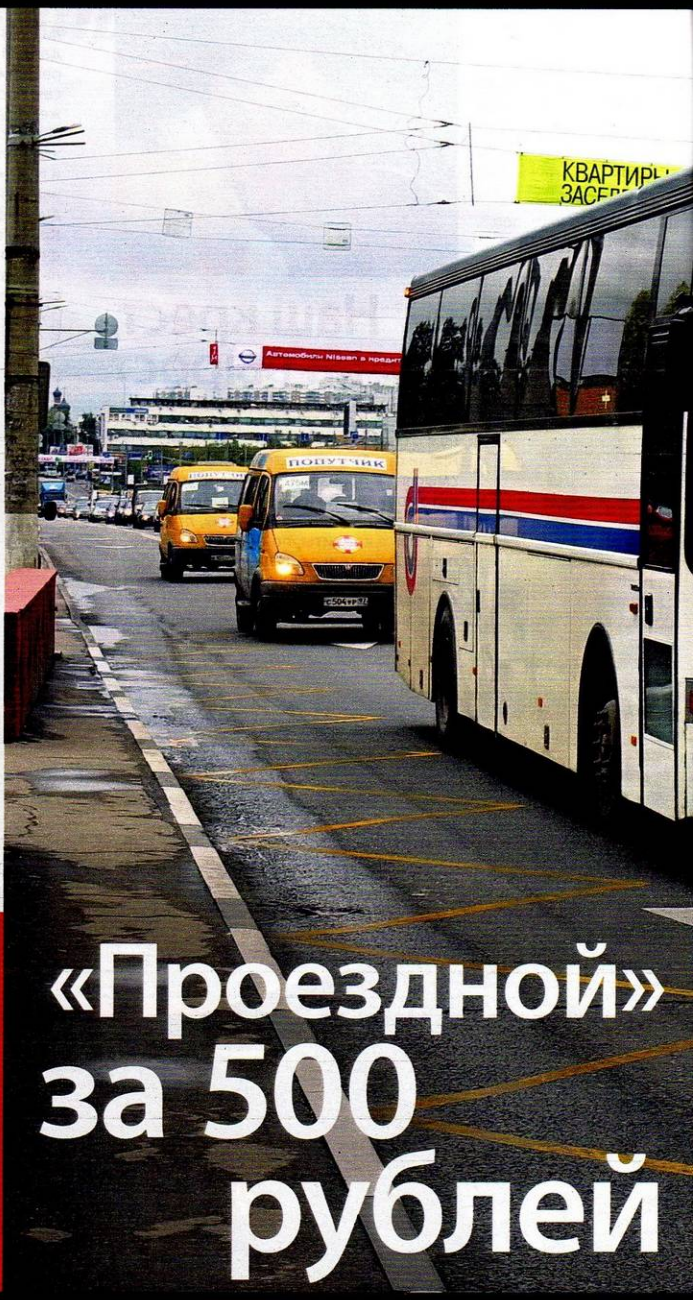
Давайте, наконец, скажем честно: сегодня это – иллюзия! Спустимся на нашу землю и признаемся себе: престиж родной страны оценивается тем, как живут в ней люди. На фото внизу – первый «Шевроле-Круз», собранный в России. Пока мы его фотографировали, трактор на заднем плане вспахал целое поле. Уже легко можно себе представить, как тракторист после работы сядет в «Форд» или, например, в «Рено», «Ниссан», «Тойоту», «Шевроле», «Фольксваген», собранные в России, и поедет в свой благоустроенный дом или квартиру.

И не надо рассуждать на тему, много ли у нас таких тракторов, – важно, чтобы поле было вспахано. Для нашего нового автопрома поле только высвобождается – и хорошо, что на вырост. Кстати, «круз» в переводе с испанского – крест. Но его не надо нести – он сам прекрасно едет.

Петр Меньших



«Проездной» за 500 рублей



Наш человек, побывав в Европе, с восторгом рассказывает, как образцово там организовано движение: впечатляют, например, полосы, отведенные для общественного транспорта и такси. В большинстве стран от остальных полос они ничем не отделены, однако же – вот что особенно поражает – у водителей и мысли не возникает на них выезжать!

Вот и в Москве появилась такая спецтрасса. После нескольких лет обсуждений первая в стране выделенная полоса для движения городского пассажирского транспорта введена в эксплуатацию на участке от проезда Стратонавтов (станция метро «Тушинская») до МКАД и в обратном направлении. По такой полосе, согласно п. 18.2 ПДД, разрешено движение только маршрутных транспортных средств, движение прочего транспорта и остановка на ней запрещены. Наказание для тех, кто читать не умеет, – штраф 500 рублей (ст. 12.15.1 КоАП РФ, «Нарушение расположения ТС на проезжей части»).

Все это замечательно, но как привить водителям понимание того, что на такие полосы нельзя выезжать? Никогда! Даже если ты в пробке застрял давно и надолго! А рядом целая полоса свободная… Так что пока в воспитательных целях и по негласному распоряжению столичного начальства на Волоколамке ежедневно дежурят наряды ДПС. А депутаты собираются ужесточить наказание: за выезд на «чужую» полосу предлагают отнимать права года на полтора. Круто!

Только, может, сначала надо ликвидировать причины, из-за которых возникают заторы?

«Хорошо, что общественный транспорт сможет продвигаться без задержек. Но получается, что благо для одних оборачивается бедой для других. Ведь неизбежно сужение жизненного пространства для остальных участников движения, из-за чего автомобили будут торчать в пробках еще дольше. По идее, правительству Москвы надо бы строить дополнительные дороги для троллейбусов, автобусов. Но это затратно и долго, а отравить жизнь водителям обычных автомобилей – быстро и не так дорого...
Из отзыва на сайте столичного правительства

for journal-plaza



Министерство транспорта РФ считает необходимым в ближайшее время выделить на дорогах городов-миллионников полосы сугубо для движения общественного транспорта.



О том, что впереди выделенная полоса для общественного транспорта, предупреждают знаки, разметка и огромные плакаты. Но многие водители уверяют, что не заметили их…

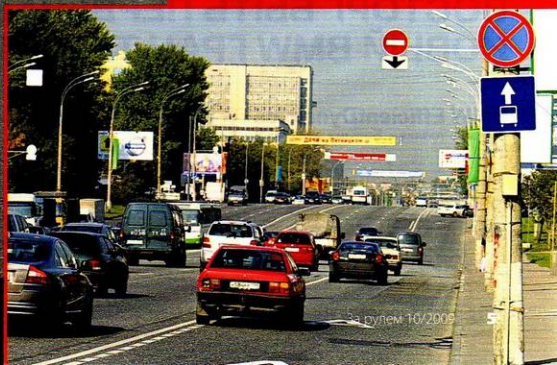
…и продолжают по привычке парковаться у обочины. Прямо под знаком!





В районе станции метро «Тушинская» ежедневно дежурят не менее пяти экипажей ДПС. Задача – гонять водителей со спецполосы. Ежедневно каждый инспектор «привозит» по 10–15 протоколов «стоимостью» по 500 рублей.

Говорят, к московскому опыту присматриваются в регионах: такие полосы уже есть или скоро появятся в Санкт-Петербурге, Перми, других городах. Там водители такие же наглые и бесшабашные? Даже штраф не пугает?



Sergei79 for journal-plaza.net

КРУПНЫМ ПЛАНОМ

3 НАШ КРЕСТ, ИЛИ КРУЗ НА ВЫРОСТ
4 «ПРОЕЗДНОЙ» ЗА 500 РУБЛЕЙ
16, 248 НОВОСТИ

АВТОМОБИЛИ

26 СПРИНТЕР, СТАЙЕР... И ЗАНУДА
Первенство заводской марки
46 ДАЖЕ НЕ ДУМАЙ!
«Хёндай-i20»
48 ПО ЗАКОНУ БУКВ
«Опель-Инсигния OPC»
50 ВТОРОЙ ШАНС
«ЗАЗ-Шанс»
54 С НЕИЗМЕННЫМ ВЫРАЖЕНИЕМ ЛИЦА
Модернизированная «Лада 4×4»
56 ШЕВРОЛЕ РУС
Неделя с «Шевроле-Круз»
64 ПАРАД ПЛАНЕТ
«Субару-Легаси», «Аутбек»
70 МЫ С ТОБОЙ ОДНОЙ КРОВИ?
Тест «Ауди-А6», «Мерседеса-Е 350», «Хёндай-Генезис» и «Ягуара-XF»
86 СИЛА ТОКА
«Тойота-Приус»
94 БЕЗ ПРЕТЕНЗИЙ НА РОСКОШЬ
«КИА-Каренс»
98 НЕ СТРАШЕН МАЛЕНЬКИЙ
Рестайлинг «Ниссана-Микра»
106 ВООРУЖЕН, НО НЕ ОПАСЕН
«Ленд-Ровер Дискавери 4», «Рейндж-Ровер»
112 КЬЮ? КУ!
«Тойота-iQ»
114 СЕМЬЯНИН ЖЕЛАЮТ ОТЖЕЧЬ
«Ауди-А5 Спортбек»
118 ВЕРИТЬ, НАДЕЯТЬСЯ, ЛЮБИТЬ
БМВ 7-й серии с мотором V12

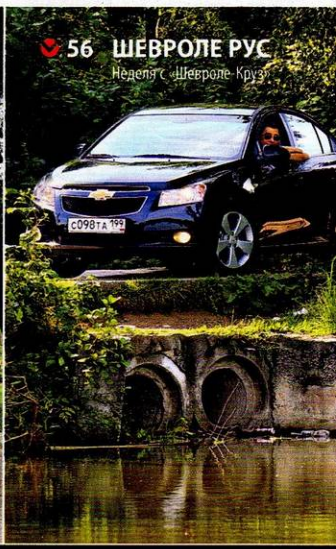
КУРЬЕР

122 ПЛАЧУ́– ИМ ВСЕ МАЛО
Мытарства налогоплательщика
124 «ЗА РУЛЕМ» – ПРОТИВ!
124 ОБРАТНАЯ СВЯЗЬ
128 ВЫ НАМ ПИСАЛИ
130 СПРАВОЧНАЯ СЛУЖБА

АВТОРЫНОК

132 ВСЕ СТРЕЛЫ – В ЦЕЛЬ
Модели «Ситроена» в России
136 ЗАЛОЖНИЦА ИМИДЖА
Покупаем «Шкоду-Октавия»
142 ТРЕТЬЕ ПРИШЕСТВИЕ
«Мазда-3»









Sergei79 for journal-plaza.net

146 ПО ЛИМИТУ
Кузовной ремонт пикапов
148 НЕДОРОГОЕ УДОВОЛЬСТВИЕ
Авто в упрощенной комплектации
152 НЕЛАДНАЯ «ЛАДА»
«Лада-Калина» после 100 тыс. км
156 NOTE PROBLEM?
Рейд по сервисам «Ниссана»

КОМПОНЕНТЫ

160 МИКСТУРА № 12
Антифризы
162 СЦЕПЛЕНИЕ С ЗИМОЙ
Тест шин 195/65R15 и 205/55R16
174 ТОВАРОВЕД
Новинки рынка
178 ОБУВКА НА МИКРОПОРКЕ
Шины «Йокогама»
180 ЗНАК Z
Шина «Бриджстоун» для вседорожников
182 ПОД ШИПЫ НЕ СВЕРЛЯТ ДЫР
Шина «Кама-Евро»

ТЕХНИКА

184 ЗАРЯДНОЕ УСТРОЙСТВО
Электромобили «Ниссан»
188 МЫ ЗАМАХНУЛИСЬ ШИРОКО
Интервью с М. Нагайцевым, АВТОВАЗ
194 НОВИНКИ, ИССЛЕДОВАНИЯ, ИЗОБРЕТЕНИЯ

РЕМОНТ И СЕРВИС

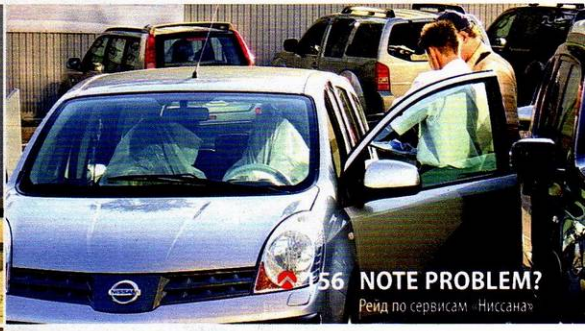
200 ИЗ ТЕНИ В СВЕТ ПЕРЕЛЕТАЯ...
Тест-ремонт «Хёндай-i30»
204 ПОТЕРТОЕ СЕДЛО
Замена клапанов
206 ШАГ НАЗАД
Доводим «Ладу-Калина»
207 ТЯНЕМ-ПОТЯНЕМ
Ремень ГРМ «Калины»
208 ЧИСТО СИМВОЛИЧЕСКИ
«Рено-Символ» в деталях
212 НЕ ПОЕЗДИМ, ТАК ПОЧИНИМ!
Экспонаты «Интеравто», МИМС
214 ШПАРГАЛКА РЕМОНТНИКУ
Конкурс знатоков-технарей
216 СОВЕТЫ БЫВАЛЫХ
217 «СИД»-ИНФО
Форум владельцев «КИА-Сид»

БЕЗОПАСНОСТЬ

218 ПРЕДПРОДАЖНАЯ ПОДГОТОВКА
Результаты крэш-тестов EuroNCAP
222 ПРЯМАЯ ЛИНИЯ С ДОБДД
224 СТРАХОВЩИКА НА МЫЛО!
Выплаты по ОСАГО
227 ПРАВА ПО ШТРИХ-КОДУ
Удостоверения нового образца



148 НЕДОРОГОЕ УДОВОЛЬСТВИЕ
Авто в упрощенной комплектации



156 NOTE PROBLEM?
Рейд по сервисам «Ниссана»



162 СЦЕПЛЕНИЕ С ЗИМОЙ
Тест шин 195/65R15 и 205/55R16

188 МЫ ЗАМАХНУЛИСЬ ШИРОКО
Интервью с М. Нагайцевым, АВТОВАЗ



АВТОМОБИЛИ НОМЕРА

114 «Ауди-А5 Спортбек»
70 «Ауди-А6»
118 БМВ-760Li V12
294 ГАЗ-М415, олдтаймер
246 «Газель-Эконом»*
50 «ЗАЗ-Шанс»
242 «Интернешнл-9200i»*
94 «КИА-Каренс»
26 «КИА-Спортидж»
152, 206, 207 «Лада-Калина»
54 «Лада 4х4»
106 «Ленд-Ровер Дискавери 4»
142 «Мазда-3»
236 «Мерседес-Бенц Вито»*
70 «Мерседес-Е 350»
276 «Мерседес-ML63 AMG»
276 «МИНИ-JCW»
98 «Ниссан-Микра»
48 «Опель-Инсигния OPC»
146 Пикапы (ремонт)
106 «Рейндж-Ровер»
208 «Рено-Символ»
132 «Ситроен» (модельный ряд)
64 «Субару-Легаси», «Аутбек»
86 «Тойота-Приус»
112 «Тойота-iQ»
26 «Фольксваген-Тигуан»
70 «Хёндай-Генезис»
46 «Хёндай-i20»
200 «Хёндай-i30»
26 «Шевроле-Каптива»
56 «Шевроле-Круз»
136 «Шкода-Октавия»
70 «Ягуар-XF»
276 «Ягуар-XKR»

*Грузовики.

Sergei79 for journal-plaza.net

ЭКОНОМИКА

228 САМАЯ «МОДНАЯ» ИНОМАРКА
Популярные модели в регионах

230 ТЕ, КТО ВЫЖИЛ В КАТАКЛИЗМЕ
Передел мирового авторынка

232 КОНЕЦ «ЗЕЛЕНКИ»
Автобизнес Приморья

ГРУЗОВИКИ

236 ВИТОРИАНСКИЙ СТИЛЬ
«Мерседес-Бенц Вито»

242 ОСТАЛСЯ С НОСОМ
«Интернешнл-9200i»

246 ЖЕРТВЕННАЯ ГАЗЕЛЬ
Эконом-версия полуторки

249 РЕКЛАМНЫЙ БЛОК
Предложения профессионалов рынка автокомпонентов и оборудования для автосервиса

254 ЦЕНЫ «ЗА РУЛЕМ»

СПОРТ

256 НАДЕЖНЫЙ ИЛИ БЫСТРЫЙ?
Ралли WRC

260 РЕБУСЫ С ДОЖДИКОМ
Русские в Кубке «СЕАТ-Леон»

266 ИНТРИГА «РЕНО»
Гонка звезд «За рулем»

270 СВЕЧА ПОДЖИГАЕТ ГОНКУ
Программа NGK

272 ПАДДОК
Новости спорта

ТЮНИНГ

276 НЕ ДУМАЙ О СЕКУНДАХ
«Мерседес-ML63 AMG», «МИНИ-JCW» и «Ягуар-XKR» на новой кольцевой трассе

284 НА ГРЕБНЕ МОДЫ

БЕЗ ГРАНИЦ

286 АЛАЯ АТАКА
Что быстрее: пламя или автомобиль?

290 КРУГОВОЕ ДВИЖЕНИЕ
Экстремальное путешествие у Байкала

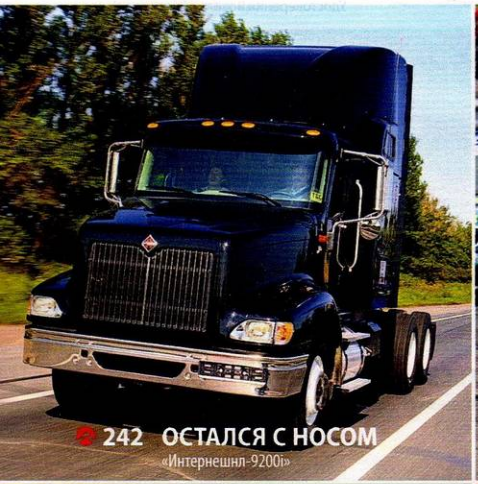
294 ДОСТИЖЕНИЕ НАРОДНОГО ХОЗЯЙСТВА
Пикап ГАЗ-М415, олдтаймер

ГРАН-ПРИ «ЗА РУЛЕМ»

302 РАССТАВИМ ПО МЕСТАМ!
Призы для читателей

304 КАТАЛОГ МОДЕЛЕЙ-ПРЕТЕНДЕНТОВ

308 КАРТОЧКА И АНКЕТА УЧАСТНИКА



242 ОСТАЛСЯ С НОСОМ
«Интернешнл-9200i»



260 РЕБУСЫ С ДОЖДИКОМ
Русские в Кубке «СЕАТ-Леон»



276 НЕ ДУМАЙ О СЕКУНДАХ
«Мерседес-ML63 AMG», «МИНИ-JCW» и «Ягуар-XK» на новой кольцевой трассе



286 АЛАЯ АТАКА
Что быстрее: пламя или автомобиль?

Sergei79 for journal-plaza.net

«Кольт» меняет обойму

С годичным отставанием от европейского рынка в России дебютировал обновленный вариант японского хэтчбека.

Локомотив компании «Мицубиси» в странах Старого Света в прошлом году прошел процедуру легкой модернизации. Главное внешнее отличие обновленного «Кольта» – «злобная» решетка радиатора в стиле десятого «Лансера». Сзади появились новые, втрое уменьшенные по высоте фонари – в случае чего заменить такие гораздо дешевле. Любопытно, что на домашнем японском рынке «Кольт» остался верен старому дизайну – по мнению маркетологов, облик европейской версии не соответствует восточному представлению об автомобилях класса B.

Обновленный интерьер тоже заставляет вспомнить «Лансер» последнего поколения. Например, у него заимствован руль, да и другие детали сделаны с явной оглядкой на дизайн седана. Ушли в прошлое несколько легкомысленная центральная консоль с элементами из полупрозрачной пластмассы и приборный щиток с тремя колодцами, а также дисплей бортового компьютера.

Кроме того, в ходе рестайлинга «Кольт» лишился салазок задних сидений – теперь они не двигаются в продольном направлении. Зато гораздо удобнее стал багажник. Если сложить второй ряд пассажирских мест, прежде получалась ступенька, а теперь – ровная площадка.

Двигатели, трансмиссии и ходовая часть изменений не претерпели. Европейским покупателям по-прежнему предлагают четыре бензиновых мотора: 1,1 л мощностью 75 л.с., 1,3-литровый 95-сильный и два 1,5-литровых – мощностью 109 и 150 л.с. Дизель из производственной программы исчез. Большинство «кольтов» оснащаются пятиступенчатой механической коробкой передач. Роботизированная трансмиссия – опция для модификаций с мотором 1,3 и 1,5 л.

На отечественном рынке сделают упор на наиболее доступные версии. В отличие от дорестайлинговой модели, в обновленной гамме появятся трехдверные машины с мотором 1,1 л; 1,5-литровый двигатель, напротив, исключен из российской программы. Цены стартуют с 449 тыс. рублей за 1,1-литровую версию Entry, что на 50 тыс. меньше начальной стоимости предшественника.

Mitsubishi Colt 1,3

ДВИГАТЕЛЬ:
бензиновый, число цилиндров/число клапанов/рабочий объем – 4/16/1332 см³; мощность – 70 кВт (95 л.с.) при 6000 об/мин; максимальный крутящий момент – 125 Н·м при 4000 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ:
переднеприводная, коробка передач – 6-ступенчатая роботизированная.

КУЗОВ:
5-местный 5-дверный; база – 2500 мм, габариты (длина × ширина × высота) – 3940×1695×1550 мм; объем багажника – 186 л; снаряженная масса – 975 кг.

МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ:
180 км/ч; разгон до 100 км/ч – 12 с; расход топлива в смешанном европейском цикле – 5,6 л/100 км.



Суперкар и суперджет

Для российской премьеры обновленного «Ауди-Q7» место выбрали необычное: авиасалон МАКС-2009. Все разъяснилось, когда собравшиеся узнали, что среди представленных модификаций – самая мощная в мире серийная дизельная версия V12 TDi. Ее 500 л.с. и 1000 Н·м способны не только разогнать суперджип до сотни за 5,2 с, но и утащить на буксире главную авиапремьеру салона – самолет «Сухой Суперджет-100». Что и было с успехом продемонстрировано. Приобрести новинку в автосалонах можно по цене от 2,6 до 5,2 млн. рублей.



Sergei79 for journal-plaza.net

МИНИ-мализм



От рождения МИНИ был четырехместным, а теперь, в год своего пятидесятилетия, он теряет два сиденья. Но приобретает особый шарм. Появление концепта «МИНИ-Купе» закономерно: если машина Иссигониса была прежде всего утилитарным автомобилем «для бедных», то нынешняя, от БМВ, уже чисто культовая, и покупающий ее о деньгах не задумывается. А потому под капотом самый заряженный 1,6-литровый мотор мощностью 211 л.с., крутящий момент – до 280 Н·м! Спереди купе абсолютно узнаваемо, но в профиль выглядит куда стремительнее. Из находок разработчиков отметим легкую алюминиевую крышу (это понижает центр тяжести авто) и оригинальный багажник с доступом из салона даже на ходу: мало ли что понадобится в дороге!

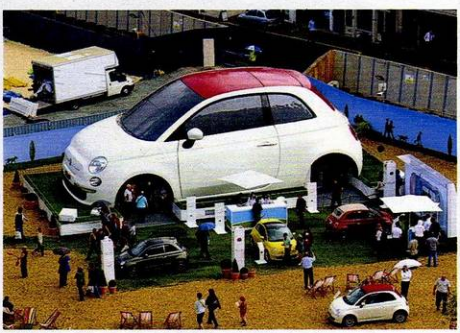
Красив и без крыши



«Мазерати-Гран Кабрио» стал первым в истории марки четырехместным кабриолетом, теперь он обладает и самой длинной колесной базой среди себе подобных. Это позволило сделать задние места по-настоящему функциональными и комфортными, в отличие от схемы 2 + 2. Дизайн новинки разработан специалистами «Пининфарины». Двигатель V8 развивает 440 л.с., так что удовольствие от езды малым не покажется. Прием заказов начнется зимой, чтобы к весне кабриолет уже обрел владельцев.

ФИАТ для Гулливера

По Европе путешествует увеличенный в пять раз ФИАТ-500. В Лондоне, где проходила акция «Неделя улыбки» (Big Smile), его установили на одной из площадей. Любопытные проникали в салон не пригибаясь, а желающим усесться на водительское место подставляли лестницу. И тут уж можно ощутить себя Гулливером в стране великанов: бросив взгляд на потолок, увидишь спроецированные на него звездное небо... или рекламный ролик о выдающихся качествах «нормального» ФИАТ-500.



КОРОТКО

1,2 секунды до сотни вовсе не фантастика – такой разгон показал на трассе «Санта-Под» дрэгстер Project Zed, стилизованный под «Ниссан-350Z». Впрочем, почему только стилизованный? Двигатель объемом 3,5 л тоже позаимствовали и форсировали его аж до 1900 сил! Причем на первой сотне разгон не закончился: скорость в 270 км/ч спидометр показал через 4,1 с, а 345 км/ч – через 6,6 с. Хватило ли моторесурса на дальнейшую езду, пока неизвестно.



190 км/ч развивает «КИА-Мохаве» (в заокеанской жизни – «Боррего»), продажи которого в России начинаются этой осенью. Вседорожник массой 2159 кг разгоняется до сотни всего за 8,5 с стараниями V-образной «шестерки» мощностью 274 л.с. При этом, как обещает производитель (а собирать автомобиль планируют в Калининграде), аппетит монстра весьма умеренный – около 11,6 л/100 км в смешанном цикле.

1,3 млрд. рублей составили убытки «ИжАвто» только за первый квартал, а общий долг достиг 11 млрд. рублей. Предполагавшаяся ранее продажа предприятия АВТОВАЗу или госкорпорации «Ростехнологии» не состоялась. «ИжАвто» признан банкротом, предстоят массовые увольнения, а судьба популярного универсала ВАЗ-21043 повисла в воздухе.

1 литр и 100 кВт – таковы перспективы даунсайзинга бензиновых двигателей по прогнозу Ганса-Петера Шмальца, руководителя компании BorgWarner. При этом типичными станут унифицированные 3-цилиндровые моторы, мощность которых будут варьировать настройкой турбонаддува. В трансмиссии же будущее за коробками с двойным сцеплением по типу DSG.

Sergei79 for journal-plaza.net

Вместо «Мегана»

Одной из наиболее интересных для россиян премьер на автосалоне во Франкфурте стал «Рено-Флюэнс», который заменит седан «Рено-Меган».

Создатели уверяют, что владельцы будут ощущать себя в автомобиле, словно он более высокого класса – как по комфортности, так и по простору салона. Не тесно и чемоданам: для них отведено 530 л объема за спинками задних сидений, которые к тому же можно сложить – вместе или по частям (1:2).

Но главные в легковом авто, конечно же, седоки. Ради их удобства машину наделили солидной колесной базой, внутренняя ширина салона – почти полтора метра. При этом даже баскетболист не упрется головой в потолок.

Fluence в переводе с французского – «течение». Что же, линии и обводы торпедо и впрямь текучие, плавные. И новые фары мягко перетекают в боковины... Все это вы видите на снимках, а слова пресс-релиза помогут «заглянуть» под капот. Там может оказаться один из четырех двигателей (два бензиновых и два дизельных), диапазон их мощности – от 90 до 140 л.с., каждый соответствует экологическим нормативам Евро V.

«Ниссан» – партнер «Рено» по альянсу – предоставил «Флюэнсу» вариатор CVT со стальным наборным ремнем. А для тех, кто не любит держать левую ногу на площадке для отдыха, предназначена 6-ступенчатая механика: переключайтесь вдоволь! Но и это не все. Дизельные версии могут быть укомплектованы автоматической коробкой DCT (аналог DSG) с двойным сцеплением. В перспективе же просматривается вариант вовсе без коробки передач, ДВС и бензобака – с электромотором и шнуром с вилкой.

Собирать «Флюэнс» начнут в Турции, а к нам он приедет ближе к осени будущего года. Причем, как обещают, с кондиционером и системой стабилизации в базе.







Renault Fluence

ДВИГАТЕЛЬ:
бензиновый; число цилиндров/число клапанов/рабочий объем – 4/16/2000 см³; мощность – 103 кВт (140 л.с.)*.

ТРАНСМИССИЯ:
переднеприводная; коробка передач – механическая 6-ступенчатая.

КУЗОВ:
5-местный 4-дверный; база – 2702 мм; длина – 4602 мм; объем багажника – 530 л.

**Данные предварительные, подробности будут известны позднее.*

«Шелл» из Торжка

Современные смазочные материалы с маркой «Шелл» в конце будущего года начнут делать в России. Мощности строящегося завода впечатляют: 180 тыс. тонн масел и смазок в год! И для России хватит, и на экспорт останется. Для самого «Шелла» это одно из крупнейших предприятий, в его создание инвестировано около 100 млн. долларов.

Масштабность проекта под стать потребности в продукции: наш «масляный» рынок – третий в мире, а «Шелл» – один из крупнейших потребителей российской нефти.

Sergei79 for journal-plaza.net

Московский автосалон-2009

В этом году из-за кризиса автосалоны отменяли один за другим – сначала Токио, затем Загреб, Вильнюс, Милан, Буэнос-Айрес, Бухарест, Амстердам, Афины… Никто не стеснялся: ситуация! Остались только выставки-«гранды» – Детройт, Женева, Франкфурт. Год назад главный российский автосалон MIMS удался на славу – его участниками стали более 800 компаний из 22 стран мира, а количество посетителей превысило 300 тысяч. Видимо, организаторы надеялись, что и в этом году получится не хуже, а потому решили, несмотря на кризис, в обычные сроки провести в комплексе «Крокус Экспо» две международные автомобильные выставки: «Интеравто-2009» и MIMS-2009. Хотя по большому счету ни ту ни другую не назовешь «настоящим» автосалоном. Тот, что признан на международном уровне, проходит только по четным годам; нынешний же, с точки зрения мировых производителей, «домашний».

В этом году, когда автомобильный рынок страны сжался в два раза, а все заводы летом останавливали конвейеры, выставка, даже объединенная, выглядела более чем скромно. Из легковых марок в огромных павильонах «Крокус Экспо» были представлены лишь вазовские да китайский «Хайфей». Да и те по финансовым соображениям ограничились скромными экспозициями. АВТОВАЗ, например, привез лишь серийные образцы и не стал демонстрировать концепты. Не считать же мировой премьерой первую демонстрацию «заряженной» модификации седана 2170 – «Лады-Приора Спорт».



Не только автомобили, но и девушки-модели ощутили дефицит внимания.


«Выставка» автомобилей посетителей на стоянке перед корпусами «Крокус Экспо» смотрелась куда богаче и интереснеофициальной экспозиции.

Остальные экспозиции тоже не слишком привлекали любознательных. Москвичи и гости столицы ждали праздника, фейерверка новых моделей, а им предлагали грузовики и автобусы на стендах ЗиЛа, КамАЗа, ГАЗа, завода «Урал» и нескольких китайских компаний. Они интересны лишь специалистам. Тогда добро пожаловать в экспозиции, где представлены запчасти и компоненты: шины, диски, аккумуляторы, масла, лаки, краски, сервисное оборудование, инструмент, аксессуары, автомобильная косметика... Глаза разбегаются!

При этом совершенно непонятно, чем отличался MIMS от «Интеравто» – на стендах обеих выставок правили бал производители и продавцы комплектующих.

«Международная выставка – крупнейшее мероприятие для всего автомобильного рынка России», – гордо сказано на сайте организаторов автосалона. Об этом кричала и реклама в СМИ. Если судить по экспозиции, авторынок страны ждут тяжелые времена: новое покупать не будем, примемся ремонтировать старое. Не хотелось бы в это верить. Может, лучше было отказаться от проведения автошоу, раз гордиться, по крайней мере сейчас, нечем?..

Редактируем на виражах



Автомобильным журналистам необходимо поддерживать водительскую квалификацию, а она должна быть приближена к спортивной. Да, некоторым случается погонять по треку, но чаще приходится ездить в городской толчее, где не ищешь точек начала торможения, захода в скоростные повороты и оптимальных траекторий. Как бы не притупилась острота реакции, чувство машины… Надо себя протестировать!

Прекрасная возможность – принять участие в редакционных гонках на картах на кубок главного редактора ЗР. Они прошли не в первый раз и уже стали традиционными. На столичной картинговой трассе «Форца» собрался весь зарулевский коллектив. Опыт у всех разный, поэтому команды сформировали примерно равные по силам, с учетом веса и мастерства пилотов. (Нашлись среди нас те, кто дорос до кандидата в мастера автоспорта, но в карт ни разу не садился!)

Формат – полумарафонский: 2,5 часа беспрерывной езды, остановки только для смены пилотов, так что каждый поработал на командный результат. Все до одного честолюбивы – умудряясь обгонять на узкой трассе, боролись за доли секунды на круге. От высокого темпа, нагрузок в бесконечной череде поворотов тело просило пощады уже через 20–30 кругов!..

Победила команда руководства редакции. Поверьте, поддавками здесь и не пахнет. Но главный результат – все освежили навыки экстремального вождения, подтвердили право называться автомобильными экспертами.

Sergei79 for journal-plaza.net

«Патриоты» потеснятся?



Новый проект – сборку полноприводных спецавтомобилей UAZ T-REX запустил Ульяновский автозавод. Шасси – итальянской фирмы «Бремак» (Bremach). Компактные (5230 × 1900 × 2495 мм) 3,5-тонные грузовики оборудованы многоступенчатой раздаточной коробкой и редуктором отбора мощности, что позволит им работать с самыми разными навесными агрегатами. Автомобили оснащены 2,3-литровым турбодизелем F1A мощностью 116 л.с. и пройдут практически везде, где только позволит клиренс в 290 мм.

Эволюция стиля

Обновленную модель «Пунто Эво» представил во Франкфурте ФИАТ. Как пояснили итальянцы, приставка «Эво» означает эволюцию стиля и успеха. И вправду, рестайлинг, выполненный по проектам дизайнеров ателье FIAT Centro Stile, хотя и не революционен, но сделал облик машины заметно современнее: он более стремительный. «Пунто» вытянулся в длину до 4060 мм, благодаря чему стал одним из самых вместительных хэтчбеков B-класса. Интерьер переработан полностью, а под капотом появились бензиновые двигатели нового поколения с системой MultiAir: с нею мощность возрастает на 10%, крутящий момент – на 15%, а расход топлива, напротив, на 10% уменьшается. В будущем году «Пунто Эво» появится в России.





Свежий «За рулем» – на дом

Достав очередной номер ЗР из почтового ящика, вы получите самую интересную информацию с мест наиболее важных событий, отчеты о тестах новинок российского рынка, презентациях новых моделей, экспертизах расходников и многом другом.

Подписку можно оформить по каталогам Роспечати «Газеты и журналы» (www.rosp.ru, индексы 70321 и 72390), «Пресса России» (www.akc.ru, индексы 45364 и 43599) и МАП «Почта России» (www.russianpost.ru, индексы 99122 и 99581).

Можно сделать и по-другому – чтобы журнал попадал в руки. Например, в Москве его доставят вам прямо на рабочее место. Эту услугу оказывает «Интерпочта» (www.interpochta.ru) и «Курьер-Прессервис». Организациям оформит подписку ООО «Агентство «Деловая пресса» (www.delpress.ru). Хотите читать журнал раньше всех – приезжайте оформить его получение на Бакунинскую улицу, дом 72, по рабочим дням с 10.00 до 18.00.

За рубежом можно получать ЗР через фирмы-партнеры – ЗАО «МК-Периодика» (www.periodicals.ru) и ООО «Информнаука» (http://informnauka.com).

Подробности узнаете на www.zr.ru/info/index/name/Subscribe или позвонив по тел. 8 (499) 267-30-65.

КОРОТКО

В концерне PSA решено прекратить выпуск седанов «Пежо-607» и «Ситроен-С6». «У нас нет амбиций конкурировать с BMW или «Мерседесом», – заявил пресс-атташе фирмы Лаурент Чиколелла. Уйдут из премиум-сегмента лишь седаны, их за весь прошлый год продали только 3900 и 2800 единиц соответственно. Теперь флагманом концерна станет «Пежо-RCZ».



Если программа стимулирования утилизации старых авто все же будет в России принята, под пресс попадет каждая вторая машина! По данным «Автостата», одних «москвичей» набирается 1,6 млн. шт., или 99,3% всех доживших до сих пор. Вазовского старья поменьше – 60%, зато в абсолютных величинах это 9,11 млн. десятилетних автомобилей. Еще хорошо, что грузовики не включили в проект: их парк устарел на 80%!

В Москве состоялась презентация первого русскоязычного мишленовского «Зеленого Гида» по Парижу. Это издание для путешественников с массой полезной и увлекательной информации, рассчитанное на разные виды и сроки пребывания во французской столице. Выход у нас путеводителей «Мишлен» свидетельствует о потенциале российского рынка в развитии мировых продаж туристических и ресторанных справочников. Русский язык стал десятым, на котором выходят мишленовские путеводители. Издание подготовлено отделением мирового производителя шин Michelin Maps & Guides и российским издательством ABBYY Press, специализирующимся на лингвистическом программном обеспечении.





Спринтер, стайер... и зануда

journal-plaza.net



У «Тигуана» порвалась покрышка, на «Каптиву» упало дерево, «Спортидж» стер задние шины. И это случилось лишь за один из шестидесяти часов спецтеста. «Испытания продолжаются», – докладывают Сергей Воскресенский и Антон Чуйкин. Фото Александра Кульнева.

Sergei79 for journal-plaza.net

ДОЖДЬ, РАДУГА, СКОРОСТЬ

Погода капризничает: дожди, грозы, редкие часы просветлений, а вслед наваливаются совсем осенние хмарь и холод. Мелькнула даже предательская мысль: может, не рисковать – перенести? Ведь регламент пятого по счету первенства заводской марки «60 часов «За рулем» по-прежнему очень жесткий... Но предстартовый маховик раскручен – обкатаны и прошли ТО автомобили, ждут своего три дюжины шин и колес, подготовлено качественное топливо (спасибо партнерам – компаниям K&K, «Континенталь», «Мишлен», ЛУКОЙЛ). Начинается противостояние скорости и надежности, экономичности и способности долго выдерживать максимальные нагрузки. Словом, настоящая мужская работа, требующая сосредоточенности и концентрации внимания. И, конечно, немалых сил.

БЕНЗИН ИЛИ ДИЗЕЛЬ?

Идея проверить кроссоверы в условиях «60 часов» будоражила давно, равно как и тема дизельных моторов. Ведь такие автомобили отличаются прежде всего широкими возможностями для езды не только по асфальту. А как поведут себя их двигатели, далеко не всегда «заточенные» на высокие обороты, предположить не решались даже самые смелые. В году нынешнем совпало все: автомобили российской сборки, у каждого полный (то есть автоматически подключаемый) привод. У двух соперников турбодизели, один немецкого, другой корейского происхождения, а третий мотор, 3-литровая бензиновая «шестерка», – словно раздражитель для них.

По первым прикидкам «Каптива» вдвое мощнее «Спортиджа» и к тому же почти на 40 км/ч быстрее его, «Тигуан» по своим скоростным возможностям где-то между ними. Значит, будут обгоны, непредсказуемое соперничество, и совсем не обязательно победит самый быстрый – скорее самый надежный, самый сбалансированный. Напомним, что по заведенному распорядку машины прошли обкатку, а затем предстартовое обслуживание на фирменных сервисных станциях.

ДЕНЬ ПЕРВЫЙ. КРОССОВЕРЫ ПРОЯВЛЯЮТ ХАРАКТЕР

Автомобили, взревев, напрягли автоматические трансмиссии и поочередно ушли на трассу. Вот-вот начнется круговерть: заправки, подсчет средних скоростей, беглые осмотры двигателей, шин... Но пока в эфире тишина – люди привыкают к скорости и машинам. Никто еще и предположить не может, что уже через 1 час 8 минут «Кап-



Черно-белая гамма навевает шахматные ассоциации. Фото перед стартом, на доске – дебют трех коней.

Sergei79 for journal_plaza.net

тива» влетит на площадку с опустошенным баком, установив тем самым своеобразный рекорд скоростного сжигания топлива и в итоге затратив на дозаправки более трех часов! «Тигуан» на одном баке пройдет около 370 км. Ну а «Спортидж», при обкатке поразивший совсем не дизельной прожорливостью (от 12 до 14 л/100 км), вдруг и на максималке сохранит расход в 14 литров почти неизменным. И обескуражит водителей еще одним рекордом – однообразнейшим путешествием на 450 км продолжительностью 3 часа.

«Шевроле-Каптива». Гонишь от себя мысль, что с водителем и балластом этот антрацитовый «сундук» в самой дорогой семиместной комплектации весит под 2,5 т. Ведь когда на точнейшем (тарировали, знаем) спидометре этого автомобиля за двести, как-то не хочется думать, что «Каптиву» вдруг придется еще и экстремально останавливать. И все равно, когда вгрызаешься руками в массивное рулевое колесо, когда даже сквозь шлем тебя оглушает рев и свист рассекаемого пространства, опасения сменяет азарт. Тело становится легким, послушным, взгляд одновременно широким и сконцентрированным, а руки и голова идеально взаимодействуют друг с другом. Скорость пьянит, и поначалу «Каптива» кажется чуть ли не идеальной: хороший темп, точное выполнение команд, азартное и при этом достаточно стабильное поведение на дороге. Мощь, скорость, полный привод!

«КИА-Спортидж». Не самое удачное сочетание 112-сильного дизеля и простого 4-ступенчатого автомата превращает этот кроссовер в довольно своеобразное создание. То, что он антипод «Каптиве», стало понятно еще до старта. И все равно, когда «Спортидж» долго, с надрывом разгоняется, раз за разом выкручивая передачи, ты скучаешь.

Зато он совсем не шумен. По крайней мере, в салоне, можно, не напрягая слух, слушать радио. Правда, оно быстро надоедает: звучание из динамиков совершенно плоское... Здесь кожаные обивки, климат-контроль и прочие блага, однако чувствуется, что «кореец» простоват. Да, он в меру удобен, надежно держит дорогу, отлично справляется с неровностями и упругостью своих подвесок каждый раз как бы напоминает: я почти настоящий вседорожник. Вот только от критиков, причем с первого же дня и уже после трех часов езды, ему достается: и сиденье плоское, и посадка высокая (ты словно на жер-





Полторы дюжины колес, столько же дисков, около 6000 л топлива – без этого невозможен марафон «60 часов "За рулем». Мы благодарны за поддержку партнерам – компаниям ЛУКОЙЛ, K&K, «Мишлен» и «Континенталь». С вашим топливом, дисками и шинами мы спокойны на любой скорости!

Результаты испытаний шин на износ в рамках 60-часового марафона вы найдете в следующем номере ЗР.



Scan gei70 for journal-plaza.net



rgei79 for journal-plaza.net

дочке), и мотор не везет, и солярка расходуется… очень медленно. Да, добротен, но утомляет.

«Фольксваген-Тигуан». Фраза «Автомобиль должен быть немецким» звучит каждый раз при смене водителей. Пока в нем нравится решительно все: меняющиеся в широчайших диапазонах регулировки сиденья (легко подобрать для себя удобную посадку), бодрый дизель и четкая работа современного автомата. В машине комфортно, ею удобно управлять. На спидометре под двести, а за рулем – как в комнате психологической разгрузки.

ДНЕВНИК МАРАФОНА

Автомобиль	Пробег за день, км	Средняя скорость, км/ч	Расход топлива, л/100 км
«КИА-Спортидж»	1624	149,0	14,3
«Фольксваген-Тигуан»	1855	172,1	15,6
«Шевроле-Каптива»	1985	187,3	30,3

В 9:12 машины уходят на кольцо: с небольшими перерывами на заправку и смену водителей им предстоит гонять на максимальной скорости до сумерек. Сегодня из 60 часов сможем отработать одиннадцать. Отставание на час в первый день, когда утро заполнено оргвопросами, не катастрофично – нагоним завтра.

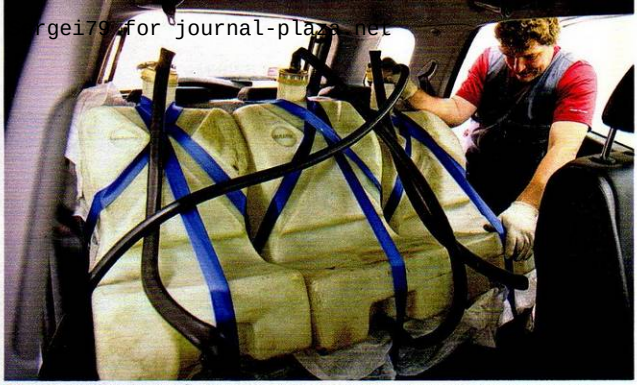
На первой заправке 64 л лукойловского А95 «Экто» лились в бак «Шевроле-Каптивы» под комментарий: «Да это же истребитель топлива!».

На часах 12:10, наконец ожила рация: «Я «Спортидж», дозаправка через круг». Еще пять с половиной минут, и чрезвычайно раздраженный водитель подъезжает к заправщику: «Думал, топливо никогда не кончится!». Сколько же вмещает бак? Инструкция о том умалчивает, позже нашли данные: 58 л.

ДЕНЬ ВТОРОЙ. ИНТРИГИ ТРЕХ КОНЕЙ

Дождь стеной, молнии вспарывают тучи... И вдруг – великолепная, сочная радуга, как символ надежды на улучшение погоды! А пока – стоит на затяжном спуске попасть в поток стекающей воды, даже медленный «Спортидж» «всплывает» так, что невольно сбрасываешь темп.

Водители, слегка выпустив пар, стали требовательнее в оценках, внимательнее к нюансам. Своя порция критики достается каждой из машин, но больше всех получает стремительно раскатывающаяся «Каптива». Претензии отчасти специфичны – они, вероятно, порождены нашими, особен-



Пристегнуть водоналивные манекены обычными инерционными ремнями не получается – для большей надежности используем стягивающие ленты.

«60 ЧАСОВ «ЗА РУЛЕМ»: РЕГЛАМЕНТ-2009

Цель – оценить выносливость автомобилей в процессе длительной езды на высокой скорости. Способ достижения – проехать наибольшее расстояние за фиксированное время. Чтобы сопоставлять потенциал машин с разными скоростными возможностями, мы задаем не километраж, а время – 60 часов. Четыре дня примерно по 12 часов кряду испытуемые движутся по скоростному кольцу автополигона НИЦИАМТ ФГУП «НАМИ» протяженностью 14,1 км с предельно возможной скоростью. Учитывая, что в этом году соревнуются кроссоверы, еще один полный световой день (12 часов) они проведут на булыжной и гравийной дорогах. Машины отягощены 200-килограммовым балластом – наполненными водой манекенами на задних сиденьях. Фиксируются время в движении, длительность остановок для дозаправки и смены водителей и, главное, неисправности и внеплановые «питстопы» для их устранения. Оценивается также поведение автомобилей на скоростном кольце и спецдорогах, формулируются наши рекомендации производителям. Победит самый надежный и выносливый, получивший минимум замечаний.

Длительность одной остановки для ремонта – не дольше 60 минут. Если по истечении часа неисправность не удается устранить и автомобиль не может продолжить движение, он дисквалифицируется.

Список доступных запчастей и расходных материалов ограничен – ремень генератора, лампы, свечи, шины. Без хронометража во время стоянки разрешается устранять дефекты, не влияющие на безопасность и скорость движения, доливать масло и охлаждающую жидкость.

Закончив смену, надо отчеканить пробег и показания маршрутного компьютера.



Sergei79 for journal-plaza.net



Шахматная тема нашла продолжение. Комментарий одного из посетителей сайта zr.ru: «Давно не видел людей, играющих в шахматы...» Приятно.



Заходи на эстакаду! Ежевечерний осмотр машин.

Сначала он накрапывал, потом поливал, потом обрушился стеной. Внимание на трассе!



ными условиями движения: неудобна педаль акселератора, не звучит зуммер при включении лампы резерва топлива. И конечно же, все отмечают неинформативные, скученные тумблеры на центральной консоли: точно попасть попасть в нужный на полном ходу почти невозможно.

Но есть и более серьезные замечания, напрямую не связанные со скоростными испытаниями. На неровностях руль «Каптивы» живет в руках самостоятельной жизнью, комфортные в целом подвески склонны допускать вертикальную раскачку кузова. К концу смены появлялось желание передвинуть ограничитель скорости с паспортных 210–212 км/ч пониже. Тем более что, когда идешь за двести, вдруг перестает работать кондиционер, климатическая установка ведет себя своенравно, даже в ручном режиме иногда подмешивая воздух не той температуры, какую ожидаешь.

«Тигуан» вызвал более лояльное отношение к себе, но все же досталось блеклой в дневное время сиреневой подсветке его приборов, да и русифицированного меню собранной в Калуге машине явно не хватает! Не очень понравились настройки дизельного мотора: бойкий и динамичный на средних оборотах, с ростом скорости он становится все скучнее, причем взбодрить его нет никакой возможности.

Видимо, «Спортидж» столько оплеух получил в самом начале, что старался «отсидеться», ничем – ни плохим, ни хорошим – себя не проявляя. Но тут выяснилось, что закрыть до упора стекло водительской двери невозможно, пока не сбросишь скорость километров эдак до ста двадцати. Однако это уже несущественно. То, что вчера рождало подозрения, сегодня стало явным: за два дня сильно, до индикатора, изношены задние шины – при том что у передних еще огромный запас. Будем разбираться…

ДНЕВНИК МАРАФОНА

Автомобиль	Пробег за день, км	Средняя скорость, км/ч	Расход топлива, л/100 км
«КИА-Спортидж»	1966	154,4	14,3
«Фольксваген-Тигуан»	2214	175,3	15,5
«Шевроле-Каптива»	2413	195,4	30,5

Отмеченное накануне подтверждается: маршрутный компьютер «Каптивы» на максимальной скорости отчаянно врет. Утверждает, будто средний расход топлива всего



Грязь – удовольствие для водителей. А вот механикам без фонаря не обойтись.

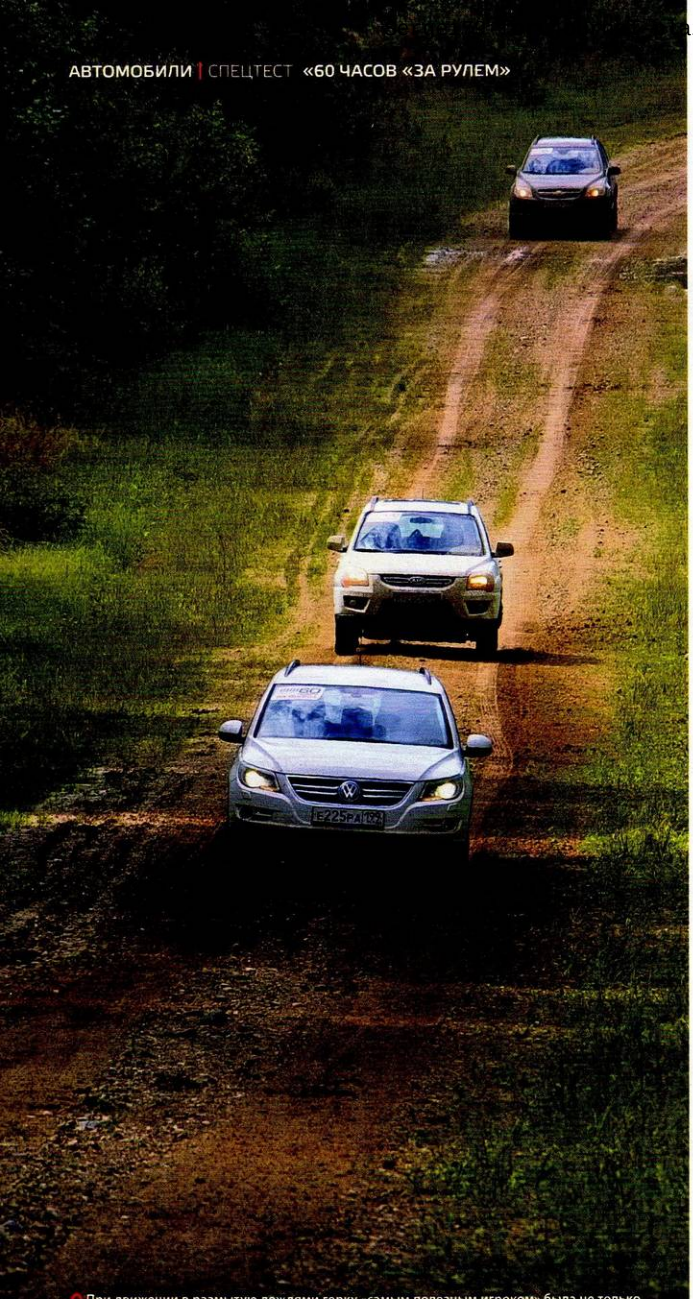


«Спортидж» обходит «Тигуан»? Мираж! На самом деле при движении по скоростному кольцу против часовой стрелки быстрые машины всегда обгоняют справа.

Самый добротный финиширует первым.



aza.net



При движении в размытую дождями горку «самым полезным игроком» была не только полноприводность, но и «интеллект» противобуксовочных систем.

19,9 л/100 км, реально же на треть больше! Да и скорость занижает – 178 км/ч. По всей вероятности, это не неполадки в конкретном нашем автомобиле, а ошибка программы.

У «Тигуана» замечаем сбой примерно на ту же тему (вот оно, дитя современной электроники!). Если при заправке горючим не выключать двигатель и обнулить показания компьютера, потом он отказывается подсчитывать расход топлива: показывает 0 л/100 км. И это при скорости 180 км/ч! Чтобы электроника одумалась, достаточно на пару секунд заглушить мотор. Любопытно, что сбоит система не всегда – вот яркая иллюстрация того, что называют глюком.

За рулем «Спортиджа» водители сегодня проводят по 2 часа 40 минут в смену. КИА остался таким же экономичным, однако явно раскатился – прибавил в максималке... Пора доставать канистру с маслом – расход уже заметен. Впрочем, 1,4 л за два дня – в пределах нормы.

ДЕНЬ ТРЕТИЙ. ПЕРЕЙТИ РУБИКОН

В среду скоростное кольцо освобождаем – друг за другом автомобили отправляются на булыжник, а потом и на гравий.

«КИА-Спортидж». Поначалу кажется, что сюрпризы мощеной дороги ему нипочем. Подвески кроссовера жесткие, упругие – потряхивает изрядно. Круг, другой – и руки немеют от вибраций баранки. Устают не только мышцы водителей, но и амортизаторы, в первую очередь задние. Чуть зазевался, пропустил колдобину – тут же характерный стук, лязг ограничителя и серия скачков из стороны в сторону. Пробивает именно заднюю подвеску, передняя же спокойно держит удары.

«Ну прямо заднеприводный!» – слышится по рации, когда машина отправляется на проселок. Но нет: размытые, скользкие подъемы КИА берет успешно, приходится лишь отключать слишком рано вмешивающуюся систему стабилизации.

«Шевроле-Каптива». Ого, этот автомобиль способен на многое! Можно не уворачиваться от большинства булыжных сюрпризов, – «Каптива», слегка покачиваясь, проплывет, словно над ними. Вот только в салоне очень шумно: бренчат обивки и что-то внутри передней панели. Колебания кузова периодически вызывают приступы морской болезни, рулевое колесо гуляет в руках, как заведенное.

В «грязевой ванне» кроссовер очень сложно вывести из равновесия: и рулится неплохо, и за дорогу цепля-

za.net



«Каптива» на гравии, как танк, главное – не выводить ее из равновесия.



На гравийке, превращенной дождями в подобие грязевой ванны, водителю приходится «ловить» «Спортидж».

В грязи и на проселке «Тигуан» подкупает отзывчивостью. И в целом он понятный.



ется не в пример «корейцу». Но если контакт с поверхностью все же потеряет (мощи-то ого-го-го!), то и крены кузова, и леность, и тяжеловесность реакций на действия рулем неприятно удивляют.

«Фольксваген-Тигуан». Никаких чрезмерных вибраций в салоне или скрипа и грохота обивок – лишь гул и шлепки шин да чересчур подробное повторения профиля дороги. Но очаровываться не стоит: запаса энергоемкости у «Тигуана» оказалось лишь ненамного больше, чем у обычного легкового автомобиля. Когда резерв исчерпан, следует звонкий пробой, звук при этом почти катастрофический. Дает о себе знать и перегрев амортизаторов. Раскачки кузова не чувствуешь, но что-то начинает погромыхивать в передней подвеске...

Куда азартнее езда по подсыхающему гравию. «Тигуан» не перегружает водителя в сложных ситуациях, он настолько понятен в управлении, что дорога из заурядного проселка превращается в раллийный спецучасток... Но это уже другие испытания.

ДНЕВНИК МАРАФОНА

БУЛЫЖНИК

Автомобиль	Пробег за день, км	Средняя скорость, км/ч	Расход топлива, л/100 км
«КИА-Спортидж»	315	41,8	11,5
«Фольксваген-Тигуан»	319	42,4	8,0
«Шевроле-Каптива»	319	42,4	14,3

ГРУНТ

Автомобиль	Пробег за день, км	Средняя скорость, км/ч	Расход топлива, л/100 км
«КИА-Спортидж»	194	50	13,7
«Фольксваген-Тигуан»	194	50	10,3
«Шевроле-Каптива»	195	50,3	17,0

Скорость на булыжнике мы ограничили 60 км/ч, машины идут колонной. Ее порядок определен в ходе репетиций: впереди «Тигуан», чтобы притормаживать на особенно крупных неровностях, опасных для его подвески и длинного свеса, за ним «Спортидж», а замыкает колонну непробиваемая «Каптива».

Может, хоть что-то отломалось? Нет! Вместе с тем, салоны всех машин к концу дня «разговорились». У «Фольксвагена» – в меньшей степени, а двух его соперников водители в протоколах обозвали «погремушками». Полученная вчера «Спортиджем» трещина в ветровом стекле медленно ползет вверх.

Sergei79 for journal-plaza.net



Черный четверг: сначала на «Каптиву» упало дерево…

…затем «Тигуан» проколол колесо.





Крышка багажника «Тигуана» слегка гуляла, и на булыжнике ее замок получил натертости.



Только у VW истинная – железная защита мотора. Пластмассовые листы у «Каптивы» (на фото) и «Спортиджа» защитят разве что от грязи.

Проверка расхода масла – регламентная процедура спецтеста.



«УГОЛ ПРЕТКНОВЕНИЯ»



На предстартовом ТО (2500 км) мы пытались привлечь внимание сервисменов к слишком большому (совсем не дизельному) расходу топлива у «КИА-Спортидж». В ответ услышали: «Обкатается – все придет в норму». Эх, настоять бы на доскональной проверке автомобиля! Ведь, скорее всего, уже тогда углы установки колес отличались от рекомендованных. Но убедились в этом, лишь загубив четыре задние покрышки. На регулировочный стенд «Спортидж» все же попал – жаль, после марафона. Предположения подтвердились: углы схождения колес в несколько раз превышали рекомендованные: сзади плюс 1°11', а это больше 8 мм (норма – плюс 20'), спереди плюс 0°29' (норма – 0). Отметим, что нарушенная регулировка, из-за которой задние колеса встали плугом, не помешала разогнать «Спортидж» до 160,9 км/ч, улучшив-таки результат, показанный до марафона.

Дефект «Спортиджа» явно прогрессировал, поэтому бессмысленно сравнивать износ задних шин «Мишлен» и «Континенталь». Слева для сравнения – еще вполне живая передняя покрышка, завершившая цикл испытаний.

РАЗВЛЕЧЕНИЯ И ПРИКЛЮЧЕНИЯ

По-прежнему три-четыре раза за смену мимо «Спортиджа», как фурия, проносится, обгоняя, «Шевроле-Каптива». Она проходит 14,1-километровый круг за 4 мин 7 с, то есть со средней скоростью 205,5 км/ч. Это самый быстрый автомобиль за все пять лет, в течение которых мы проводим первенство «60 часов «За рулем». Если сравнить с днем начала марафона, больше стало болтанки на траектории, усилилась вертикальная раскачка кузова, чаще помаргивает на щитке символ динамической стабилизации.

Опережая «Спортидж», водители более быстрых машин уже успевают заметить неестественно повернутые внутрь задние колеса (по крайней мере, одно). Да, углы установки явно нарушены, из-за чего так быстро стерлись ши-

Sergei79 for journal-plaza.net

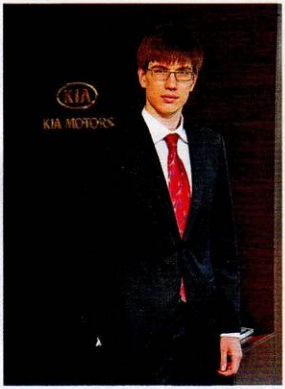
ЗАИНТЕРЕСОВАННЫЕ ЛИЦА

Руководитель марки Volkswagen в России Франк ВИТТЕМАНН



«60 часов «За рулем» – известные и уважаемые испытания автомобилей, произведенных в России. Мы гордимся победой в них Tiguan 2,0 TDI, который безупречно проехал более 8000 км на максимальной скорости. Tiguan подтвердил важнейшие качества автомобилей марки Volkswagen – надежность, выносливость, комфорт при движении на любых скоростях и прекрасную управляемость. Марка Volkswagen всегда гарантировала своим российским клиентам: качество наших автомобилей, произведенных в России, соответствует мировым стандартам Volkswagen. Именно это еще раз подтвердил Tiguan в ходе испытаний журнала «За рулем».

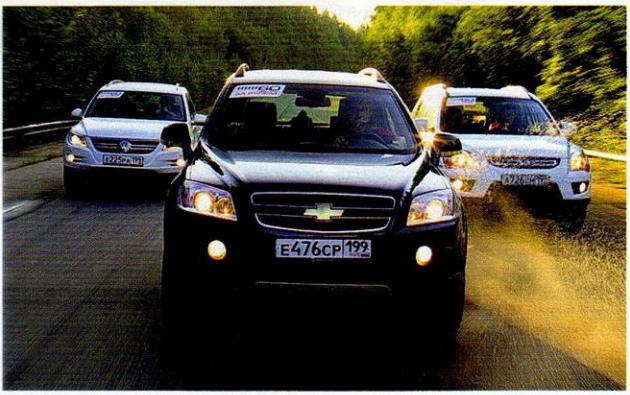
Даниил ПРОСКУРИН, директор по маркетингу KIA Motors Rus



У нас не было никаких сомнений в том, что Sportage справится с испытанием, и автомобиль доказал высокую надежность, полностью пройдя 60-часовой тест без серьезных нареканий.

Проблема с регулировкой колес, ставшая единственной причиной для начисления штрафных минут, оказалась для нас полной неожиданностью. Такой дефект проявляется на автомобилях KIA впервые и поэтому не может не вызывать нашего беспокойства. Мы уже провели проверку всех стендов, где производилась регулировка, – и на заводе «Автотор», и в дилерском центре, где автомобиль проходил ТО. Никаких отклонений в ходе этой проверки не выявлено.

Однако мы продолжаем работу и приложим все усилия для того, чтобы установить причину нарушения регулировки, даже если для этого понадобятся повторные 60-часовые испытания.



ны. Хуже того, неисправность прогрессирует – очевидно, сказалась вчерашняя тряска.

«Фольксваген» невозмутимо наматывает круг за кругом и с каждым «оборотом» внушает все больше уважения своей добротностью. Надо отдать должное: вот он-то с начала испытаний не изменился ни на йоту, по крайней мере в ощущениях. Впрочем, были приключения, которые случились в течение всего одного часа в четверг.

ДНЕВНИК МАРАФОНА

Автомобиль	Пробег за день, км	Средняя скорость, км/ч	Расход топлива, л/100 км
«КИА-Спортидж»	1965	156,0	14,3
«Фольксваген-Тигуан»	2192	174,9	15,3
«Шевроле-Каптива»	2371	195,1	30,4

Оставалось работать около часа. Во время последней в этот день заправки стало ясно, что «Спортиджу» придется вновь менять правое заднее колесо – износилось до предела. А завтра, когда поедем по кругу в другую сторону, надо думать, сотрется левое. Ну хоть какое-то разнообразие…

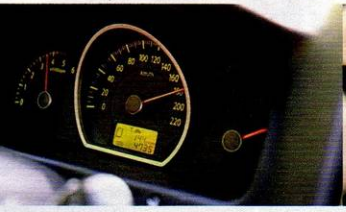
Вдруг из КИА, проезжавшего мимо базы, по рации донеслось: «В конце прямой на трассу упало дерево, перекрывает полдороги». И следом из «Каптивы»: «Да-да, как раз на меня оно и свалилось». Пока на базе вникли в смысл услышанного, машины вышли из зоны уверенной связи. Тем быстрее снарядили техничку. Пила и топор не понадобились: березку, срубленную дорожниками ранее, убрали вручную. А «Каптива» оказалась крепкой: ветровое стекло вдобавок к давешнему сколу всего лишь получило трещины, стойка крыши – еле заметную вмятину.

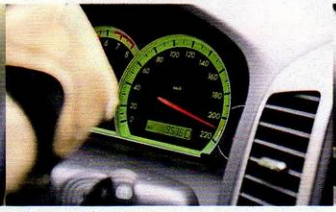
Прошло 20 минут, и голоса на базе стихли, все насторожились: колеса мелькнувшего мимо «Тигуана» шумели явно както не так – похоже, пришлепывала покрышка. Так и есть! Включается рация: «Фольксваген» остановился! Помнится, когда четыре года назад в ходе первого марафона взорвалась задняя шина «Калины», машину носило по всей ширине скоростной дороги. Теперь же водитель «Тигуана», озадаченно глядя на ошметки резины, рассказывает примчавшейся аварийной бригаде: спустило, мол, колесо – я и остановился... Поругивая электронику, то есть систему стабилизации, за чрезмерное вмешательство в процесс управления, мы забываем о ее страхующей роли в подобных ситуациях: шина потеряла давление, потом полностью разрушилась – но машина не вышла из-под контроля. Восемь минут – и уже с новым колесом она срывается с места.

Sergei79 for journal-plaza.net



Три взгляда на скорость. Пожалуй, самый простой и понятный спидометр – у «Спортиджа». На спусках машины развивали 179 (КИА), 212 («Шевроле»), 201 км/ч («Фольксваген»).







Вроде все? Почти. Кадр на первом развороте сняли именно в четверг поздним вечером, и далеко не с первой попытки: фотограф не помнит, как поздно попал в свой номер полигоновской гостиницы.

ДЕНЬ ПЯТЫЙ. СКОЛЬКО ВАС НА ФИНИШЕ?

После вчерашних приключений масло двум дизелям доливали уже с утра: 0,4 л – «Спортиджу», 0,6 л – «Тигуану». «Каптива» же от добавки вновь «отказалась». («Видимо, ей одного бензина хватает», – пошутил кто-то.) Забегая вперед, отметим, что масло понадобилось всем – восстанавливая первоначальный уровень, долили еще немного после финиша (см. итоговую таблицу). Расход каждой из трех машин за весь пробег – в пределах нормы.

Итоги марафона сведены в таблицу. Распределены места – в соответствии с штрафными минутами и весомостью наших замечаний. Надо сказать, разрыв между первым, вторым и третьим совсем невелик. И главный итог таков: все три кроссовера выдержали тест «60 часов «За рулем». Мы убедились, что дизели, впервые участвовавшие в марафоне, готовы к серьезным нагрузкам! Полный

Sergei79 for journal-plaza.net



РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ «ЗА РУЛЕМ»	«КИА-СПОРТИДЖ»		«ФОЛЬКСВАГЕН-ТИГУАН»		«ШЕВРОЛЕ-КАПТИВА»	
	до	после	до	после	до	после
Динамические качества						
Время разгона, с: 60–100 км/ч (IV)	3,4	3,4	3,1	3,1	3,1	3,0
0–60 км/ч	7,0	6,7	5,4	5,5	5,1	5,1
0–80 км/ч	11,5	10,9	8,5	8,6	7,8	7,8
0–100 км/ч	18,6	17,5	12,5	12,7	11,1	10,9
0–120 км/ч	27,4	25,8	18,0	18,0	16,2	15,7
0–140 км/ч	46,4	43,0	26,9	26,5	22,3	21,3
0–160 км/ч	–	–	42,1	40,5	33,3	30,8
0–180 км/ч	–	–	–	–	56,2	50,1
Максимальная скорость, км/ч	157,1	160,9	180,2	180,2	195,3	200,1
Погрешность спидометра, %	6,0		3,4		0,1	
Эластичность						
Время разгона, с: 60–100 км/ч (IV)	11,6	10,7	6,6	6,9	6,1	5,8
80–120 км/ч (V)	15,7	14,6	9,2	9,3	8,1	7,7
Выбег, м:						
120–50 км/ч	1314	1150	1394	1480	1417	1383
50–0 км/ч	531	467	624	693	588	607
Торможение со 100 км/ч:						
тормозной путь, м	44,0	42,2	43,0	42,1	43,4	41,0
замедление, м/с²	8,8	9,1	9,0	9,2	8,9	9,4

РЕЗУЛЬТАТЫ ПЕРВЕНСТВА «60 часов «За рулем»	«КИА-СПОРТИДЖ»	«ФОЛЬКСВАГЕН-ТИГУАН»	«ШЕВРОЛЕ-КАПТИВА»
Общее время	60 ч 22 мин	60 ч 20 мин	60 ч 23 мин
Время в движении	58 ч 51 мин	58 ч 42 мин	57 ч 16 мин
Остановки	1 ч 31 мин	1 ч 38 мин	3 ч 07 мин
В том числе для устранения неисправностей	2 мин 35 с	–	–
Пройденное расстояние, км	7794	8744	9369
Средняя скорость движения, км/ч	132,4	149,0	163,6
Расход топлива, л/100 км	14,2	15,1	29,3
Расход масла, л	3,4	1,0	1,0
Неисправности	на максимальной скорости в положении «закрыто» не попадает в верхний паз стекло двери; нарушены углы установки колес (задние шины изнашиваются за день-два)	временные сбои маршрутного компьютера (показатель расхода топлива)	неверные показания маршрутного компьютера; посредственная работа климатической установки
Итоговое место	3	1	2

НАШИ РЕКОМЕНДАЦИИ ПРОИЗВОДИТЕЛЯМ

«КИА-СПОРТИДЖ»

- Углы установки колес необходимо контролировать при каждом ТО.
- Увеличить на 10–15% мощность дизеля. Нынешний превращает кроссовер в авто для очень осторожных.
- Повысить энергоемкость задних амортизаторов.

«ШЕВРОЛЕ-КАПТИВА»

- Ограничить максимальную скорость (версия V6, 3,2 л) на уровне 190 км/ч.
- Показания маршрутного компьютера должны соответствовать реальности во всех режимах движения.
- Этому автомобилю и в России нужен дизель.

«ФОЛЬКСВАГЕН-ТИГУАН»

- Русифицировать меню; избавить от сбоев маршрутный компьютер.

привод и автоматические трансмиссии – тоже. И это звучит поздравлением не только в адрес тех, кто делал автомобили, но и тех, кто их покупает.

ДНЕВНИК МАРАФОНА

Автомобиль	Пробег за день, км	Средняя скорость, км/ч	Расход топлива, л/100 км
«КИА-Спортидж»	1730	154,3	14,4
«Фольксваген-Тигуан»	1970	173,9	15,3
«Шевроле-Каптива»	2086	194,1	29,2

До финиша нужно проехать еще примерно 11 часов. Как они пройдут?

Оказалось, спокойно. В протоколах марафона появилась только одна отметка, связанная с неисправностью, и она опять о колесах «Спортиджа». Теперь меняем левое заднее – износ уже критический, а приключений за 3 часа до финиша никому испытывать не хочется. Более того, замечаем, что руль при прямолинейном движении изменил положение – спицы стоят криво, и неполадка прогрессирует. Очевидно, это связано с подсевшими в среду амортизаторами. Машину штрафуем: затраченное на замену колеса время добавляем к ходовому – это не форсмажор, как у «Тигуана», в останках шины которого нашли след от прокола. Горячие головы предлагали вовсе снять «Спортидж» с дистанции, но это против правил марафона: пока автомобиль способен двигаться на максималке, он остается в числе участников. Так что финишируют вечером все трое. ЗР



Даже не думай!

Три автомобиля «Хёндай-i20» назначены призами для читателей, заполнивших анкеты Гран-при «За рулем». С подарком для наших будущих победителей знакомился Дмитрий Федоров. Фото Георгия Садкова.

Хэтчбек класса B – типичный выбор практика. Недорогой и компактный автомобиль приобретают в основном по трем соображениям – стоимость, комплектация и определенный пиетет к той или иной марке. Французские машины привлекают дизайном, немецкие – «взрослым» интерьером, японцы упирают на качество сборки. Ну а как насчет корейских моделей? Здесь всё проще. Небольшой корейский хэтчбек, к примеру «Хёндай-Гетц», – это цена, цена и еще раз цена.

Понятие «выбор сердцем» к «Гетцу» имеет такое же отношение, как проявление нежных чувств к соковыжималке. «Хёндай» – надежный продукт с приличным набором опций за вполне скромную цену, а его усредненный дизайн под стать ходовым качествам. Словом, нормальный выбор для человека со средним достатком. Небольшой «Гетц» всегда покупали не ради эмоций, а исключительно как средство передвижения. Слава богу, с приходом новой модели i20 корейский принцип создания компактных моделей как бытовой техники на колесах остался в прошлом.

Глядя на этого «корейца», уже не упрекнешь дизайнеров в скупости фантазии. За исключением значка «Хёндай», ничто не говорит о прежнем, совершенно бездуховном подходе к проектированию доступного хэтчбека. Облик i20 ничем не хуже, чем у «Опеля-Корса» или «Пежо-207». Возможно, корейская машина не столь вычурна, как последняя «Фиеста», но то, что у нее появилась красивая оболочка, на которой хочется задержать взгляд, очевидно. Причем в духе последних тенденций у трехдверной версии иной, более задиристый, чем у практичной пятидверки, вид. Трехдверный i20 выглядит, как короткая остановка на пути к настоящему купе. Резко вздернутая к корме нижняя подоконная линия намекает на определенные претензии. Благодаря измененной внешности трехдверная модель обрела индивидуальность, способную устроить людей, выбирающих небольшую, но весьма проворную городскую машину.

Я не шучу. «Хёндай-i20» по ходовым качествам практически ничем не уступает ни «Пежо», ни «Опелю», ни «Форду» (ну разве что в мелочах). Особенно когда в машине 1,6-литровый 126-сильный мотор: заимствованный у более крупного «Хендай-i30», он превращает «букашку» в серьезный по показателям динамики снаряд. Разгон до 100 км/ч – меньше чем за 10 с, максимальная скорость едва не дотягивает до двух сотен. Нужно ли больше?

Sergei79 for journal-plaza.net



Шумоизоляция салона – на уровне европейских и японских одноклассников. Посадка водителя стала менее вертикальной, чем у предшественника.



Проникнуть на задний диван можно только с правой стороны. По сравнению с «Гетцем» простора на втором ряду не прибавилось.

Hyundai i20 1,6

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Размеры, мм:	
длина	3940
ширина	1710
высота	1490
база	2525
колея спереди/сзади	1505/1503
Объем багажника, л	295/680
Снаряженная масса, кг	1042–1129
Полная масса, кг	1565
Разгон 0–100 км/ч, с	9,5
Максимальная скорость, км/ч	190
Топливо	А91–98
Запас топлива, л	45
Расход топлива, л/100 км:	
городской цикл	7,7
загородный цикл	5,1
смешанный цикл	6,1

ДВИГАТЕЛЬ:
бензиновый, Р4, 16 клапанов, 1,6 л, 93 кВт/126 л.с. при 6300 об/мин, 157 Н·м при 4200 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ:
переднеприводная; М5.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ:
подвески – типа «Мак-Ферсон»/упругая поперечная балка; рулевое управление – реечное с электроусилителем; тормоза – дисковые вентилируемые/дисковые; шины – 185/60R15.

Корее пора входить в Евросоюз. «Хёндай-i20» – свидетельство готовности к воссоединению Востока и Запада.

Недаром i20 создавали в европейском исследовательском центре «Хёндай». По повадкам новичок ни дать ни взять житель Старого Света, причем не по паспорту, а именно по происхождению (правда, для российского рынка машины собирают в Индии). Автомобиль грамотно прописывает повороты и точно наливает руль усилием при прохождении виражей. Когда же скорость падает до пешеходных значений, этот забияка превращается в настоящего паиньку, снижающего тяжесть руля почти до нуля. Конечно, неплохие ходовые качества потребовали жертв: по плавности хода i20 заметно уступает «Гетцу» даже на не самых низкопрофильных 15-дюймовых шинах.

Но это разумная плата, особенно когда сверяешься с ценниками конкурентов. За практически полностью упакованную 1,6-литровую модификацию в исполнении «Стайл» со всеми опциями (лишь система стабилизации ESP является приложением к самой дорогой версии «Элеганс») просят всего 521 900 рублей. То есть машина на 5000 рублей дешевле 1,4-литрового хэтчбека «Опель-Корса» и на целых 135 000 рублей – 1,6-литрового «Форда-Фиеста». Обычно при этих сравнениях говорят банальную фразу: «Есть о чем задуматься!» Но я бы и не думал. ЗР

Смещенная назад центральная стойка и взметнувшаяся вверх подоконная линия заметно ограничивают обзор пассажирам второго ряда.

Идеально ровной грузовой площадки при сложенных задних сиденьях не получится. Зато под полом багажника у дорогих версий i20 полноразмерное запасное колесо.





journal-plaza.net



По закону букв

У специалистов тюнингового ателье Opel Performance Center дошли руки до флагмана модельного ряда «Опель». Ярко-красная «Инсигния», обозначенная буквами OPC, попала к Максиму Сачкову. Фото автора и «Опель».

ТЕХНИКА ПРАВОПИСАНИЯ

«Неплохо выглядит!» – разглядывая на стоянке блестящий алый седан, похвалил коллега. Пожалуй, я с ним соглашусь. Всего несколько дизайнерских штрихов – на решетке радиатора, бамперах с воздухозаборниками, напоминающими клыки, дисках замысловатого рисунка (как они вообще держатся на ступице?), обвитых тонкими лентами шин, – и язык уже не повернется назвать этот автомобиль вальяжным седаном.

Как заставить обычную «Инсигнию» быть быстрее и послушнее? Во-первых, ей нужен мощный двигатель. Штатная V-образная «шестерка» объемом 2,8 л с турбонаддувом неплоха, вот только 260 «лошадей» – маловато. Мотористы увеличили давление наддува до 0,9 бар, перекалибровали блок управления двигателем, установили облегченную (на 20% по сравнению с обычными версиями) систему выпуска, вдвое снижающую противодавление. Итог трудов: на четверть выросла мощность и на 9% – крутящий момент. А чтобы полностью реализовать возможности мотора (кстати, самого мощного из всех устанавливаемых на серийные «опели»), изменили передаточное число главной пары с 3,76 на 3,90.

В отличную динамику и эластичность – охотно верю! И в разгон до сотни за 6 с, и в ускорение с 80 до 120 км/ч за 7,1 с! Только звуковое сопровождение, о котором так долго говорили разработчики, категорически не нравится. В диапазоне оборотов спокойной езды мотор назойливо бурчит – уже через десяток километров хочется перейти на пониженную передачу, чтобы не взорвалась голова.

Хорошо разгоняться – полдела, надо так же быстро останавливаться. Компания «Брембо» предложила специалистам центра установить более эффективный 18-дюймовый вакуумный усилитель (17 дюймов – на версии «Спорт»), передние тормозные диски увеличенного диаметра (355 мм против 337 мм) и облегченные 4-поршневые суппорты.

ИСПРАВЛЕНИЯ ДОПУСКАЮТСЯ

Одно из главных правил профитюнинга: автомобиль должен быть не только быстр, но и послушен. Исходя из этого постулата, «Инсигнию» с шильдиком OPC прижали к земле еще на 10 мм по сравнению с полноприводной версией «Спорт». Но на том настройщики не остановились – доработали классическую схему передней подвески «Мак-Ферсон»: у «Инсигнии OPC» вращается не вся стойка целиком, а лишь поворотный кулак. Таким образом удалось уменьшить продольный угол наклона с 13 до 9°, следовательно, в повороте меньше изменяется

По интерьеру OPC почти не отличим от других «инсигний». В нем лишь чуть больше металлических накладок, акцентирующих спортивность.



Sergei79 for journal-plaza.net



Удобные спортивные сиденья с интегрированными подголовниками расположены на 15 мм ниже, чем на прочих «инсигниях».

Волшебные буквы OPC способны окрылить даже тяжелый автомобиль.

угол развала колес – и стало лучше сцепление с дорогой.

Работу специалистов я оценивал на трассе, проложенной по военному аэродрому близ Франкфурта. Первый круг – пристрелочный. Второй проехал быстрее, пристроившись в хвост к ведущей машине. «Инсигния» послушно прописывала повороты, правда, ощутимо кренилась. Приняв команду по рации, включил спортивный режим. Электронная система FlexRide изменила жесткость амортизаторов – чувствуется, что теперь подвеска не позволяет автомобилю сильно заваливаться набок, управление стало более прозрачным. Последний круг – нажал клавишу с надписью *OPC*. Крены почти исчезли, чувствительнее реагирует педаль акселератора, умные системы полного привода и стабилизации грамотно распределяют тягу между передней и задней осями, допуская скольжения.

Первые покупатели опробуют новинку уже в конце года. Им обещают три варианта кузова – седан, хэтчбек и универсал. Цену объявят по осени. **ЗР**



В режиме OPC подсветка приборов меняется с белой на красную.



Крутящий момент от двигателя на «Инсигнии OPC» идет через 6-ступенчатую механическую коробку.



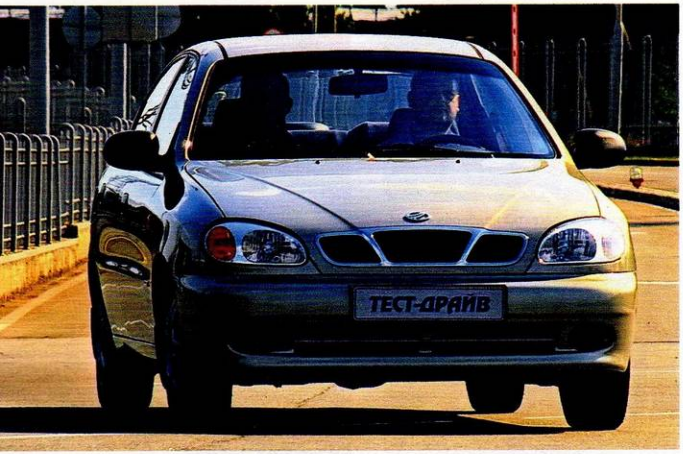
Передний суппорт OPC весит 5,2 кг – он вдвое легче, чем у версии «Спорт». Тормозной диск сбросил 1,4 кг.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	Opel Insignia OPC		
	4-двер-ный	5-двер-ный	Sports Tourer
Общие данные			
Размеры, мм: длина	4908		
ширина	1856		
высота	1498		
база	2737		
колея спереди/сзади	1585/1587		
Объем багажника, л	500	530	540
Радиус поворота, м	5,5		
Снаряженная масса, кг	1810	1825	1940
Полная масса, кг	2315	2330	2475
Время разгона 0–100 км/ч, с	6,0		6,3
Макс. скорость, км/ч	250		
Топливо/запас топлива, л	A98/70		
Расход топлива, л/100 км: загородный цикл	8,4		8,6
городской цикл	16,6		17,0
смешанный цикл	11,4		11,7
Двигатель			
Расположение	спереди поперечно		
Конфигурация	V6		
Число клапанов	24		
Рабочий объем, $см^3$	2792		
Степень сжатия	9,5		
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	239/325 5250		
Крутящий момент, Н·м при об/мин	435 5250		
Трансмиссия			
Тип	полноприводная		
Коробка передач	M6		
Ходовая часть			
Подвеска: спереди/сзади	типа «Мак-Ферсон»/ многорычажная		
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем		
Тормоза: передние и задние	дисковые вентилируемые		
Размер шин	245/40R19, 255/35R20		



9 for journal-plaza.net



Второй шанс

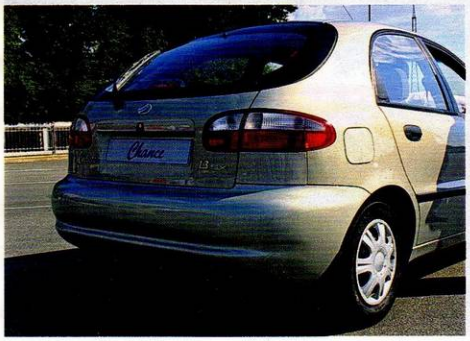
Российские покупатели с изумлением обнаружили, что привычный «Шевроле-Ланос» поменял имя и ценник. Подоплеку узнал Павел Леонов.

На Запорожском автомобилестроительном заводе началось производство новой (а по сути, хорошо знакомой) модели – «ЗАЗ-Шанс» (ZAZ Chance). Ее отличия от производимых здесь же «ланосов» незначительны – немного изменилась радиаторная решетка и, разумеется, появились на кузове шильдики с новым именем. Спрашивается, зачем огород городить? Ведь и без того «ланосы» продавались очень неплохо – за пять лет в РФ поставили 171 793 экземпляра. Оказывается, в конце июня истек срок договора между ЗАО «ЗАЗ» и «GM DAT СНГ» о производстве автомобиля с крестом Chevrolet. Вот потому отныне машины поставляют к нам под новой торговой маркой через дистрибьюторскую компанию «Квингруп». Неужели наши соседи приняли методу китайцев (те, мы знаем, нередко копируют популярные модели и выдают за собственные разработки)? Нет, все проще, все абсолютно честно. Заключено новое лицензионное соглашение сроком на пять лет, по которому ЗАО «ЗАЗ» вправе производить автомобиль с названием «Ланос», но только для внутреннего рынка, а также разрабатывать на его основе собственные модификации (например, с иными двигателями и коробками передач) и продавать их под другими брендами в оговоренных странах. Государства СНГ входят в этот список.

Но покупателя мало волнуют маркетинговые перипетии – им важнее потребительские свойства транспортного средства и, конечно же, цена. Она заманчива: самый дешевый «Шанс» стоит... 189 тысяч рублей! За вазовскую «семерку» просят столько же, но ведь ЗАЗ куда современнее. Правда, на эти деньги можно купить украинский автомобиль только с 1,3-литровым (70 л.с.) двигателем Мелитопольского моторного завода и в самой простой комплектации S. За гидроусилитель руля, который появляется в более дорогой SE, придется доплатить 12,5 тысячи рублей, а за кондиционер, передние электростеклоподъемники, противотуманные фары и центральный замок в SX – еще 21,5 тысячи. Помимо упомянутого мотора предусмотрен также 86-сильный 1,5-литровый агрегат корейского производства. Оборудованные им машины оснащены немного богаче, и, что немаловажно, в комплектации SE и SX включена подушка безопасности для водителя. Версия S с полуторалитровым двигателем обойдется в 248 тысяч рублей, еще более оснащенные – на 13 и 34 тысячи дороже.

Автомобиль-новичок (по названию) продают у нас с двумя типами кузова – всем знакомый седан, а также 5-дверный хэтчбек, который широко распростра-

«Шансы» к нам поставляют не только в виде седанов, но и 5-дверные, правда, с наименее мощным мотором.



В салоне отличий от «Ланоса» немного: новые руль, обивка дверей, серебристая накладка на передней консоли (в некоторых комплектациях).



Sergei79 for journal-plaza.net



Мелитопольский 1,3-литровый мотор снижает цену автомобиля куда более ощутимо, нежели его динамику.

нен на Украине, но почему-то не попадал в РФ. Жаль, что на хэтчбек устанавливают лишь наименее мощный мотор. Зато выбирай не хочу цвет кузова: вариантов – тридцать три!.. Но давайте опробуем автомобиль на ходу.

На заводском испытательном полигоне особенно не разгуляешься, однако представление о машине получить можно. Особый интерес – к «Шансу» с мелитопольским мотором (его 85-сильный родич нам хорошо известен по предшествующим моделям предприятия). В салоне не увидишь ничего нового, разве что руль – он выглядит странновато и сделан из пластика сомнительного качества. Появилась серебристая накладка на передней консоли. Однако на динамические характеристики это, разумеется, не влияет. В салоне полный комплект седоков (пять человек, включая водителя), работает кондиционер, но «Шанс» поехал достаточно бодро. Не сказать, что мы помчались, однако в городском потоке и такого темпа достаточно... Озадачила коробка передач: переключения потребовали усилий, к тому же сразу поймать третью никак не удавалось. Причем не только мне – каждому из нашей пятерки, кто садился за руль. Правда, с этим столкнулись только в наименее мощной версии. Разница объяснима: в «слабосильной» комплектации коробка иной конструкции, нежели на авто с 1,5-литровым мотором. В остальном же это знакомый «Ланос».

Очень хорошо, что у машин Волжского автозавода в России появился еще один сильный конкурент («...чтобы карась не дремал») – по части не только начинки, дизайна и т. п., но и организационно-маркетинговой раскрутки. На «Шанс» предоставляют двухлетнюю гарантию без ограничения пробега (таксисты, вы уже бежите занимать очередь?). Сеть техсервисов ЗАЗа развивается довольно быстро: в России более 50 станций, еще почти столько же вот-вот появится. В конце нынешнего года, самое позднее в начале будущего, запорожцы обещают фейслифтинг. Свои кредитные программы для покупателей «Квингруп» запустит в ближайшее время. На фоне того, что, по утверждению заводчан, уже вскоре прекратятся поставки в РФ «ланосов» и ниша недорогих компактных автомобилей будет свободнее, становится ясно, что планы компании продать в этом году 20 тысяч «шансов», а в 2010 и 2011-м – 50 и 80 тысяч соответственно вполне реалистичны. Похоже, «Квингруп» всерьез намерена воспользоваться данным ей шансом. ЗР

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	ЗАЗ Chance	
	1,3 л	1,5 л
Общие данные		
Размеры, мм: длина/ширина/высота	4237 (4074)*/1678/1432	
база	2520	
колея спереди/сзади	1405/1425	
Объем багажника, л	320 (250)/958 (880)	
Снаряженная масса, кг	1010	1096
Полная масса, кг	1400	1595
Время разгона 0–100 км/ч, с	17	12,5
Макс. скорость, км/ч	162	172
Топливо/запас топлива, л	А95/48	А95/50
Расход топлива, л/100 км: загородный цикл	5,5	5,2
городской цикл	8,9	10,4
смешанный цикл	7,2	6,7
Двигатель		
Расположение	спереди поперечно	
Конфигурация	Р4	
Число клапанов	8	
Рабочий объем, $см^3$	1299	1498
Мощность, кВт/л.с.	51,5/70	63,2/86
Крутящий момент, Н·м при об/мин	108 при 3250	130 при 3400
Трансмиссия		
Тип	переднеприводная	
Коробка передач	М5	
Ходовая часть		
Подвеска: спереди/сзади	типа «Мак-Ферсон»/ полунезависимая со стабилизатором	
Тормоза: передние/задние	дисковые/ барабанные	
Размер шин	175/70R13, 185/60R14	

*В скобках – данные для автомобилей с кузовом хэтчбек.

НАША СПРАВКА

Запорожский автомобилестроительный завод входит в корпорацию «УкрАВТО». Это не только крупнейшее предприятие автопрома Украины, но и единственное в стране с полным циклом изготовления легковых машин (преимущественно класса С), включающим штамповку, сварку, окраску. Большинство операций роботизировано, и по уровню оснащенности это далеко не тот завод, на котором некогда собирали «запорожцы»: производство соответствует требованиям международного стандарта ISO 9001:2000. ЗАЗ сотрудничает с компаниями мирового уровня, среди которых «Опель», «Даймлер», GM DAT, АВТОВАЗ, Tata, «Чери», КИА. Мощности завода рассчитаны на выпуск 150 тысяч автомобилей в год. Уровень локализации производства «шансов» превышает 50%, что позволяет беспошлинно экспортировать их в Россию.

Машинки на ЗАЗе традиционно маленькие, но культура производства все растет.



or journal-plaza.net

С неизменным выражением лица

«Лада 4×4», более известная как «Нива», подверглась второй за свою жизнь существенной модернизации. Преимущества обновленной машины оценил Сергей Мишин.

ЧТО ЗДЕСЬ ЛУЧШЕ?

В первый раз «Ниву» ВАЗ-2121 модернизировали на пятнадцатом году жизни. Тогда, в 1993-м, ее сменила карбюраторная модель 21213, вскоре превратившаяся во впрысковую 21214. В августе 2009-го началось производство «Нивы» третьего поколения (торговая марка – «Лада 4×4»). Теперь перед нами «Лада 4×4 21214-046». Внешне она та же, что и предшественница, а вот технических отличий масса. Удалось улучшить ходовые качества, выше комфорт, надежность, унифицированы некоторые узлы и детали с «Шевроле-Нива». О предварительных планах модернизации мы рассказали еще год назад, в ЗР, 2008, № 9, – теперь посмотрим, что из задуманного воплотилось в железе.

Напомним, что двигатель, ныне соответствующий нормам Евро III или Евро IV (в зависимости от комплектации), остался без серьезных изменений – применили надежные прокладки с силиконовыми валиками и водяной насос с улучшенным сальником. Топливный фильтр перенесен под кузов – стало меньше трубок, снизилась вероятность пожара в моторном отсеке. Маховик, как и планировалось, – увеличенного до 215 мм диаметра. И, конечно же, сцепление Valeo вместе с рабочим цилиндром и автоматом регулировки свободного хода. В результате усилие на педали снижено на 40%, больше не нужна регулировка свободного хода по мере износа.

Особое внимание уделили согласованию характеристик передней и задней подвесок. Увеличены энергоемкость и ресурс передней подвески. Нижние шаровые опоры – 2123, верхние – 21214, у них кованый корпус и больший угол качания пальца. Следствием изменений стала расширенная до 1440 мм колея. Чтобы «расширить» динамические ходы подвески, на 10 мм укоротили буферы сжатия и отбоя. Модернизация ходовой части позволила улучшить управляемость, плавность хода и устойчивость – по сути, весь комплекс ездовых качеств «Нивы».

На следующем этапе (через полгода-год) появятся новые обивки дверей и боковин кузова, заднее сиденье измененной конструкции с системой крепления детских сидений ISOFIX, ШРУСы в карданных валах и улучшенная шумоизоляция салона.

В ДВИЖЕНИИ

Обращаешь внимание: здесь «легковая» педаль сцепления. Рывки и вибрации остались в прошлом. Тормоза стали легкими, цепкими и более эффективными. Машина легче катится, быстрее набирает скорость, расход топлива в городском режиме стал примерно на литр меньше.

Разительно улучшилась плавность хода: у машины появились прямо-таки кошачьи повадки, теперь она ступает мягко, пряча в подвеске все мелкие неровности, а средние обозначает лишь хлопком колеса. А главное – исчез заброс задней оси. Из-за него прежняя машина в поворотах частенько уходила с траектории.

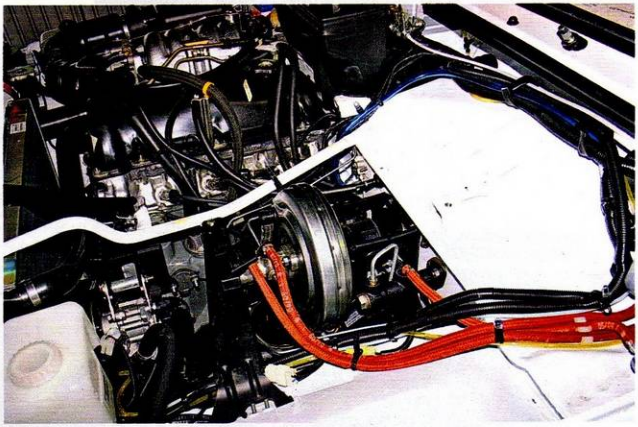
Практически исчезла вибрация от карданных валов и трансмиссии. Напомню, что ранее досаждал резонансный пик вибраций при 90 км/ч – сейчас его нет. Единственное замечание по шуму: при оборотах около 4000 начинает бубнить глушитель. На пятой передаче это соответствует не характерной для наших дорог скорости 140 км/ч. Если держать чуть ниже, можно беседовать не напрягая голоса.



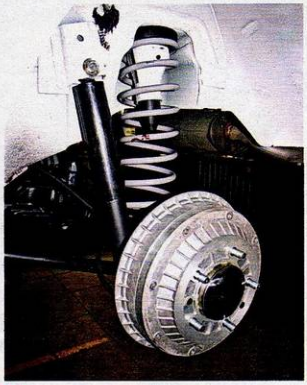
Sergei79 for journal-plaza.net



Механическая комбинация приборов заменена электронной от «Самары», с дополнительными функциями: появились часы, указатель наружной температуры и вольтметр. Исключен ненадежный трос привода спидометра.

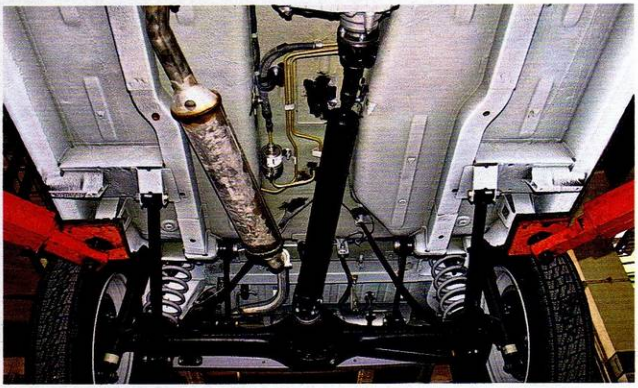


Главный тормозной цилиндр и вакуумный усилитель увеличенной размерности позволили на 30% снизить усилие на педали, на 15% укоротить ее рабочий ход. Синий шланг – вентиляция раздаточной коробки, выведенная практически под капот. Саму раздатку будут собирать на силиконовом герметике.

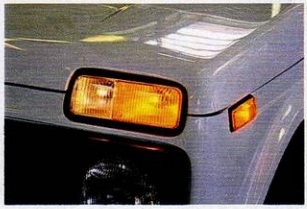


Задние амортизаторы теперь расположены ближе к вертикали, как на «Шевроле-Нива».

Достоинство более крупного подфарника – герметичность.



Продольные штанги моста сведены на 11 градусов – для повышения курсовой устойчивости на неровной и скользкой дороге и в поворотах. Этому же способствуют амортизаторы 21214, по характеристикам они приближены к «шеви-нивовским». Карданные валы – с улучшенными характеристиками, ужесточены требования к точности изготовления и дисбалансу. Топливный фильтр перенесен из моторного отсека под днище автомобиля.



В передней подвеске новые нижние рычаги с осями диаметром 18 мм и большими сайлент-блоками. Рулевые тяги 2123 – для оптимизации кинематики трапеции и унификации. Поворотные кулаки и ступицы унифицированы с деталями «Шевроле-Нива», кастер увеличен до 3 градусов. Пружины 21214 на 7 мм длиннее прежних 2121, соответственно приподнялся передок машины. Амортизаторы 21214 (Скопин) – более жесткие на сжатие. Рулевое управление – с гидроусилителем.



Грунтовка – родная стихия машины! Даже по неровной дороге удается ехать довольно быстро и комфортно. Если для 214-й рабочей была третья передача, то здесь гораздо чаще включаешь четвертую, а то и пятую. На крупных неровностях при переборе скорости машина все же подпрыгивает, но, приземляясь, не переходит, как прежде, в галоп с активной раскачкой передка, а держится за дорогу. По асфальту идет ровно, в поворотах не рыскает, на гребенке не срывает задок в занос.

Момент включения сцепления хорошо чувствуешь, что здорово облегчает троганье в вязких и сыпучих грунтах, передняя и задняя подвески обеспечивают надежный контакт колес с грунтом.

Всегда считал, что «Нива» провезет тебя всюду, где хватит смелости проехать. Теперь добавлю: скорость на грунтовках ограничивается не возможностями автомобиля, а, скорее, благоразумием водителя. **ЗР**

Sergei79 for journal-plaza.net



Sergei79 for journal-plaza.net

Шевроле рус

В Подмосковье сентябрь выдался богатым на охоту – грибов, рыбы, дичи в избытке. Но была и другая охота – прокатиться на новом, первом серийном «Шевроле-Круз», собранном в России. Вот те «круз» (то есть крест) – охота удалась! Горячими впечатлениями делятся на привале Петр Меньших, Антон Чуйкин и Владимир Соловьев. Фото Георгия Садкова.



Sergei79 for journal-plaza.net



ЖАЛЬ, НЕ ВЗЯЛИ ТЫКВУ (ВПЕЧАТЛЕНИЯ ДАЧНИКА)

По складу характера я не дачник. Особенно не люблю «шесть соток» перед первым сентября, когда всем вдруг надо вернуть в город свою окрепшую за лето родню. А еще выдержать сумасшедший натиск домашнего скарба, который предстоит везти в город (а то ведь на даче украдут!). В яблочный год транспортная ситуация осложняется обильным урожаем. В такой накаленной обстановке и пришлось поработать нашему «крузаку». Прозвище ему случайно дала соседка тетя Валя, известная в поселке как «Информбюро». Мобильник у домашних сломался, и через нее пришлось передать, что в этот раз приеду на «Крузе». С чужих слов мои поняли, что пригоню грузовик, ну и подготовились.

Когда въехал в наши доперестроечные «Три березки» в солидном черном седане, тетя Валя только и произнесла: «Ах, ах...». Что могло означать как падение, так и рост моего авторитета. В глазах домочадцев он однозначно упал.

– Ты бы еще на «Феррари» приехал, – разочарованно сказала бабушка первоклассницы, возвращая в дом пару личных узлов. От полного презрения меня спасли только три чугунные дачные скамейки, которые под гробовое молчание вытащил из машины, – купил на распродаже за треть первоначальной цены. Быстро оценив возможности «Круза», я было потащил к кассе выставочный образец. А оказалось, в коробках, не собранными, можно было даже четыре штуки привезти!

Лед тронулся, когда наша первоклассница стала усаживать в салоне своих многочисленных кукол. После приказа набрать еще ящик яблок уже никто не сомневался, что Переезд-2009 будет успешным. Главное в такой момент – не упасть с ветки, как спелое яблоко, на капот – не выдержит: металл «играет». Зато не надо бояться, что в самый ответственный момент мотор не заведется и придется до вечера искать искру.

Насмотревшись такого в молодости, бабушка первоклассницы для уверенности спросила: «Это немецкий автомобиль?». Почти. Это собрат будущего «Опеля-Астра»: оба построены на одной платформе. Ходовая часть настроена специалистами «Опеля». Без спортивных амбиций, под бдительным контролем системы стабилизации он довезет нас с комфортом «Мерседеса» С-класса, близкого по размерам.

Тихо зашло солнце, и после контрольной проверки мы выехали. «Круз» шел, словно экспресс. Час с комфортом стояли у переезда. Обычно в этом месте нашу кошку тошнит. На этот раз она поточила когти о тканевую вставку на передней панели и успокоилась.

– Просторная машина, – с облегчением выдохнула бабушка, – жаль, не взяли большую тыкву.

Хорошо, что мои пассажиры не знали о скрытых возможностях «Круза»: когда петли крышки багажника уже упираются в сумки, машину можно грузить изнутри, откинув часть спинки заднего сиденья. В таких случаях не важно, имеет оно боковую поддержку или нет.

Sergei79 for journal-plaza.net



ЭТО ЖЕ «АВЕО»! ИЛИ, ВРОДЕ, «ЭПИКА»? (РАЗМЫШЛЕНИЯ ТАКСИСТА)

Солидный дядька голосовал прямо у порога редакции, но я решил, что клиентов еще найду, а пока немного привыкну к машине. Как же себя потом ругал! Такси на улицах столицы явно больше, чем желающих «эх, прокатиться»: к поднятой руке разом устремляется паратройка машин.

В общем, я не просто привык, а основательно присидился к «Крузу» в поисках пассажира. Перенял манеру езды таксиста. Неспешно едешь в правом ряду, сканируя тротуар. Вот, кажется, пара направилась к бровке, сейчас будут голосовать. Скорей, нажимаю газ, «Круз» легко обходит конкурентов… нет, этим людям такси не нужно. Что же, поищем еще. Валики подушки сиденья намяли седалище – ощущение, что в кармане джинсов лежит толстый бумажник. Откуда ему там взяться? Вечер-то проходит вхолостую…

Ну наконец! Девушка возвращается из гостей. Севастопольский? Нет проблем. Набираем скорость по пустым в поздний час улицам, «Круз», соскучившись по активной езде, легко успевает даже к далеким зеленым светофорам. Незаметно проскочили 10 километров.

«Ну и как вам машина?» – «А у нас такая же – это же «Авео»?» – «Что вы, совсем новый автомобиль, «Круз» называется». – «Ой, извините, фары яркие, не рассмотрела. Как сзади просторно! Потолок высокий. И приборы очень симпатичные. И кнопочки. За перекрестком остановите, пожалуйста…»

Со следующими клиентами повезло больше. Правда, молодой человек обескуражил вопросом, не «Эпика» ли это. Но узнав, на чем они с супругой едут, засыпал вопросами: что, да как, да сколько стоит? Этот, отвечаю, 540 тысяч, а в комплектации LT – 718 тысяч рублей. Здесь почти все, что нужно: мотор 1,8 л, 140 л.с., климат-контроль, автомат света, датчик дождя... Да мало ли что еще! Конкуренты? За такие деньги можно купить любые (!) «Форд-Фокус», «Хёндай-i30» и «Тойоту-Королла». Неплохую «Джетту», в том числе с автоматом. «Пежо-308» в средней комплектации. 122-сильную «Шкоду-Октавия». «Мазду-3» с мотором 1,6 л. Спрашиваете, будет ли автомат? Пожалуйста! С мотором 1,6 л выйдет дешевле (от 626 тысяч рублей), с двигателем 1,8 л в комплектации LS – 706 тысяч, LT – 758 или 798 тысяч. Во всех ценах учтена окраска металликом (плюс 10 тысяч). Есть ли бортокомпьютер? Да, конечно. Вот, например, смотрите – данные по среднему расходу топлива за последние 1000 км: 8,4 л на 100 км.

Машину клиент похвалил: плотная, просторная (дорогая, тебе сзади удобно?), приемистая. Наверное, тяжелая? Это я со своим «Ланосом» сравниваю. Спасибо, приехали, здесь высадите нас. Вот повезло – на совершенно новой машине прокатились. Жду начала продаж…

Конечно, «крузы» найдут покупателей. Не думаю, что за ними выстроится очередь – предложений на рынке с избытком. Но некоторую его часть они займут: между «Авео» и «Эпикой» места достаточно, даже учитывая популярность «Лацетти». Будут ли «крузы» в такси? Разумеется! Они действительно неплохо подходят для этой службы.

Sergei79 for journal-plaza.net



НОЧНОЙ КРУИЗ (ПЕРСОНАЛЬНЫЙ ВОДИТЕЛЬ)

По биологическому ритму я жаворонок. Даже фамилия у меня птичья. Но не настолько все же ранняя пташка, чтобы в три часа утра садиться за руль и катить в аэропорт – встречать коллегу из Мюнхена. По-моему, это время стопроцентно совиное – тьма кромешная кругом, летучие мыши шастают, и даже фонари дорожного освещения горят через один, дремлют вполнакала. Только пилоты железной рукой ведут самолеты к пункту назначения согласно расписанию.

Хотелось быть пунктуальным. Мое настроение, похоже, передалось и «Крузу». Он завелся и весело заурчал, едва я повернул ключ зажигания. Железный, а понимает, что только ночью по Москве и можно проехать, а днем – лишь проползти.

Свет фар выхватывает из темноты все недостатки работы дорожников: стыки, ямки, колеи. «Круз» старается держать удары. Его подвеске, показавшейся мне чуть раньше, на тесте в Испании, жестковатой, здесь, в России немного не хватает энергоемкости. Но это не мешает машине удерживать заданную траекторию. С колейностью борется чуть хуже. Здесь водителю придется сконцентрироваться и крепче держать руль, а не то «Круз» начинает водить из стороны в сторону.

Руль весьма чувствительный и легкий. В целом это неплохо и позволяет маневрировать без излишних усилий. Но на скорости, когда цена расплаты за непроизвольное движение баранкой многократно возрастает, сопротивление могло быть и побольше. Руль по-настоящему «затяжелел» только тогда, когда стрелка спидометра перевалила за сотню на прямом и гладком шоссе, непосредственно перед Шереметьево.

Борт Мюнхен – Москва прилетел чуть раньше расписания. Мы с «Крузом» тоже оказались на высоте. Погрузившись в машину и устроившись спереди на пассажирском сиденье, немецкий коллега одобрил простор салона: такого он, оценивая новинку по внешнему виду, просто не ожидал. По душе пришлась оригинальность дизайнерских решений в виде тканевых вставок на передней панели и в обивке дверей. Конечно, от него не ускользнула излишняя для семейного автомобиля спортивность подвески. Он сравнил ее – гордитесь будущие владельцы! – с подвеской «Порше». Тут уж я окончательно взбодрился.

Над Москвой занималась заря... ЗР

ДЮЖИНА «КРУЗОВ» В ЧАС

В начале сентября стартовало серийное производство на заводе «Дженерал моторс авто» в Санкт-Петербурге. Российский завод стал третьим предприятием «Джи-Эм» в мире (и единственным в Европе), где собирают новую модель. Автомобили, сделанные в России, соответствуют корпоративным стандартам качества. Кстати, «Круз» – третья модель, которую освоили за первый год работы российского предприятия. До этого здесь научились собирать кроссоверы «Шевроле-Каптива» и «Опель-Антара». Мощность первой нитки конвейера – 12 «крузов» в час и пять вседорожников.

«Шевроле-Круз» выпускают лишь в варианте седан с мотором 1,6 или 1,8 л. Он чуть дороже еще одного «Шевроле» класса С – «Лацетти», который производят в Калининграде. «Круз» стоит от 540 тысяч рублей и входит в государственную программу льготного кредитования.



-plaza.net



Парад планет

В начале осени в ночном небе лучше всего видны светила. Именно в это время новые звезды из Плеяд отправился изучать Максим Сачков. Фото Александра Батыру.

Плеяды – скопление звезд в созвездии Тельца, которое в Стране восходящего солнца называют Субару. Это яркое имя унаследовали японские полноприводные автомобили с оппозитными двигателями и прославили его среди землян даже больше, чем небесные светила.

Но на встречу с четырехколесными звездами все-таки пришлось лететь, правда, не за сотни световых лет, а всего за пару тысяч километров. Первый тест-драйв новых моделей «Легаси» и «Аутбек» устроили в Германии. Подробности – буквально со следующего абзаца. Я лишь напомню, что эти машины участвуют в Гран-при «За рулем». И вы, дорогие читатели, можете отдать за них свои голоса.

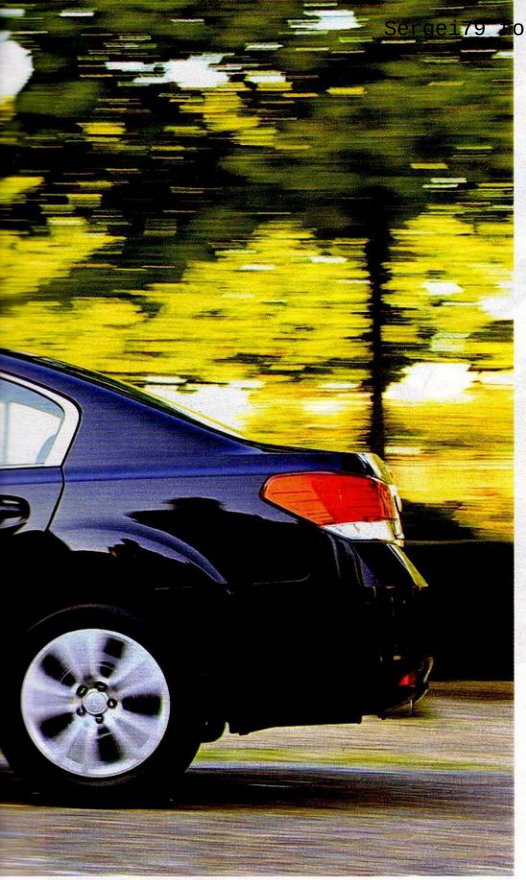
ЗВЕЗДА ПЛЕНИТЕЛЬНОГО СЧАСТЬЯ

Дебют пятого поколения «Легаси» совпал с 20-летним юбилеем модели. Взгляд в прошлое наводит на разные мысли. С каждым обновлением автомобили становились современнее, удобнее, быстрее, безопаснее. Но что-то приобретая, часто несешь потери. К последнему обновлению «Легаси» утратила привычный облик и теперь выглядит тяжеловесной, причем не столько из-за габаритов, сколько из-за особенностей дизайна. И самое главное – машина лишилась присущих предшественницам черт, по которым с расстояния в несколько сотен метров безошибочно узнавали «Субару». Внешность новой модели столь же привлекательна, сколь банальна. Видимо, в компании не стали экспериментировать, сочли, что ради привлечения новых покупателей оригинальностью стоит пожертвовать.

Но многие фамильные ценности сохранили. В гамме по-прежнему только полноприводные автомобили, вооруженные оппозитными двигателями мощностью от 150 до 265 «лошадей», многие уже соответствуют перспективным требованиям Евро V. Кстати, а мне что досталось на первое? Самая тихоходная «Легаси» с 2-литровым мотором и новым вариатором Lineartronic.

Sergei79 for journ

На правах рекламы

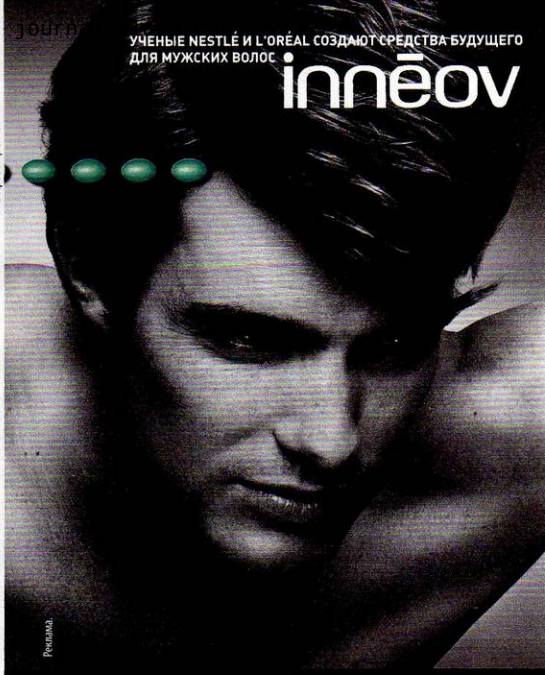


Новые «легаси» появятся у дилеров в середине осени. Цены – от 1 199 200 рублей за версию с 2-литровым мотором и 6-ступенчатой механической коробкой.



УЧЕНЫЕ NESTLÉ И L'ORÉAL СОЗДАЮТ СРЕДСТВА БУДУЩЕГО ДЛЯ МУЖСКИХ ВОЛОС

innēov



Реклама.

innēov ГУСТОТА ВОЛОС для мужчин

Средство нутрикосметики на основе фитостеринов сосны. Клинически доказанная эффективность.*

- Через 8 недель интенсивность выпадения волос заметно уменьшается
- Через 16 недель густота волос увеличивается на 14%

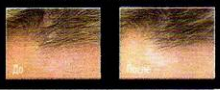
Эффективность против выпадения волос доказана тестами с участием потребителей**

Иллюстрация увеличения густоты волос через 16 недель.

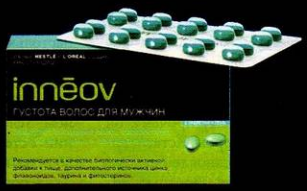
Потребитель, 38 лет, III стадия потери волос.



Потребитель, 38 лет, I стадия потери волос.



* Клинические испытания с участием 68 мужчин. ** Улучшение подтверждено клинической оценкой с применением аппарата TrichoScan®. Результаты применения могут варьироваться. Фото не ретушированы.



ИННОВАЦИЯ

Биологически активная добавка к пище. Принимать по 2 таблетки в день во время еды. Свидетельство о государственной регистрации № 77.99.23.3.У.1733.3.09 от 02.03.2009 г. Курс приема 3 месяца. Дополнительная информация по телефону Горячей линии 8 800 200 4009. Звонок по России бесплатный.

www.vypadeniu.net

plaza.net





Одновременно с «Легаси» в продажу поступит «Аутбек». Самая доступная версия с двигателем 2,5 л обойдется в 1 363 500 рублей, а версия с 3,6-литровым мотором будет стоить 1 959 100 рублей.

На втором ряду стало просторнее. Расстояние до передних сидений увеличилось на 62 мм.

Путь начинается с автобана, что явно не по нраву 150-сильному агрегату. Он добросовестно выполняет свою работу, однако возможности мотора небезграничны – то и дело приходится освобождать левый ряд, чтобы не задерживать более быстрые машины. Но вот скоростную трассу сменило петляющее двухполосное шоссе, и тут мой скепсис разом испарился. Двигатель оказался вполне живым и, ко всему прочему, он отлично ладит с вариатором. Кстати, силовой агрегат теперь установлен на подрамнике и гидроопорах. Вредные вибрации растворяются на пути к кузову, их не ощущаешь ни на руле, ни на подушке сиденья. Такая конструкция внесла свою лепту в обеспечение пассивной безопасности – при лобовом ударе агрегаты смещаются вниз и назад, силовой каркас эффективнее поглощает удар.

По сравнению с предшественницей машина стала намного просторнее; посадка удобная, у водительского сиденья настолько широкий диапазон регулировок, что даже европейские модели позавидуют. Органы управления находишь так же быстро, как клавиши на мобильном телефоне. Благодаря низкой линии остекления, даже опустив сиденье до пола, не чувствуешь себя как в танке.

Спокойный двигатель отнюдь не провоцирует на агрессивность. «Легаси» неплохо стоит на дороге и понятна в поворотах. Правда, от рулевого управления хочется большей точности. Да и крены для «Субару» великоваты. Это плата за комфорт – седан почти незаметно глотает мелкие неровности и лишь слегка подбрасывает тело на более крупных. Впрочем, в Россию планируют поставлять «легаси» на подвесках для плохих дорог, соответственно и вести себя машины будут иначе.

На очереди – полная противоположность «небесному тихоходу»: заряженная модификация 2,5GT. Уже на выезде, перекатываясь через лежачих полицейских, сразу понимаю: шутки в сторону. Подвеска явно жестче, тяжелее руль, а мысль о 265 «лошадях» под капотом так и подбивает вдавить педаль газа в пол. Приятные ощущения перегрузок – мотор резво раскручивается, а 5-ступенчатый автомат шустро перебирает передачи. Но кони отнюдь не привередливые – педалью легко отмерять тягу, а коробка почти мгновенно слушается подрулевых лепестков, когда подтыкаешь пониженную.

Так хочется задать «гран туризмо» хорошую проверку, вытряхнув из него все, на что тот способен! Включаю спортивный режим – к рулю будто привязали грузики, а лошадок пришпорили. «Легаси» охотно ввинчивается в поворот, демонстрируя некоторую избыточную поворачиваемость. Но занос легко корректируется, а если водитель зазевался, на помощь приходит четко настроенная система стабилизации VDC. Кстати, это

Sergei79 for journal-plaza.net

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	SUBARU LEGACY			SUBARU OUTBACK		
	2,0i	2,5i	2,5GT	2,5i	3,6R	2,0D
Общие данные						
Размеры, мм: длина/ширина/высота	4730 (4775)*/1780 (1780)/1505 (1535)			4775/1820/1605		
база	2750			2745		
колея спереди/сзади	1545/1550	1530/1535		1540/1540		
Снаряженная масса, кг	1460 (1503)	1462 (1507)	1542 (1586)	1533	1587	1571
Радиус поворота, м	5,5			5,5		
Объем багажника (VDA), л*	486 (526/1726)			526/1726		
Время разгона 0–100 км/ч, с	11,1 (11,3)	10,3 (10,3)	6,2 (6,3)	10,4	7,5	9,7
Максимальная скорость, км/ч	203 (200)	210 (205)	245 (245)	198	230	195
Топливо/запас топлива, л	A95/65			A95/65		ДТ/65
Расход топлива, л/100 км: загородный цикл	6,4 (6,5)	6,2 (6,4)	8,1	6,7	7,5	5,6
городской цикл	10,8 (10,8)	11,0 (11,1)	14,9	11,3	14,4	7,7
смешанный цикл	8,0 (8,1)	8,0 (8,1)	10,6	8,4	10,0	6,4
Двигатель						
Расположение	спереди продольно			спереди продольно		
Конфигурация	0n4			0n4	0n6	0n4
Число клапанов	16			16	24	16
Рабочий объем, $см^3$	1994	2457		2457	3630	1998
Степень сжатия	10,2	10,0	8,4	10,0	10,5	16,3
Мощность, кВт/ л.с.	110/150	123/167	195/265	123/167	183/249	110/150
при об/мин	6000	5600	5600	5600	5600	3600
Крутящий момент, Н·м	196	229	350	229	350	350
при об/мин	3000	4000	2400–5200	4000	4400	1800–2400
Трансмиссия						
Тип	полноприводная			полноприводная		
Коробка передач	вариатор		A5	вариатор	A5	M6
Ходовая часть						
Подвеска: спереди/ сзади	типа «Мак-Ферсон»/ на двойных поперечных рычагах			типа «Мак-Ферсон»/ на двойных поперечных рычагах		
Рулевое управление	реечное с электроусилителем			реечное с электроусилителем		
Тормоза: передние	дисковые вентилируемые			дисковые вентилируемые		
задние	дисковые		дисковые вентилируемые	дисковые	дисковые вентилируемые	дисковые
Размер шин	205/60R16	215/50R17	225/45R18	225/60R17		

*В скобках – данные для версий с кузовом универсал.

Багажный отсек удобно не только загружать, но и раскладывать. Дернул за ручку – спинка сложилась. Под полом достаточно места для полноразмерной запаски.



На правах рекламы

Ответь и выиграй!

АКЦИЯ TOTAL



TOTAL – Интернациональная нефтехимическая компания, действующая в 140 странах мира и производящая 1100 наименований смазочных материалов.

Автомобильные моторные масла Total QUARTZ разрабатываются в соответствии с требованиями автопроизводителей. Моторное масло на основе QUARTZ INEO обеспечило победу в 2009 г. команде PEUGEOT в 24-часовой гонке Ле-Мана.

Total QUARTZ ENERGY, QUARTZ INEO – новое поколение энергосберегающих синтетических масел, гарантирующих защиту двигателя благодаря образованию сверхпрочной масляной пленки.
Total QUARTZ 9000, QUARTZ 7000, QUARTZ 5000 – гамма синтетических и минеральных масел, имеющих допуски большинства автопроизводителей для сервисного обслуживания.
Total CLASSIC – всесезонные минеральные и синтетические масла, гарантирующие надежную защиту, благодаря сохранению вязкостно-температурных свойств.

Вопрос: Какая гамма моторных масел гарантирует лучшую защиту двигателя благодаря образованию сверхпрочной масляной пленки?

101 Total QUARTZ 9000
102 Total QUARTZ INEO
103 Total CLASSIC

ОТПРАВЬ SMS* СООБЩЕНИЕ С КОДОМ ПРАВИЛЬНОГО ОТВЕТА

101, 102 или 103 на номер 1231

Каждый **сотый** участник, приславший правильный ответ на вопрос акции, получит подарок – набор продукции **Total**



TOTAL

* Каждый участник может бесплатно скачать лучшие фото с соревнований на свой мобильный телефон.
Стоимость sms-сообщения не более 1,50 руб. без НДС.
Подробности акции читайте на сайте **www.total-lub.ru**

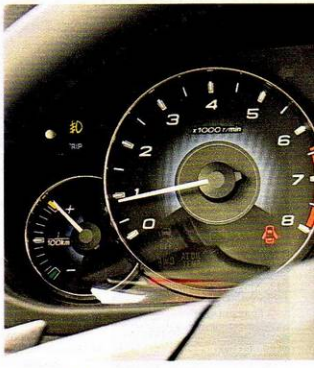
Sergei79@tut.journal-plaza.net



«Легаси» в вариантах седан и универсал на российский рынок будут поставлять с бензиновыми двигателями 2,0; 2,5 и 2,5 турбо.



«Легаси» и «Аутбек» похожи и в салоне. В нем двухзонный климат-контроль, аудиосистема с чейнджером, «хэндс фри», разъемы для аудио- и видеоустройств.



Эконометр (на приборке слева) сбивает с толку: обозначение «плюс» означает «плохо» – большой расход, «минус» – «хорошо», т. е. экономно.

Новое поколение «Легаси» и «Аутбека» приумножило достоинства моделей. Но звездам автодорог не хватает если уж не космической, то по меньшей мере оригинальной, яркой внешности.

средство активной безопасности входит в стандартную комплектацию всех «легаси». Еще пара поворотов... Теперь я понимаю, за что любят «Субару».

ВОН ПОКАТИЛАСЬ ВТОРАЯ ЗВЕЗДА

Это «Аутбек» или «Легаси»-универсал? Издали нетрудно перепутать – похожи, как близнецы-братья. Но если приглядеться, кроссовер выглядит более грозно из-за скалящейся решетки радиатора и незаменимой амуниции для поездок вне асфальта – черненой пластиковой «юбки», прикрывающей низ кузова. Кроме того, даже невооруженным глазом видно, что эта звезда намного дальше от земли. Оцените: 213 мм под днищем – отличный показатель для современного вседорожника! А коли так, добро пожаловать на бездорожье!

С таким клиренсом и прекрасной плавностью хода не едешь, а летишь по немецкому проселку. Неровности растворяются под большими 17-дюймовыми колесами, тело лишь иногда потряхивает. Перед этими кочками, а точнее, холмиками, все-таки придется перейти на шаг. Перевалившись через препятствие, «Аутбек» наклоняется на одну сторону, и заднее колесо повисает в воздухе. Приехали? Чуть больше газа – под кузовом что-то взвизгнуло, хрустнуло, и кроссовер двинулся дальше.

«Тут лучше нейтрализовать противобуксовочную систему. И включите другую – помогающую трогаться в горку». Поблагодарив инструктора за совет, иду на штурм горы. Все-таки лучшего силового агрегата, чем 3,6-литровый бензиновый двигатель с гидромеханической коробкой, для бездорожья и желать нельзя. Советую не скупиться при выборе, если собираетесь часто съезжать с асфальта. Отменная тяга и умная полноприводная трансмиссия позволяют вскарабкаться наверх почти без пробуксовки.

Даже не заметил, как оказался на твердом покрытии. В повадках «Аутбека» мало что изменилось – внятная управляемость, неплохая плавность хода, отменные динамические показатели. Иногда даже кажется, что едешь на «Легаси», только сидишь чуть выше.

Рассматривая звездное небо, я резюмировал накопленные впечатления. И пришел к интересному выводу: новые «субару» наделены очень важным достоинством, которое наверняка оценят те, кто любит наблюдать за звездами, – они стали ближе к людям. **ЗР**

Мы с тобой одной крови?

Вот он, возмутитель спокойствия в бизнес-классе! «Хёндай-Генезис» собрался покорить общество, в которое корейским машинам еще недавно вход был заказан. Мы устроили «Генезису» проверку огнем, водой и медными трубами. В роли председателя судейской коллегии выступил Михаил Гзовский. Фото Георгия Садкова.



ЧИСТО АНГЛИЙСКАЯ ИСТОРИЯ

Впервые я увидел новый «Ягуар» на автосалоне во Франкфурте, в 2007-м, и он немало удивил. Не только меня: посмотреть приходили даже стендисты конкурентов – невиданное дело! Любоваться есть чем: XF получился броским, с ярко выраженной перчинкой английского эгоизма. Это первое впечатление подкрепляется, когда захлопываешь за собой водительскую дверь. Под хищным взглядом оскаленной кошки, водруженной на ступицу руля, робко давишь на кнопку пуска. Мгновение – из консоли торжественно выдвигается сверкающая шайба контроллера трансмиссии JaguarDrive, поднимаются четыре «века», прикрывающие дефлекторы вентиляции на передней панели. Более эффектный старт придумать сложно! Коробку в «драйв» – погнали!

То, что в гоночном режиме «британец» не покажется столь же впечатляющим, предполагал заранее: 3-литровый мотор – самый слабый в этом тесте. XF изо всех сил старался произвести впечатление яростным, громким рыком из-под капота, сочными перегазовками в режиме «спорт», но мы с «Ягуаром» объективно не могли стать самыми быстрыми в наборе скорости. Помимо всего прочего яростный порыв на старте сдерживает противобуксовочная система, словно строгий ошейник – рвущегося в бой питбуля. Автомат, даже если вы решили переключать передачи самостоятельно подрулевыми лепестками, переходит вверх по своему разумению, передачи растянуты. Нет, это не дикая кошка – она воспитана фифой, приручена и не привыкла

Sergei79 for journal-plaza.net



гулять сама по себе. Впрочем, абсолютно ручной и выдрессированной ее не назовешь. «Ягуар» довольно рано начинает мести хвостом и уходит в плавный занос, корректировать который тягой мешает электроника. Рулевое управление, показавшееся было острым и точным на прямых, при активном рулении смазывает обратную связь.

Или он купит меня комфортом? Может, в каком-нибудь графстве Нью-Гэмпшир этот «Ягуар» и стелется по дороге, но не в России: здесь он испуганно вздрагивает на мельчайших неровностях, тряска передается в руль, бухает подвеска на выщербленном асфальте. В поисках истинных черт натуры «Ягуара» мы загнали его в такие проселочные дебри Подмосковья, что даже кошка на руле поникла.

И пассажиры не в восторге. Передний, ростом выше среднего, чертыхался, то и дело захлопывая высокотехнологичный бардачок: стоило коснуться коленом сенсорной метки замка перчаточного ящика, тот послушно вывалил крышку, хотя час назад, как назло, не реагировал на точный контакт метки и пальца. А назад не отодвинуться – за спиной, на диване, трое спутников ноют: тесно ногам. И не только им: все норовят втянуть голову в плечи, поскольку потолок нависает и чуть ли не давит на темечко, а сбоку теснят стойки.

Что же получается? Сногсшибательная внешность, интересная электронная начинка – и посредственность на ходу? Берусь предположить, это впечатление способен изменить более мощ-

Sergei79 for journal-plaza.net

ный мотор. Как-нибудь мы опробуем XF с 385-сильным 5-литровым. Пока же я расстался с машиной с ощущением, что далеко не полностью прочувствовал стиль XF. А в нем есть-таки нечто особенно, чисто британское...

БЕЗ АКЦЕНТА

Неслыханно: «Хёндай» метит в конкуренты немецкой элите! Правда, основной рынок для «Генезиса» – Северная Америка. А там, за океаном, совсем другая шкала цен – кое-что вдвое дешевле, чем в Европе… И будь мы в Америке, простили бы машине многое. Например, синюю подсветку (разного оттенка на щитке приборов и на дисплее консоли) или небезопасную особенность трансмиссии, чуть не приведшую к аварии.

Дело было так. Ваш покорный слуга как раз закончил очередной быстрый круг на скоростной дороге полигона и вышел с телефоном из-за руля, не заглушив мотор и оставив на пассажирском месте коллегу. Через полминуты «Генезис», к моему удивлению, а затем и к ужасу, покатился, набирая ход. Оказалось, автомат позволяет перейти из «паркинга» в «драйв» без выжима педали тормоза, в чем и решил убедиться пассажир. Он хранил спокойствие ровно до тех пор, пока не осознал: ручником машину не остановить. Здесь типично американский «ножник» у площадки для отдыха левой ноги, а туда ему не дотянуться... Обошлось! Я успел запрыгнул в салон и нажал-таки тормоз. Совет покупателям: покидайте «Генезис» только с ключом в руках – от греха подальше.

Впрочем, эта неприятность стала единственной за несколько дней и быстро забылась – положительных эмоций испытали гораздо больше. «Генезис» полностью укладывается в заокеанскую схему «как можно больше автомобиля за меньшие деньги», весьма близкую и русской душе. Особенно хорош задний диван: он просторнее, чем у конкурентов, и оснащен по высшему разряду. Где еще в классе вы найдете раздельные электроприводы спинки и подушки по левому и правому бортам, позволяющие принять почти лежачую позу?

Устроились? Теперь можно и вздремнуть, благо корейский автомобиль будто уложен в ватный кокон – где-то далеко впереди едва урчит мотор, шины катятся беззвучно даже по усыпанному камнями покрытию. Глаза закрываются сами собой, плавность хода машины ускоряет переход в царство Морфея. Мягкое покачивание на поперечных асфальтовых волнах до поры убаюкивает. Но в некоторых режимах колебания выводят седан из равновесия. Раскачка становится назойливой, на плохих покрытиях дело доходит до пробоев подвески.

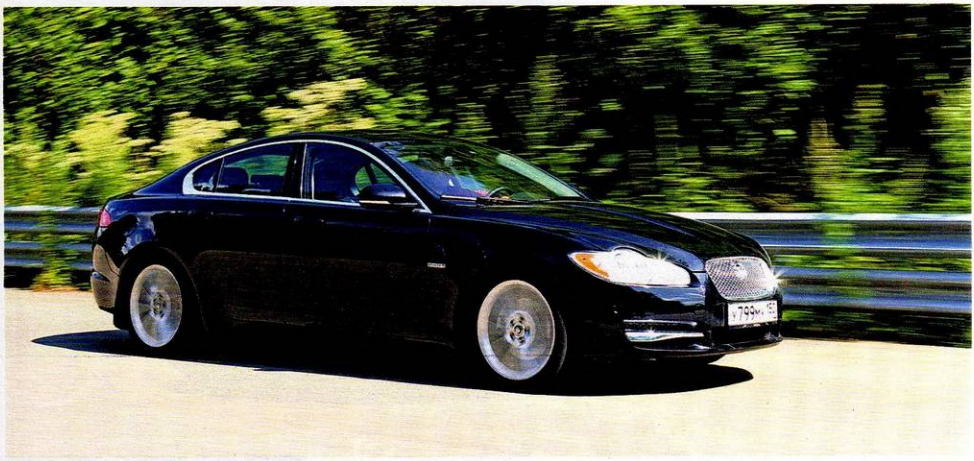
Напомню: «Генезис» оборудован пневмоподвеской обеих осей с автоматическим и спортивным режимами. Переход в «спорт» ситуацию не исправляет – раскачка уменьшается незначительно, зато теперь машина дотошно повторяет дорожный профиль и передает в салон вибрации. А как оценит спортивный режим водитель?

Усевшись в мягкое, бесформенное кресло и положив руки на большой руль, понимаю – спорт не для него. Руль чрезмерно «распущен», седан ленится моментально следовать командам. А как же декларированная почти идеальная развесовка, задор заднего привода?

Временами «Генезис» старается поддать жару: резко, иногда чрезмерно, срывается с места, дает отключить противобуксовочную систему и даже способен пожечь шины – мощности двигателя хватает. Но в поведении машины чувствуется какой-то дисбаланс: при сбросе газа в повороте она резко уходит в занос, система стабилизации работает слиш-



Sergei79 for journal-plaza.net





Насколько «Ягуар» вкусен внешне, настолько же пресен характер его управляемости.

Удобный контроллер автомата выдвигается из недр консоли при включении зажигания.

Колесики управления аудиосистемой на руле замечаешь не сразу – взгляд надолго притягивает кошка на ступице.

Характерная линия крыши а-ля купе неизбежно ограничивает пространство над головами пассажиров.





ком рьяно, автомат «колеблется», стоит ли переходить на пониженную передачу или еще повисеть на повышенной.

Одним словом, «Хёндай» недостает того, что покупатели непременно требуют от «высокопоставленных» машин, – породы. Не хватает ее и настройкам шасси, и пресноватому интерьеру, и вычурной облицовке радиатора, на которой даже не нашлось места логотипу…

НАКОПИТЬ НА МЕЧТУ

Новое поколение Е-класса – очередной пример того, насколько по-разному одна и та же машина смотрится на фото и вживую. Каких только эпитетов не заслужил он в свой адрес, стоило первым снимкам просочиться в Интернет. И вот передо мной золотистый седан. Кто смел обвинить его создателей в увлечении азиатчиной? Кто сказал, что машина безвкусна? Теперь глазу есть за что заце-

Jaguar XF

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Дебютировал осенью 2007 года на салоне во Франкфурте, в 2009 году претерпел модернизацию шасси и получил новые моторы.

ДВИГАТЕЛИ:
бензиновые, 3,0 и 5,0 л (238, 385, 510 л.с.), дизельные, 3,0 (240 и 275 л.с.).

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ:
6-ступенчатая автоматическая.

КОМПЛЕКТАЦИИ:
Luxury, Premium, Portfolio.

ЦЕНЫ БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ:
2 200 000–4 100 000 руб.

РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТА

Элегантная внешность, необычные технические и дизайнерские решения в салоне.

Тесный задний диван, маленький багажник, вялая разгонная динамика, малый дорожный просвет, мудреная регулировка климата.

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

Jaguar XF в трехлитровой версии оказался заурядным как по ездовым качествам, так и по комфорту. Но машина притягивает другим – абсолютно свежей внешностью и харизмой.

Sergei79 for journal-plaza.net





На гладком асфальте скоростных прямых «Генезис» покорил хорошей курсовой устойчивостью и звукоизоляцией.

В недрах подлокотника – атрибуты современного автомобильного меломана.

Тронуться с автоматом «Генезиса» сможет даже сидящий на пассажирском месте ребенок: выжимать тормоз для переключения не обязательно!

О внешности корейской модели можно сказать одно: полна заимствований.



Hyundai Genesis

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Седан с прицелом на американский рынок впервые показан публике на автосалоне в Детройте в 2008 году.

ДВИГАТЕЛЬ:
бензиновый, 3,8 л (290 л.с.).

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ:
6-ступенчатая автоматическая.

КОМПЛЕКТАЦИИ:
Grand, Luxury.

ЦЕНЫ БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ:
1 749 000–1 999 900 руб.

РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТА

Просторный задний диван, приемистый двигатель, низкий уровень шума, высокая плавность хода, регулируемый дорожный просвет.

Склонность к раскачке и кренам, посредственная обратная связь на руле.

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

Hyundai Genesis для первой серьезной попытки корейцев прорваться в европейский премиум-класс сделан неплохо! Но поработать над качеством отделки, а главное, индивидуальностью еще предстоит.



питься: необычны подштамповки на задних крыльях, узнаваемы фонари вразлет, а еще он опять вводит моду на «квадратуру» фар!

Но традиции для «Мерседеса» важнее любых инноваций. Конечно же, вы найдете в салоне ругаемый поколениями автомобильных писак рычаг темпомата и перегруженный функциями единственный подрулевой переключатель. Наверное, «Мерседес» откажется от него не раньше, чем сменит трехлучевую звезду, к примеру, на пятиконечную. А пока на капоте и руле красуется знакомая эмблема, можете быть уверены – конструкция и поведение машины точно следуют идеологии марки.

Благодаря адаптированной к российским условиям подвеске (с увеличенным на 20 мм дорожным просветом) «Мерседес» позволил уверенно держать максимально разрешенную скорость

Sergei7 ... for journal ... net

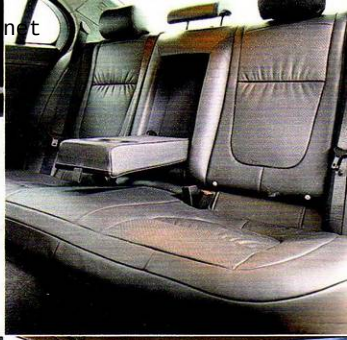




Приборы XF оригинальны лишь в одном: бирюзовую подсветку встретишь нечасто.

Салон выполнен со вкусом и фантазией. Чего стоят хотя бы заглушки воздуховодов с электроприводами!

«Ягуар» оказался наименее удобным для езды и впятером, и вчетвером.







Основная претензия к приборам «Хёндай», как и ко всей машине, – безликость.

Интерьер собран безупречно. Но мелочи вроде кнопок из дешевой пластмассы и ярко-синей подсветки портят впечатление.

Салон «Генезиса» самый просторный. Задний пассажир может даже сдвинуть переднее сиденье посредством электропривода, как в лимузинах классом выше.







Стрелочные часы размером с тахометр – как намек: «Мерседес» для солидных людей, а не для гонщиков.

Основательность салона подчеркнута сдержанной концентрацией украшений: лишь добротная кожа и матовый алюминий.

Второй ряд Е-класса: солидный запас пространства для ног и удобный профиль сиденья.







Лаконичные приборы А6 и скомпонованы удачно, и смотрятся дорого.

По общему мнению экспертов, именно А6 выигрывает в номинации «Лучшая эргономика».

Пассажирам в «Ауди» понравится – профиль сиденья хорош, крыша не давит.



Sergei79 for journal-plaza.net





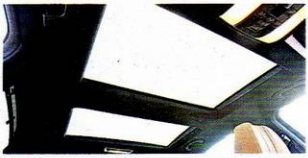
Пожалуй, самый нарядный из династии Е-класса автомобиль сохранил сугубо мужскую внешность.

Шикарный двухсекционный люк, как и многое другое оборудование, придется заказывать отдельно.

Великолепно меню «Мерседеса», оно к тому же русифицировано.

За такое сиденье тело готово продать душу: Е-класс опционно оснащают пневматической боковой поддержкой и массажером!

«Мерседес» традиционно предлагает в России адаптированные машины. У этой увеличенный просвет и защита моторного отсека.





Mercedes-Benz E-Klasse

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Новое поколение Е-класса, ведущего родословную с 1984 года, вышло в свет в январе 2009-го.

ДВИГАТЕЛИ:
бензиновые, 1,8; 3,5; 5,0 л (184–388 л.с.), дизельные, 2,1 и 3,0 л (136–231 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ:
6-ступенчатая механическая, 5- и 7-ступенчатая автоматические.

КОМПЛЕКТАЦИИ БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ:
стандартная, Elegance, Avantgarde.

ЦЕНА:
1 931 600–3 172 400 руб.

РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТА

Отменные многофункциональные сиденья, удобное управление тягой и тормозами, точная управляемость, солидный дорожный просвет, удобный климат-контроль, русификация меню.

Требующие привычки эргономические решения; неполноразмерное запасное колесо.

ОБЩАЯ ОЦЕНКА **8,5** полная оценка по категориям в конце статьи

Mercedes-Benz E-Klasse мужественен, не пробиваем даже российскими дорогами; в нем удачно сочетаются стилистические эксперименты, традиции и новейшие технические решения.



и не притормаживать там, где этого требовали «Хёндай» и «Ягуар».

Вообще же новое поколение модели обрело нарочито мужественный характер. Отмечу информативный и «тяжелый» руль (заслуга рейки с изменяемым передаточным отношением), точные, но требующие приложения усилий тормоза. А голос 272-сильной «шестерки» – с обаятельной хрипотцой, словно прокуренный.

Как и положено «Мерседесу», Е-класс радует отменной настройкой заднеприводного шасси. Он готов заскользить задней осью под сброс газа, но в определенный момент уверенный рывок системы стабилизации поставит вас на место: мол, ты не на треке,

Sergei79 for journal-plaza.net





- Во многом высшей оценкой за управляемость «Ауди» обязан системе полного привода.
- Безошибочно работающая парковочная система расслабляет, и, «зная» это, умница, напоминает надписью на мониторе: «Следить за движением!».
- Сочетание вращающегося контроллера и нескольких кнопок в системе MMI, пожалуй, оптимально в пользовании.
- «Ауди» проходит неровности мягче «Мерседеса», но обратная сторона медали – вертикальная раскачка.



Audi A6

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Модель 2005-го подвернута модернизации в 2008-м, тогда же предстала перед публикой на Московском автосалоне.

ДВИГАТЕЛИ:
бензиновые, 2,0; 2,8; 3,0; 3,2; 4,2 л (170–350 л.с.), дизельные, 2,0; 2,7; 3,0 л (136–240 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ:
6-ступенчатая механическая, 6- и 7-ступенчатая автоматические, вариатор.

КОМПЛЕКТАЦИИ:
индивидуальные.

ЦЕНЫ БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ:
1 652 200–3 740 000 руб.

РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТА

Великолепное водительское сиденье, отзывчивый и приемистый двигатель, отточенная управляемость, надежные тормоза, просторный багажник.

Не самая выносливая подвеска.

ОБЩАЯ ОЦЕНКА **8,7** полная оценка по категориям в конце статьи

Audi A6 ухитряется балансировать между комфортом, спортивностью и практичностью. Пожалуй, чуть не хватает лишь эмоциональности.



а на дороге общего пользования! Этот лейтмотив прослеживается и в работе 7-ступенчатой коробки 7G-TRONIC, поведению которой придали некоторую сдержанность.

Опционное оборудование тестового авто подчеркивает: во главе угла – комфорт. У пассажиров сзади – персональная регулировка климата. Передние мультиконтурные кресла с функцией массажа фантастически удобны – буквально заставляешь себя вылезти! В движении водитель наслаждается активной боковой поддержкой, приятно поддавливающей бока в крутых виражах. Так и хочется катить, любуясь стилизованной под старинный радиоприемник аудиосистемой и красивыми русифицированными приборами, которые почему-то не бликуют даже при обилии света, падающего через панорамный люк... Увлекся! Взмах жезла – идиллия

Sergei79 for journal-plaza.net

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Общие данные	JAGUAR XF	HYUNDAI GENESIS	MERCEDES-BENZ E-KLASSE	AUDI A6
Размеры, мм: длина/ширина/высота	4961/1877/1460	4975/1890/1480	4868/1854/1471	4927/1855/1459
база	2909	2935	2874	2843
колея спереди/сзади	1559/1605	1619/1635	1585/1604	1612/1618
Объем багажника, л	500	510	540	546
Радиус поворота, м	5,7	н.д.	5,6	5,95
Масса снаряженная/полная, кг	1679/2215	1805/2280	1735/2260	1725/2305
Время разгона 0–100 км/ч, с	8,3	7,0	6,5	5,9
Максимальная скорость, км/ч	237	240	250	250
Топливо/запас топлива, л	A95/69,5	A95/73	A95/80	A95/80
Расход топлива, л/100 км: загород./город./смешан. цикл	7,5/15,8/10,5	7,2/13,6/9,5	7,1/13,6/9,7	7,1/13,2/9,4
Двигатель				
Расположение	спереди продольно	спереди продольно	спереди продольно	спереди продольно
Конфигурация/число клапанов	V6/24	V6/24	V6/24	V6/24
Рабочий объем, $см^3$	2967	3778	3489	2995
Степень сжатия	10,5	10,4	10,7	10,3
Мощность, кВт/л.с.	175/238 при 6800 об/мин	213/290 при 6200 об/мин	200/272 при 6000 об/мин	213/290 при 4850–6800 об/мин
Крутящий момент, Н·м	293 при 4100 об/мин	358 при 4500 об/мин	350 при 2400–5000 об/мин	450 при 2500–4850 об/мин
Трансмиссия				
Тип	заднеприводная	заднеприводная	заднеприводная	полноприводная
Коробка передач	A6	A6	A7	A6
Передаточные числа I/II/III/IV/V/VI/VII/з.х.	4,17/2,30/1,52/1,14/0,87/0,69 /–/3,40	3,52/2,04/1,40/1,0/0,72/0,59/–/3,22	4,38/2,86/1,92/1,37/1,00/0,82/0,73/3,42	4,17/2,34/1,52/1,14/0,87/0,69 /–/3,40
Главная передача	3,31	3,91	3,07	3,09
Ходовая часть				
Подвеска: спереди и сзади	многорычажная	пневматическая многорычажная	многорычажная	многорычажная
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем	реечное с гидроусилителем	реечное с гидроусилителем	реечное с гидроусилителем
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/ дисковые вентилируемые	дисковые вентилируемые/ дисковые	дисковые вентилируемые/ дисковые вентилируемые	дисковые вентилируемые/ дисковые вентилируемые
Размер шин	245/40R19	235/50R18	245/45R17	225/50R17

РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ «ЗА РУЛЕМ»

	JAGUAR XF	HYUNDAI GENESIS	MERCEDES-BENZ E-KLASSE	AUDI A6
Весовые и геометрические характеристики				
Снаряженная масса, кг	1836	1837	1825	1862
Нагрузка на ось, кг (%): переднюю/заднюю	929 (50,6)/907 (49,4)	891 (48,5)/946 (51,5)	950 (52,1)/875 (47,9)	1066 (57,3)/796 (42,7)
Дорожный просвет, мм	130	150/180*	165	150
Динамические качества				
Разгон, с	 Погрешность спидометра 6,0%	 Погрешность спидометра 3,1%	 Погрешность спидометра 2,9%	 Погрешность спидометра 1,8%
Весовые и геометрические характеристики				
Время разгона, с: 60–100 км/ч (D)	5,1	3,9	3,9	3,4
80–120 км/ч (D)	6,4	4,8	4,9	4,2
Выбег, м:				
120–50 км/ч	1632	1748	1763	1704
50–0 км/ч	618	682	646	628
Торможение со 100 км/ч:				
тормозной путь, м	39,6	39,5	40,0	42,0
замедление, $м/с^2$	9,7	9,8	9,6	9,2

*Положение кузова NORMAL/MAX.

рушится, как карточный домик. Строгий инспектор показывает радар:

– Скорость 73 км/ч при разрешенной 60 км/ч. Взгляните на монитор – ваша машина?

– К сожалению, не моя…

Удивленный взгляд из-под козырька сменяется легкой улыбкой:

– В следующий раз внимательнее, а то никогда не накопите на мечту!

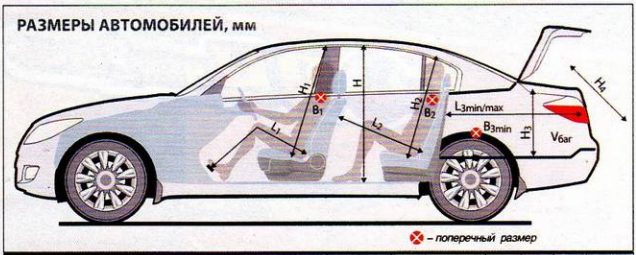
ДИПЛОМ С ОТЛИЧИЕМ

Вы замечали, что модели «большой немецкой тройки» никогда не дебютируют одновременно? Если верить всезнающим автомобильным шпионам, новый «Ауди-А6» появится в конце 2010-го, пропустив вперед не только уже знакомый нам Е-класс, но и следующее поколение пятой серии БМВ. Прокол, совпадение? А может, продуманная стратегия? Я склоняюсь к последнему. Такая схема дает хоть какую-то возможность внести последние коррективы в прототип,

Scanned by journal.autoplaza.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	$V_{6ar.,л}$
JAGUAR XF	915–1135	640–855	1130	965	920	1470	1420	1090/1870	1100	450	450	340
HYUNDAI GENESIS	910–1180	755–1000	1170	975	950	1480	1440	1120	1020	400	525	424
MERCEDES-BENZ E-KLASSE	945–1220	600–875	1140	995	955	1470	1425	1150/2000	1010	470	450	400
AUDI A6	935–1200	660–905	1200	1205	955	1450	1410	1190/1930	1040	465	480	436

СРЕДНЕЕ ЗНАЧЕНИЕ УРОВНЯ ШУМА В САЛОНЕ, дБА

Модель	Скорость (передача)					
	80 (D)	100 (D)	120 (D)	140 (D)	160 (D)	Разгон 0–100 км/ч
JAGUAR XF	61,8	63,1	65,3	68,3	72,5	76,2
HYUNDAI GENESIS	60,7	62,1	63,9	67,2	70,9	73,5
MERCEDES-BENZ E-KLASSE	62,4	63,7	65,8	68,1	72,0	77,0
AUDI A6	64,2	66,2	67,5	71,2	73,7	74,4

рассмотрев новинки конкурентов. Быть может, поэтому «Ауди» с таким успехом шагает по рынкам планеты в последнее десятилетие? Догадки, не более…

А вот то, что «Ауди-А6» объехал всех оппонентов на динамометрической дороге полигона, – факт. И это обладая наибольшей среди четырех машин снаряженной массой, что обусловлено полноприводной трансмиссией (моноприводных А6 с 3-литровым мотором не бывает). И как объехал! Если «Генезис» ведет себя, словно тяжеленный лимузин, «Ягуар» похож на объевшегося кота, а «Мерседес» по-чиновничьи надувает щеки, то «Ауди» летит на волю с радостью студента, сдавшего сессию. Причем на «отлично». «Шестерка» следует за педалью газа моментально и без колебаний. Вот он, эталон трансмиссии – когда думаешь, что ее нет вовсе! Переключения и вверх, и вниз скорострельны и логичны, полностью выбирают потенциал мотора. Обратите внимание на его характеристику: от 2500 до 4800 об/мин вы едете «на крутящем моменте», а с 4800 до почти 7000 об/мин двигатель уже в режиме максимальной мощности.

Расшифровав результаты замеров, удивились только небольшому прои-

Sergei79 for journal-plaza.net



Редакция благодарит парк «Яхрома» за помощь в организации съемки.

грышу А6 в тормозном пути. Ведь субъективно именно «Ауди» дает ту власть над процессом замедления, благодаря которой седан легко остановить с точностью буквально до миллиметра. Поэтому-то А6 получил лучшую оценку в данной дисциплине. Повода для других спорных моментов машина не дала: мы единодушно присудили ей первое место за водительское сиденье. Пусть не настолько мудреное, как в «Мерседесе», и гораздо более жесткое, чем у «Ягуара», а тем паче у «Хёндай», зато усаживаешься буквально за пять секунд и выходишь из-за руля даже через несколько часов как новенький.

Оценивать управляемость полноприводной машины в сравнении с заднеприводными – не совсем корректно, конечно. Но как не похвалить за самое послушное в тесте шасси! Нейтральная поворачиваемость, блестящая курсовая устойчивость, прозрачная обратная связь на руле – у «шестерки» есть все, чтобы назвать ее настоящим drivers car! Мы отобрали у машины балл за плавность хода: на высоких скоростях она раскачивается вверх-вниз. Но отобрать победу у А6 не смогли бы при всем желании – собранный, быстрый и функциональный автомобиль! Такое случается редко: самым сложным для членов «жюри» этого теста оказалось сформулировать сколько-нибудь весомые замечания для резюме. «Шестерка» почти идеальна, а потому излишне сдержанна. Ей бы эмоциональности «Ягуара», мужественности «Мерседеса» и звучания потише, как у «Генезиса». Этого ждать в А6 следующего поколения?

Итак, сенсации, в общем-то, не получилось. Пока что «Генезис» напоминает восточного нувориша, купившего особняк в центре консервативного европейского города. Ему предстоит освоиться, узнать нравы и принять правила здешнего общества. Вполне может статься, лет через пяток он заговорит на чужом языке без акцента. ЗР

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	
JAGUAR XF	8	8	8	8	7	7	7	8	8	8	8	8	7	7	8	7,7
HYUNDAI GENESIS	8	7	7	8	9	8	9	8	7	9	9	8	9	8	8	8,1
MERCEDES-BENZ E-KLASSE	10	7	8	8	8	8	9	9	9	8	9	9	9	8	8	8,5
AUDI A6	10	9	8	8	8	9	10	9	10	8	8	9	8	8	9	8,7

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.



Михаил Гзовский: «Отношение экспертов ЗР к «Генезису» после теста стало более благожелательным. Но покупатели машин такого класса чрезвычайно придирчивы к мелочам и чувствительны к имиджу. По обеим позициям «Хёндай» пока в роли отстающего – точнее, догоняющего».

Sergei70.livejournal-plaza.net



Сила тока

Гибриды наступают, отвоевывают и расширяют свою нишу в мировом автопроме. В прогнозах скорой и безоговорочной победы «зеленых» автомобилей над обычными усомнился Андрей Сидоров, поездив на «Тойоте-Приус II».

ПЕСНЬ ЯПОНСКОГО ГОСТЯ

Хороший аппетит радует разве что родителей подрастающего малыша: больше ест – быстрее растет. Владельцу машины ее прожорливость – как соль на рану! Со времени появления первого автомобиля его топливная экономичность улучшилась в несколько раз, однако пытливым умам все нет покоя: а нельзя ли убавить еще немного? Эталон минимального расхода – вечный двигатель, жаль, создать его никому не удалось.

Однако вспомним Ньютона. Многоуважаемый англичанин еще 300 лет назад выяснил, что автомобиль способен сколь угодно долго двигаться равномерно и прямолинейно, не расходуя ни капли бензина, если ему ничто не мешает. Только так не бывает. Дорога не космос: здесь и сопротивление воздуха, и трение шин о дорогу, и потери в трансмиссии. А борется с «силами зла» двигатель. И хорошо бы сделать эту борьбу максимально эффективной. Ведь даже «квадратным» «Жигулям» с их «це-иксом» 0,45 нужно всего-то восемь «лошадок», чтобы ехать со скоростью 60 км/ч. Или, как нетрудно подсчитать, 3 л бензина на сотню! Но мы-то знаем, что в городе и в 10 л уложиться непросто. Разница – дань несовершенству конструкции, организации движения и беспрестанным разгонам-замедлениям... А если энергию торможений не рассеивать попусту, а накапливать для последующих разгонов? Примерно так работает силовая установка «Тойоты -Приус» (см. ЗР, 2009, № 8). И пусть в России перспективы официальных продаж «Приуса» туманны, купить его все же можно – серые дилеры привезут под заказ. Только надо знать точно, будет ли покупка оправданной. Сколько экономишь при эксплуатации гибрида?

ЛОШАДИНЫЕ ВАТТЫ

Новенький «Приус II» прослужил в редакции два месяца и пробежал около 6 тыс. км. Не хватит, чтобы подготовить исчерпывающий отчет о машине, но достаточно, чтобы понять преимущества гибридов.

Уточним: «Приус» ездит на бензине. В нем никакого другого источни-

Sergei79 for journal-plaza.net

Все в лучших традициях «Тойоты» – сдержанная красота и удобство до мелочей. Если козырек опустить до конца, плафон гаснет.



Алгоритм управления трансмиссией поначалу казался нелогичным: D – вниз, R – вверх, однако очень скоро оценил удобство – и D, и B (режим торможения двигателем) включаются естественным движением «падающей» руки.

Экологичность – во всем! Поскольку курить вредно, штатная пепельница в салоне не предусмотрена.





ка энергии, кроме двигателя внутреннего сгорания, нет. Зато есть аккумулятор высокой емкости, который подзаряжается от двигателя, рекуперирует энергию торможений и потом возвращает ее через электромотор на ведущие колеса. (Ведь никто всерьез не утверждает, что у велосипеда педальный двигатель.) На кнопку «старт» отзываются лишь экран дисплея и комбинация приборов. Перевожу джойстик управления трансмиссией в D, отпускаю тормоз – и автомобиль совершенно бесшумно растворяется в потоке. Если не торопишься и не жмешь газ в пол, машина примерно до 20 км/ч разгоняется на электротяге и лишь потом подключается бензиновый мотор. Уши обычно полны городским шумом, и этот момент легко не услышать. Режимы работы силового агрегата видны на дисплее. Поначалу забавляет: видишь, откуда и куда идет поток мощности и соответственно деньги, залитые в бак в виде бензина. Однако это кино быстро надоедает – сюжетов всего четыре: от двигателя к колесам, от колес в аккумулятор и вариации с электромотором. Приборный щиток тоже не перегружен информацией – скорость, остаток бензина в баке и одометр. Остальное скажут светящиеся символы, если тот или иной параметр выйдет из нормы. Пожалуй, так правильно: что за дело пользователю до оборотов или температуры двигателя, давления масла! Современный авто-

Sergei79 for journal-plaza.net



Toyota Prius II

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

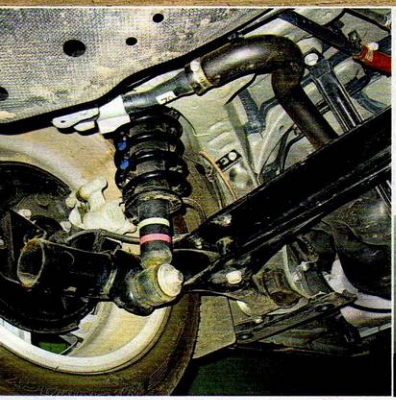
ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Размеры, мм:	
длина	4450
ширина	1725
высота	1490
база	2700
дорожный просвет	145
колея спереди/сзади	1510/1480
Радиус поворота, м	5,1
Объем багажника, л	408
Снаряженная масса, кг	1325
Полная масса, кг	1725
Максимальная скорость, км/ч	170
Разгон 0–100 км/ч, с	10,9
Топливо	А92–А95
Запас топлива, л	45
Расход топлива, л/100 км:	
городской цикл	4,2
загородный цикл	3,5
смешанный цикл	3,6

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, Р4,16 клапанов, 1496 см³, 57 кВт/78 л.с. при 5000 об/мин, 115 Н·м при 4200 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: переднеприводная, вариатор.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – типа «МакФерсон»/упругая балка; рулевое управление – реечное с электроусилителем, тормоза – дисковые вентилируемые; шины – 195/55R16.

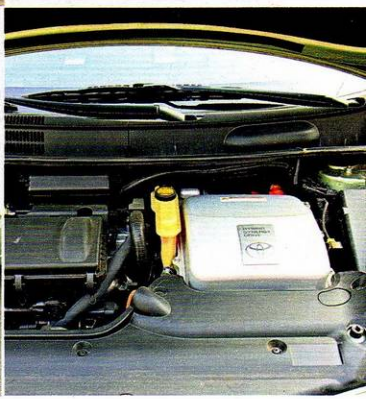


Подвеска бесхитростна, проста в ремонте и весьма комфортабельна.

Под блестящей крышкой – охлаждаемый инвертор: он преобразует 500 В генератора в 200 В аккумулятора и обратно.

Зачем красивый легкосплавный диск укрыли дешевым пластиком, осталось неразгаданным.





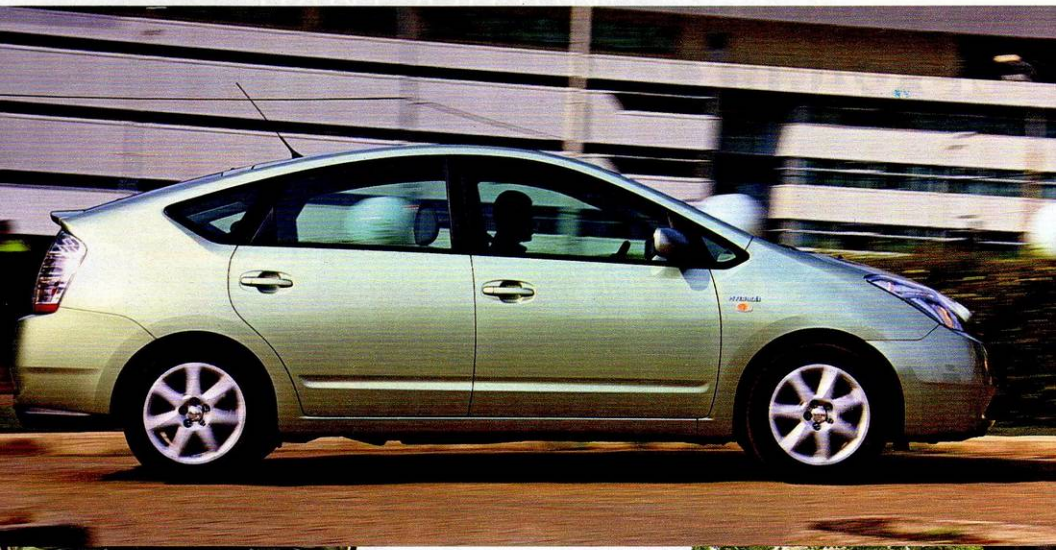
мобиль должен решать свои проблемы самостоятельно.

Скорость в городе невелика, поэтому аэродинамика кузова – не главное. Зато тормозить приходится часто. И вот тогда-то проявляются преимущества гибридов! Само торможение, если оно не экстренное, – практически за бесплатно: энергия запасается в аккумуляторе, а потом используется при разгоне. Особенно приятно видеть показатель мгновенного расхода бензина в пробках: 0,0 л/100 км. Снимешь ногу с педали газа – двигатель сразу глохнет, а запускается лишь после достижения некоторой скорости. Свет, радио, кондиционер и прочие системы жизнеобеспечения питаются от аккумулятора. Если запаса энергии уже маловато, компьютер запустит ДВС автоматически. В жарких летних пробках это здорово помогает! Холостая, то есть бесполезная, работа двигателя на «Приусе» исключена.

Динамики, которую обеспечивает суммарная мощность электромотора и бензинового двигателя, вполне хватает для интенсивных разгонов. Десять секунд до сотни – показатель, достойный машин с 2-литровыми моторами в полторы сотни лошадиных сил. Годовой налог владелец платит только за 80 бензиновых «лошадей», а реальный расход топлива в городе – примерно 6 л/100 км. Близкий по эксплуатационным параметрам бензиновый одноклассник с автоматом или вариатором в этих же режимах едва укладывается в десятку. Бонус для владельца – ресурс тормозных колодок увеличивается чуть ли не вчетверо, а для общества – недостижимо низкие для обычных машин показатели выбросов вредных веществ в пересчете на километр пробега.

За городом на свободном шоссе экономия не столь впечатляющая. Здесь важна аэродинамика. Немногие конкуренты могут похвастаться C_X = 0,25. Впрочем, и экономичный, работаю-

Sergei79 for journal-plaza.net





Водосточные желоба по краям ветрового стекла принесены в жертву аэродинамике.

Под полом багажника – второе дно с ящиком, под ним докатка, а спереди высоковольтная батарея.





щий по циклу Миллера-Аткинсона мотор вносит свою лепту. Дело в том, что подобные двигатели эффективны только в довольно узком диапазоне оборотов, где минимальны насосные потери. (Впускной клапан закрывается значительно позже, часть смеси вытесняется назад, во впускной коллектор, тем самым уменьшая разрежение в нем, и расходуется в другом цилиндре. Поэтому дроссель можно держать более открытым.) Но, имея в помощниках электромотор и вариатор, посредственную динамику двигателю можно простить. Загородный расход при довольно быстрой (временами под 140 км/ч) езде крутится возле тех же 5 л. Если ехать максимально экономно, можно втиснуться в 3,5 л!

Еще интересная деталь: на полностью заряженной батарее удается проехать на электротяге около 2 км по шоссе. Если кончился бензин, можно попытаться дотянуть до заправки.

Что же, технические характеристики «Приуса» впечатляют. Но вернемся к вопросу об экономической целесообразности такой покупки – щелкнем костяшками на счетах. Экономия на топливе против чисто бензинового автомобиля: в городе – 5 л на сотню, на шоссе – всего пара-тройка. Пусть в среднем будет 4 л. Цена автомобиля в России пока не определена – «Приус II» не продавали и уже не выпускают, а «Приус III» еще не продают. Но «Тойота-Королла», довольно близкая по потребительским свойствам и в схожей комплектации, стоит около 700 тыс. рублей, а «Приус III», судя по пропорциям западноевропейских цен, будет стоить никак не меньше 900 тыс. На разницу в 200 тыс. рублей можно купить примерно 9 тыс. л бензина и проехать на них 120 тыс. км. То есть несколько лет кататься «бесплатно»! Налоговые льготы на экологически чистые автомобили у нас не ввели. По истечении ресурса старой батареи бесплатно менять ее на новую, как в Калифорнии, скорее всего, не будут. Платить немалые деньги лишь за то, чтобы удовлетворить интерес к плодам технического прогресса, – много ли жаждущих найдется? ЗР

journal-plaza.net



Без претензий на роскошь

Обновленный «КИА-Каренс» должен заинтересовать покупателя, подбирающего себе автомобиль в классе компактных минивэнов – так показалось Сергею Канунникову. Фото Александра Батыру.

Признаемся, порой нам хочется казаться не совсем теми, кто мы на самом деле. В свою очередь, автомобили отчасти похожи на тех, кто их делает, – у них свой театр. Вот некий минивэн пытается сыграть роль вседорожника, а обыкновенный хэтчбек воображает себя спортивным купе...

Все это не про «КИА-Каренс». Ни внешностью, ни салоном автомобиль не вводит в заблуждение: это недорогой семейный минивэн без претензий на иные таланты. Никакого грима: в интерьере реализован принцип «необходимо и достаточно». Кстати, а часто ли вы касаетесь пластика, коим отделан интерьер вашего автомобиля? Да, в «Каренсе» он жесткий и простенький, зато салон аккуратно собран, детали ладно пригнаны. Да и причудливые формы – не про эту машину. Но такой салон куда честнее и гармоничнее псевдороскоши «деревянного» пластика и «кожи молодого дерматина».

Высокая крыша и большая площадь остекления создают ощущение простора. Впрочем, это не иллюзия – вэн и в самом деле не давит ни на водителя, ни на пассажиров: салон широк и высок. В большую заднюю дверь очень удобно проходить к разрезному дивану, спинку которого можно регулировать, а весь целиком – двигать. Расстояние до передних кресел, даже если на них персоны ростом выше среднего, позволяет положить ногу на ногу. А ведь сзади, за этим диваном, – еще два места, пусть, по сути, детских... Или довольно вместительный багажник. С разложенными сиденьями третьего ряда он, разумеется, совсем не велик.

Посадка высокая – в такой машине грех жаловаться на обзорность. За рулем я прижился быстро. Еще бы подушку сиденья подлиннее... Конеч-

Sergei79 for journal-plaza.net



KIA Carens

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ОБЩИЕ ДАННЫЕ:

Размеры, мм:	
длина	4545
ширина	1800
высота	1650
база	2700
колея спереди/сзади	1573/1569
Снаряженная масса, кг	1462
Полная масса, кг	2065
Максимальная скорость, км/ч	181
Разгон 0–100 км/ч, с	11,1
Топливо	А95
Запас топлива, л	55
Расход топлива, л/100 км:	
городской цикл	11,7
загородный цикл	6,9
смешанный цикл	8,6

ДВИГАТЕЛЬ:
бензиновый, Р4, 16 клапанов, 2 л, 107 кВт/145 л.с. при 6000 об/мин, 192 Н·м при 4250 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ:
переднеприводная, А4.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ:
подвески – спереди типа «Мак-Ферсон», сзади многорычажная; рулевое управление – реечное с гидроусилителем; тормоза – спереди дисковые вентилируемые, сзади дисковые; шины – 205/65R15.



«Каренс» не притягивает взгляд в густом потоке. Но ведь для семейного вэна это вовсе не обязательно.

но, она не хуже сотен других. Но ведь вэн настраивает на «дальнобой», а в продолжительном путешествии непременно начнут уставать ноги. Возможно, даже раньше, чем детишки на креслах третьего ряда.

На ходу «Каренс» ведет себя ровно так, как я ждал, оценив салон и экстерьер. Двухлитровый мотор разгоняет уверенно, хотя и не стремительно. Думаю, даже с полной нагрузкой, когда масса машины превысит 2 т, на ней несложно будет обойти не слишком быстрых попутчиков. Комплексов не возникнет, если помнить: семейный вэн вовсе не приспособлен для экстремальных упражнений. Настройки рулевого управления позволяют без напряжения держаться на прямой (даже в асфальтовых колеях) и уверенно проходить повороты. Но в крутых виражах на высокой скорости, явно «хулиганской» для такой машины, КИА сильно кренится. Впрочем, семейному вэну это нетрудно простить. Тем бо-

Serge479 for journal.kaz.ru



KIA Carens

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Вэн дебютировал в 2006 году, модернизирован в 2009-м.

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновые 4-цилиндровые 1,6 л (126 л.с.) и 2 л (145 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ: 5-ступенчатая механическая и 4-ступенчатая автоматическая (только с мотором 2 л).

КОМПЛЕКТАЦИЯ: «Комфорт», «Люкс».

ЦЕНА: 599 000–737 000 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: комплектация «Люкс», 737 000 руб.

ВПЕЧАТЛЕНИЯ

Просторный семиместный салон, хорошие тормоза.

Простоватая отделка интерьера; валкий в поворотах.

KIA Carens достоин стать одной из семейных ценностей.

лее – за комфортную подвеску, весьма неплохо изолирующую от ямок и канавок. Очень понравились и тормоза: привыкать к педали не нужно, их характер понятен с первого нажатия.

Заметный, хотя и не ярко выраженный недостаток – шум, способный омрачить дальнюю поездку. Двигателя практически не слышно, чего не скажешь о шинах. Причем я ездил лишь по гладким московским улицам.

Не поражающий дизайнерскими изысками, совсем не роскошный по отделке, но при этом очень недорогой по сравнению с одноклассниками, «Каренс» оставил стойкое ощущение уюта, надежности, добротности – пожалуй, даже гармоничности. Он не пытается играть чужую роль, не пытается казаться богаче или красивее, чем есть. Зато способен добросовестно выполнять повседневные, может, порой и скучноватые, но необходимые обязанности. Из людей, обладающих подобными качествами, получаются прекрасные мужья и жены, а из машин – помощники в семейной жизни. **ЗР**





Комбинацию приборов легко спутать с сотней других. Зато все понятно.

К органам управления претензий нет. Разве что рычажки звука магнитолы слева под рулем не очень удобны.



Желтый цвет дисплеев – не лучший для солнечного дня. Разглядеть часики в маленьком окошке уж совсем сложно.



Третий ряд сидений рассчитан в основном на детей. Но и в куда больших вэнах сзади тесновато.

ЗА ТЕ ЖЕ ДЕНЬГИ

SKODA ROOMSTER

549 000–679 000 руб.



Высокий пятиместный универсал оснащают моторами 1,4–1,6 л мощностью 85–105 л.с. Машина комфортна и прилично укомплектована, довольно вместительна. Но с учетом невеликих по мощности моторов – дороговата. ЗР, 2007, № 8.

NISSAN QASHQAI

726 000–950 000 руб.



Модель выпускают с двигателями 1,6 и 2 л мощностью 115 и 141 л.с. соответственно, с передним и полным приводами. Существует и семиместная версия. Четыре ведущих колеса – для многих очень важное достоинство, но такие версии, разумеется, значительно дороже «Каренса». ЗР, 2008, № 12.

journal-plaza.net



Не страшен маленький

Спустя семь лет после появления в Европе «Ниссан-Микра» в обновленной версии взялся доказать, что и компакт-авто может быть автомобилем больших возможностей. Его аргументы выслушал Михаил Кошелев. Фото Александра Кульнева.

Sergei79 for journal.uaza.net

БЕСАМЕ МИКРО

Горожане изнывают в пробках, сожалеют о бесцельно прожитых в них часах, но, вопреки логике, никак не хотят массово пересаживаться на общественный транспорт – свобода, пусть и зажатая со всех сторон железными боками участников движения, дороже! Видимо, чтобы отвоевать себе чуть больше личного пространства в городской толчее, каждая последующая модель компактвэна становится все менее «компактом» и все более «вэном» – хоть пара лишних дюймов, а мои! Особенно нужные, если автомобиль – компаньон предстоящего романтического вечера!

В моем распоряжении обновленный «Ниссан-Микра» – на нем и поеду на рандеву.

Лучший экспромт – заранее подготовленный, поэтому соответствующий антураж нужно продумать загодя. Я думаю, аккомпанемент небольшого оркестра создаст подходящий фон и растопит Ее сердце! Пары музыкантов будет достаточно, а если приправить действо жгучим латиноамериканским колоритом, то эффект наверняка будет. Вот только поместилась бы, не снимая роскошных сомбреро, моя группа поддержки в небольшом автомобиле...

За окном плюс двадцать восемь, от жары спасает лишь климат-контроль. Охлаждение, к счастью, весьма деликатное – за неблизкий путь по городским пробкам цветы сохранили утреннюю свежесть, а музыканты – свои голоса. Простужено хрипеть серенады – верный способ провалить затею.



...И грянуло под окнами бессмертное «Бесаме мучо».

Sergei79 for journal-plaza.net

ДЛЯ ДАМ?

...И грянуло под ее окнами бессмертное «Бесаме мучо». Будь у меня сомбреро, я пел бы не хуже – ни дать ни взять трио «Лос Панчос». Но и дуэт смотрится неплохо! Судя по тому, сколько слушателей высыпало на соседние балконы, мы определенно имели успех.

Наши с ней отношения еще не в той стадии, чтобы я был представлен ее родителям, поэтому пока мы довольствуемся интерьером «Микры». Пожалуй, соглашусь с теми, кто находит салон просторным. Дилер может смело добавить в свои буклеты, что на заднем сиденье легко помещаются трое или двое в сомбреро с гитарами. Кстати, сами сиденья могут немного двигаться вперед-назад, перераспределяя пространство в пользу багажа или пассажиров. И пусть опция вынужденная, но греет, что такая есть только у представительских автомобилей.

А вот регулировка передних спинок могла бы быть посовременнее: эти пока разложишь в горизонталь – момент упущен! С другой стороны, это проверка силы чувств: а так ли ты хочешь спать, чтобы ради минуты радости целых три минуты крутить ручку спинки?

Поправить макияж для нее так же естественно, как мне проверить брюки – нет ли в одеждах конфуза? Но с пассажирской стороны солнцезащитный козырек без зеркала! Зато оно есть в моем. Вот и убеждай после этого читателей, что маленькая машинка не обязательно женская. А здесь еще опции для рассеянных – датчики включения све-



Живая музыка и цветы тронут душу любой.

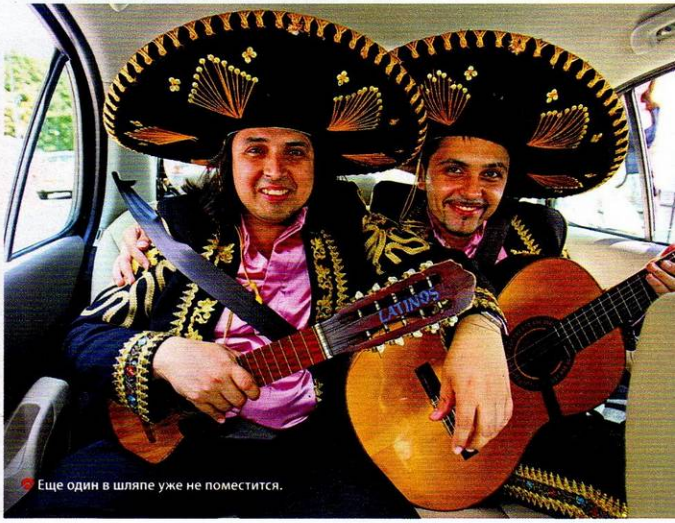
Sergei79 for journal-plaza.net



«Живые динамики» звучат громче автомобиля.

та и дворников. Те, кому они не нужны, могут отключить. Но стоит ли? Даже в городе порой влетаешь в такие лужи, что не сразу сообразишь, что произошло, – мгновенно «слепнешь».

А если «Микрой» пользоваться не только для свиданий, а, к примеру, по прямому назначению? Ее разгон – история с несколько затянутым прологом и шумным эпилогом. Восемьдесят восемь «лошадей», конечно, не вжимают ускорением в спинки (а как хотелось бы выглядеть в ее глазах настоящим мачо!) и на скорости ревут так, что дуэт на заднем сиденье отчаянно рвет струны, пытаясь его перепеть – но не в силах. С динамикой «Микры» не стоит рычать на светофорах – старт можно и проиграть, а шумоизоляция здесь такая, что музыкой хорошей аудиосистемы насладишься только в пробках. С другой стороны, не гони – и тебе будет сопутствовать успех! Впрочем, говорят, бывают «микры» с двигателями в 114 л.с. (такими комплектуют «Ниссан-Кашкай»), но в Россию их не завозят.



Еще один в шляпе уже не поместится.

Sergei79 for journal-plaza.net



«Третий для нас совсем не лишний».

ЗНАКИ ВНИМАНИЯ

А вот за новый бортовой компьютер – отдельное спасибо. Тачскрин – когда просто пальцем тычешь в экран – давно прописался даже в кофемолках, и вот теперь удостоился «Микры» (а ведь многие владельцы куда более дорогих машин вынуждены по старинке нащупывать нужные кнопки). Однако кое-какие вещи разработчики могли бы сделать более удобными. Скажем, все буквы латинского алфавита не помещаются на экране. И зачем часы продублированы еще и на панели приборов? Но эти мелочи вовсе не умаляют достоинств нового компа.

От «японца» всегда ждешь какой-нибудь электронной изюминки. Здесь, например, есть чип-ключ, и с брелока можно закрывать машину или пускать двигатель. А еще ограничитель скорости, предупреждающий своим писком о посягательстве на статью КоАП. Если не игнорировать его «советы», в портмоне сохранятся «лишние» деньги на шампанское даме. Да и права целее будут. Иначе то, что в ногах правды нет, вы узнаете слишком поздно – когда замаячит перспектива полгодика походить пешком. Тогда уж с романтическим свиданием в салоне «Микры» придется повременить.

Парктроник здесь – отчаянный перестраховщик. Пищит за метр до соседнего бампера, а в 20 сантиметрах от него и вовсе впадает в истерику. Конечно, с одной стороны, метр на городских парковках – непозволительная роскошь, но с другой – помятый бампер еще больший убыток.

И все же если ваша дама играет в джаз-бэнде на контрабасе и вы намерены отвозить ее вместе с инструментом после выступлений домой, придется купить закрытый бокс на крышу. Сэкономить, погрузив «музыку» в футляре на поперечины, – прослыть мужланом: контрабас не терпит бесчувственного обращения! **ЗР**

Благодарим за помощь в проведении съемки ресторан «Тапа де Комида» и группу Latinos (www.latinos.net.ru).

Вооружен, но не опасен

Швейцарский армейский нож знают во всем мире. Он может выручить почти в любой ситуации. Многофункциональность роднит его с «Ленд-Ровером Дискавери 4» и «Рейндж-Ровером Спорт», считает Денис Арутюнян. Фото автора.

Представьте, что у вас в кармане маленький, пузатый ножичек с белыми крестами на боках. Вам понадобилось перерезать нитку? Воспользуйтесь подходящим лезвием. Вскрыть консервную банку? Мигом. А еще в наборе есть шило, ножнички, отвертки, маленькие пассатижи и еще много приспособлений на все случаи жизни. Представили? Тогда попробуем сравнить карманный инструмент и автомобиль.

Как и форму швейцарского ножа, облик «Дискавери 4» (впрочем, и интерьер) нельзя назвать ультрасовременным – скорее умеренно консервативным. Однако, распахнув дверь, сразу почувствовал: мне здесь нравится. Кажется, создатели машины предугадали мои пожелания. Например, с консоли исчезла россыпь кнопок – теперь они скомпонованы просто, наглядно, с управлением климатической установкой и «музыкой» справится даже ребенок. А все второстепенные функции можно настраивать с помощью сенсорного экрана (на него выводятся также подсказки навигатора, картинка с камер кругового обзора, а еще индикаторы режимов пневмоподвески и трансмиссии). Понравились и строгий черно-белый щиток приборов, и мягчайшая кожа передней панели. Ну и разумеется, высокая, «командирская» посадка – сидеть удобно, обзорность отличная, а высунувшись в окно, можно проконтролировать траекторию переднего колеса, не прибегая к помощи видеокамер.

На ходу «Дискавери» подобен остро отточенному лезвию – прорезает пространство легко и непринужденно. Причем не важно, стоит под капотом 3-литровый турбодизель или 5-литровый бензиновый мотор с двойным наддувом. Мощности хватает во всех режимах, незаметно перещелкивает передачи шестиступенчатый автомат, где-то под днищем исправно трудится пневмоподвеска, старательно «сглаживая» профиль дороги. Не пора ли опробовать в деле остальные «выкидные лезвия» – то, чем располагает система Terrain Response?

Для начала пробую штурмовать крутой подъем с размытой глинистой колеей. Поворачиваю шайбу селектора в положение «грязь» – автоматика не только изменяет режим трансмиссии, но и максимально поднимает кузов над землей. Поехали! Урча мотором, «Дискавери» без натуги взбирается на вершину. За ней – такой же скользкий и крутой уклон. Здесь нужно активировать помощника при спуске – Hill Descent Control – и принудительно включить первую передачу. Хрустя тормозами, машина сползает с коварного холма, ни на миг не позволив усомниться в ее возможностях. А впереди – неглубокая горная речушка с каменистым дном. Пора воспользоваться режимом «камни, медленная езда».



Sergei79 for journal-plaza.net





Рукояткой системы Terrain Responce можно управлять и вслепую – перемена режимов отображается на приборном щитке.

Пусть салон нынешнего «Дискавери» не похож на мостик океанской яхты – зато в нем не менее уютно и удобно.

Волна захлестнула ребро капота, ухнул под колесом крупный камень – а «Дискавери» степенно и неторопливо ползет к противоположному берегу, предоставляя водителю возможность наслаждаться необычным видом. Впрочем, расслабляться не стоит: остановившись на песчаном пляже, рискуете застрять надолго. Но и здесь выручает очередной «инструмент»: режим «песок» исключит пробуксовку колес. Закончив внедорожную программу, с легким сожалением выбираюсь обратно на асфальт. Впрочем, мне предстоит опробовать в деле еще один «мульти-тул» – «Рейндж-Ровер Спорт».

Здесь уже все знакомо: сдержанная внешность, удобные приборы и органы управления, дорогие материалы отделки. А вот за рулем чувствую себя по-другому – кажется, будто консоль и дверные панели плотно обхватывают тело. Есть и еще одно отличие: на автомобиле с приставкой «Спорт» селектор Terrain Response расположен в слепой зоне, ближе к центральному подлокотнику. В известной мере логично – такие машины реже съезжают с дорог.

Для начала беру версию Supercharged с самым мощным 5-литро-



Цена «Дискавери 4» в зависимости от комплектации и мотора – от 2 153 000 до 2 613 000 рублей.



«Рейндж-Ровер Спорт» – удовольствие недешевое: за базовую машину придется выложить 2 837 000 рублей, а самая мощная версия Supercharged обойдется в 3 380 000 рублей.

вым бензиновым мотором. Ее можно опробовать на специальной трассе, проложенной по бетону бывшего аэродрома. Первое упражнение: проехать несколько замысловатых виражей по мокрому участку. Маршал дает отмашку – и машина срывается с места. Однако уже после первого поворота понял: порезвиться по-настоящему не получится: «Рейндж-Ровер» ведет себя абсолютно прогнозируемо, разве что на высокой скорости подводят шины.

А вот во втором упражнении можно не стесняться – длинная полоса ровного асфальта предназначена для динамометрических испытаний (разгон с 0 до 100 миль в час и торможение в пол до полной остановки). Пользуясь случаем, включил свой GPS-приемник – оказалось, что разогнать «Рейндж-Ровер Спорт» до 100 км/ч удалось за 7,2 с – это очень близко к паспортным данным. Достойны похвалы и тормоза: несмотря на жесточайший режим, они прекрасно осаживают тяжелую машину.

Конечно, автомобиль готов демонстрировать таланты не только на трассе: как подобает многофункциональному инструменту, он готов и к внедорожному этапу. Правда, пришлось пе-



В интерьере «Рейндж-Ровера» изысканный стиль и дорогие материалы сочетаются с плотной посадкой в богатом, породистом кресле.



Приборы настолько же строго смотрятся, насколько функциональны и красивы.

Sergei79 for journal-plaza.net



Консерватизм дизайна оценят истинные поклонники марки: обновленную машину от прежней отличают лишь легкие штрихи.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	Land Rover Discovery 4		Range Rover Sport	
	3,0	5,0	5,0	5,0 Super-charged
Общие данные				
Размеры, мм: длина/ширина/высота	4829/2022/1887		4783/2004/1784	
база	2885		2745	
Время разгона 0–100 км/ч, с	9,6	7,9	7,6	6,2
Макс. скорость, км/ч	180	195	210	225
Топливо/запас топлива, л	ДТ/82	А95/86	А95/88	
Расход топлива, л/100 км: смешанный цикл	9,3	13,9	13,9	15,0
Двигатель				
Расположение	спереди, продольно		спереди, продольно	
Конфигурация	V6	V8	V8	
Число клапанов	24	32	32	
Рабочий объем, $см^3$	2993	4999	4999	
Степень сжатия	16	11,5	11,5	9,5
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	180/245 4000	276/375 6500	276/375 6500	375/510 6000
Крутящий момент, Н·м при об/мин	600 2000	510 3500	510 3500	625 2500
Трансмиссия				
Тип	полноприводная		полноприводная	
Коробка передач	автоматическая, шестиступенчатая		автоматическая, шестиступенчатая	
Ходовая часть				
Подвеска: спереди и сзади	на двойных поперечных рычагах		на двойных поперечных рычагах	
Тормоза: передние и задние	дисковые вентилируемые		дисковые вентилируемые	

ресесть на «обычную» машину – загонять в грязь Supercharged организаторы не позволили. Зато удалось проверить подвеску «Спорта» в предельных условиях – на одном из полей нашелся подходящий холмик. Короткий разгон, прыжок с отрывом всех колес – и машина мягко прижалась к земле, укоризненно вздохнув пневмобаллонами.

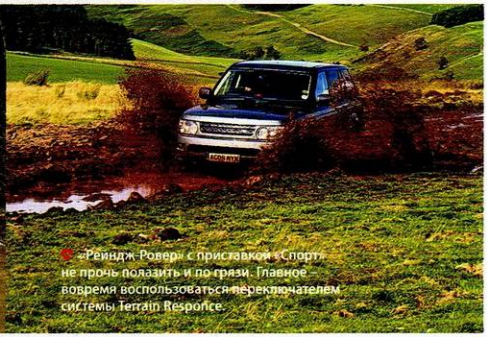
Признаюсь, на «Спорте» поначалу было страшновато штурмовать крутые склоны, бурные речки и размытые колеи. Но быстро понял: «спортсмен» подготовлен к бездорожью не хуже «Дискавери». Главное – вовремя переключать режимы трансмиссии да не забывать о дорожном просвете, ведь с ростом скорости автоматика опускает кузов.

Мощные моторы, высокие технологии, высочайший уровень комфорта, широкие возможности трансмиссии... Все-таки «роверы» действительно напоминают знаменитые и, кстати, теперь еще и престижные швейцарские ножи – придуманы для военных, а нравятся даже тем, кто к казарме и близко не подходил. ЗР

Land Rover Discovery 4, Range Rover Sport – своего рода универсальные инструменты, с помощью которых опытный пользователь может творить чудеса.



Средней глубины брод «диско» преодолевает играючи, несмотря на коварное скользкое дно под колесами.



«Рейндж Ровер» с приставкой «Спорт» не прочь полазить и по грязи. Главное – вовремя воспользоваться переключателем системы Terrain Response.



Кью? Ку!

Что это?! Один и тот же вопрос читался в глазах каждого при появлении самой маленькой «Тойоты». Ответить на него совсем не просто. Постичь философию iQ старался Михаил Гзовский. Фото Александра Кульнева.

Замечательная комедия «Кин-дза-дза» нравится не всем. Понять ее с первого раза удается тоже не каждому. Далекая галактика с планетой Плюк одновременно и чужая, и так похожа на нас. В ряду «полноценных» машин iQ смотрится пришельцем с Кин-дза-дзы. С опаской подхожу. Первым делом хочется заглянуть в багажник и убедиться, что... его нет. Надо же: за спинкой сиденья все-таки осталось целых 32 л! Между прочим, такой же объем у бензобака... Интересно, что увезешь в такой кладовке? Теннисная ракетка войдет, а кроссовки, наверное, уже не влезут. С мыслями о багаже спешу за руль. Черт, с непривычки шагнул слишком широко и проскочил водительскую дверь. Ну и кроха!

В салоне вовсе не так тесно, как может показаться с улицы. Секрет простора в том, что по ширине салона (1680 мм) iQ – на уровне компактного класса. Так что если не смотреть в салонное зеркало заднего вида, то за рулем ощущаю себя почти как в обычной малолитражке. Да и «Тойота» позиционирует iQ как самую маленькую четырехместную машину в мире. Проверим?

На первый взгляд, места на заднем диване хватит лишь для дошколят. За водителем действительно сядешь разве что по-турецки. А вот если подвинуть переднего пассажира вперед, благо форма панели это позволяет, за ним сносно разместится даже среднего роста мужчина! В этом радикальное отличие iQ

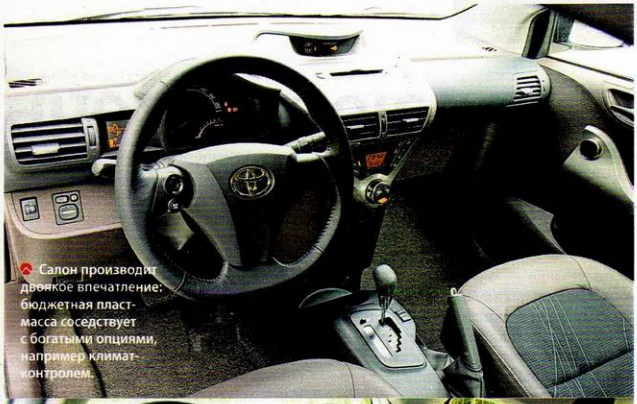


Ко дню подписания материала в печать российские цены на iQ оставались тайной за семью печатями. В Европе модель дороже «Яриса».



«Тойота» считает, что дизайн iQ достоин того, чтобы поставить машину в один ряд с такими культовыми японскими вещами, как плеер Walkman или фотокамера Nikon F3.

Sergei79 for journal-plaza.net



Салон производит двоякое впечатление: бюджетная пластмасса соседствует с богатыми опциями, например климат-контролем.



Более-менее удобно устроиться на заднем диване сможет лишь один. Так что объективно iQ – автомобиль трехместный.

Toyota iQ – как малогабаритная квартирка со всеми ее недостатками. Но квартирка в самом центре, с видом на Елисейские поля и Колизей.

от «Смарта», с которым «Тойоту» непременно сравнивают. Но они разные не только по вместимости.

К общему удивлению, у «Тойоты» вполне сносная плавность хода. К тому же iQ довольно шустрый: в России предложат наиболее мощную версию с 98-сильным мотором и вариатором. По паспорту менее 12 с до сотни и максималка 170 км/ч! Не удивительно, что машину страхует не отключаемая полностью система курсовой устойчивости VSC. Само собой, есть и ABS с устройством дотормаживания. Ну и девять подушек безопасности – на всякий пожарный. Кстати, несмотря на габариты, «Тойота» получила пять звезд по системе EuroNCAP.

Самое сильное впечатление произвела маневренность iQ: машинка разворачивается на пятаке менее чем в 4 метра! Выворачиваю колеса, давлю на газ – и пейзаж за ветровым стеклом сменяется с неестественной быстротой. Эффект усиливает посадка водителя – практически на заднем колесе... Десяток кругов – и голова окончательно идет кругом в прямом и переносном смыслах. Что ты делаешь на российских просторах? Твое место где-нибудь в закоулках Рима или Парижа. Ведь в Москве проблема парковки пока не так остра, а габариты все же недостаточно малы, чтобы увезти тебя в лифте и запарковать у двери квартиры. Наверняка недешевый, со смешной управляемостью и скромной отделкой... Он симпатичен смелостью и непохожестью. На языке героев Кин-дза-дзы я говорю тебе: «Ку»! **ЗР**



В простенькой комбинации приборов спидометр размечен до 180 км/ч неспроста!

Toyota iQ

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Размеры, мм:	
длина	2985
ширина	1680
высота	1500
Объем багажника, л	32
Снаряженная масса, кг	1005
Полная масса, кг	1270
Разгон 0–100 км/ч, с	11,6
Максимальная скорость, км/ч	170
Топливо	А95
Запас топлива, л	32
Расход топлива, л/100 км:	
городской цикл	6,3
загородный цикл	4,4
смешанный цикл	5,1

ДВИГАТЕЛЬ:
бензиновый, Р4, 16 клапанов, 1,3 л, 72 кВт/98 л.с. при 6000 об/мин, 123 Н·м при 4400 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ:
переднеприводная; вариатор.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ:
подвески – типа «Мак-Ферсон»/полузависимая пружинная; рулевое управление – реечное с электроусилителем; тормоза – дисковые; шины – 175/60 R16.



Назвать эту расщелину багажником язык не поворачивается. Скорее изгнанным с передней панели бардачком.

При сложенных сиденьях багажник прикрывается тканевой «полкой», которая пристегивается к пластику одежными кнопками.



urnal-plaza.net

Семьянин желают отжечь

В семействе «Ауди-А5» пополнение: рядом с купе и кабриолетом появился спортбек. В крестинах участвовал Владимир Соловьев. Фото автора.

О ПОЛЬЗЕ СУПРУЖЕСТВА

Статистика убеждает: женатые мужчины реже страдают сердечно-сосудистыми заболеваниями, крепче спят, меньше подвержены стрессам и вообще живут дольше. Да, они принимают на свои плечи ответственность за семью, хозяйство, им приходится нянчиться с детьми и внуками. Зато открывается заманчивая перспектива прожить по крайней мере лет восемьдесят. И если вы не заплыли жирком благополучия и удачно сочетаете семейные хлопоты с занятиями спортом, то у вас есть шанс стать счастливым. Именно таким людям адресована третья модель в линейке А5.

Кургузый задний диван этих клиентов разочарует – здесь должны бы помещаться не только плащи и куртки, но и подросшие дети или даже тещи с тестем... Надо думать, при этих словах главе семейства сразу посоветуют универсал А4 – с ним проводят параллели многие, а создатели сравнивают «А5 Спортбек» с более крупным «А6 Авант». В целом это справедливо, но как же тогда спорт, подтянутость фигуры и бодрость духа? Наконец, чем поддержать имидж преуспевающего, динамичного господина? Нет, только «А5 Спортбек»! Приземистый, с четырьмя боковыми дверями без оконных рамок, мощный и быстрый – он способен подарить господину ощущения крутого драйвера, а вместе с тем удовлетворить потребности благополучного семьянина.

ТРАДИЦИОННЫЕ ЦЕННОСТИ

Всюду быть лучшим сложно – штангист-тяжеловес вряд ли пробежит стометровку, как спринтер, и не всякий бегун поднимет 20-пудовую штангу. Так и идея превратить спортивный



Sergei79 for journal-plaza.net

автомобиль в семейный как минимум спорна. Но тем и привлекательна. Я катался на спортбеке, интуитивно улавливая в нем то одну, то другую тенденцию – спортивность и практичность. Если это машина в комплектации с мощным мотором и полноприводной трансмиссией – доминировал дух спорта, если оснащена по-разумному достаточным 2-литровым мотором и передним приводом при умеренной цене – торжествовала практичность. Дополнительный шаг в сторону сбалансированности эксплуатационных характеристик и демократичности цен фирма сделает в будущем году: предложит версию с двигателем 1,8 л.

При всем при том «А5 Спортбек» не изменил традиционным ценностям «Ауди» – остался на высоте технологических решений и не покинул сегмент престижных машин. У автомобиля богатый выбор двигателей, дополненный тремя вариантами трансмиссии. Модели с бензиновыми моторами 2,0 TFSI (180 и 211 л.с.), дизельными 2,0 TDI (170 л.с.) и 2,7 TDI (190 л.с.) оснащаются 6-ступенчатой механической коробкой. Такая же будет у спортбеков с двигателем 1,8 TFSI, а также дизелем 3,0 TDI. Модификации с полным приводом 2,0 TFSI quattro, 3,2 FSI quattro и 3,0 TDI quattro комплектуются 7-ступенчатой коробкой S-tronic с двумя сцеплениями, которая работает без прерывания потока мощности в автоматическом и ручном (переключение подрулевыми лепестками) режимах. В скором времени появится бесступенчатая автоматическая трансмиссия multitronic, действующая по принципу вариатора. Она придется по душе тем, кто и в дороге ценит покой семьи. Однако та же коробка, но для приверженцев спортивного стиля езды снабжена восемью фиксированными передачами.

СПОРТИВНАЯ ДОМИНАНТА

И все же в споре двух ипостасей победила спортивность: недаром все спортбеки разгоняются до сотни менее чем за 10 с. У самого быстрого 2,0 TFSI (211 л.с.) этот показатель, к моему искреннему восторгу, и вовсе 6,6 с. Сознательному ограничению подверглись атрибуты практичности: заднее двухместное сиденье с трудом примет третьего пассажира, в багажнике не поместится крупногабаритный груз.

Ведет себя «Спортбек» дерзко: реагирует на малейшее нажатие педали газа, повинуется едва заметному движению руля, приятно тяжелеющего с увеличением скорости. У моделей 3,0 TDI quattro и 3,2 FSI quattro – спортивный дифференциал, распределяющий при повороте большую часть момента на заднее внешнее колесо, чем снижается вероятность заноса. Это заслуга многодисковой муфты, управляемой электрогидравлическим механизмом.

Для озабоченных вопросами экологии немецкий производитель предлагает версию «А5 Спортбек» с 2-литровым мотором и системой «стоп-старт»: останавливаешься у светофора – двигатель глохнет, но стоит включить передачу и коснуться педали газа – он



Sergei79 [illegible] laza.net



Они не похожи внешне – новичок и «Ауди-100 Спорт» (на заднем плане) из далекого 1974-го. Сближает их то, что оба быстрые.

Панель приборов A5 ничем не отличается от той, что в купе: все так же строго и спортивно.



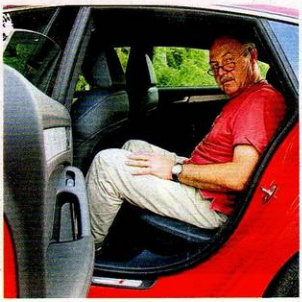
тут же оживает. Функцию можно нейтрализовать – на случай, если кто-то считает экономию (до 7%) топлива несущественной или же опасается, что обесточит аккумулятор. (Хотя чего бояться? На машинах такой комплектации он усилен.)

Пропорции ингредиентов в коктейле из спорта и практичности, придуманном в Ингольштадте, владелец A5 подбирает сам. Мне остается добавить, что осенью у нас начнут продавать машины с бензиновыми двигателями 2,0 и 3,2 л и 2-литровым дизелем. Самый спортивный S5 3,0 TFSI мощностью 333 л.с. появится в российских салонах в начале будущего года. Касательно стоимости могу дать только ориентиры: в Германии автомобиль в базовой комплектации стоит 33 650 евро. ЗР

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	Audi A5 Sportback		
	2,0 TFSI quattro	3,2 FSI	2,0 TDI
Общие данные			
Размеры, мм: длина/ширина/высота	4711/1854/1391		
база	2810		
колея спереди/сзади	1590/1575		
Объем багажника, л	480/980		
Снаряженная масса, кг	1615	1650	1530
Полная масса, кг	2145	2180	2060
Время разгона 0–100 км/ч, с	6,6		8,7
Макс. скорость, км/ч	241	250	228
Топливо/запас топлива, л	A95/64		ДТ/64
Расход топлива, л/100 км: загородный цикл	6,3	6,8	4,5
городской цикл	9,3	13,5	6,5
смешанный цикл	7,4	9,3	5,2
Двигатель			
Расположение	спереди продольно		
Конфигурация	P4	V6	P4
Число клапанов	16	24	16
Рабочий объем, $см^3$	1984	3197	1968
Мощность, кВт/ л.с. при об/мин	155/211 4300–6000	265/195 6500	125/170 4200
Крутящий момент, Н·м при об/мин	350 1500–4200	330 3000–5000	350 1750–2500
Трансмиссия			
Тип	полноприводная		переднеприводная
Коробка передач	A7		P6
Ходовая часть			
Подвеска: спереди и сзади	многорычажная со стабилизатором		
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем		
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/дисковые		
Размер шин	225/50/R17		

В Audi A5 Sportback все-таки очевидно больше спортивного, чем буднично-разъездного.



Места на заднем диване, в принципе, достаточно, разве что рослым пассажирам потолок покажется низковатым.



Спортивный «рюкзачок» увеличился в размерах до 480 л, а при сложенных задних спинках вмещает впечатляющие 980 л.

9 for journal-plaza.net

Верить, надеяться, любить

Оказывается, без этих возвышенных качеств не создать настоящего технического шедевра, каким стал самый мощный БМВ седьмой серии – 12-цилиндровый. Романтикой инженерии проникся Михаил Гзовский. Фото БМВ.



Первые 12-цилиндровые моторы БМВ появились еще в 20-е годы прошлого века. С их помощью молодая баварская компания, только закрепившая за собой название Bayerische Motoren Werke, взмыла к успеху. Моторы отличала высокая надежность – пожалуй, самая важная характеристика, ведь те 12-цилиндровые устанавливали на самолеты. В частности, на гидроплан Dornier Wal, совершивший рекордный перелет через Атлантику в 1930 году.

Спустя восемь десятилетий и я ощутил чувство полета на борту БМВ-760Li. Сел за руль – доводчики системы Soft-Close-Automatik заботливо втянули массивные двери в проемы, экран штатного навигатора приветственно замерцал логотипом БМВ – добро пожаловать в мир наппы, алькантары и орехового дерева!

Автомобиль едва заметно вздрогнул в момент пуска мотора, и мы полетели. Сначала осторожно, привыкая друг к другу. Потом все выше, благо машина самоуверенна и надежна. Здесь, на лояльном к гонщикам немецком автобане, «семерка» хозяйничает безоговорочно. Молниеносный, но плавный разгон менее чем за пять секунд до сотни – только начало. Пара стремительных ускорений под жесткий и напористый, как немецкая речь, голос мотора – и мы с коллегой задались риторическим вопросом: сколько выжмет 760Li, если снять ограничитель максимальной скорости в 250 км/ч?! Ведь со 170 км/ч «семерка» ускоряется так, что тело вжимает в спинку!

Пора сбрасывать темп – «легенда» уводит на живописную деревенскую дорожку. Стоит отпустить педаль газа, как звук мотора теряется где-то по пути от подкапотного пространства до хитросплетения выпускных труб. Теперь мы уже не летим – плывем по дороге в абсолютной тишине. Впрочем, назвать это штилем нельзя – 760Li остается верна философии БМВ: подвеска не убаюкивает мягкостью, а работает плотно. Это означает, что стоит боссу с заднего дивана отдать команду – и машина бросится глотать повороты, словно изголодавшийся школьник гамбургеры. Как столь противоречивые черты характера уживаются в одном автомобиле?

Во-первых, благодаря пневмоподвеске Dynamic Damping Control и чувствительному к изменению скорости усилителю руля Servotronic, которые входят в базовое оборудование 760Li. Во-вторых, силами двигателя и трансмиссии.

Инженеры знают: V12 с углом развала цилиндров 60° наиболее близок к оптимуму по вибронагруженности. Хорошие «природные данные» мотористы БМВ дополнили алюминиевыми поршнями со стальным покрытием, коваными коленчатым валом и шатуна-

Sergei79 for journal-plaza.net



Самую шикарную «семерку» безошибочно узнаешь по хромированным повторителям поворотов на боках и паре сдвоенных выхлопных труб.

ми. Прекрасно уравновешенный двигатель на холостом ходу выдает себя лишь стрелкой тахометра – ни вибраций, ни шумов! Небольшой угол развала позволил разместить на внешних сторонах блоков цилиндров два турбокомпрессора с высоким КПД компрессора и турбины.

В моторе применили непосредственный впрыск бензина и подняли степень сжатия, подвергли ревизии каталитические нейтрализаторы, улучшили пропускную способность выпуска. Заслонками отработавших газов в районе дополнительного глушителя управляет электроника, моделирующая акустику двигателя. Именно заслонки отвечают на разгоне за тот самый, не сравнимый ни с чем звук дюжины цилиндров БМВ!

И все же силовой агрегат – лишь часть шедевра. В «семьсот шестидесятой» дебютировала первая у БМВ 8-ступенчатая автоматическая коробка. Любопытна история ее создания. Оказывается, даже гранды не гнушаются обращаться к сторонним специалистам за советом. В данном случае фирма привлекла лучшие умы высших учебных заведений Германии. Им поручили создать методику выявления преимуществ и недостатков различных вариантов планетарных коробок передач.

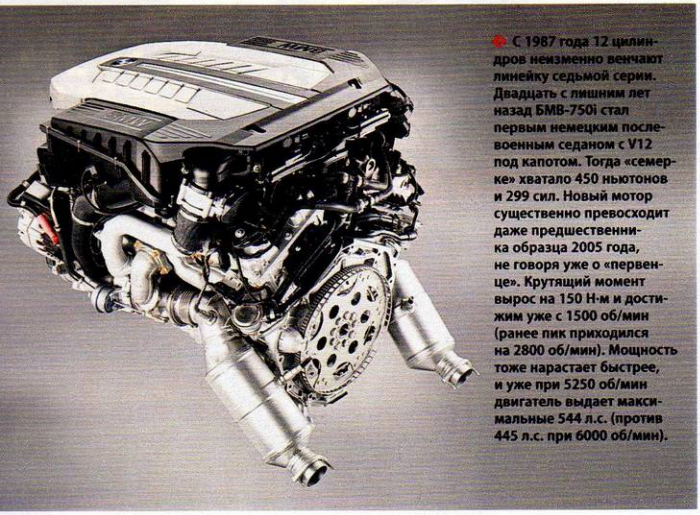




Контроллер iDrive на подлокотнике второго ряда заведует мультимедийной системой и климатом в салоне.

Задние места шикарного салона длиннобазной версии: электроприводы помогут пассажирам принять полулежачую позу, а также отодвинуть и переднее пассажирское кресло.

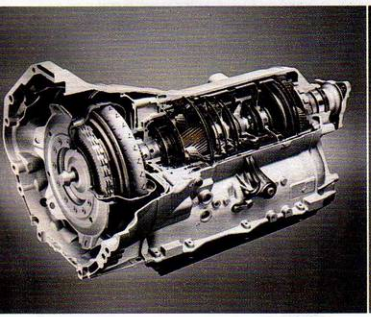
Sergei79 for journal-plaza.net

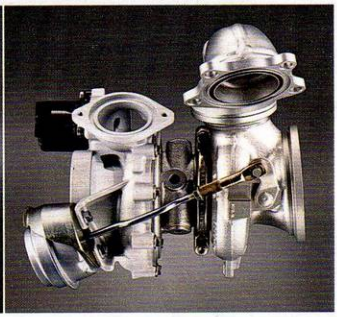


С 1987 года 12 цилиндров неизменно венчают линейку седьмой серии. Двадцать с лишним лет назад БМВ-750i стал первым немецким послевоенным седаном с V12 под капотом. Тогда «семерке» хватало 450 ньютонов и 299 сил. Новый мотор существенно превосходит даже предшественника образца 2005 года, не говоря уже о «первенце». Крутящий момент вырос на 150 Н·м и достижим уже с 1500 об/мин (ранее пик приходился на 2800 об/мин). Мощность тоже нарастает быстрее, и уже при 5250 об/мин двигатель выдает максимальные 544 л.с. (против 445 л.с. при 6000 об/мин).

Восьмиступенчатая коробка передач вписывается в концепцию EfficientDynamics: она позволяет экономить до 6% топлива в сравнении с прежней шестиступенчатой благодаря высокому (более 98%) коэффициенту зацепления шестерен и минимальным потерям на трение. До конца года мы увидим эту трансмиссию с 8-цилиндровым мотором на гибридном БМВ седьмой серии.

В 12-цилиндровом моторе технология TwinPower Turbo применена впервые. Агрегаты наддува расположены таким образом, что длина трубных соединений между выпускным коллектором и компрессорами минимальна. В сочетании с усовершенствованным охладителем наддувочного воздуха это обеспечивает моментальный отклик двигателя на педаль акселератора.





ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	BMW	
	760i	760Li
Общие данные		
Размеры, мм: длина	5072	5212
ширина	1902	1902
высота	1473	1484
база	3070	3210
колея спереди/сзади	1611/1650	
Снаряженная масса, кг	2105	2175
Полная масса, кг	2695	2765
Объем багажника (VDA), л	500	
Время разгона 0–100 км/ч, с	4,6	
Макс. скорость, км/ч	250	
Топливо/запас топлива, л	A95/82	
Средний расход топлива, л/100 км	12,9	13,0
Двигатель		
Расположение	спереди продольно	
Конфигурация	V12	
Число клапанов	48	
Рабочий объем, $см^3$	5972	
Степень сжатия	10	
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	400/544 при 5250	
Крутящий момент, Н·м при об/мин	750 при 1500–5000	
Трансмиссия		
Тип	заднеприводная	
Коробка передач	A8	
Ходовая часть		
Подвеска: спереди	независимая на двойных рычагах	
сзади	независимая многорычажная пневматическая	
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем	
Тормоза: передние и задние	дисковые вентилируемые	
Размер шин	245/45R19	

BMW 760Li – сплав высокого ездового потенциала, уровня комфорта в «пять звезд» с одними из лучших в классе показателей экономичности.

Задачу поставили так: конструкция и количество передач не важны, главное – небольшая масса, компактность и высокий КПД. Так родилась новая 8-ступенчатая трансмиссия, на все сто реализующая потенциал V12.

Диапазон передаточных чисел стал шире – и уже можешь ехать на более низких оборотах и переходить на повышенную передачу раньше. Отсюда и акустический комфорт, и экономия топлива. Еще один плюс – в простоте конструкции: количество сцеплений в трансмиссии не увеличилось по сравнению с 6-ступенчатой коробкой, которая позволяет прыгать даже с восьмой на первую с минимальными потерями времени.

Расставание с машиной прошло торжественно: у дверей музея БМВ в Мюнхене. Конечно, я не преминул посетить культовое место – и среди лощеных экспонатов наткнулся на диковинную кинетическую скульптуру. Подвешенные к потолку на тончайших нитях 714 шариков парят в пространстве, складываясь в красивейшие причудливые фигуры, а под занавес принимают форму автомобиля. Как поведал сотрудник музея, скульптура символизирует мобильность немецкой компании, ее веру в себя, надежду на нескончаемый прогресс, любовь к своему делу. Только с таким подходом можно создать произведение автомобильного искусства. Ключи от одного из них я с сожалением отдал часом ранее... **ЗР**

Sergei79 for journal-plaza.net

Плачу́ – им все мало

Заплатить налоги и спать спокойно? «Не получается», – невесело усмехается москвич Михаил Лисов.

С дружественным визитом к теще я направился утром 31 декабря 2008 года – поздравить и вручить подарки. А от нее увез «сюрприз» – заказное письмо... от мирового судьи. В конверте – постановление о взыскании недоимок по уплате налога с меня как владельца «Тойоты-Королла» в период с 2003 по 2008 год.

«Короллу» мне пригнали из Германии еще в 1998-м. Прописан был тогда на квадратных метрах тещи, налоги платил в территориальную налоговую инспекцию. Позже обзавелся собственной квартирой в другом районе (жаль, от тещи далеко), а заодно и «своей» инспекцией. А через год уплатить налог потребовали и та и другая ГНИ. Подумал: суммы невеликие, дешевле заплатить обеим, чем разбираться... А через год снова две квитанции!

В 2005 году машину я продал, а в 2007-м ГНИ резко потребовала декларацию о доходах. Неделю собирал документы, стоял в очередях – машину «списал». Тем не менее через год в адрес тещи поступило письмо с «последним предупреждением»: уплатить задолженность по налогам в период с 2003 по 2008 год! Дозвонился, корректный женский голос успокоил: вы, мол, вне подозрений, произошла ошибка, но все-таки пришлите письмо с копией паспорта и соответствующим заявлением. Отправил в тот же день – заказное, с уведомлением о вручении. Через неделю пришла квитанция: вручено в руки. Однако 31 декабря извольте получить новогоднюю неприятность от мирового судьи! Время – полдень, где его искать, суд? Дозвонился в ГНИ: «Так ведь вы машину в 2005 году продали?» – «Ну да!» – «Долги за 2005–2008 годы списываю, но придется заплатить за 2004 и 2003-й». – «Так я ведь заплатил, в своей нынешней ГНИ!» – «Не мелочитесь – это же копейки! И получите справку, что вы чисты, аки младенец. Но после 20 января. Сами понимаете, зимние каникулы...»

Делать нечего – мчусь в «свою» ГНИ взять квитанции. Черт, переехала! Лечу по новому адресу, нашел, наконец, шикарное здание (строили бы такими школы!). Мне выдали квитанции, полетел в Сбербанк – заплатил.

Каникулы кончились, я – к мировому судье. Секретарши, молодые и ярые, набросились, будто я их домогался прямо в судебном присутствии: где, дескать, квитанции об уплате налогов и госпошлины?! Машину продал? Тогда вынь да положь копию договора купли-продажи! Объясняю: все сдал в ГНИ... На шум вышел сам мировой, бросил беглый взгляд на бумаги – и секретаршам: «Примите документы и подготовьте отказ налоговикам в их претензии». И уже мне: «Если ГНИ продолжит упорствовать, встретимся в суде».

Через месяц узнал, что дело о «преступлениях злостного неплательщика» сдали в архив. А на мой новый адрес (наконец-то сюда!) пришло письмо, в котором безо всяких извинений меня поставили перед фактом: «По техническим причинам выдать документ об отсутствии у Вас задолженности не представляется возможным. Такая справка будет направлена позднее».

Прошло полгода. Когда наступит это «позднее»?.. ЗР

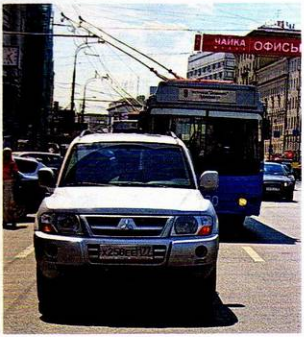


Многие считают, что дорожный налог следует включать в цену бензина на АЗС – и не надо налоговой беготни, и никого не будет поджидать «подарок» в виде новогодних наручников.

Sergei79 for journal-plaza.net

Джип в законе

Проехать на московском троллейбусе решил москвич Игорь Моржов. И пожалел.



Редкий мегаполис располагает широченными, как в российской столице, проспектами. И далеко не в каждом европейском городе курсирует экологически чистый транспорт – москвичам должны бы завидовать вечно опаздывающие, прокопченные смогом парижане и лондонцы. Но не во всех случаях.

Взгляните на фото – как стоит автомобиль... Москвичи уже смирились с тем, что полосы городского общественного транспорта повсеместно превратились в стихийный паркинг. Но мало того – некий «добрый человек» оставил свою машину метрах в пяти от тротуара, чем напрочь парализовал движение троллейбусов по проспекту Мира. Наверное, рассудил: метром дальше, метром ближе – все равно на улицах бардак…

На важную встречу я прибежал запыхавшийся, взмыленный и злой. Злой еще и оттого, что прекрасно понимал: владелец брошенной машины был спокоен и чувствовал себя уверенно. На улицах столицы давно правят не закон и порядок, а наглость и хамство.

От редакции. *Да, привычная картина – и это особенно противно. Почему вместо того, чтобы размеренно следовать по выделенной полосе, наш общественный транспорт при попустительстве ГИБДД преодолевает полосы препятствий? Почему это самое авто нарушителя не эвакуировали, притом немедленно? Кто конкретно понесет наказание за то, что сотни, а может, тысячи людей зря потратили время и нервы? Ответы хотелось бы получить лично от начальника УГИБДД ГУВД Москвы Сергея Казанцева.*

КУРЬЕР | ОБРАТНАЯ СВЯЗЬ

Публикации и обращения ЗР комментируют представители Mazda Motor Rus и «Группы ГАЗ».

Рейка настучала на «Мазду»

Обладатель новенькой «Мазды-6» Дмитрий Крюков сообщил, что при пробеге 5000 км в машине застучала рулевая рейка. Дилеры и представительство фирмы, по его словам, игнорируют обращения по этому поводу. Между тем, по сведениям Дмитрия, данный дефект – типичный. Во всяком случае, автовладельцы активно обсуждают его в Интернете. По просьбе редакции письмо читателя прокомментировала PR-менеджер компании Mazda Motor Rus Мария Магуайр:

Подобные ситуации мы не игнорируем. Напротив, активно общаемся с заводом по поводу любых предложений, связанных с доработками автомобилей как нынешнего, так и будущих поколений. Описанные стуки обусловлены тем, что существует конструктивный зазор между штоком рейки и направляющей втулкой. При проезде неровностей и значительных вертикальных перемещениях передних колес рейка выбирает этот зазор, что может сопровождаться небольшим глухим стуком. При повернутых колесах, когда рейка выходит из рулевого механизма на полную длину, возникает более громкий стук.

Мы проинформировали сотрудников головного офиса о сложившейся ситуации, внесли ряд предложений, реализация которых, на наш взгляд, избавит машину от посторонних звуков, теперь ожидаем реакции. Но, хочу подчеркнуть, описанная конструктивная особенность не влияет на безопасность автомобиля.

Ответ подробный. Интересно, а можно ли убрать этот стук совсем?

Не просят – не делаем!

Материал «Заповедник» (ЗР, 2009, № 5) был посвящен итогам журналистского рейда по нижегородским сервисным центрам ГАЗа. На публикацию откликнулись представители «Группы ГАЗ».

Перечень работ должен соответствовать тому, что заявил потребитель. В противном случае оказанная услуга может быть расценена как навязанная, что сопряжено с дополнительной ответственностью исполнителя перед заказчиком за несогласованное использование его времени и денег. Поиск сымитированных журналистами неисправностей не отвечает стандартному перечню работ по диагностике. Например, проверка состояния ламп, уровня эксплуатационных жидкостей и давления в шинах не вошли в заявленную работу «диагностика ЭСУД». Как правило, указанные параметры диагностируются водителем перед выездом.

Тем не менее считаем поднятую тему актуальной. В настоящий момент на предприятиях Нижнего Новгорода и ряде предприятий Москвы проходит внедрение «листа контроля автомобиля». Это услуга вежливости, которая предусматривает бесплатный контроль основных систем при каждом посещении СТО и включает в себя выдачу рекомендаций клиенту по устранению недостатков, которые по желанию заказчика могут быть устранены немедленно.

На предприятии «Автоцентр ГАЗ Южный» улучшена клиентская зона. ООО «Нижегородец», где побывали участники рейда, с апреля 2009 года не является нашим официальным представителем в области гарантийного и технического обслуживания продукции ГАЗа; полномочия представителя ООО «БЦР-Автоком» ограничены.

Заместитель директора дивизиона «Коммерческие автомобили» «Группы ГАЗ» – директор по реализации и маркетингу О.М. Марков

Sergei79 for journal-plaza.net

В чем проявляется автомобильное братство? Есть ли смысл бороться с гаишным произволом?.. Как выглядит дорога на АВТОВАЗ? Заезжайте и заходите в зарулевский почтамт – обсудим!

О мужчинах и зеваках

Я, женщина, обращаюсь к мужчинам-водителям... Мой сын в прошлом году получил права. Оформила в банке потребительский кредит, и мы купили «Ауди-80» в хорошем состоянии. Машина пришлась по душе. Старенькая, конечно, и хлопоты с ней появились, но постепенно все неполадки устраняли.

В мае направились к родственникам в Свердловскую область. Когда доехали, те предложили на ночь загнать машину в бокс местного гаражного общества. На следующий день пошли ее забирать. Утро, выходной, вокруг полно мужчин, все возятся со своими авто. Сын открыл ворота бокса, сел за руль и начал заводить…

Что было потом, точно не скажу. Только помню, что машина объята огнем, а сын пытается вытолкнуть ее на улицу. Я кричу… Огнетушитель – в багажнике, уже не дотянуться. А картина вот такая: «Ауди» пылает, женщина и парень 22 лет пытаются хоть что-то сделать, чтобы сбить огонь, а два десятка здоровых мужиков мгновенно побросали свои дела и примчались… нет, не помочь, а поглазеть на пожар! Стояли как истуканы и смотрели, как мы пытались, но не могли справиться с полыхающим как факел автомобилем. И ни один не предложил свой огнетушитель!!! Через полчаса приехали пожарные, но спасать уже было нечего…

Сейчас, когда я, наконец, в состоянии формулировать мысли спокойно, хочу обратиться к мужчинам-автомобилистам. Совсем неплохо, когда вы сигналите встречной машине фарами, предупреждая о засаде с радаром. Каждому приятно, если другой помигал аварийками в благодарность за то, что его пропустили. Но грош цена этой вашей солидарности и учтивости, если рядом горит машина, а вы поскупились израсходовать заряд собственного огнетушителя или проехали мимо того, кто в беде на обочине. Это немилосердно, не по-человечески. И не по-мужски. Словом, забавы со световыми приборами – еще не повод говорить об автомобильном братстве.

Наталья Апреленко, Тюмень

А кто же – за?

Проблему ГИБДД должен решать не Кирьянов (он и так уже много лет ее успешно не решает), а гарант Конституции! Ваше начинание абсолютно бесполезно, и вы никогда не отправите президенту открытое письмо (многоподписанное нами) с просьбой прекратить гаишный произвол на дорогах.

Юр

Гаишники зарабатывают, как умеют. Что не нравится-то?



КРУПНЫМ ПЛАНОМ

«За рулем – против»

мы, тогда загоевэрите иначе. Намек на то, что, попав в систему, ты становишься «как все» либо вылетаешь из обоймы. Те, кто встрялся, улучшают свое благосостояние, не забывая делиться с кем-то, кто рядом и выше. Ведь, будучи при Форме и на служебном автомобиле, вряд ли инспектор промышляет исключительно по себе. Чит, кто-то позволяет ему в служебное время и на системной основе формировать «черновые жетные доходы». Или сознательно закрывает глаза на «неверные проделки» подчиненных. Получается своего рода бригадный подряд. Вна-кладе только мы с вами.

«Коррупция должна стать неприличной» – так написал в своем блоге президент России Дмитрий Медведев. От себя добавлю: убежден, что гласнос ность в этом деле – незаменимый инструмент. И когда в прессе появляются фотографии и фамилии конкретных взяточников и просто ха-мов, то их карьеру, как правило, ожидает закат. Давайте ускорим его: сообщайте нам о таких примерах! Разумеется, речь не только о вымогательстве, но и о проявлениях разгильдяйства, халатности, неуважения к человеку и закону на дороге. Верим, ваши письма и снимки, подобные публикуемому ниже, помогут в конце концов навести порядок. Специально для этого открываем новую рубрику в журнале и на сайте www.zr.ru: «За рулем – против».

Петр Меньших

На днях мой коллега рассказывал, как инспектор ДПС на одной из подмосковных трасс уговаривал его раскошелиться на полсотни тысяч рублей за пересечение сплошной разделительной линии. Я же поймал себя на том, что совершенно не удивился. На моих глазах выросло уже целое поколение государевых людей, искренно убежденных, что жить на одну зарплату несправедливо, а брать деньги на посту совсем не зазорно. Аргумент простой: мол, поработайте здесь, как

Вы зачем эту тему подняли? Все равно что винить упряжку коней, а не ямщика, который погоняет.

DIMON

Предлагаю редакции ЗР провести онлайн-голосование на тему: «Какую роль выполняет ГАИ на дорогах?». Например, по таким пунктам: безопасность движения, личное обогащение, обслуживание чиновников и т. д.

ZIU65

Эпоха «проклятого СССР с его людоедской идеологией» давно закончилась. Сейчас у нас дикий (простите, либеральный) капитализм. Главное в современном обществе – деньги. У кого больше, тот и прав. Каждый зарабатывает, как умеет. Гаишники – такие же люди, и тоже зарабатывают, как умеют. Что не нравится-то?

Skptk

Уважаемый Петр! Не кажется ли вам, что идея слегка отдает популизмом? Слабо верится, что отдельно взятый журнал, выходящий раз в месяц, способен «в конце концов навести порядок», опубликовав три-четыре фотографии, отражающие факты, коих тысячи. Хотя, учитывая ваш опыт борьбы с парковками и мигалками, определенный резонанс в верхах вполне возможен… Кстати, на моих глазах тоже выросло целое поколение, твердо убежденное, что за деньги можно решить любой вопрос… Как быть с этим?

Макар

Ознакомиться с дискуссией по статье и принять в ней участие можно на нашем сайте: www.zr.ru/articles/59059

Sergei79 for journal-plaza.net

Слов не надо

Площадка перед заводоуправлением АВТОВАЗа. Очень символично: тут уже и зеленый сигнал светофора не спасет.

Сергей Малышев





Помогите дорожникам!

Полюбуйтесь, какими знаками у нас предупреждают о ремонте дороги!

Леонид Канаш, Москва

Человеческое отношение

Люблю вашу рубрику. А мимо такого кадра и сам не мог проехать.

Александр Баженов



Широка, глубока, сильна!

По дороге из Краснодарского края в Санкт-Петербург запечатлел этот «грузовой» автомобиль.

Дмитрий Олейник, Санкт-Петербург



P.S. *Друзья! Пожалуйста, указывайте в своих посланиях контактные телефоны! Информацию для рубрики можно присылать по электронной почте:* ***kolodochkin@zr.ru***

В октябре зарулевским почтамтом руководил Михаил КОЛОДОЧКИН

На правах рекламы

MAXXIS

ШИНЫ, КОТОРЫЕ ЛЮБЯТ

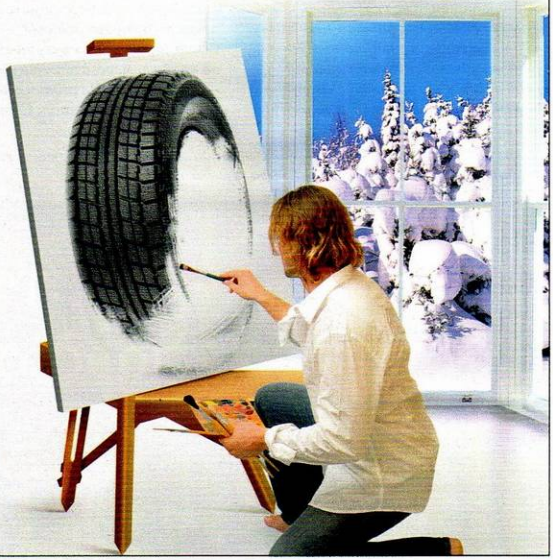
ООО «Максис РУС»

125167, г. Москва, Нарышкинская аллея, 5
Тел.: (495) 748-77-63, факс: (495) 748-77-64

Официальные дилеры:

г. Москва: ООО «ШинСервис Плюс» т. (901) 535-90-39
Шинные центры «Шинсервистрейд» т. (495) 231-20-47
г. Санкт-Петербург: «Айс-Авто» т. (812) 923-27-27; 740-14-44
ООО «ШинТрейд Спб» т. (812) 448-90-70
г. Нижний Новгород: ГК «Kolobox» т. (831) 434-99-00
г. Оренбург: ООО «Драндулет-Таер» т. (3532) 56-05-11
г. Самара: ООО «Интрес Таер» т. (846) 269-97-69
г. Тольятти: ООО «Интрес Таер» т. (8482) 32-57-95
г. Киров: ТСК "МОТОР" т. (8332) 51-55-88
г. Рязань: «Рязаньшина» т. (4912) 45-88-88; 45-77-77
г. Ярославль: «МЕРИДИАН» т. (4852) 72-04-05; 58-02-26; 58-02-32
ООО «Компания Старк» т. (4852) 300-445, 320-804, 320-580
г. Ростов-на-Дону: ООО «Югснаб-Холдинг» т. (863) 2-905-905
г. Краснодар: ООО «Югснаб-Холдинг» т. (861) 227-62-45
г. Волгоград: ООО «Югснаб-Холдинг» т. (8442) 544-333
г. Ставрополь: ООО «Югснаб-Холдинг» т. (8652) 301-300
г. Воронеж: ООО «Югснаб-Холдинг» т. (4732) 27-97-53

www.MAXXISRUS.ru



Sergei79 for journal-plaza.net

Сколько служат суперлампы и зачем обминать ФИАТ

Вас волнует положение дел в автопроме, заинтересовало что-либо в конкретном автомобиле, привлекли внимание результаты очередной экспертизы компонентов? Вы полагаете, что поднятая вами тема найдет отклик у многих читателей ЗР? Хотите знать именно наше мнение? Спрашивайте – постараемся ответить!

? Автор: Yuri Vorontsov, Канада

Прочитал в ЗР, 2009, № 6, материал об экспертизе ламп – «Почем люкс?». Все изложено правильно, информация мне кажется очень полезной. Но вы забыли осветить (слово, подходящее к теме) еще один фактор: продолжительность работы ламп. Ведь не секрет, что все эти VisionPlus, Night Breaker и прочие «Plus» дают усиленный световой поток лишь за счет повышения температуры нити накаливания, что, в свою очередь, резко снижает продолжительность жизни подобной лампы. В Канаде на упаковке таких «суперламп» обязательно указывают, насколько уменьшается срок их службы. Если стандартная лампа работает часов пятьсот, то всякие Plus – лишь сто-двести, что в сочетании с более высокой стоимостью бьет по карману покупателя.

Вы правы: у ламп с увеличенным световым потоком жизнь короче, нежели у обычных. Однако производители предпочитают не указывать, как долго они остаются работоспособными. По имеющимся у нас данным, стандартный «Филипс» служит примерно 600 часов, в то время как VisionPlus, BlueVision, X-treme Power, Premium – на 100–200 часов меньше. Разработчики отмечают, что при прочих равных условиях лампы «Филипс» из специального кварцевого стекла функционируют дольше рядовых. Проводить ресурсные испытания мы не будем: это долго и дорого, а результат абсолютно предсказуем. В любом случае спасибо за отклик.

Михаил КОЛОДОЧКИН, заведующий отделом экспертиз и спецпроектов

? Автор: Александр, Санкт-Петербург

Я владелец «ФИАТа-Албеа 1,4» в версии «Комфорт». Поездки по дорогам с «заплаточным» ремонтом превращаются в пытку – автомобиль приходится все время «ловить». Полагаю, виной тому большой дорожный просвет – 180 мм, как заявляют представители фирмы. А даже нетяжелый груз в багажнике превращает автомобиль в «катер». Мне кажется, виноваты жесткие передние пружины. Если заменить их более мягкими от другой версии авто, насколько изменится управляемость?

Сдается, вы немного сгущаете краски, по крайней мере, в отношении дорожного просвета. На редакционном автомобиле в комплектации Comfort (пробег – 45 000 км) он составляет 158 мм – естественно, без защиты двигателя.

Согласен, «ФИАТ-Албеа» не эталон управляемости. Большие крены кузова, запаздывания при резких движениях рулевым колесом, жесткий «прием» мелких неровностей – обо всем этом мы писали (например, ЗР, 2009, № 1). Но есть ли серьезные основания утверждать, что в определенных ситуациях машина прямо-таки превращается в «катер»? Ни один «Албеа» из побывавших в разное время на редакционных тестах подобной характеристики не заслужил. Может, вам стоит подождать, пока подвески «обомнутся»?

Что касается пружин, могу лишь предположить, что более жесткие призваны компенсировать разницу в массе навороченных версий машины. Едва ли они отличаются кардинально: как правило, устанавливают одни и те же пружины, различающиеся жесткостью (разброс при тарировке) в рамках одной группы. Поэтому большого смысла в предлагаемой вами замене я не вижу. Установив более мягкие пружины, вы, возможно, немного улучшите плавность хода, а вот управляемость – вряд ли.

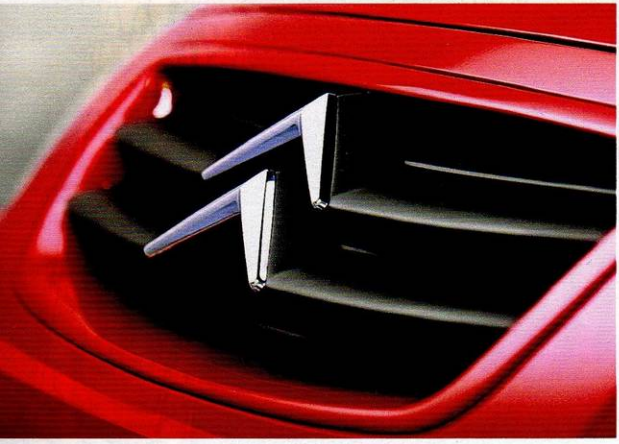
Сергей ВОСКРЕСЕНСКИЙ, редактор отдела испытаний

Уважаемые читатели! Вопросы можете задавать на сайте www.zr.ru (в разделе «Справочная служба»), а также по электронной почте: kolodochkin@zr.ru или info@zr.ru.

На правах рекламы



179 for journal-plaza.net



Все стрелы – в цель

Эти французские машины всегда вызывали эмоции: одни ими восхищались, другие, наоборот, не скрывали скепсиса. Но редко кто оставался равнодушным. Недавно прибывшие в Россию модели «Ситроена» рассматривал Максим Гомянин.

КУБ ЖЕЛАНИЙ

«Ситроен-С3 Пикассо» довольно высокий (1624 мм) и вместительный. Багажник тоже немал: его объем при сложенных спинках сидений – 1506 л. Дачники оценят и почти внедорожный клиренс в 174 мм. У нас новинка из Франции появилась в начале лета. Вовремя: компания сделала ставку на новизну форм – неплохой шанс на фоне того, что ближайшие конкуренты «Ниссан-Ноут», «Опель-Мерива» и «Форд-Фьюжн» так или иначе устарели.

«С3 Пикассо» можно заказать с двигателем 1,4 л (95 л.с.) или 1,6 л (115 л.с.), оба работают в паре с механикой. Автоматической коробки пока нет. Покупателям предлагают три комплектации – Classic, Confort и Exclusive. В самой дорогой предусмотрено все, что делает «Пикассо» полноценным семейным автомобилем, в том числе зеркало наблюдения за детьми, столики в спинках передних сидений, двухзонный климат-контроль и даже ароматизатор воздуха.

Опций тоже достаточно. Например, за 18 тысяч рублей машину обуют в 16-дюймовые колеса, а за 25 тысяч предложат пакет Black Pack, в который входят литые 17-дюймовые колесные диски Clover с шинами 205/45 и декоративные элементы бамперов. В 8 тысяч рублей обойдется USB-вход, за 47 тысяч установят систему ESP. Для перевозки длинномера (груз длиной до 241 см) – пакет Pack Voyage.

Другие публикации о модели: ЗР, 2008, № 11; 2009, № 8, 9.

С ХАРАКТЕРОМ ВЗРЫВНЫМ

Многие выбирают «Ситроен-С4» исключительно под влиянием эмоций. Скорее всего, случайно, но в чем-то символично, что индекс модели созвучен названию пластиковой взрывчатки («си-четыре»).

Это самая продаваемая у нас модель марки. Ее поставляют с кузовами купе и хэтчбек. Отдельно стоит отметить: с батареей повышенной мощности, а также измененными программными настройками и другими доработками, которые актуальны в российские зимы. Специально для этой модели фирма JBL разработала аудиосистему класса Hi-Fi с семью динамиками, сабвуфером и CD-чейнджером – на радость меломанам. Заказывая машину в топовой комплектации Exclusive (хэтчбек) или VTR Pack (купе), можно попросить, чтобы установили также аудиосистему и навигационное устройство – стоит это 72 тысячи рублей. На 7-дюймовый монитор выводится цветная карта маршрута (похожа на аэрофотосъемку), которая поможет не заблудиться. Комфортность посадки за рулем гарантирует набор электрорегулировок сиденья. Кроме того, покупателю С4 предложат на выбор десять цветов кузова, несколько вариантов колесных дисков диаметром 16 или 17 дюймов, а также три варианта отделки салона: тканевую, велюровую или кожаную.

Другие публикации о модели: ЗР, 2009, № 5.

ВОДИТЕЛЬ ВЕСЬ В ПОДУШКАХ

Фишка «Ситроена-С5» – гидропневматическая подвеска Hydractive III+. Она корректирует величину дорожного просвета в зависимости от ско-





«Ситроен-С3 Пикассо» с мотором 1,6 л потребляет 6,9 л бензина А95 на 100 км.

«Ситроен-С4» – это высокий уровень защиты седоков: в салоне передние и боковые подушки безопасности, шторки спереди и сзади.

Sergei79 for journal-plaza.net

рости; кроме того, с помощью клавишей на консоли водитель сам может изменять клиренс. За особые удобства приходится платить дополнительными хлопотами: для техобслуживания подвески следует заезжать к дилеру не реже чем через каждые 50–60 тысяч км.

В линейке моторов седана три бензиновых: 1,8 л, 127 л.с.; 2,0 л, 143 л.с. и 3,0 л, 215 л.с. – и три турбодизельных: 2,0 л, 138 л с.; 2,2 л, 173 л.с. и 2,7 л, 208 л.с. В гамме универсала C5 моторы те же, нет только самого слабого бензинового и 2,2-литрового дизеля.

В универсале сложенные задние сиденья уходят вровень с полом багажника, и получается ровная площадка, удобная для размещения крупной поклажи. В комплект к машине выдается и такая мелочь, как переносной фонарь, его зарядки хватает на 45 минут работы. В левой части багажника он крепится на кронштейне, там же его и подзаряжают.

Машина гарантирует пассажирам высокий уровень безопасности. Скажем, при лобовом ударе рулевая колонка складывается и уходит на глубину до 65 мм, а девять подушек защищают голову и колени водителя. За доплату установят и боковые подушки для задних пассажиров. Автомобиль оснащен системами контроля давления в шинах, звукового и визуального оповещения. На выбор покупателя девять цветов кузова, четыре разновидности легкосплавных дисков (от 16 до 19 дюймов) и несколько вариантов отделки салона: ткань, кожа, велюр или же комбинация ткани и кожи.

Другие публикации о модели: ЗР, 2008, № 5.

УДОБНЫЙ, ДЛЯ СЕМЬИ

Новый «Ситроен-Берлинго» собирают в пассажирском варианте и в виде грузового фургона. Автомобиль прибавил в габаритах, а объем багажника теперь равен 1350 л. Без заднего ряда сидений грузовой отсек увеличивается до внушительных 3000 л.

БАЗОВЫЕ КОМПЛЕКТАЦИИ МАССОВЫХ МОДЕЛЕЙ, ПРОДАЮЩИХСЯ В РОССИИ

Модель	Базовая комплектация	Цена, руб.
Citroen C3 Picasso	ЭУР, бортокомпьютер, крепления ISOFIX, ABS, электронная система распределения тормозных усилий, ЦЗ, подушки безопасности водителя и пассажира, панорамное ветровое стекло, галогеновые фары, электропривод зеркал, розетка 12 В, стальные 15-дюймовые колесные диски с декоративными колпаками, тканевая отделка сидений, аудиоподготовка, передние электростеклоподъемники, высокочастотный пульт ДУ с функцией определения нахождения автомобиля на парковке	499 000–633 000
Citroen C4	кондиционер, аудиоподготовка, тонированные задние стекла, электростеклоподъемники, окрашенные в цвет кузова бамперы, штампованные 15-дюймовые колесные диски, тканевый салон, бортокомпьютер, ГУР, АКБ повышенной емкости, ABS с EBD, система помощи при экстренном торможении, автоматическая блокировка дверей, иммобилайзер, противотуманные фары, омыватели фар	592 000–776 000 (хэтчбек); 608 000–795 000 (купе)
Citroen C5	ГУР, круиз-контроль с ограничителем скорости, бортокомпьютер, индикатор температуры воздуха, АКБ повышенной емкости, механическая пружинная подвеска, система помощи при старте и движении в сложных дорожных условиях (Snow Motion), ABS, система распределения тормозных усилий, ESP, противобуксовочная система, 6 подушек безопасности, механический стояночный тормоз, галогеновые фары, климат-контроль, 16-дюймовые штампованные колесные диски, многослойное ветровое стекло с повышенной шумоизоляцией, передние и задние электростеклоподъемники, функция определения местонахождения автомобиля на парковке	789 000–1 558 000 (седан); 944 000–1 629 000 (универсал)
Citroen Berlingo	ABS, электронная система распределения тормозных усилий, система помощи при экстренном торможении, автоматическое включение аварийной сигнализации при экстренном торможении, две подушки безопасности, ЦЗ с ДУ, крепления ISOFIX, галогеновые фары, передние электростеклоподъемники, кондиционер, радиоподготовка, розетка 12 В, стальные 15-дюймовые колесные диски	602 000–677 000







Благодаря сдвижным боковым дверям садиться в «Ситроен-Берлинго» и высаживаться из него легко.

«Ситроен-C5» можно заказать с гидропневматической подвеской или с привычной механической ходовой частью.

В универсале C5 есть удобная функция – запоминание угла распахнутости задней двери.

Высоту разработчики оставили прежней – чтобы не возникало затруднений при въезде в подземные парковки. Фирменная особенность – салон-трансформер Modutop (со множеством кармашков, подстаканников и отсеков для всякой мелочи).

Машину к нам поставляют с 1,6-литровым бензиновым двигателем мощностью 90 или 110 л.с. – в зависимости от разновидности. Дизель всего один, он развивает 75 л.с. Все моторы агрегатируют с 5-ступенчатой механической КП, автоматов, к сожалению, нет. Комплектаций три – Dinamique, Multispace и X-TR.

Любителям загородных поездок из множества опций должен прийтись по душе пакет «повышенная проходимость»: усиленная подвеска, увеличенный дорожный просвет (+ 7 мм спереди, + 10 мм сзади), защита картера и стальные 16-дюймовые колесные диски. За все повышенное и усиленное просят 12,7 тысячи рублей. Еще за 28,6 тысячи встроят боковые подушки и шторки безопасности, а также остекленную сдвижную дверь слева (опция только для комплектации Dinamique, в двух других она входит в стандартное оснащение).

Другие публикации о модели: ЗР, 2008, № 9. **ЗР**

Serge179 for journal-plaza.net

Заложница имиджа

Придя на российский рынок, «Шкода» завоевала сердца покупателей во многом благодаря низкой цене. Но после перехода марки под крыло «Фольксвагена» и смены имиджа многие считают ее стоимость завышенной. А зря, убежден Павел Леонов. Фото Александра Батыру.

РОДОСЛОВНАЯ

Для многих россиян первой иномаркой была «Шкода-Фелиция». Она-то и сформировала стереотип: машины с крылатой стрелой в эмблеме комфортны, надежны и непременно дешевы. Вот только нынешние «Шкоды» уже далеко не те простенькие и недорогие, что были раньше.

Первая «Октавия», которую у нас до сих пор продают с приставкой «Тур» в названии, появилась в 1996 году. Нынешнее поколение представили в 2004 году на Женевском автосалоне, а осенью 2008-го в Париже показали рестайлинговую версию. Во внешности изменения коснулись прежде всего оптики, радиаторной решетки и бамперов. В салоне нововведения тоже нерадикальны. Из нового: руль, аудиосистема, блок климатической установки, материалы отделки и белая подсветка приборов вместо традиционной зеленой. Но главное – покупателям предложили новый двигатель семейства TSI (о нем чуть ниже). В 2005 году вышла спортивная модификация RS, а годом позже – полноприводная Scout с увеличенным дорожным просветом и внедорожной внешностью. В сентябре дилеры начали принимать заказы на рестайлинговые машины в этих исполнениях.

Автомобиль построен на фольксвагеновской платформе PQ35, которая также лежит в основе «Гольфа» пятого поколения, «Турана», «Ауди-А3» и других моделей концерна. При этом «Шкода» превосходит их размерами, что, несомненно, льстит покупателям: за меньшие деньги получаешь больше автомобиля. «Октавии» предлагают с кузовами двух типов: универсал и 5-дверный хэтчбек. Последний внешне больше похож на седан (автомобили подобной архитектуры пользуются большим спросом у россиян), при этом не теряет практичности хэтчбека. Отличное сочетание! Модификации RS – с кузовами двух типов (на «сараи» приходится более 70% продаж), «скауты» – только универсалы.

«Октавии», продающиеся в России, адаптированы для эксплуатации в наших суровых условиях путем увеличения клиренса (при взгляде на автомобиль это сразу бросается в глаза), установки более энергоемких амортизаторов и пружин, а также заводской защиты картера и днища.

За покупательские кошельки «Шкоде» приходится бороться прежде всего с популярными моделями С-класса: «Фордом-Фокус», «Тойотой-Королла», «Рено-Меган», «Хёндай-i30», «КИА-Сид», «Пежо-308», «Ситроеном-С4», «Опелем-Астра» и др.



Sergei79 for journal-plaza.net

СИЛОВЫЕ АГРЕГАТЫ И ТРАНСМИССИЯ

Для рестайлинговой модели производитель подготовил четыре бензиновых двигателя: два с распределенным впрыском топлива – MPI объемом 1,4 л (80 л.с.) и 1,6 л (102 л.с.), а также два с турбонаддувом и непосредственным впрыском топлива –TSI объемом 1,4 л (122 л.с.) и 1,8 л (160 л.с.). Для RS предлагают исключительно 200-сильный 2-литровый турбомотор, а для «Скаута» – лишь 160-сильный 1,8 л. Модернизированные автомобили, поставляемые на наш рынок, почему-то лишили дизельных двигателей, хотя раньше «шкоды» с ними у нас продавали. Надеемся, ситуация изменится. Моторы семейства MPI агрегатируют с 5-ступенчатой механикой, правда, для более мощного предусмотрен и 6-ступенчатый автомат. Все остальные двигатели работают в паре как с МКП, но уже с шестью передачами, так и с автоматизированной коробкой DSG, которой по праву гордятся инженеры «Фольксвагена».

Все «октавии», за исключением «Скаута», переднеприводные. Последний оборудован муфтой «Халдекс» четвертого поколения (на прежние версии устанавливали муфты второго поколения), которая позволяет перебрасывать на каждое колесо уже до 85% крутящего момента благодаря замене гидравлического насоса электрическим и электронному управлению подачей давления на поршень.

За самую дешевую «Шкоду» со слабым, 1,4-литровым (80 л.с.) двигателем нынче просят 579 тыс. руб. но опытные люди говорят, что начинать выбор надо минимум со 102-сильного мотора. Мы же остановились на самом современном агрегате – 1,4 л TSI (122 л.с.), который появился только после модернизации. Несмотря на небольшой объем, он обладает отличной тягой и эластичностью в широком диапазоне оборотов, при этом его аппетит весьма скромен. Что касается коробки передач, то с ней определиться было сложнее, хотя вариантов меньше. Все аргументы были за DSG, кроме одного, который в итоге оказался решающим, – цены. Доплата за суперсовременный механизм переключения передач с двумя сцеплениями составляет 60 тыс. руб. Пожалуй, и с простой механикой вполне можно поездить.

Skoda Octavia

НАШ ВЫБОР

С двигателем 1,4 л, МКП и кузовом хэтчбек, в комплектации Ambiente, дополнительно – ESP за 17 890 руб.
Цена – 712 890 руб.

Индекс ЗР – 23.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, Р4, 90 кВт/122 л.с. при 5000 об/мин; 200 Н·м при 1500–4000 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: передний привод; коробка передач – механическая 6-ступенчатая.

КУЗОВ: 5-местный 5-дверный; габариты (длина × ширина × высота) – 4569×1769×1462 мм; объем багажника – 560/1420 л; снаряженная масса – 1265 кг; размер шин – 195/65 R15.

МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ: 203 км/ч; разгон до 100 км/ч – 9,7 с; расход топлива в смешанном европейском цикле – 6,6 л/100 км.

С выбором кузова мучиться тоже долго не пришлось. Универсалы (по классификации производителя – Combi) выбирают, как правило, за большой багажник. Так вот, у хэтчбека он меньше лишь на 20 л, если заполнять «сарай» до полки. При разложенных же сиденьях и загрузке до потолка разница



Sergei79 for journal-plaza.net



Салон «Октавии» заметно оживился благодаря новому рулю, серебристым вставкам, новым материалам отделки и белой подсветке приборов.



Центральная консоль также преобразилась. Блок управления кондиционером и магнитола теперь больше соответствуют актуальному фирменному дизайну.

Многие ошибочно считают, что цены на эту «Шкоду» завышены. Но вспомните: хорошее дешевым не бывает.

уже очень существенна, но и 560 л полезного объема в 5-дверном кузове хватает, что называется, за глаза. Единственное «но»: в дождь при поднятой пятой двери вода стекает в багажник.

КОМПЛЕКТАЦИИ

После рестайлинга покупателям их предлагают лишь две: Ambient и Elegance. Первая – весьма щедрая: в ней почти все, что нужно современному автомобилисту (см. Нашу справку). В более продвинутой Elegance добавляют передние боковые подушки безопасности с индикатором непристегнутого ремня водителя, двухзонный климат-контроль, противоугонная сигнализация с датчиком объема, круиз-контроль, многофункциональный дисплей Maxi-DOT, передние противотуманные фары, трансформируемый подлокотник Jumbo Box с возможностью охлаждения, автоматически складываемые зеркала заднего вида, легкосплавные колеса и т. д. Доплатить за все эти блага придется 44 тыс. руб. – вполне приемлемо за такой набор. Вот только острой необходимости в нем нет, если не считать дополнительных подушек, поэтому остановим свой выбор на комплектации попроще. Внушителен и список дополнительного оборудования – от пепельниц для пассажиров заднего ряда до навигационной системы. Мы же рекомендуем из этого многообразия докупить ESP, которая включает в себя системы: распределения тормозных сил (EBV), управления крутящим моментом (MSR), противобуксовочную (ASR) и электронной блокировки дифференциала (EDS), а также усилители экстренного торможения (HBA) и рулевого управления (DSR). Цена удовольствия – 17 890 рублей. Да, технический прогресс вынуждает раскошелиться. Если добавите еще 2800 рублей, этот список пополнит и ассистент трогания в гору. Покупателям автомобилей с коробкой DSG повезет больше – все это входит в базу.

БЕЗОПАСНОСТЬ

«Октавия» делит платформу с «Гольфом» пятого поколения, который заработал максимальные пять звезд в крэш-тестах EuroNCAP, однако ей этот результат повторить не удалось. Эксперты насчитали 27 баллов (из 36 возможных): 11 (из 16) за лобовой удар и 16 (из 18) за боковой. Оценку снизили за вероятность травм коленей при ударе о жесткие элементы панели приборов и отсутствие оконных шторок безопасности, которые нынче можно дополнительно приобрести за 15–30 тыс. руб. (в зависимости от комплектации). Защищая детей, «Шкода» получила четыре звезды (из пяти возможных), а оберегая здоровье пешеходов – две (из четырех). Фронтальная пассажирская подушка отключается, что позволяет устанавливать на передние сиденья специальные детские кресла спинкой вперед. Также предусмотрены крепления стандарта ISOFIX.

Отметим, что тестировали дорестайлинговую модель, так что владельцы новых авто вполне могут рассчитывать на более высокие оценки. Ведь у машин серьезно переработана передняя часть и появились новые подголовники типа WOKS (эффективнее защищают шею от плетевых травм).

ТЕХОБСЛУЖИВАНИЕ

Производитель дает на «Октавии» двухлетнюю гарантию без ограничения пробега, три года – на лакокрасочное покрытие, 12 лет – от сквозной коррозии. Техобслуживание предусмотрено каждые 15 тыс. км или 12 месяцев (что наступит раньше). Никаких «нулевых» ТО не предусмотрено. При первом визите на дилерскую станцию поменяют лишь масло и фильтр, проверят и при необходимости отрегулируют основные системы, что обойдется владельцу примерно в 5 тыс. руб. На 30-й тысяче, помимо прочего, поставят новые свечи, топливный, воздушный и салонный фильтры. За это придется заплатить в два раза больше. Самое дорогое обслуживание предстоит после 60 тыс. км. Перечень работ здесь почти совпадает с 30-тысячным, просто диагностика более объемная и список деталей, нуждающихся в смазке, чуть длиннее. Семейный бюджет после этого сократится на 12–15 тыс. руб.

Несмотря на то что перечень регламентных работ утвержден представительством марки, многие дилеры пред-

Sergei79 for journal-plaza.net



На правах рекламы

По сравнению с первым поколением модели задний диван стал намного просторнее. Вот только жестковата подушка и опущена слишком низко.

Стоит открыть багажник в дождь, вода, стекая с пятой двери, непременно подмочит вещи. Огорчит и то, что сложенные спинки заднего сиденья ровной площадки не образуют.



ЦЕНЫ «ШКОДЫ-ОКТАВИЯ», РЕКОМЕНДОВАННЫЕ ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВОМ МАРКИ В РОССИИ, руб.*

Комплектация	1,4 MPI МКП	1,6 MPI МКП	1,6 MPI АКП	1,4 TSI МКП	1,4 TSI DSG	1,8 TSI МКП	1,8 TSI DSG
Ambient	579 000	645 000	685 000	695 000	755 000	725 000	785 000
Elegance	–	689 000	729 000	739 000	799 000	769 000	829 000
Ambient Combi**	639 000	705 000	745 000	755 000	815 000	785 000	845 000
Elegance Combi	–	749 000	789 000	799 000	859 000	829 000	889 000

*На начало сентября 2009 года.
**С кузовом универсал.

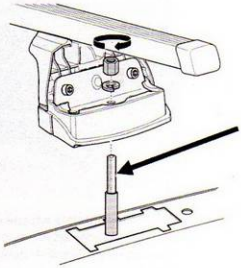
НАША СПРАВКА

Список стандартного оборудования включает в себя ABS, подушки для водителя и переднего пассажира (с возможностью отключения), трехточечные ремни с преднатяжителями и регулировкой по высоте спереди и сзади, крепления детских кресли ISOFIX, кондиционер, ЭУР, бортовой компьютер, иммобилайзер, центральный замок с дистанционным управлением, электростеклоподъемники, боковые зеркала с электроприводом и обогревом, датчик дождя (в автомобилях с самым слабым мотором его нет), аудиоподготовку с восемью динамиками, двумя антеннами (на крыше и в заднем стекле) и магнитолой с поддержкой MP3, подогрев сидений, складывающуюся (40:60) спинку заднего дивана, полноразмерную запаску, стальные колеса R15 и т. д.

Важная информация!

Отзыв продукции

Установочные комплекты (Киты) Thule Rapid Fixpoint XT: 3050, 3056, 3061, 3066, 3068, 3069, запчасти 50960, 50961, 50962, 50996.



Мы были проинформированы о том, что крепежные болты в вышеупомянутых установочных комплектах недостаточно прочны, что может привести к их разрушению под действием нагрузки. Потенциальная опасность состоит в том, что болты могут переломиться во время эксплуатации багажника.

Решение об отзыве товара распространяется на установочные комплекты Thule Rapid Fixpoint XT, приобретенные с 1 января 2008 по 28 февраля 2009.

Данные Киты устанавливаются на следующие модели машин: Honda CRV 02-06, Citroen C4 Picasso и Grand Picasso 07, Hyundai i30 07-, KIA Ceed 07-, KIA Proceed 08-, Mercedes A class 05-, Mercedes B class 05-, Subaru Impreza 07-, Ford Mondeo 01-03;04-07, Mazda 3 04-, Mazda 5 04-, Mazda Axela 04-, Mazda 6 02-04;05-07, Mazda Atenza 02-07, Mazda CX7 06- and CX9 07-, Mazda Demio 07-, Mazda 2 07-, Mazda Premacy 04-, Mitsubishi Lancer 07-, Ford Territory 03-.

Если Установочный комплект (Кит) Вашего багажника входит в приведенный список, немедленно прекратите его эксплуатацию. Пожалуйста, обратитесь в торговую точку, в которой Вы приобрели товар, для получения содействия при замене некачественных болтов на новые. Вы можете также зайти на сайт www.thule.com/recall и получить дополнительную информацию о возможности заказа и доставки новых исправных болтов на Ваш домашний адрес.

Мы благодарим Вас за сотрудничество и приносим свои извинения за вызванные неудобства. Мы гарантируем полную исправность и надежность всей остальной продукции компании Thule.

Официальный представитель Thule Sweden AB в России
Компания «Туле-Центр»
127015, Москва, ул. Б. Новодмитровская, д.14, стр.7
тел. +7 495 661 75 17
office@thule-center.ru

www.thule.com/recall

THULE SWEDEN

Sergei79 for journal-plaza.net



У самых богатых версий салон почти такой же, как у дешевых, разница лишь в кнопках на руле да блоке двухзонного климат-контроля. Доплата за навигационную систему Columbus с сенсорным 6,5-дюймовым дисплеем – 73 тыс. руб.





ИНДЕКС ЗР



*В процентах от первоначальной стоимости выбранной модификации.

Рассчитывается как разность между двумя величинами. Первая – предельно допустимое значение стоимости эксплуатации в течение года, которое, по нашему мнению, подкрепленному сложившейся практикой, не должно превышать 40% первоначальной стоимости машины. Вторая – отношение расходов на эксплуатацию конкретной модификации за первые 30 тыс. км пробега к первоначальной цене (выраженное в процентах). Учитывается также стоимость полисов ОСАГО и каско, транспортный налог, стоимость плановых ТО, затраты на топливо. Вычитая из первой цифры вторую, получаем индекс ЗР. Чем он больше, тем относительно дешевле эксплуатация. К примеру, для выбранной нами «Октавии» расходы на эксплуатацию за первые 30 тыс. км составляют 17% ее цены. Этот показатель мы вычитаем из максимальных 40% и получаем индекс, равный 23.

Как показывает расчет, «Октавия» (индекс ЗР – 23) в эксплуатации дешевле «Шевроле-Лацетти» (индекс ЗР – 16), но дороже «Форда-Фьюжн» (индекс ЗР – 24).

почитают свой. Например, некоторые проводят дополнительную диагностику, другие сокращают или, наоборот, увеличивают сроки замены тех или иных деталей. Соответственно скачут и цены – порой в разы! Так что перед визитом на СТО настоятельно рекомендуем обзвонить нескольких дилеров и поинтересоваться объемом услуг и расценками. Это позволит сэкономить. К тому же дефицита подобных организаций не наблюдается – их 77 по России.

Как уже отмечалось, автомобиль преобразился внешне, но с технической точки зрения изменился не столь кардинально. Правда, несомненный плюс рестайлинга обычно в том, что машина заодно избавляется от детских болезней – но у этой модели их почти не было. Основные претензии владельцев связаны с излишне шумной и жесткой подвеской (она не вызывает нареканий лишь при полной загрузке машины), жестким и неудобным (особенно в средней части) задним сиденьем и сильно раздутой центральной консолью, о которую многие бьются коленями. Некоторые считают недостатком своеобразное поведение правого дворника, который периодически останавливается выше или ниже зоны покоя. На самом деле таким образом он ищет «нулевое» положение. Подобное встречается и на других моделях концерна «Фольксваген».

УГОНЯЕМОСТЬ, ВТОРИЧНЫЙ РЫНОК

Застраховать «Октавию» по каско можно за приемлемые 6–8% цены автомобиля. Представители криминального бизнеса прохладно относятся к данной модели – в рейтингах угонов она не входит даже в первую полусотню. Все машины штатно оборудованы электронным иммобилайзером двигателя и центральным замком с дистанционным управлением. За доплату (около 7 тыс. руб.) производитель установит еще и сигнализацию с датчиками объема салона. Цена не запредельная. Обладателям машин в комплектации Elegance повезло больше – такая сигнализация присутствует по умолчанию. Если добавить еще примерно 1,5 тыс. руб., противоугонку оборудуют датчиком крена.

На вторичный рынок обновленным «октавиям» еще рановато, но, если судить по дорестайлинговой модели, в первый год машины теряют 17–21% первоначальной стоимости, а в каждый последующий – 8–12%.

«Октавия» – весьма сбалансированный по своим характеристикам автомобиль: достаточно вместительный, надежный, современный, с объемным багажником и большим клиренсом – то, что надо в России. При этом он ощутимо больше того же «Гольфа», хотя сопоставим с ним по цене, и в то же время существенно дешевле «Пассата», к которому ближе по параметрам. Выходит, стоимость «Шкоды» вполне оправданна. Маркетологам стоит постараться изменить представления соотечественников о марке. Это реально. Когда то и машины «Ауди» в свое время были куда доступнее, а сейчас дружно перекочевали в премиум-сегмент. ЗР

journal-plaza.net

Третье пришествие

Опробовать новую «Мазду-3» на тест-драйве у дилера может всякий желающий. Игорь Теременко сумел оценить все модификации.

Произошло это во время пробега по маршруту Великий Новгород – Псков – Пушкинские Горы, организованного компанией на исходе лета. В разноцветную колонну собрали все базовые версии обновленной «трешки» с кузовами седан и хэтчбек – всего 16 автомобилей.

В облике новой «трешки» преобладают фамильные черты: перепутать авто с младшей «двойкой» и старшей «шестеркой» неискушенный способен даже на небольшом расстоянии. Ничего страшного – принадлежностью к славному клану можно гордиться. Тем более что выглядит машина привлекательно, удивительным образом сочетая в себе монументальность и стремительность. Такая идеально дополнит имидж состоявшегося человека, тщательно поддерживающего спортивную форму. Несомненно, понравится и женщинам, но у них своя логика...

Славно потрудились и над салоном. Суровые на вид анатомические сиденья оказались весьма комфортны – держат плотно, но нигде не жмут. Очень пригодилась регулировка руля по вылету. И как прежде без нее обходились? Почти всё на своих местах – звучит банально, но это правда. «Почти» относится в основном к приборной панели. Уверен, все, что необходимо водителю при движении, должно находиться перед глазами. Откуда пошла мода щедро рассеивать указатели по торпедо? Ведь шарить глазами в поисках информации не только утомительно, но и опасно! Жаль, отсутствует указатель температуры двигателя – неужели не влез? В наших, прямо скажем, нелегких условиях контрольной лампой не обойдешься. Здесь их, правда, две: одна светится при недо-, а другая – при перегреве, но это как раз перебор. То же относится и к рулю: ступица ухватистого колеса напичкана таким количеством кнопок, что впору записываться на курсы машинисток. Иначе на ощупь в нужную не попасть. А вот климатическая установка по-настоящему удобна – ни простудиться, ни поджариться. Маршрутный компьютер в средней части панели в дорогих комплектациях вскоре заменят GPS-навигатором с 4,5-дюймовым экраном.

Сзади довольно просторно, но только если сидеть по краям. Посередине мешает тоннель, возвышающийся на почти неприличную высоту, а по центру – бокс между передними сиденьями. Не женское это место...

На ходу «трешка» сразу дала понять, что создана для хороших дорог. Не просто асфальтированных, а ровных и гладких. На наших же работа подвески комфортом не баловала: на мелких неровностях порой неприятно зудела, на крупных и вовсе напомнила перфоратор. А слабая шумоизоляция только усиливала отрицательный эффект. Впрочем, иной раз трясет даже авиалайнеры...

Двигатель объемом 1,6 л оказался весьма тяговит, что позволило реже тревожить пятиступенчатую коробку. Высшая передача отменно работала в городе, уверенно разгоняя машину уже с 60 км/ч. На трассе не помешала бы и шестая, но слабому двигателю она не положена. Зато радует скромный аппетит: в смешанном цикле мы уложились в 7,8 л на сотню. Двухлитровый мотор скорее понравится тем, кто любит резкую езду. Он столь же хорошо тянет на низах и верхах, но разгоняется существенно быстрее. Соответственно выше и расход топлива – 9,1 л/100 км.

Машина все же понравилась, и не по совокупности каких-либо качеств. Просто в ней хочется ехать и ехать – до горизонта и за него. Ехать быстро и безаботно, как ветер. ЗР

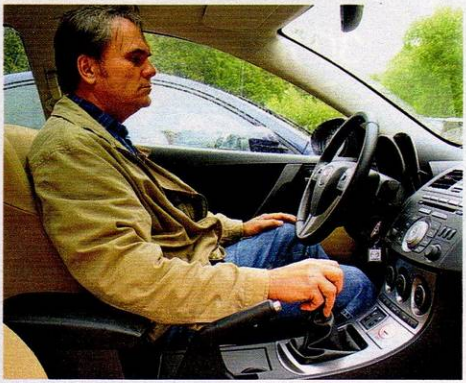
MAZDA 3: СТОИМОСТЬ КОМПЛЕКТАЦИЙ ДЛЯ РОССИЙСКОГО РЫНКА

Комплектации (седан и хэтчбек)	Двигатель, трансмиссия	Мощность двигателя, л.с.	Цена, руб.*
Direct	1,6, 5MT	105	637,000
Touring	1,6, 5MT	105	718,000
Touring	1,6, 4AT	105	770,000
Touring Plus	1,6, 5MT	105	781,000
Touring Plus	1,6, 4AT	105	833,000
Touring Plus	2,0, 6MT	150	832,000
Touring Plus	2,0, 5AT	150	885,000
Sport	2,0, 6MT	150	925,000
Sport	2,0, 5AT	150	977,000

*В сентябре 2009 года.



Sergei79 for journal-plaza.net



Короткий подлокотник – ни два ни полтора.



С управлением климатом и обогревом сидений легко справится всякий.

Кнопка управления маршрутным компьютером могла бы выглядеть поэлегантнее.

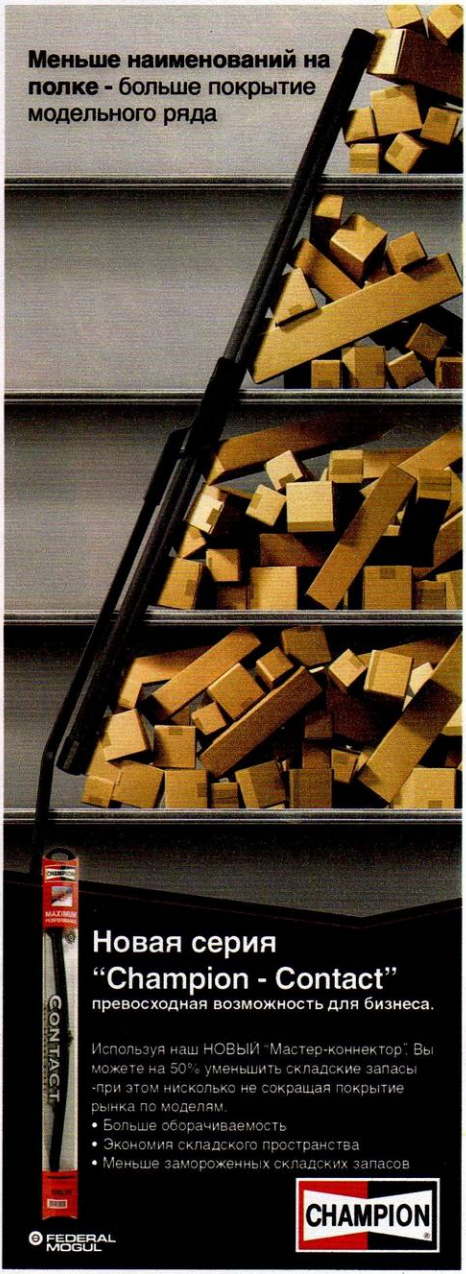
Места для ног достаточно. О голове позаботились меньше.



НАША СПРАВКА

Новинка доступна в четырех комплектациях. В базовую включены все необходимые и обязательные для современного авто системы безопасности: ABS, EBD, TCS, система динамической стабилизации (DSC), помощь при экстренном торможении, шесть надувных подушек. Автомобили оснащают бензиновыми двигателями объемом 1,6 л (105 л.с.) или 2,0 л (150 л.с.). Дизелей на нашем рынке пока нет. 1,6-литровый мотор комплектуют 4-ступенчатой автоматической или 5-ступенчатой механической коробками передач. Автомобили с 2-литровым мотором оснащаются 5-ступенчатым автоматом или 6-ступенчатой механикой.

На правах рекламы



ei79 for journal-plaza.net







По лимиту

О нелегкой судьбе пикапа в джунглях мегаполиса – Игорь Теременко.

На самом деле полугрузовой вездеход создан не для столичной жизни – ему впору кирзовые сапоги. В городе машина может создать владельцу специфические проблемы, например с кузовным ремонтом. Оценку ущерба от мелких аварий мы произвели на примере автомобилей в базовых комплектациях. Ремонт доверили официальным дилерским станциям при условии использования оригинальных деталей.

Больше всего средств уйдет на восстановление «Мицубиси L200». Отрадно, что практически весь необходимый ассортимент запчастей хранится на дилерских складах, а отсутствующие привезут в течение трех дней. Пугает только высокая цена – 64% итоговой сметы. Зато долго ходить пешком не придется – автомобиль примут в ремонт уже через две недели, а возвратят спустя 17–19 дней.

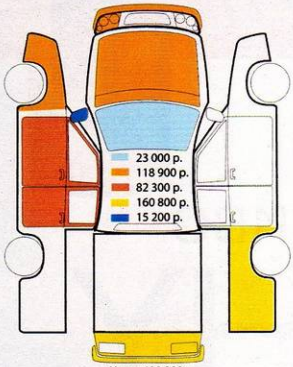
Починка «Ниссана-NP 300» обойдется немного дешевле, однако завидовать нечему: большая часть официальных дилеров про такую модель даже не слышали! А потому нет у них и программы для заказа запасных частей. Принять заявку на детали и выполнить ее (в течение одного месяца) взялись лишь несколько фирменных станций. Месяц придется ждать и приглашения на ремонт. Стоимость восстановления (41%) на общем фоне весьма умеренная. Готовый пикап отдадут через три недели.

Третью строчку таблицы занимает «СанЙонг-Актион». Обстоятельств, препятствующих ремонту весьма редкого вседорожника, мы не обнаружили.

ПЕРЕЧЕНЬ ПОВРЕЖДЕНИЙ:

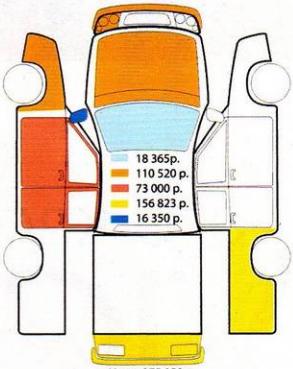
- **– ветровое стекло**
- **– левое переднее крыло, левая блок-фара, капот, бампер**
- **– левые передняя и задняя двери**
- **– правая боковина, задний борт, правый фонарь, бампер**
- **– левое наружное зеркало**

СТОИМОСТЬ ВОССТАНОВЛЕНИЯ АВТОМОБИЛЕЙ ПОСЛЕ МЕЛКИХ ДТП



Итого 400 200 р.

Mitsubishi L200



Итого 375 058 р.

Nissan NP 300

Sergei79 for journal-plaza.net





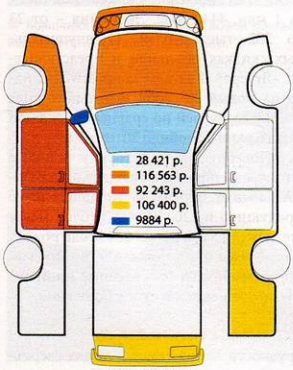


Официалы располагают необходимым набором ходовых деталей, мало востребованное железо подвезут за 10 дней. Цены на запчасти кусаются, особенно дороги двери и капот. Очередь в сервис растянулась на четыре недели. Расценки на ремонт весьма умеренные и составляют около 33% общих затрат. Забрать свежеокрашенный автомобиль можно через 18–20 дней.

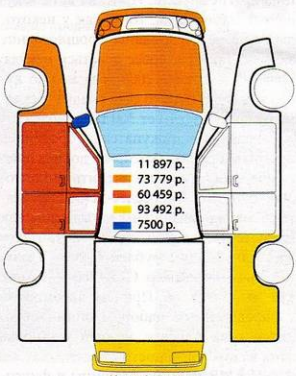
«Мазда ВТ-50» порадует владельца самой низкой в обзоре стоимостью ремонта. Приобрести кузовные детали можно в день обращения: у дилера всегда большой запас и широкий ассортимент по приемлемым для клиента ценам (47% итоговой суммы). Не столь гуманным выглядит двухмесячное ожидание своей очереди (возможно, спрос на услуги подпитывается относительно скромными расценками ремонтников). На починку авто уйдет не более 20 дней.

Китайский пикап «Грейт Уолл Дир G3» оказался, увы, вне зачета. Обзвонив десяток дилеров, мы почти потеряли надежду восстановить авто: большинство компаний прекратили торговать автомобилями из КНР, а некоторые и вовсе обанкротились. С трудом узнали кое-что о стоимости запчастей и ремонта передней части, а также о размерах затрат на замену ветрового стекла. Придется, видимо, остальные детали «выстукивать» самостоятельно – на коленке (что, может быть, и сойдет в сельской местности). Либо ждать доставки новых – незнамо сколько и без гарантий. Так что рекомендуем владельцам беречь китайский грузовичок как зеницу ока.

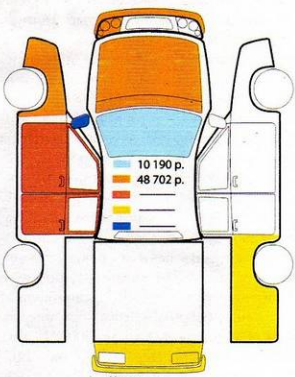
Мораль: приобретая пикап, не соблазняйтесь редкими и тем более эксклюзивными вариантами. И обязательно выясните, как обстоят дела с поставками запчастей, причем не только расходников, но и кузовных деталей. А еще лучше подумайте, так ли уж нужен вам именно этот автомобиль? **ЗР**



Итого 353 511 р.
SsangYong Actyon



Итого 247 127 р.
Mazda BT-50



Итого ——
Great Wall Deer G3

i79 for journal-plaza.net



Недорогое удовольствие

Чтобы заинтересовать в своем товаре покупателей, производители и продавцы колоссально снизили цены – то ли еще будет к зиме... Выгоду искал Павел Леонов. Фото Александра Батыру.

ВСЕ НА РАСПРОДАЖУ!

Спад огромный: за семь месяцев 2009-го по сравнению с тем же периодом прошлого года новых автомобилей и легких фургонов в России продали меньше почти на 882 тыс. единиц. Расширенная правительством программа льготного кредитования и намерение ввести премии за утилизацию старых автомобилей должны бы повысить покупательскую активность. Но этого, единогласно утверждают эксперты рынка, явно мало. Автопроизводители и дилеры эту недостаточность чувствуют на своей шкуре – и им не остается ничего другого, как влиять на ситуацию собственными мерами. Самая простая – снижать цены и обещать подарки. Так поступают многие. К примеру, 15-процентную скидку предоставляют на «ленд-роверы». «Дефендер» в среднем обойдется дешевле на 200–220 тыс. рублей, «Фрилендер-2» – на 140–205 тыс., «Дискавери-3» – на 190–240 тыс. Дилеры «Вольво» «сороковку» в исполнении Optima, с 1,8-литровым двигателем и механической коробкой предлагают за 700 тыс. рублей (без сотни). Уценка – 33%! Прайсы изменили и на другие модели. И это на авто текущего года выпуска, тогда как у некоторых еще не распроданы прошлогодние запасы! Таким и вовсе деваться некуда: «Ниссан Х-Трейл» 2008 года можно купить за 866,5 тыс., то есть скидка (реклама не врет) достигает 300 тыс. рублей!

Ублажать покупателя бросились премиум-бренды, которые до недавнего времени не желали умерить финансовый аппетит. «Мерседес-Бенц» предлагает специальные цены на машины так называемой особой серии: С 180 стоит 1 млн. 222 тыс. рублей, С 200 – 1 млн. 370 тыс., кроссовер GLK 280 – 1 млн. 822 тыс. и т. д. Причем автомобиль с определенным набором опций обходится куда дешевле, нежели установка этих благ в отдельности.

И БМВ туда же. Машины в фиксированных комплектациях идут по специальным ценам: 116i Limited Edition – за 788,4 тыс. рублей, 318i Special Edition – за 1 млн. 111,1 тыс., X3 20i Limited Edition – за 1 млн. 366,7 тыс., а X3 20d (дизель) Limited Edition – за 1 млн. 444,4 тыс. Экономия – от 23 до 282 тыс. рублей. О внушительных скидках объявили и представители «Ягуара». Как вам понравится скидка на новый XF 2009 модельного года в 470 тыс. рублей по сравнению с ценой такого же автомобиля 2010-го?

Повернулись в сторону клиента и отечественные производители. АВТОВАЗ нынче просит за прошлогоднюю продукцию на 20–40 тыс. рублей меньше, нежели за машины 2009 года рождения. Кроме того, большинство продавцов разработали собственные программы кредитования и субсидирования.

ЧТО У НАС СТАРЕНЬКОГО?

Трудности пробуждают в людях сверхъестественные способности. Не иначе как экстрасенсорика натолкнула маркетоло-

Sergei79 for journal-plaza.net



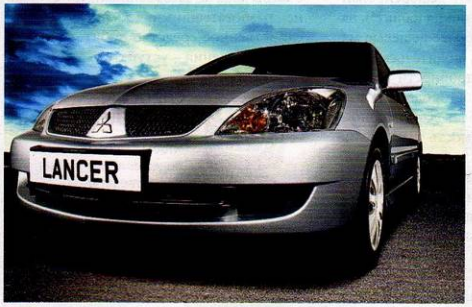
Стать обладателем БМВ-116i в специальном исполнении Limited Edition можно за 788,4 тыс. рублей.



Роскошный «Ягуар-XF» 2009 модельного года – со скидкой почти в полмиллиона!



Компания «Шкода» наряду с новой «Октавией» успешно продает машины предыдущего поколения.



В сложившейся экономической ситуации возобновили поставки в Россию «Лансера» предыдущего поколения.

На правах рекламы

МИРОВОЙ ЛИДЕР
В ПРОИЗВОДСТВЕ
АМОРТИЗАТОРОВ

Вся официальная продукция с брендом KYB защищена гарантиями производителя!

www.kyb.ru

KYB
Our Precision, Your Advantage

Реклама. Товар сертифицирован.

K-Flex

Пружины KYB под торговой маркой K-Flex. Более 1250 наименований для европейских, японских и российских автомобилей

Sergei79 for journal-plaza.net



Цену на «Дэу-Нексия» производителю удалось снизить, сократив список опций.

Стимулом для создания «УАЗа-Хантер» с тентованной крышей послужил список льготного кредитования.

Долгожданную «Газель-Эконом», к сожалению, смогут приобрести только участники социальных программ.





гов «Шкоды» на мысль оставить в производстве «Октавию-Тур» – модель предыдущего поколения. И сейчас она неплохо продается! Почему же не купить, если машину оснащают фиксированным пакетом дополнительного оборудования стоимостью от 36 270 до 42 540 рублей. Пример с «Октавией» воспринимается уже как свидетельство тенденции на фоне другого факта: возобновлены продажи популярного еще недавно «Мицубиси-Лансер» девятого поколения. Он идет всего в одной комплектации – Invite, с 1,6-литровым двигателем и двумя разновидностями коробки передач. С механикой автомобиль обойдется в 499 тыс. рублей, с АКП – на 30 тыс. дороже. Весьма выгодно, особенно если сравнить с ценниками конкурентов.

ТЕКСТИЛЬ НЫНЧЕ В ХОДУ

Еще один способ снизить конечную стоимость продукта – сократить расходы на производство за счет ликвидации, скажем так, потребительских свойств непервостепенной значимости. Наименее радикальный вариант принял УАЗ – заменил цельнометаллическую крышу «Хантера» матерчатой. На цене это отразилось несильно (нынче за наш вседорожник просят 350 тыс. рублей) и сделано было в первую очередь для того, чтобы автомобиль попал в минпромторговский список льготного кредитования еще в первой редакции. После того как ценовой порог «путинского» кредита повысили до 600 тыс. рублей, надобность в упрощении отпала. Однако тентованные «охотники» успели обрести поклонников – их оставили в производственной гамме.

Живой ум хватает идеи, что носятся в воздухе: вот и узбекская «Нексия» пошла в продажу с неокрашенными бамперами, без запасного колеса, домкрата, магнитолы с динамиками – и цена на машину упала до 229 тыс. рублей (против 257 тыс. за полнокомплектную). С «Матизом» та же история. За «голый» автомобиль просят 179 тыс. рублей (вместо 199 тыс.).

На российский рынок вошел «ЗАЗ-Шанс», за незначительными отличиями это клон «Шевроле-Ланос». Благодаря замене импортного двигателя менее мощным, но украинского производства цену удалось опустить до отметки 189 тыс. рублей (подробнее об автомобиле читайте в этом номере). Дешевле – только даром!

Подвижки и в секторе коммерческого транспорта, а в нем экономить сам бог велел. Начали продавать долгожданную «Газель-Эконом». От стандартной модификации ее отличают деформированный двигатель (экономия на налоге!), лаконичный экстерьер, более дешевые материалы в интерьере, водительское сиденье попроще (подробности о машине из Нижнего Новгорода – в разделе «Грузовики»). Благодаря экономодернизации стоимость грузовичка упала до 264 тыс. рублей. Вот только количество выпускаемых автомобилей ограничено, к тому же право на такую «Газель» есть лишь у покупателей-участников социальных программ.

ПАДЕНИЕ ЗАМЕДЛИЛОСЬ, НО...

Отражение последствий кризиса и связанного с ним падения покупательской способности: средняя цена автомобиля на российском рынке в первом полугодии упала на 19,2%, возросли продажи в ценовом диапазоне от 6 до 10 тыс. долларов – такие цифры приводят аналитики агентства «Автостат». Если по итогам прошлого года на сегмент недорогих машин приходилось лишь 12,6% рынка, то сейчас показатель подскочил до 30% – в основном за счет продукции Волжского автозавода.

Статистика второго полугодия, надо ожидать, чуть добавит оптимизма, ведь наступил пик сезона скидок, а вскоре автосалоны развернут и новогодние распродажи с еще более заманчивыми предложениями. Ведь продать в новом, 2010 году автомобили 2008 года выпуска будет совсем не просто, а значит, избавляться от них нужно если не любой, то самой низкой ценой. Кто-то уповает на оживление торговли по окончании сезона отпусков. Но если трезво, отпускники возвращаются с югов хотя и загоревшими, но отнюдь не разбогатевшими. У дилеров есть единственное средство добиться любви и расположения – уступать. **ЗР**

СПРОСИМ ЧИТАТЕЛЕЙ

Чтобы купить машину подешевле, вы готовы пожертвовать:



i79 for journal-plaza.net

Неладная «Лада»

Евгений Михалкевич



ВАЗ-1118 «ЛАДА-КАЛИНА»

Изготовитель ..... АВТОВАЗ	В эксплуатации «За рулем» ..... с августа 2005	Предыдущие публикации в журнале ..... 2006, № 8
Год выпуска 2005	Пробег на момент отчета ..... 100 тыс. км	

Сочинители удобных теорий придумали и такую: за первые 15–20 тысяч км пробега проявляются все заводские болячки автомобиля, и, устранив их, владелец на долгие годы забудет о ремонте. Может, так оно и есть, но при условии, что владелец – святой. Нам, видимо за грехи наши, досталась обычная «Калина» – к 100 тысячам пробега болезни так и не прошли.

Первым признаком безвременного старения стал хруст в «коленках» – еще на 35-й тысяче защелкали в поворотах ШРУСы. Причина банальна – маловато смазки. Пополнить ее, просто сдвинув пыльник, невозможно. К тому же тут нужна норма: лишняя смазка может повредить самому пыльнику. ШРУСы разобрали. А там, внутри, потемневшие шарики и лунки на дорожках. Этой беде смазкой не поможешь – только заменой! Новые шарниры обошлись нам почти в 2 тысячи рублей.

На 45-й тысяче развалилась накладка диска сцепления. Хорошо хоть, на ее остатках удалось дотянуть до гаража. И если надежность машины, или, иными словами, неслучившиеся поломки и отказы узлов, ценят автомобилисты, то живучесть, то есть способность «решать боевую задачу» хоть без мотора и колес, – мечта генералов! АВТОВАЗ, похоже, симпатизирует воякам.

К 50 тысячам соскочил с направляющих и расплелся трос электростеклоподъемника водительской двери. Замена осложнилась тем, что среди нескольких вариантов исполнения, имевшихся в продаже, именно нашего не было! С трудом нашли нужный трос за 1500 рублей.

Хлопоты доставила система выпуска. К шестому десятку тысяч обломилась труба глушителя – ровненько, как ножом, отрезало вплотную к кронштейну. Здесь большие вибрационные нагрузки, труба ослаблена коррозией – где же еще ей ломаться? Едва трубу заменили – прохудился резонатор. А меняя его, нашли более серьезную неисправность: сотовая начинка нейтрализатора болтается и громыхает в корпусе катколлектора. Естественно предположить, что она уже частично разрушена – а это сулит новые приключения. Однако проверка показала, что «коэффициент старения» нейтрализатора все еще вдвое меньше критического, токсичность в норме. И мы рассудили: машина – в исполнении Евро III, значит, подождем, пока самодиагностика не включит контрольную лампу, тогда и задумаемся о замене.

Увы, задуматься пришлось раньше! Однажды мотор заглох – и больше не завелся. Зажигание в порядке, питание в норме... Уж не перекрыл ли болтавшийся элемент сечение выхлопной трубы?

Тотчас приступили к опытам. Вывернули датчик кислорода перед нейтрализатором, тем самым открыв выхлопным газам выход наружу, – и двигатель тут же пустился. Что же с нейтрализатором? Известно: из-за пропусков воспламенения топливовоздушная смесь дожигается в сотах нейтрализатора, нередко приводя к их оплавлению и потере функций. Но когда мы разрезали корпус катколлектора и вынули начинку, версия не подтвердилась. А так как соты здесь не керамические, а стальные, на фото вы видите блестящий, сильно замятый металл. Это нижняя сторона начинки, которой она ударялась о сужение корпуса коллектора. Содранный с боковых поверхностей материал – подтверждение того, что фиксация начинки в корпусе ненадежная. Больше половины сот зачеканило так, что выхлопным газам

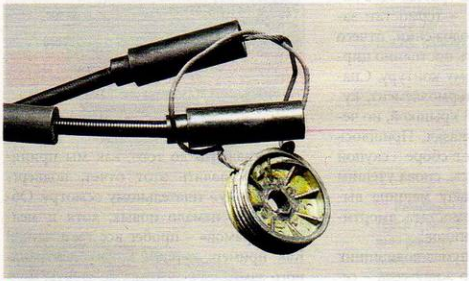
Sergei79 for journal-plaza.net



Долго работать на скудной смазке ШРУС не смог.



Сцепление подвело неожиданно, но до гаража дотянули своим ходом.



Заменить трос просто, куда сложнее его купить.



Менять развалившуюся трубу – дело хлопотное, но, к сожалению, неизбежное.

На правах рекламы

MUTLU Silver Evolution по «silver-технологии».

Теперь, благодаря новому сплаву с серебром, пластины аккумулятора меньше подвержены коррозии. А это значит, Silver Evolution работает дольше, чем обычно. Прибавьте к этому увеличенные пусковые токи и минимальный саморазряд.

Несмотря на применение дорогостоящей «silver-технологии», цены вас приятно удивят!

Стоит ли еще думать, какой аккумулятор выбрать?



ПОРА БРАТЬ АККУМУЛЯТОР

SILVER REVOLUTION

www.autounion.ru
www.mutlu.com.tr

Тел.: (495) 737-69-37

Sergei79 for journal-plaza.net

не пройти. Внутренняя поверхность корпуса в этом месте тоже отполирована до блеска... Короче, отдали 8500 рублей за новый узел.

Вскоре появились перебои в работе двигателя – заморгала сигнальная лампа. Подключили сканер ДСТ-12, убедились, что отлынивают от работы второй и третий цилиндры. С чего бы? Самое простое объяснение – дефект катушки зажигания. Она четырехвыводная. Один канал отвечает за первый и четвертый цилиндры, другой – за второй и третий. Пробники на высоковольтных проводах не оставили сомнений: вместо мощных искровых разрядов между электродами еле слышимое жужжание. Итак, катушку – менять! После этого двигатель заработал ровно.

На 90-й тысяче заскрипели шаровые опоры. Узлы отечественного производства недолго служат – в среднем по 20 тысяч. Обычно виной тому разрыв защитного чехла и загрязнение поверхностей трения. Но наши-то целы! Значит, просто выработали скромный ресурс. Любопытно было бы узнать – этот ресурс назначен производителем (то есть, его устраивает ситуация на рынке) или просто все получилось «как всегда»?

Еще одно слабое звено – кнопки включения стеклоподъемников. Они перегорают так часто, что всегда вспоминаешь стереотипные слова «в самый неподходящий момент» – например, в дождь, при постановке на охрану и т. п. Чтобы в подобных ситуациях быстро заменить кнопку, приходится держать новую про запас как некий расходник. Работа несложная, по силам даже начинающему водителю.

Известно, на автомобилях восьмого семейства вместо первой передачи запросто включали заднюю. На «десятках» это учтено – установлена механическая блокировка. Но исполнение!.. Чтобы настроить привод, даже придумали шаблон. У «Калины» здесь электроблокировка. На 40-й тысяче один из ее «влагозащищенных» контактов в разъеме соленоида... сгнил! Заменили разъем. А соленоид-то находится снизу, и, чтобы подобраться к нему, надо снять защиту моторного отсека! Соболезнуем тем, кому придется делать это на дороге.

На 60-й тысяче снова сгнил контакт на разъеме. Опять замена. Пятью тысячами позже соскочил разъем с выключателя на рычаге переключения. К счастью, это лечится легко – разъем под кожухом привода КП. Сняли, защелкнули. Но вскоре обломился проводок по соседству с ним! Тут все как на соплях.

А после 70 тысяч электротехника вновь не дает покоя. Теперь стал капризничать генератор – то один провод отгорит, то другой. Фирменные клеммовые зажимы едва держались! Лишь после того, как их дополнительно обжали и пропаяли, от этой напасти избавились. Но тут же сгорел диодный мост. А когда заменили его, загудели подшипники. Поставили новые. Теперь ждем, чем еще будет нас экзаменовать коварная техника!

С ходовой частью нашей «Калины» особых хлопот не возникало, если не считать типичных для всех отечественных авто. Так, предыдущий комплект амортизаторов в передней подвеске, отработав немногим больше 30 тысяч км, банально дал течь. Причина – коррозия штоков под слоем хрома. На блестящей поверхности появляется своеобразная сыпь – и амортизатору конец. Остается уповать на относительную дешевизну машины... Ненадежные изделия Скопинского автоагрегатного завода заменили стойками от фирмы «Плаза». Отработали почти 40 тысяч км.

Разменяв 80 тысяч, двигатель даже в городе стал неохотно прогреваться до рабочей температуры, а при неспешной езде на загородных трассах едва набирал 70°С. Виновник – термостат: заклинил в открытом положении, отчего охлаждающая жидкость постоянно циркулировала по большому контуру. Сначала заменили лишь термоэлемент, купив съемный с верхней крышкой, но через пару тысяч он отказал. Пришлось приобретать термостат в сборе – скупой платит дважды. Впрочем, снова утешим генералов: боевую задачу машина выполнит и вовсе без термостата, амортизаторов, стеклоподъемников!

На 84-й тысяче зашумел подшипник помпы. Исследовать его живучесть – себе дороже: так можно и до капремонта доиграться! Меняя помпу, обнаружили, что ремень ГРМ почти на треть сточился о боковые поверхности шкива и натяжного ролика. Возможно, виновата сама помпа, перекосившаяся на обмятой прокладке. Но и натяжные ролики с однорядным подшипником надежностью не славятся, поэтому заменили еще ролик и шпильку.

Старость не радость, особенно для пластика. Конечно, четыре года для приличной пластмассы не срок, но недавно пластиковая накладка крышки багажника неожиданно осталась в руке «испытателя» – раскрошилась от ветхости. К счастью, все свелось к паре крепких словечек и 160 рублям, уплаченным за новую деталь фирменного дизайна.

РАСХОДЫ НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ «КАЛИНЫ» (0–100 000 км)

Статья расхода	Цена, руб.
Расходы на содержание (30 000–100 000 км)	**187 480**
Из них на бензин*	132 090
ТО-30, -45, -60, -75 тыс. км**	8240
ШРУС (2 шт.)	1920
Сцепление	2600
Глушитель	2200
Резонатор	1200
Хомут	100
Электростеклоподъемник	1500
Насос охлаждающей жидкости	640
Ремень ГРМ + ролик	580
Шпилька ролика ремня ГРМ	20
Термоэлемент	180
Накладка крышки багажника	160
Тормозные диски (передние)	2800
Тормозные колодки (передние, 2 комплекта)	840
Диодный мост	260
Подшипники генератора	180
Клеммы электрические	40
Термостат в сборе	480
Комплект летней резины (шины + диски)	18 000
Катколлектор	8500
Катушка зажигания	1950
Амортизаторы передние	3000
Расходы на содержание 0–30 000 км	**68 900**
Цена автомобиля	**251 000**
Стоимость 1 км пробега (0–100 000 км)***	2,56

*При среднем расходе 10,2 л/100 км и цене 18,5 руб./л.
**Все работы проведены в техническом центре ЗР.
***Без учета цены автомобиля.

Незадолго до того, как мы принялись составлять этот отчет, подвергли «Калину» тщательному осмотру. Обнаружили немало новых, хотя и мелких «шрамов» – пробег все-таки немал! Как пример: кнопки ключа центрального замка с брелоком уже стерты почти до основания, к тому же не работают. А как может быть иначе, если под ними на контактах (якобы герметично закрытых) – залежи грязи!

Почти все болячки «Калины» типичны для автомобилей АВТОВАЗа. Казалось бы, если эти слабости изучены вдоль и поперек, то и чинить технику легко. Однако романтиков – любителей ковыряться в машине – с годами становится все меньше. С другой стороны, если недочеты «Калины» известны чуть ли не с первых «Жигулей», то почему заводом не изжиты? Надо думать, по недоброй заводской традиции покупателю-патриоту оставляют возможность и впредь совершать подвиги. Вот только не изменит ли он «Калине» с какой-нибудь иномаркой? **ЗР**

Sergei79 fo

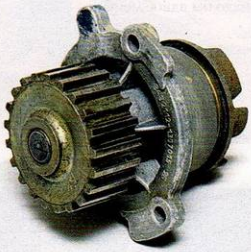
На правах рекламы



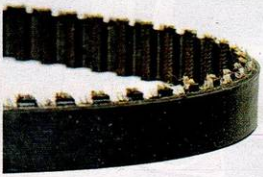
Поменяли съемный термоэлемент. Это обернулось выброшенными деньгами и потерянным временем.



Новый термостат работает штатно. Долго ли это продлится?



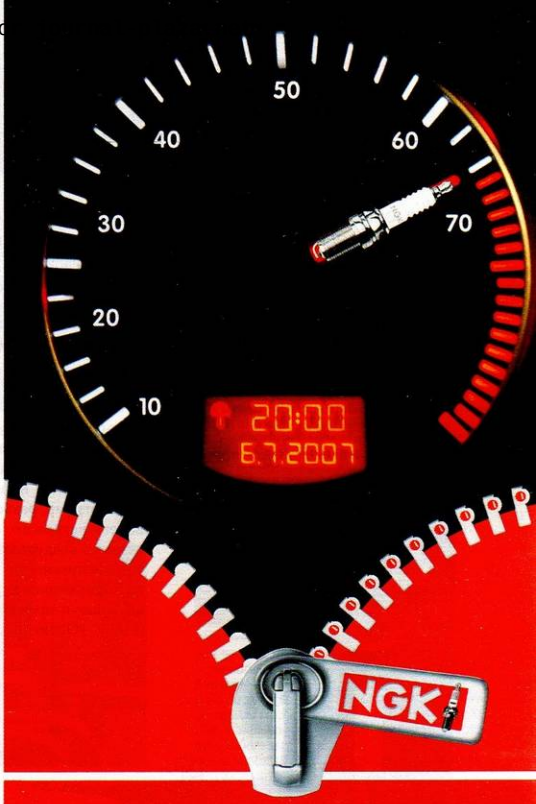
Шум подшипников в помпе – предвестник того, что скоро разрушатся! Затягивать с заменой помпы опасно.



Ремень трется о закраины ролика и шкива. Заменили комплект – ремень, ролик, шпильку ролика.



Начинка нейтрализатора металлическая. Соскочив с крепления, билась о корпус – результат налицо.



67% в первой комплектации*.

Тенденция – дальнейшее увеличение.

Для 67% всех автомобилей* автопроизводители выбирают NGK. Выиграйте и Вы благодаря испытанному качеству NGK.

* Действительно для указанных в каталоге NGK легковых автомобилей с 2000 года выпуска.

РЕКЛАМА. ТОВАР СЕРТИФИЦИРОВАН

NGK

www.ngk.ru

Copy 79 for journal-plaza.net

Note problem?

Все связаное с послепродажным обслуживанием автомобилей продолжает волновать нашего корреспондента Игоря Теременко. Недавно в сопровождении фотокора Георгия Садкова он посетил несколько дилерских центров компании «Ниссан».

ЧУТЬ-ЧУТЬ СЛОМАТЬ

Тестовую машину – взятый напрокат «Ниссан-Ноут» мы «подготовили» к сдаче в автосервис по уже известной читателям схеме: снизили уровень тормозной и охлаждающей жидкостей, стряхнули спираль лампочки стоп-сигнала, сняли разъем в цепи ближнего света одной из фар, разъединили трубку омывателя ветрового стекла и выпустили немного воздуха из одного колеса. Этито неисправности и должна была выявить фирменная диагностика. Устная заявка, как и прежде, звучала недвусмысленно: «Оценить состояние автомобиля, в том числе по критериям безопасности».

КАРТИНА РЕПИНА...

То ли понедельник оказался тому виной, то ли не в духе была девушка-диспетчер «Мэйджор-Сити» на Новорижском шоссе, что вблизи Москвы, но наше появление в техсервисе никого не обрадовало. Как выяснилось, ждали нас с «Ноутом» совсем в другом автоцентре компании – на Волоколамском шоссе, 93а. Не в противоположном конце столицы, но и не рядом. Делать нечего – двинулись в указанном направлении... Тамошний персонал оказался куда приветливее – мастер-приемщик пообещал удовлетворить все пожелания в течение двух часов. Все не все, но половину дефектов отыскали. Особенно отличился электрик, не ограничившийся констатацией факта, а нашедший и присоединивший разъем лампы ближнего света. За проделанную работу заплатили 1887 рублей. Если по справедливости, надо бы вдвое меньше.



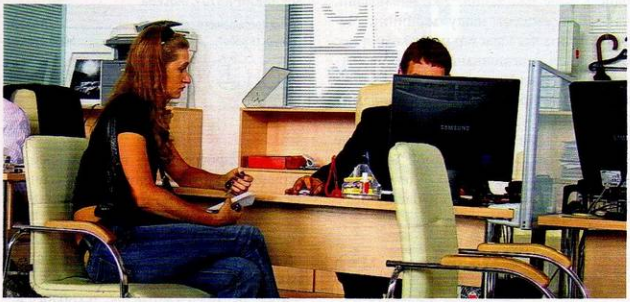
Sergei79 for journal-plaza.net



На правах рекламы

Лучше всего в фирменном сервисе работает мойка!

Сервисмен, оформляя документы, стучал по клавиатуре одним пальцем. Пришлось ждать...



УСЛОВНЫЕ ОБОЗНАЧЕНИЯ

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

Красный цвет – неисправность не обнаружена, зеленый – найдена.

«МЭЙДЖОР», Подмосковье

Время пребывания в сервисе ..... **2 часа**
Стоимость работ ..... **1887 рублей**



НЕМУЖСКОЙ ВЗГЛЯД

Женщина способна вдохновить мужчину на подвиг – вот почему роль клиента на сей раз доверили сотруднице редакции. Наши намерения были гораздо скромнее: стимулировать персонал автоцентра «Боровлево» (Тверь) к добросовестному исполнению обязанностей. Не сработало! Для начала красавец-мужчина галантно предложил девушке самой загнать машину на мойку, а затем продержал клиентку в зоне ожидания полтора часа сверх обещанного! И все зря: джентльмены из ремзоны не нашли ни одной (!) неисправности. Однако не забыли включить в счет 240 рублей за помывку авто и 1750 – за тяжкий труд. Видимо, здесь не женское обаяние – иные стимулы к трудовому вдохновению.

«БОРОВЛЕВО», Тверь

Время пребывания в сервисе ..... **3,5 часа**
Стоимость работ ..... **1990 рублей**



В КАЛУГУ!

Разыскать сервис-центр «Дженсер-Ромоданово» в Калуге смогли только с помощью навигатора – язык, увы, до него не довел. Идентифицировать здание оказалось и того сложнее: кто же мог подумать, что щедро увешанное фордовскими эмблемами строение одновременно и дилерская станция «Ниссана»! Найти-то нашли, но в зону приемки наш «Ноут» так и не пустили –

MOTUL
Technosynthese®: всё по-честному

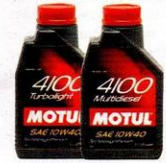
Мы продолжаем серию публикаций о профессиональных смазочных материалах MOTUL рассказом о линейке моторных масел MOTUL Technosynthese®.

Вспомним, какие масла, как правило, представляют доступный ценовой сегмент в линейках ведущих мировых производителей? Правильно, полусинтетические. Согласитесь, термин довольно неопределённый. Он позволяет добавить в минеральную основу лишь 1-2% синтетики и назвать масло полусинтетическим. Чтобы уйти от сравнения с подобными маслами, компания MOTUL пришла к названию **Technosynthese®**, как наиболее полно отражающему высокую технологичность своих продуктов. В «техносинтетических» автомобильных маслах MOTUL, которые представлены линейками **6100** и **4100**, содержание синтетических базовых масел достигает 80%. Разумеется, и свойства этих продуктов значительно выше, чем у конкурентов.



Серия моторных масел **MOTUL Technosynthese® 6100** состоит из двух продуктов — **6100 Synergie+ 10W40** и **6100 Synergie 15W50**. Первое из них имеет одобрения Mercedes Benz 229.3 и VW 502.00/ 505.00, обладает классами качества A3/B4 по ACEA и SL/CF по API, отличается наилучшим соотношением «цена-качество» и оптимален для использования во всех отечественных и импортных автомобилях, с экологическими нормами до Евро 4. **Масло 6100 Synergie 15W50** также имеет одобрения MB 229.1 и VW 501.01/ 505.00 и используется в двигателях, где необходимы масла с большей вязкостью, чем SAE 10W40. Оно идеально подходит для применения в двигателях авто с большим пробегом, где большая вязкость жизненно необходима для поддержания давления в системе смазки и уплотнения зазоров.

Кстати, название Synergie тоже имеет смысл. Так называемый синергетический эффект заключается в усилении свойств масла за счет точного расчета и дозирования компонентов в процессе производства. Процесс затратный и трудоёмкий, но даёт выдающийся результат, что и подтверждают свойства масел **MOTUL Technosynthese® 6100**.



В серии **MOTUL Technosynthese® 4100** представлены три продукта — **4100 Turbolight 10W40**, **4100 Power 15W50** и **4100 Multidiesel 10W40**. Эти масла отличает доступная цена, и, в то же время, высокие потребительские свойства, которые гарантирует высокое содержание в масле синтетического компонента. Масла **4100 Turbolight 10W40** предназначены для отечественных и импортных автомобилей, не выдвигающих особых требований с точки зрения экологии, а **4100 Power 15W50** — для авто с большим пробегом. Не забыты и дизельные двигатели: специально для них разработано масло **4100 Multidiesel 10W40**. Оно соответствует классу качества CF по API и имеет одобрения MB 229.1 и VW 505.00.



Масла **Technosynthese®** можно также встретить в линейках продуктов для мотоциклов, лодочных моторов, грузовой и садовой техники.

Следующий материал читайте в № 11 (29 октября) — рассказ о продуктах для ухода за автомобилем, выпускаемых компанией MOTUL.

MOTUL www.motul.ru

Sergei79 for journal-plaza.net



Сервисный центр марки «Ниссан» в Калуге оформлен своеобразно.

загнали в цех через черный ход. К счастью, дискриминация бренда на качестве работы не отразилась. Уже через час мастер по имени Руслан сообщил, что неисправности все до единой устранены – за 1440 рублей! Бросить бы все да уехать в Калугу...

«ДЖЕНСЕР РОМОДАНОВО», Калуга

Время пребывания в сервисе ..... 1 час
Стоимость работ ..... 1440 рублей

КАК ЧАСЫ

Во владениях фирмы «У Сервис+» посторонних не встретишь – только персонал и клиентов. Ведь чтобы попасть на территорию, прежде оформи заказ-наряд – лишь он дает право на въезд. Внутри все работает как часы. Никакой самодеятельности: осмотр авто, опрос владельца – все в лучших традициях фирменного стандарта. Спустя несколько минут мы, рассевшись на диване в зоне ожидания, уже наблюдали, как обслуживают нашу машинку. Через полтора часа мастер познакомил нас с перечнем рекомендаций. Стопроцентное попадание! Правда, в случае с ближним светом предложил заменить лампу (вместо того, чтобы надеть разъем). Однако на общем фоне увиденного в ходе рейда мы сочли это досадной мелочью. Жаль, услуга оказалась недешевой – пришлось выложить 2790 рублей.

«У СЕРВИС+», Москва

Время пребывания в сервисе ..... 1,5 часа
Стоимость работ ..... 2790 рублей

ДЕНЬГИ – ТОЛЬКО ЗА ВРЕМЯ

Сотрудники «Пеликан-Авто» на Дмитровском шоссе (это уже снова в Москве) капиталистический девиз «Время – деньги» восприняли буквально. То есть за пять (всего!) нормочасов, отведенных здесь на диагностику упомянутых несправностей, потребовали 5040 рублей. Спасибо, хоть не включили в счет оплату за мойку машины (хотя, взглянув на общую сумму, этого не скажешь). Сервисные работы, как мы поняли позже, мастера свели-не надорвались... к оформлению заказ-наряда. В него скрупулезно внесли перечень затребованных нами операций. Но на выезде фара и стоп-сигнал не горели, уровни рабочих жидкостей выше не стали... Зато нам любезно рекомендовали заменить фильтр салона – от недостатка свежего воздуха может закружиться голова, а там и до аварии недалеко... Ценнейшая подсказка!

«ПЕЛИКАН-АВТО», Москва

Время пребывания в сервисе ..... 5 часов
Стоимость работ ..... 5040 рублей

САМ ВИНОВАТ!

Из всех проверенных в наших рейдах сервисов те, что патронирует «Ниссан», – не самые плохие, но и в них умудрились не обнаружить половину дефектов. Другие – похуже, и их сотрудники ссылались на некорректные формулировки в заявках, на то, что затребованные нами операции не предусмотрены технологическими картами, и даже сетовали на несовершенство законодательства, препятствующее якобы информированию клиента об обнаруженных неисправностях, если он сам (?!) не указал их в заказ-наряде. Мы не спорили. Зачем, если дублируют наши требования стандартные правила приема автомобилей в ремонт? Почти в каждом сервисе они развешаны на стенах. Лень прочитать? **ЗР**

Посетители центра «У Сервис+», не имеющие на руках заказ-наряда, вынуждены бросать машины на улице.



Обычная для наших рейдов картина: «исправный» автомобиль покидает очередной дилерский центр.



-plaza.net

Микстура № 12

Последний писк антифризной моды – карбоксилатные составы, их часто обозначают индексом 12 в названии. Но можно ли верить обещаниям, которыми щедро усыпаны этикетки на бутылках с незамерзающими жидкостями? Проверку с пристрастием устроил Алексей Воробьев-Обухов.

Держать в секрете составы присадок нынче смысла нет: химические лаборатории освоили газовую хроматографию, и теперь достаточно пары капель жидкости, чтобы разложить ее на ингредиенты. Мы воспользовались помощью химиков – и получили в распоряжение формулы девяти карбоксилатных антифризов. На самом деле главная тайна – технология приготовления раствора, а ее так просто не вычислишь!

Нам, журналистам, впору было схватиться за голову от обилия органических кислот с никогда ранее не встречавшимися названиями в отчете из химической лаборатории. Но специалисты успокоили: все они хороши в том смысле, что имеют право (и должны) присутствовать в карбоксилатных антифризах. Эти-то кислоты как раз и защищают систему охлаждения от агрессивного этиленгликоля. А вот силикатов, боратов, фосфатов и нитритов в таких составах быть категорически не должно, ну разве что в незначительных количествах – в пределах пары миллиграммов на литр (это оговорено требованиями автопроизводителей да и прямо указано практически на всех этикетках).

Итак, стало ясно, по какому принципу нам расставить участников экспертизы. Те, анализы которых показали присутствие боратов, автоматически опустились вниз. Остальные же выстроились согласно прейскуранту. В конце концов, на дворе кризис, надо экономить.

Но только с умом: если ваш автомобиль новый, на гарантии, выбирайте антифриз с допуском именно вашего автопроизводителя и именно для конкретной модели. Даже если на этикетках лихо обещают пригодность для почти бесконечного списка машин, не стоит относиться к этому серьезно. Во-первых, такого не может быть в принципе, а во-вторых, зачем вам, случись что, оплачивать ремонт из своего кармана? Выбор для обладателей авто со стажем шире, но и здесь

9 место. Antifreeze «Chelsea Чукотский G12+»

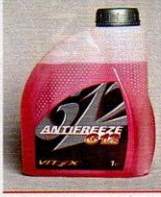


Заявленный изготовитель ..... ЗАО «Делфин Индастри», Россия

Ориентировочная цена ..... 75 руб. за 1 л

Заявления звучат круто: «соответствует» или «отвечает» требованиям ряда производителей. Кстати, в чем разница между соответствием и ответом? А общее одно: большое количество боратов ни «соответствовать», ни «отвечать» никак не может!

8 место. Antifreeze G12 Vitex

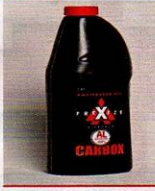


Заявленный изготовитель ..... ООО «Промкомплекс», Россия

Ориентировочная цена ..... 75 руб. за 1 л

Здесь уже нет ссылок на требования именитых или не очень автопроизводителей. Но есть невыполненное обещание об отсутствии боратов. Правда, их содержание все же укладывается в спецификации «Форда», но, увы, не «Фольксвагена», а значит, нет полного основания заявлять состав как G12.

7 место. Antifreeze X-Freeze Carbox G12



Заявленный изготовитель ..... ООО «Тосол-Синтез», Россия

Ориентировочная цена ..... 90 руб. за 1 л

Антифриз из Дзержинска совсем недавно получил официальное одобрение от АВТОВАЗа, КамАЗа, «Автодизеля» и компании «Камминс». Успешно прошел стендовые испытания на ГАЗе. Объективно соответствует заявленному классу карбоксилатных охлаждающих жидкостей. Небольшое количество боратов картину не портит, но на расстановку, увы, повлияло.

6 место. Антифриз «Платинум»



Заявленный изготовитель ..... Hi-Gear Products, США

Ориентировочная цена ..... 140 руб. за 1 л

Требованиям перечисленных спецификаций эта жидкость, расфасованная в Туле, вполне может удовлетворять (хотя незначительное количество боратов повлияло на итоговый результат, поскольку у ряда соперников их нет вовсе).

5 место. Антифриз Prisma Type D/G12



Заявленный изготовитель ..... Jodima NV, Бельгия

Ориентировочная цена ..... 175 руб. за 1 л

И как поставщик (ООО «Велле») привез сюда этот антифриз, не заставив изготовителя напечатать русскоязычную этикетку?! Из текстов на иностранном вовсе не следует, что срок годности – пять лет, как утверждает маленькая российская наклейка. Применяемость изготовитель указал очень общо: «Для современных двигателей». С анализами у «бельгийца» все в полном порядке, только вот цена высоковата…

4 место. Антифриз-концентрат KFS 2001 Plus



Заявленный изготовитель ..... Liqui Moly GmbH, Германия

Ориентировочная цена ..... 135 руб. за 1 л

Именитая фирма выпускает, судя по результатам анализа, прекрасный карбоксилатный антифриз, и в русскоязычном тексте просто рекомендует его для авто ряда марок. Однако, насколько удалось проверить, реального допуска к применению в автомобилях марки, например, «Мерседес-Бенц» или MAN у него нет. Тогда с какой стати отдавать 135 рублей за литр?

Sergei79 for journal-plaza.net

3 место. Антифриз CoolStream Premium



Заявленный изготовитель ..... ОАО «Техноформ», Россия

Ориентировочная цена..... 110 руб. за 1 л

Довольно редко встречающийся на прилавках антифриз имеет подтвержденные допуски АВТОВАЗа, ТагАЗа, КамАЗа, ЛиАЗа, «Даймлера», MAN и «Форда»! На третье место попал лишь из-за цены, анализы у него в полном порядке.

2 место. Antifreeze Sintec Premium Alu Protect S-12+



Заявленный изготовитель ..... ООО «Обнинскоргсинтез», Россия

Ориентировочная цена..... 80 руб. за 1 л

Антифриз получил допуски «Фольксвагена» и MAN, внесен в их списки. Химический анализ не дал оснований усомниться в соответствии заявленному классу охлаждающих жидкостей. Единственное, с чем позволим себе не согласиться, – это таблица, разрешающая применение антифриза в авто чуть ли не всех моделей и марок! На самом деле ни, скажем, «Тойота», ни большинство остальных марок согласия на это не давали.

1 место. Antifreeze Arkton G-12 Long Life



Заявленный изготовитель ..... ООО «ПКФ «Аметист+», Россия

Ориентировочная цена..... 75 руб. за 1 л

В данном случае мы, судя по результатам анализов, имеем дело с соответствующим заявленному классу антифризом. Скорее всего, он действительно разработан на основе требований зарубежных фирм. Но допусками пока похвастаться не может.

НАША СПРАВКА

СООТВЕТСТВУЮЩИЕ И ДОПУЩЕННЫЕ

Автопроизводители постоянно ужесточают требования к антифризам. Оно и понятно: хотелось бы, чтобы однажды залитый на заводе раствор сливали лишь при утилизации авто. Заданные характеристики не секретны, весьма детальны, и каждый, кто хочет выпустить свой антифриз, может с ними ознакомиться, сравнить с тем, что у него получилось, и с чистой (или не совсем) совестью написать на баночке: «Соответствует требованиям…». Но это не поможет попасть в закупочный список автоконцернов или в инструкцию к автомобилю. Ведь автопроизводитель отвечает рублем (или долларом) за возможный вред от рекомендованной им самим той или иной жидкости. А потому антифризу сначала нужно пройти долгий (длиною в год) и дорогой (около миллиона евро) цикл ходовых испытаний. И только после их успешного окончания он будет внесен в список допущенных, а у его изготовителя появится право указать этот факт на этикетке. В нашем тесте таких антифризов оказалось три: X-Freeze Carbox, CoolStream Premium и Sintec Premium – все, кстати, отечественные!

НАША СПРАВКА

КАК ДОШЛИ ДО ЦИФРЫ ТАКОЙ?

Автомобилистам давным-давно известно: если воду разбавить этиленгликолем, то зимой ее можно будет не сливать из охлаждающей системы. Точность пропорций не столь уж важна: в любом случае такая смесь на сильном морозе не замерзает, не угрожает разрывом блока цилиндров и радиатора, потому что превращается в вязкую шугу с мелкими кристалликами льда. Для древних автомобилей с чугунными моторами и латунными радиаторами такой антифриз был к тому же безопасен в отношении коррозии.

Все стало хуже с началом широкого внедрения алюминиевых сплавов: горячий раствор этиленгликоля быстро разъедал радиаторы, интенсивнее всего – их тонкостенные трубки. Тогда в состав антифризов стали вводить добавки на основе неорганических солей – они образовывали на металлических поверхностях слой, устойчивый к этиленгликолю. Так работали и всем известный «Тосол», и ряд более поздних, так называемых гибридных антифризов, один из которых был обозначен фирмой «Фольксваген» как G11. Однако срок службы пакета неорганических присадок не превышал пары лет.

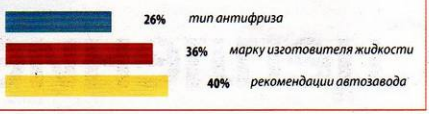
Продлить живучесть антифризов помогла органическая химия: вместо минералов в пакеты присадок стали включать кислоты со сложными названиями. Реагируя с оксидом алюминия, они создают на поверхности деталей защитную пленку, исправно работающую лет пять, а то и дольше! И вновь на «Фольксвагене» придумали ставший нарицательным индекс – G12. Хотя правильнее называть такого рода антифризы карбоксилатными.

СОДЕРЖАНИЕ НЕОРГАНИЧЕСКИХ ВЕЩЕСТВ В АНТИФРИЗАХ

Название (сокращенно)	Содержание, мг/л (норма для G12 – отсутствие)			
	кремний, Si	фосфор, P	бор, B	нитриты, NO_2
1. Arkton G-12 Long Life	нет	нет	нет	нет
2. Sintec Premium	нет	нет	нет	нет
3. CoolStream Premium	нет	нет	нет	нет
4. KFS 2001 Plus	нет	нет	нет	нет
5. Prisma Type D/G12	нет	нет	нет	нет
6. «Платинум»	нет	нет	0,1	нет
7. X-Freeze Carbox G12	нет	нет	0,4	нет
8. G12 Vitex	нет	нет	2,6	нет
9. «Chelsea Чукотский G12+»	нет	нет	7,0	нет

СПРОСИМ ЧИТАТЕЛЕЙ

При покупке антифриза вы обращаете внимание на:



есть смысл взять антифриз, проверенный не только ЗР (помните, мы писали выше о важности технологии приготовления раствора?), но и прошедший обкатку в автопарке именитых автопроизводителей! И, наконец, вряд ли стоит рисковать и заливать жидкость непонятного состава, лишь заявленную как G12, но содержащую агрессивные по отношению к алюминию бораты, которых, повторим, там быть не должно – как по смыслу термина «карбоксилатный», так и согласно прямым заверениям на этикетках.

Разве что ненадолго, в экстренной ситуации… ЗР

l-plaza.net



Сцепление с зимой

В очередном тесте зимних шин Сергей Мишин представляет новинки элитных марок, а также «второй линии» в размерности 205/55R16. Третья группа – недорогие модели 195/65R15. Мы не сравнивали шины неодинаковой размерности: «большие» и «маленькие» корректно сопоставлять только в своих категориях.

Sergei79 for journal-plaza.net

6 место ROSAVA WQ-102



Место изготовления	Украина
Максимальная скорость	S/180 км/ч
Рисунок протектора	направленный
Глубина рисунка протектора	8,3–8,5 мм
Твердость резины по Шору*	65–67 ед.
Количество/выступание шипов*	94/0,7–1,5 мм
Масса шины	10,5 кг
Средняя цена	2000 руб.
Соотношение цена/качество	2,53

Обледенелой дороги боятся, сцепные свойства хуже, чем у других, – тормозят на льду неохотно. На снегу разгоняют и тормозят очень слабо.

В скользких поворотах нестабильны. Автомобиль реагирует на руль с сильным запаздыванием. Скорость ограничивают периодические срывы в глубокий занос. Доворот руля на дуге также приводит к заносу.

На заснеженной дороге сильно рыскают уже при 60 км/ч. Отчаянно тянут в более глубокий снег. Сугробы лучше пробивать ходом, с хорошим газом. После остановки тронуться можно только внатяг, и то неуверенно. Задним ходом вывозят неохотно.

На асфальте автомобиль в такой обувке чувствителен к боковому ветру, но и без него шарахается из стороны в сторону. Реакции на корректирующие действия рулем вялые, размазанные. Зато тормозят лучше всех.

При движении издают сильный высокочастотный гул. При снижении скорости воют, как поезд в метро. Жестко передают на кузов любые неровности.

Расход топлива весьма умеренный.

Качество ошиповки посредственное: разброс выступания велик, а в среднем – мелковато.

Лучше всех в тесте тормозят на асфальте, невелик расход топлива при скорости 90 км/ч.

Очень слабые сцепные свойства на льду, снижают управляемость на скользкой дороге, сильно шумят, не обеспечивают курсовую устойчивость, а также достаточную проходимость.

790 баллов

Только для хорошо очищенных дорог. Глубокого снега боятся.

5 место MATADOR MP 51 SIBIR 2



Место изготовления	Россия
Максимальная скорость	T/190 км/ч
Рисунок протектора	направленный
Глубина рисунка протектора	8,8–9,6 мм
Твердость резины по Шору*	61–63 ед.
Количество/выступание шипов*	124/0,5–1,4 мм
Масса шины	9,4 кг
Средняя цена	2200 руб.
Соотношение цена/качество	2,64

Разгон и торможение на льду слабые, зато на снегу разгон лучше, чем у прочих, и торможение неплохое.

На скользкой дороге с этой резиной нежелательно торопиться – надежному управлению в поворотах мешают замедленные реакции. Скорость ограничена ярко выраженным сносом передней оси и распрямлением траектории. При довороте руля на дуге поворота возможен занос.

По заснеженной дороге тоже лучше ехать помедленнее – машина сильно рыскает, особенно при неравномерной глубине снега.

В глубоком снегу шины идут в любых режимах, хотя натят предпочитают буксованию. Выбираться назад тоже лучше без пробуксовки.

По асфальту позволяют ехать быстро – несут машину ровно, как летние, четко реагируя на корректировку направления. Тормозные свойства средние.

Издают равномерный, нераздражающий гул, подрагивают на мелких дорожных неровностях.

Расход топлива при 90 км/ч умеренный.

Ошиповка неаккуратная – шипы выступают очень неравномерно, а сидят в среднем слишком глубоко.

Хорошая курсовая устойчивость на асфальте, скромный расход топлива при скорости 90 км/ч.

Слабые продольные сцепные свойства на льду, сложная управляемость, недостаточна курсовая устойчивость на заснеженной дороге.

835 баллов

Рекомендуем для дорог, покрытых снегом и частично льдом.

4 место WANLI WINTER CHALLENGER S-1086



Место изготовления	Китай
Максимальная скорость	T/190 км/ч
Рисунок протектора	направленный
Глубина рисунка протектора	8,7–9,3 мм
Твердость резины по Шору*	63–66 ед.
Количество/выступание шипов*	110/0,9–1,6 мм
Масса шины	9,9 кг
Средняя цена	2200 руб.
Соотношение цена/качество	2,62

Разгон и торможение на льду средние, на снегу слабее, чем у остальных.

В скользких поворотах демонстрируют идеальное поведение переднеприводника. Скорость ограничивает мягкий, легко устранимый занос задней оси. Управлять автомобилем помогают четкие реакции.

По заснеженной дороге идет ровно, не подкопаешься. В глубокий снег лучше не заезжать: пройти его можно только ходом, не останавливаясь. Тронуться сложно – колеса сразу зарываются. Правда, остается небольшой шанс выбраться задним ходом.

На асфальте слегка рыскают, требуя постоянной корректировки. Тормозят хуже всех.

На редкость тихие шины, но вибрируют даже на ровной дороге, сильно толкают кузов на стыках.

По топливной экономичности – самые лучшие.

Качество шиповки среднее: велик разброс выступания, а его среднее значение маловато для хорошего сцепления на льду и укатанном снегу.

Понятная управляемость на скользком покрытии, хорошая курсовая устойчивость на заснеженной дороге, низкие уровень шума и расход топлива.

Самые низкие сцепные свойства на снегу, неважные поперечные свойства на льду, самые слабые тормоза на асфальте и проходимость, очень жесткие.

840 баллов

Рекомендуем для обледенелых и слегка заснеженных дорог – особенно тем, для кого важен низкий расход топлива.

**Здесь и далее замеры проведены по окончании тестов.*

195/65R15

Шины этой размерности зачастую можно использовать взамен более дорогих 205/55R16. Поскольку в этом тесте цены «пятнашек» очень близки между собой, при сравнении полезнее ориентироваться на соотношение цена/качество.

Общие недостатки недорогих покрышек – не только скромные характеристики и уровень комфорта, но и невысокое качество ошиповки. Большинство моделей из-за излишне утопленных шипов не могут обеспечить приемлемое сцепление на льду и укатанном снегу. Исключение составляет разве что Cordiant, но здесь настораживает излишнее возвышение шипов над резиной: надежно ли они удерживаются в покрышках?

Sno-Max значительно превзошел конкурентов! Он явно «заточен» под лед и снег, но уверенно чувствует себя и на асфальте.

Sergei79 for journal-plaza.net

3 место — KAMA IRBIS (KAMA-505)



Место изготовления	Россия
Максимальная скорость	T/190 км/ч
Рисунок протектора	направленный
Глубина рисунка протектора	9,0–9,4 мм
Твердость резины по Шору*	64–65 ед.
Количество/выступание шипов*	112/1,1–2,1 мм
Масса шины	9,38 кг
Средняя цена	2200 руб.
Соотношение цена/качество	2,56

Тормозят на льду хорошо, разгон здесь лучше среднего. На снегу тоже неплохо тормозят, но разгоняются слабо.

Надежному управлению на скользкой дороге мешают затянутые реакции и размытое поведение автомобиля. Скорость ограничена заносом, начало которого уловить сложно. А когда он уже развился – задок автомобиля срывается, словно прицеп.

На рыхлом снегу машина рыскает, уходит на глубину, где норовит развернуться. Сугробы покоряются только ходом, тронуться на глубине можно только внатяг, без буксования. Задним ходом выбираются неохотно.

На асфальте рыскают, требуя постоянного подруливания, реакции запаздывающие.

Тормоза – средние.

Пульсирующе шумят на асфальте, гудят на льду, при 80 км/ч возникает резонансное усиление шума. Зудят на скорости ниже 80 км/ч, сильно вибрируют на любых неровностях.

Расход топлива – повышенный.

Качество ошиповки – неудовлетворительное. Разброс выступания велик, хотя в среднем достаточен для хорошего сцепления на льду и укатанном снегу.

+ Хорошие продольные сцепные свойства на льду, хорошее торможение на снегу.

– Сложная управляемость на скользкой дороге, невысокий уровень проходимости, посредственная курсовая устойчивость на любой дороге, низкий уровень комфорта.

858 баллов

Рекомендуем для любых зимних дорог.

2 место — AMTEL M-502 NORDMASTER 2



Место изготовления	Россия
Максимальная скорость	T/190 км/ч
Рисунок протектора	направленный
Глубина рисунка протектора	8,9–9,1 мм
Твердость резины по Шору*	61–64 ед.
Количество/выступание шипов*	112/0,9–2,3 мм
Масса шины	9,7 кг
Средняя цена	2100 руб.
Соотношение цена/качество	2,44

На льду тормозят хорошо, разгоняются и держат повороты средне. На снегу чуть похуже – здесь сцепные свойства среднего уровня.

Перед скользким поворотом лучше снизить скорость. Реакции автомобиля на действия рулем хорошие, но размытый занос ограничивает скорость. Стоит чуть опоздать с его корректировкой – машину «отстреливает» в противоположную сторону и начинает мотать, что грозит потерей управляемости.

На заснеженной дороге автомобиль рыскает передней и задней осями, уходит в сторону глубокого снега. По целине можно двигаться в любых режимах, а вот выбираться задним ходом – только внатяг.

На асфальте слегка плавают.

Тормоза на среднем уровне.

Свистят даже на снегу, усиливая шум при буксовании. На твердых дорогах воют на любой скорости. Сильно толкают кузов на средних и крупных неровностях, вибрируют на мелких.

Расход топлива – повышенный.

Разброс выступания шипов чрезмерно велик – более 1 мм, и некоторые, вероятно, скоро выпадут.

+ Хорошие тормоза на льду.

– Сложная управляемость, неудовлетворительные курсовая устойчивость на заснеженной дороге и плавность хода, очень высокий уровень шума.

860 баллов

Рекомендуем для любых зимних дорог.

1 место — CORDIANT SNO-MAX PW-401



Место изготовления	Россия
Максимальная скорость	T/190 км/ч
Рисунок протектора	направленный
Глубина рисунка протектора	9,5–9,7 мм
Твердость резины по Шору*	56–57 ед.
Количество/выступание шипов*	110/1,6–2,3 мм
Масса шины	9,6 кг
Средняя цена	2400 руб.
Соотношение цена/качество	2,59

Лучшие практически во всех упражнениях на снегу и льду.

В скользком повороте реакции на руль четкие, поведение автомобиля понятное. Грань перехода в скольжения хорошо чувствуется, однако возможен срыв машины в занос при доворачивании руля на дуге поворота.

На заснеженной дороге автомобиль идет четко, если снег лежит ровным слоем, но начинает рыскать, если его глубина меняется. Сугробы преодолевает легко и в любых режимах – хоть с пробуксовкой, хоть внатяг. Так же выбирается назад.

На асфальте четко держит заданную траекторию, но реакции на руль при корректировке замедленные, к тому же несколько мешает подруливание задней оси.

Тормоза – среднего уровня.

При 40 км/ч слышен цокающий шум шипов, при 110 км/ч – низкочастотный пульсирующий шум. Плавность хода без замечаний, «прячут» в себе даже гребенку.

Расход топлива – самый высокий.

Разброс выступания шипов заметно выше допустимых 0,5 мм, некоторые вряд ли долго просидят в шине.

+ Лучшие сцепные свойства на льду, лучшие тормоза и поперечные сцепные свойства на снегу.

– Небольшие замечания по управляемости на скользкой дороге, курсовой устойчивости на любой дороге и уровню шума. Повышенный расход топлива.

925 баллов

Настоятельно рекомендуем для обледенелых и заснеженных дорог.

Значительно отстав от лидера, второе и третье места заняли Amtel и Kama – универсалы для любой зимней дороги. Самое недорогое предложение (цена/качество – 2,44) исходит от Amtel. Или это бонус за сильный шум, издаваемый им в движении? Нижнекамский «снежный барс» (Irbis) отличают невысокие, но ровные оценки во всех субъективных тестах. Чуть поодаль, с разрывом около 20 баллов, группируются Wanli и Matador. Уровень их весьма близок, но ориентация разная. Китайские шины, судя по нашим результатам, рассчитаны скорее на лед и боятся глубокого снега. Российско-словацкий Matador, недавно породнившийся с Continental, более уверенно чувствует себя на снегу. Обе шины – самые невыгодные по цене/качеству: Wanli – 2,62, Matador – 2,64.

Позади всех, не набрав и 800 баллов, скромничает украинская Rosava, которую лучше эксплуатировать лишь на чистом асфальте.

Sergei79 for journal-plaza.net



Тормозной путь (50–5 км/ч)
на льду (–5°C)

		м	Баллы
1	Cordiant Sno-Max PW-401	53,2	140,0
2	Amtel M-502 NordMaster 2	59,4	125,4
3	Kama-505 Irbis	59,3	125,6
4	Wanli Winter Challenger S-1086	65,3	114,1
5	Matador MP 51 Sibir 2	74,0	100,6
6	Rosava WQ-102	76,8	97,0
	Коэффициент значимости		14

55 60 65 70 75

Тормозной путь (50–5 км/ч)
на снегу (–5°C)

		м	Баллы
1	Cordiant Sno-Max PW-401	27,6	120,0
2	Amtel M-502 NordMaster 2	29,1	113,8
3	Kama-505 Irbis	28,4	116,6
4	Wanli Winter Challenger S-1086	29,7	111,5
5	Matador MP 51 Sibir 2	29,1	113,8
6	Rosava WQ-102	29,3	113,0
	Коэффициент значимости		12

27 28 29 30

Тормозной путь (80–5 км/ч)
на сухом асфальте (–5°C)

		м	Баллы
1	Cordiant Sno-Max PW-401	31,9	93,4
2	Amtel M-502 NordMaster 2	32,0	93,1
3	Kama-505 Irbis	31,8	93,7
4	Wanli Winter Challenger S-1086	32,9	90,6
5	Matador MP 51 Sibir 2	32,1	92,8
6	Rosava WQ-102	29,8	100,0
	Коэффициент значимости		10

29 30 31 32 33

Время разгона (0–40 км/ч)
на льду (–5°C)

		с	Баллы
1	Cordiant Sno-Max PW-401	12,6	60,0
2	Amtel M-502 NordMaster 2	13,1	57,7
3	Kama-505 Irbis	12,8	59,1
4	Wanli Winter Challenger S-1086	13,8	54,8
5	Matador MP 51 Sibir 2	16,0	47,3
6	Rosava WQ-102	16,8	45,0
	Коэффициент значимости		6

13 14 15 16 17

Время разгона (0–40 км/ч)
на снегу (–5°C)

		с	Баллы
1	Cordiant Sno-Max PW-401	6,2	49,2
2	Amtel M-502 NordMaster 2	6,6	46,2
3	Kama-505 Irbis	6,5	46,9
4	Wanli Winter Challenger S-1086	6,7	45,5
5	Matador MP 51 Sibir 2	6,1	50,0
6	Rosava WQ-102	6,6	46,2
	Коэффициент значимости		5

6 7

Скорость при перестаковке

		км/ч	Баллы
1	Cordiant Sno-Max PW-401	39,4	100,0
2	Amtel M-502 NordMaster 2	38,0	96,4
3	Kama-505 Irbis	38,0	96,4
4	Wanli Winter Challenger S-1086	36,8	93,4
5	Matador MP 51 Sibir 2	36,5	92,6
6	Rosava WQ-102	37,1	94,2
	Коэффициент значимости		10

36 37 38 39 40

Время прохождения ледового круга внатяг
(–5°C)

		с	Баллы
1	Cordiant Sno-Max PW-401	21,0	120,0
2	Amtel M-502 NordMaster 2	22,1	114,0
3	Kama-505 Irbis	22,6	111,5
4	Wanli Winter Challenger S-1086	23,3	108,2
5	Matador MP 51 Sibir 2	23,1	109,1
6	Rosava WQ-102	24,4	103,3
	Коэффициент значимости		12

21 22 23 24 25

Расход топлива на V передаче
90 км/ч

		л/100 км	Баллы
1	Cordiant Sno-Max PW-401	6,6	29,1
2	Amtel M-502 NordMaster 2	6,5	29,5
3	Kama-505 Irbis	6,5	29,5
4	Wanli Winter Challenger S-1086	6,4	30,0
5	Matador MP 51 Sibir 2	6,4	30,0
6	Rosava WQ-102	6,4	30,0
	Коэффициент значимости		3

6 7

Расход топлива на V передаче
120 км/ч

		л/100 км	Баллы
1	Cordiant Sno-Max PW-401	8,5	28,6
2	Amtel M-502 NordMaster 2	8,4	28,9
3	Kama-505 Irbis	8,4	28,9
4	Wanli Winter Challenger S-1086	8,1	30,0
5	Matador MP 51 Sibir 2	8,2	29,6
6	Rosava WQ-102	8,2	29,6
	Коэффициент значимости		3

8 9

ТАБЛИЦА ЭКСПЕРТНЫХ ОЦЕНОК

Шины	Управляемость	Удобство управления		Комфорт		Курсовая устойчивость		Проходимость	Баллы
		тормозами	разгоном	шум	плавность хода	на снегу	на асфальте		
1. Cordiant Sno-Max PW-401	7/35	8/16	8	7/21	8/16	7/21	7/28	8/40	925,3
2. Amtel M-502 NordMaster 2	6/30	7/14	6	4/12	6/12	6/18	7/28	7/35	860,0
3. Kama-505 Irbis	6/30	6/12	6	6/18	6/12	6/18	6/24	6/30	858,2
4. Wanli Winter Challenger S-1086	8/40	5/10	6	8/24	5/10	8/24	7/28	4/20	840,1
5. Matador MP 51 Sibir 2	6/30	6/12	7	7/21	7/14	6/18	8/32	7/35	834,8
6. Rosava WQ-102	5/25	7/14	6	5/15	6/12	5/15	5/20	5/25	790,3
Коэффициент значимости	**5**	**2**	**1**	**3**	**2**	**3**	**4**	**5**	

Sergei79 for journal-plaza.net

9 место BRIDGESTONE ICE CRUISER 5000



Место изготовления	Япония
Максимальная скорость	T/190 км/ч
Рисунок протектора	направленный
Глубина рисунка протектора	9,8–10,2 мм
Твердость резины по Шору*	59–60 ед.
Количество/выступание шипов*	120/1,0–1,5 мм
Масса шины	10,5 кг
Средняя цена	5500 руб.
Соотношение цена/качество	6,58

За лед цепляются очень слабо. На снегу ведут себя чуть бодрее, но тоже скромничают – лишь по разгону относятся к средним.

В поворотах реакции на руль слегка затянуты. На дуге не реагируют на довороты, поэтому скорость лучше выбрать заранее, учитывая состояние дороги и радиус поворота.

На заснеженной дороге машина плавает и передней, и задней осями, норовя уйти в глубокий снег. По сугробам лучше едут внатяг. Тронуться с пробуксовкой невозможно – закопаешься. Задним ходом выбираются уверенно.

На асфальте те же небольшие гаплы и запаздывания при продруливаниях. Тормозят очень слабо.

В движении издают высокочастотный гул, на скорости 110 км/ч переходящий в резонансный вой. Хорошо скрадывают любые дорожные неровности.

Склонны к переезданию топлива.

Выступание шипов равномерное, однако для хорошего сцепления на льду и укатанном снегу недостаточное.

Удовлетворительные курсовая устойчивость на асфальте и плавность хода.

Слабые сцепные свойства на льду, тормоза и поперечное сцепление на снегу, тормоза на асфальте, повышенный расход топлива.

836 баллов

Рекомендуем в первую очередь для частично заснеженных и обледенелых дорог.

8 место MAXXIS PRESA SPIKE



Место изготовления	Китай
Максимальная скорость	T/190 км/ч
Рисунок протектора	направленный
Глубина рисунка протектора	9,8–10,1 мм
Твердость резины по Шору*	51–54 ед.
Количество/выступание шипов*	118/1,5–1,8 мм
Масса шины	11,3 кг
Средняя цена	3700 руб.
Соотношение цена/качество	4,42

На льду сцепные свойства, как и у «Бриджстоуна» с «Тойо», невысоки. На снегу неплохо тормозят, но разгоняются медленнее остальных.

В поворотах на скользкой дороге поведение автомобиля проблемно, скорость ограничена нарастающим заносом. Парировать его недостаточно – в момент восстановления сцепления задняя ось «отстреливает» в противоположную сторону, разматывая автомобиль.

По рыхлому снегу машина идет неохотно, сильно рыскает передком, стремясь нырнуть туда, где поглубже. На снежной целине предпочитают буксование, интенсивность которого для разного состояния снега своя.

По асфальту идут ровно. При подруливаниях реакции по-летнему четкие. Тормозят лучше всех.

Издают сильный шум, озвучивают изменение качества покрытия. Передают на кузов вибрации от мелких неровностей, жестко проходят дорожные швы и стыки.

Топливолюбивы.

Ошиповка очень качественная как по выступанию, так и по разбросу – а значит, высокие сцепные свойства на льду должны сочетаться с долговечностью шипов.

Лучшие тормоза и хорошие курсовая устойчивость на асфальте, низкая цена.

Слабые сцепные свойства на льду, проблемная управляемость на скользкой дороге, низкий уровень комфорта, повышенный расход топлива.

837 баллов

Рекомендуем в первую очередь для слегка заснеженных и частично обледенелых дорог.

7 место TOYO OBSERVE OBG2S



Место изготовления	Япония
Максимальная скорость	T/190 км/ч
Рисунок протектора	направленный
Глубина рисунка протектора	8,9–9,5 мм
Твердость резины по Шору*	56–57 ед.
Количество/выступание шипов*	120/1,0–1,6 мм
Масса шины	10,2 кг
Средняя цена	4100 руб.
Соотношение цена/качество	4,85

На льду разгоняются и тормозят неохотно, хотя на ледяном круге результат близок к среднему. За снег держатся более уверенно, однако скорость выполнения перестановки ниже средней.

Досаждают запаздывающие реакции при входе в поворот. Скорость ограничена нарастающим заносом, но шины теряют и восстанавливают сцепление мягко, без неожиданностей.

По поведению в рыхлом снегу на прямой сходны с «бриджем», хотя эти ощутимее упираются в снег и активнее пытаются уйти на глубину.

Сугробы преодолевать лучше ходом, троганье значительно затруднено. Задним ходом можно выбраться только внатяг.

По асфальту идут ровно, как летние шины. Тормозят очень хорошо. Издают циклический шум, особенно неприятный при 100–110 км/ч. Хорошо скрадывают неровности.

Экономичны при любой скорости.

Ошиповаы несколько неравномерно и в среднем мелковато – выступания шипов явно недостаточно для хорошего сцепления на льду и укатанном снегу.

Хорошие тормоза и курсовая устойчивость на асфальте, высокая топливная экономичность.

Слабые сцепные свойства на льду, низкая курсовая устойчивость на заснеженной дороге, проходимость в глубоком снегу, высокий уровень шума.

846 баллов

Рекомендуем в первую очередь для частично обледенелых и заснеженных дорог. Понравятся тем, для кого важен расход топлива.

205/55R16

На первом месте дебютантка Nokian HKPL 7. Она, как и предшественницы, блистает на ледово-снежных дорогах, недолюбливает чистый асфальт и остается самой дорогой. Особенность новинки – с ней у автомобиля очень низкий (разумеется, в сравнении с другими) расход топлива. Впрочем, тот, кто покупает эти шины, вряд ли озабочен экономией. Соотношение цена/качество – 8,61. Второе место занял новичок французской разработки, изготовленный в России, – Michelin X-Ice North 2. Это по-настоящему универсальная зимняя ши-

Sergei79 for journal-plaza.net

6 место GOODYEAR ULTRAGRIP EXTREME



Место изготовления	Польша
Максимальная скорость	T/190 км/ч
Рисунок протектора	направленный
Глубина рисунка протектора	9,8–11,1 мм
Твердость резины по Шору*	55–56 ед.
Количество/выступание шипов*	130/1,4–1,9 мм
Масса шины	10,7 кг
Средняя цена	6500 руб.
Соотношение цена/качество	7,51

Одинаково хорошо цепляются и за снег, и за лед. Допускают буксование при троганье и разгоне без снижения эффективности.

В начальной стадии поворота реакции на руль затянутые, на дуге реакция вялая. В целом автомобиль демонстрирует ярко выраженную недостаточную поворачиваемость, стремясь значительно распрямить траекторию.

По заснеженной дороге идет ровно, но только если глубина снега одинакова по всей ширине полотна. В глубоком снегу движется неуверенно, трогается неохотно – только внатяг. Задним ходом выбирается легко, не боясь полного газа с интенсивным буксованием.

Асфальтовую прямую держит хорошо, но при корректировке курса заметно подруливание задней оси. Тормоза – самые слабые.

В движении шины издают низкочастотный гул. Демпфирующие свойства невысоки – колеса прыгают, как мячики.

Экономичны при любой скорости.

Ошиповка качественная и аккуратная – шипы сидят надежно и хорошо цепляются за лед.

Хороший разгон на снегу, скромный расход топлива.

Худшие тормоза на асфальте.

865 баллов

Рекомендуем для любых зимних дорог и экономичной езды.

5 место KUMHO I'ZEN KW 22



Место изготовления	Корея
Максимальная скорость	T/190 км/ч
Рисунок протектора	направленный
Глубина рисунка протектора	9,1–9,5 мм
Твердость резины по Шору*	55–56 ед.
Количество/выступание шипов*	130/1,5–1,7 мм
Масса шины	9,4 кг
Средняя цена	4000 руб.
Соотношение цена/качество	4,61

Отношение корейской новинки ко льду и снегу на дороге примерно одинаковое, сцепные свойства средние. Отметим хорошие тормоза на льду и слабое поперечное сцепление на снегу.

В повороте скорость ограничена прогрессирующим заносом, требующим своевременной корректировки. Зато срыв и восстановление происходят плавно.

По свежевыпавшему снегу немного рыскают и не реагируют на изменение глубины снежного покрова. Сугробы можно преодолеть только внатяг – пробуксовка ведет к быстрому закапыванию. Из колеи выбираются неохотно.

На асфальте слегка рыскают, лениво откликаясь на подруливания. Тормозят очень хорошо.

Слышен явный шум шипов, громко хлопают на трещинах полотна. Жестко проходят стыки, передают на кузов толчки от неровностей.

Расход топлива умеренный.

Установка шипов очень хороша, с оптимальным выступанием. Отсюда и высокие сцепные свойства на льду, и надежное удержание шипов в шине на протяжении многих километров.

Хорошие разгон на снегу и продольные сцепные свойства на льду.

Слабые поперечные сцепные свойства на снегу, сложная управляемость на скользкой дороге, невысокий уровень комфорта, ограниченная проходимость.

868 баллов

Рекомендуем для любых зимних дорог.

4 место PIRELLI WINTER CARVING EDGE



Место изготовления	Германия
Максимальная скорость	T/190 км/ч
Рисунок протектора	направленный
Глубина рисунка протектора	9,6–9,8 мм
Твердость резины по Шору*	51–53 ед.
Количество/выступание шипов*	130/1,3–2,2 мм
Масса шины	9,7 кг
Средняя цена	4600 руб.
Соотношение цена/качество	5,27

На льду сцепные свойства высоки во всех режимах – при разгоне, торможении, в поворотах. На снегу тормозят хуже других, разгоняются неохотно, предпочитая троганье внатяг и легкую пробуксовку при разгоне.

В скользких поворотах реакции на руле по-асфальтовому четкие. Машина легко управляется не только рулем, но и сбросом-добавлением газа. Скорость ограничена резким заносом с затянутым восстановлением.

Заснеженную дорогу шины не жалуют – упираются в снег, заставляя машину шнырять из стороны в сторону, а водителя – постоянно корректировать направление. Сугроб лучше преодолевать ходом, с большим газом. Трогаться – внатяг, иначе колеса зарываются в снег. Задним ходом выбираются уверенно.

Четко держат направление на асфальте, реакции на руль по-летнему внятные. Тормозные свойства на среднем уровне.

Издают высокочастотный гул, меняющий тональность на разных покрытиях. Жестко проходят швы и стыки, вибрируют на мелких неровностях.

Экономичны при скорости 90 км/ч.

Ошиповка оставляет желать лучшего – разброс по выступанию (0,9 мм) довольно велик. Многие шипы чрезмерно выступают над протектором, что отрицательно сказывается на их долговечности.

Хорошие сцепные свойства на льду и курсовая устойчивость на асфальте, скромный расход топлива при 90 км/ч.

Слабые продольные сцепные свойства на снегу, низкий уровень комфорта.

872 балла

Рекомендуем для любых зимних дорог.

на. Отметим, что «русские французы» более лояльны к асфальту и менее амбициозны. Цена/качество – 7,00.

На третью ступеньку подиума вскарабкался старичок ContiWinterViking 2 – есть еще порох в пороховницах! Итак, «зимняя тройка», Conti, Michelin и Nokian, по-прежнему в лидерах.

Четвертое место за Pirelli, хорошо показавшей себя на обледенелых дорогах. За ней корейский новичок Kumho KW 22 – без явных предпочтений к состоянию покрытия, с привлекательным соотношением цена/качество: 4,61. На шестом месте такой же универсаль-

Sergei79 for journal-plaza.net

3 место CONTINENTAL CONTIWINTERVIKING 2



Место изготовления	Германия
Максимальная скорость	T/190 км/ч
Рисунок протектора	асимметричный
Глубина рисунка протектора	9,8–11,1 мм
Твердость резины по Шору*	55–56 ед.
Количество/выступание шипов*	130/1,4–1,8 мм
Масса шины	10 кг
Средняя цена	5900 руб.
Соотношение цена/качество	6,67

Далеко не новая модель вынуждена сдерживать натиск новинок от Michelin и Nokian. Тем не менее бодрится, уверенно цепляясь и за лед, и за снег.

Скользкие повороты шины позволяют проходить надежно, поведение автомобиля понятно. Лишь едва заметная задержка в начальной фазе поворота напоминает, что под колесами скользкая дорога. На дуге четко реагируют на доворот руля.

На заснеженной дороге заставляют слегка рыскать передком. В глубоком снегу хорошо гребут и трогаются в любых режимах. Задним ходом выбираются из сугробов без проблем.

По асфальту идут ровно, но при корректировке курса слегка мешает легкое запаздывание реакций и небольшое подруливание задней оси.

Тормозят чуть хуже среднего.

Для шипованных шин поразительно тихие, хотя замечания по комфорту есть: мелкие и средние неровности проходят жестко.

Расход топлива на среднем уровне.

Качество установки шипов близко к идеалу – и по выступанию, и по равномерности.

+ Понятная управляемость на скользкой дороге, хорошая проходимость, низкий уровень шума.

– Незначительные замечания по курсовой устойчивости и плавности хода.

885 баллов

Рекомендуем для любых зимних дорог.

2 место MICHELIN X-ICE NORTH 2



Место изготовления	Россия
Максимальная скорость	T/190 км/ч
Рисунок протектора	направленный
Глубина рисунка протектора	9,3–9,8 мм
Твердость резины по Шору*	50–53 ед.
Количество/выступание шипов*	118/1,52,0 мм
Масса шины	9,2 кг
Средняя цена	6500 руб.
Соотношение цена/качество	7,00

Новинка Michelin одинаково сильна и на льду, и на снегу. В снежных и ледовых тестах успешно соперничает с финскими конкурентами.

В скользких поворотах автомобиль отличают четкие реакции. Шины настолько понятны и прозрачны в своем поведении, что прощают водителю небольшую неточность руления.

По заснеженной дороге идут ровно, позволяют уверенно двигаться даже на высокой скорости. Легко преодолевают сугробы в любых режимах. При пробуксовке гребут, как тракторные колеса. Задним ходом выбираются из любых снежных ловушек.

По асфальту идут ровно, четко реагируя на движения рулем. Тормозят средне.

Не шумят, но вполголоса напевают, меняя тональность на асфальте разного качества.

Резковато толкают кузов при проезде единичных неровностей.

Экономичны при любой скорости.

Ошиповка правильная, разброс выступания шипов в норме.

+ Высокие сцепные свойства на снегу и льду, хорошая управляемость на скользкой дороге, проходимость и курсовая устойчивость на асфальте, низкий расход топлива.

– Незначительные замечания к плавности хода.

929 баллов

Настоятельно рекомендуем для любых зимних дорог и экономичной езды.

1 место NOKIAN HKPL 7



Место изготовления	Финляндия
Максимальная скорость	T/190 км/ч
Рисунок протектора	направленный
Глубина рисунка протектора	9,1–9,5 мм
Твердость резины по Шору*	50–52 ед.
Количество/выступание шипов*	128/1,3–2,6 мм
Масса шины	10,8 кг
Средняя цена	8000 руб.
Соотношение цена/качество	8,61

Финский дебютант особенно силен на льду – здесь у него лучшие результаты. По результатам на снегу соперничает с Michelin.

Быстрое преодоление скользких поворотов требует концентрации внимания – в пределе, особенно на снегу, машина может уйти в занос с резким срывом и столь же резким восстановлением траектории. Эти шины понравятся хорошо подготовленному водителю, но новичка могут напугать.

На заснеженной дороге заставляют автомобиль слегка рыскать, поведением очень напоминают «коти». В сугробах не боятся буксования даже при троганье, уверенно движутся, легко маневрируют. Задним ходом по проторенной колее выбираются без проблем.

Курсовая устойчивость на асфальте и реакции на подруливания – без замечаний. Тормозят здесь слабее многих участников теста.

В движении шумят – виноваты излишне выступающие шипы. Передают на кузов вибрации от мелких дорожных неровностей.

Расход топлива – как у экономичных летних шин.

Разброс выступания шипов пугающе велик – более 1 мм, некоторые торчат из покрышки настолько, что долго не продержатся.

+ Лучшее торможение и высокие сцепные свойства на снегу и льду, низкий расход топлива.

– Слабое торможение на асфальте, незначительные замечания по курсовой устойчивости на заснеженной дороге, шум шипов, высокая цена.

934 балла

Настоятельно рекомендуем для обледенелых и заснеженных дорог и экономичной езды.

ный и равнотерпимый к любой дороге да к тому же экономичный Goodyear UltraGrip Extreme.

Чуть поодаль расположилась следующая тройка, с более скромными характеристиками. Седьмая – новая экономичная шина Toyo Observe OBG2S (цена/качество – 4,85). За ней чисто асфальтовый Maxxis Presa Spike и более подходящий для снега Bridgestone Ice Cruiser 5000, разделенные всего одним баллом. ЗР

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

Sergei79 for journal-plaza.net

Тормозной путь (50–5 км/ч)
на льду (–5°C)

		м	Баллы
1	Nokian HKPL 7	45,0	140,0
2	Michelin X- Ice North 2	50,8	124,0
3	Continental ContiWinterViking 2	53,1	118,6
4	Pirelli Winter Carving Edge	51,6	122,1
5	Kumho I'ZEN KW 22	50,8	124,0
6	Goodyear UltraGrip Extreme	54,7	115,2
7	Toyo Observe OBG2S	58,5	107,7
8	Maxxis Presa Spike	57,1	110,3
9	Bridgestone Ice Cruiser 5000	57,5	109,6

Коэффициент значимости 14

46 48 50 52 54 56 58

Тормозной путь (50–5 км/ч)
на снегу (–5°C)

		м	Баллы
1	Nokian HKPL 7	27,5	120,0
2	Michelin X- Ice North 2	27,7	119,1
3	Continental ContiWinterViking 2	29,6	112,3
4	Pirelli Winter Carving Edge	30,3	108,9
5	Kumho I'ZEN KW 22	29,4	112,2
6	Goodyear UltraGrip Extreme	29,6	112,3
7	Toyo Observe OBG2S	29,3	112,6
8	Maxxis Presa Spike	28,8	114,6
9	Bridgestone Ice Cruiser 5000	29,9	110,4

Коэффициент значимости 12

27 28 29 30

Тормозной путь (60–5 км/ч)
на сухом асфальте

		м	Баллы
1	Nokian HKPL 7	33,1	94,9
2	Michelin X- Ice North 2	32,5	96,6
3	Continental ContiWinterViking 2	32,9	95,4
4	Pirelli Winter Carving Edge	32,5	96,6
5	Kumho I'ZEN KW 22	32,0	98,1
6	Goodyear UltraGrip Extreme	33,3	94,3
7	Toyo Observe OBG2S	31,9	98,4
8	Maxxis Presa Spike	31,4	100,0
9	Bridgestone Ice Cruiser 5000	33,2	94,6

Коэффициент значимости 10

31 32 33 34

Время разгона (0–40 км/ч)
на льду (–5°C)

		с	Баллы
1	Nokian HKPL 7	9,1	60,0
2	Michelin X- Ice North 2	10,3	53,0
3	Continental ContiWinterViking 2	11,3	48,3
4	Pirelli Winter Carving Edge	10,8	50,6
5	Kumho I'ZEN KW 22	10,6	51,5
6	Goodyear UltraGrip Extreme	11,3	48,3
7	Toyo Observe OBG2S	12,5	43,7
8	Maxxis Presa Spike	12,0	45,5
9	Bridgestone Ice Cruiser 5000	12,6	43,3

Коэффициент значимости 6

9 10 11 12 13

Время разгона (0–40 км/ч)
на снегу (–5°C)

		с	Баллы
1	Nokian HKPL 7	8,6	48,8
2	Michelin X- Ice North 2	8,5	49,4
3	Continental ContiWinterViking 2	9,0	46,7
4	Pirelli Winter Carving Edge	9,3	45,2
5	Kumho I'ZEN KW 22	8,4	50,0
6	Goodyear UltraGrip Extreme	8,5	49,4
7	Toyo Observe OBG2S	8,7	48,3
8	Maxxis Presa Spike	9,5	44,7
9	Bridgestone Ice Cruiser 5000	8,8	47,7

Коэффициент значимости 5

8 9 10

Скорость при переставке

		км/ч	Баллы
1	Nokian HKPL 7	43,8	100,0
2	Michelin X- Ice North 2	43,7	99,8
3	Continental ContiWinterViking 2	43,4	99,1
4	Pirelli Winter Carving Edge	42,0	95,9
5	Kumho I'ZEN KW 22	40,9	93,3
6	Goodyear UltraGrip Extreme	41,8	95,4
7	Toyo Observe OBG2S	41,0	93,6
8	Maxxis Presa Spike	42,6	97,3
9	Bridgestone Ice Cruiser 5000	40,4	92,2

Коэффициент значимости 10

40 41 42 43 44

Время прохождения ледового круга внатяг
(–5°C)

		с	Баллы
1	Nokian HKPL 7	20,4	120,0
2	Michelin X- Ice North 2	20,8	117,7
3	Continental ContiWinterViking 2	21,3	114,9
4	Pirelli Winter Carving Edge	20,7	118,3
5	Kumho I'ZEN KW 22	21,7	112,8
6	Goodyear UltraGrip Extreme	21,7	112,8
7	Toyo Observe OBG2S	21,8	112,3
8	Maxxis Presa Spike	22,6	108,3
9	Bridgestone Ice Cruiser 5000	22,3	109,8

Коэффициент значимости 12

20 21 22 23

Расход топлива на V передаче
90 км/ч

		л/100 км	Баллы
1	Nokian HKPL 7	6,2	30,0
2	Michelin X- Ice North 2	6,3	29,5
3	Continental ContiWinterViking 2	6,4	29,1
4	Pirelli Winter Carving Edge	6,3	29,5
5	Kumho I'ZEN KW 22	6,4	29,1
6	Goodyear UltraGrip Extreme	6,3	29,5
7	Toyo Observe OBG2S	6,3	29,5
8	Maxxis Presa Spike	6,6	28,2
9	Bridgestone Ice Cruiser 5000	6,5	28,6

Коэффициент значимости 3

6 7

Расход топлива на V передаче
120 км/ч

		л/100 км	Баллы
1	Nokian HKPL 7	8,1	30,0
2	Michelin X- Ice North 2	8,2	29,6
3	Continental ContiWinterViking 2	8,3	29,3
4	Pirelli Winter Carving Edge	8,3	29,3
5	Kumho I'ZEN KW 22	8,3	29,3
6	Goodyear UltraGrip Extreme	8,2	29,6
7	Toyo Observe OBG2S	8,2	29,6
8	Maxxis Presa Spike	8,4	28,9
9	Bridgestone Ice Cruiser 5000	8,4	28,9

Коэффициент значимости 3

8 9

ТАБЛИЦА ЭКСПЕРТНЫХ ОЦЕНОК

Шины	Управляемость	Удобство управления		Комфорт		Курсовая устойчивость		Проходимость	Баллы
		тормозами	разгоном	шум	плавность хода	на снегу	на асфальте		
1. Nokian HKPL 7	7/35	8/16	9	6/18	7/14	7/21	8/32	9/45	**933,7**
2. Michelin X-Ice North 2	9/45	7/14	8	8/24	7/14	8/24	9/36	9/45	**928,7**
3. Continental ContiWinterViking 2	8/40	8/16	8	8/24	7/14	7/21	7/28	8/40	**884,7**
4. Pirelli Winter Carving Edge	7/35	8/16	7	6/18	6/12	7/21	8/32	7/35	**872,4**
5. Kumho I'ZEN KW 22	7/35	8/16	8	6/18	6/12	7/21	7/28	6/30	**868,3**
6. Goodyear UltraGrip Extreme	7/35	8/16	8	7/21	7/14	7/21	7/28	7/35	**864,8**
7. Toyo Observe OBG2S	7/35	7/14	7	6/18	8/16	6/18	8/32	6/30	**845,7**
8. Maxxis Presa Spike	5/25	8/16	8	6/18	6/12	6/18	8/32	6/30	**836,8**
9. Bridgestone Ice Cruiser 5000	6/30	7/14	6	7/21	8/16	7/21	7/28	7/35	**836,1**
Коэффициент значимости	**5**	**2**	**1**	**3**	**2**	**3**	**4**	**5**	

Редакция благодарит все шинные компании, предоставившие свою продукцию на тесты.

Sergei79 for journal-plaza.net

ВСЕ ПОМНИТ, ВСЕ ВИДИТ

Ориентировочная цена – 12 000 руб.



Профессиональный аудио/видеорекордер mAVR H.264 создан специалистами зеленоградской фирмы «Телесистемы» явно не только для автомобилистов. Крошечный (меньше спичечного коробка!) приборчик записывает на карту памяти SD цветную картинку отменного качества (с разрешением до 64×480 пикселов и частотой до 25 кадров в секунду) в сопровождении стереозвука. Длительность записи – от 2 до 64 часов, в зависимости от емкости карты (2…32 Гбайт) и выбранного разрешения. Питание – от встроенного аккумулятора (его хватает на 2,5 часа), гнезда прикуривателя или от сети 220 В. При этом можно организовать непрерывный и бесконечный процесс записи последних событий «по кольцу», так что у вас всегда найдутся аргументы в споре с ГИБДД или вторым участником ДТП.

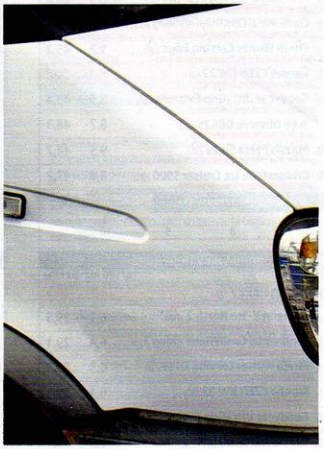
Мы проверили: все обещанное – правда, но универсальность устройства обернулась рядом недостатков при его использовании как раз в качестве автомобильного видеорегистратора. Например, микрообъектив выведен на переднюю панель рядом с кнопками настройки и управления. Стало быть, прикрепить коробочку к стеклу не получится. А если приклеить ее к торпедо, поле видения отчасти могут закрыть дворники. Это препятствие можно обойти, если использовать устройство в комплекте с выносной видеокамерой (она есть в списке опций). Но установить ее непросто: чтобы проверить отснятую картинку, необходимо произвести пробную запись, затем извлечь карту памяти и преобразовать файл в общепринятый формат с помощью прилагаемого программного обеспечения…

Зато в плюсах – возможность «впечатать» в изображение не только дату и время, но также координаты происходящего, правда, если разориться еще и на модуль GPS. Сам же рекордер стоит около 12 000 рублей.

КРЫЛЬЯ ИЗ ПЛАСТИКА

Ориентировочная цена – от 100 руб.

Отказаться от вечно ржавеющих металлических крыльев и использовать при замене долговечные пластиковые предлагает фирма «Т-Пласт». Почему нет, если детали практически не выполняют силовой функции? Это скорее декоративный и защищающий от грязи элемент! Пластмасса – самый подходящий для них материал. Нижегородское предприятие выпускает окрашенные и неокрашенные передние крылья из морозостойкого полипропилена для автомобилей «Газель», «Соболь», «Баргузин», ВАЗ-2110, -2111, -2112. Почему, спросите, не устанавливать их сразу на заводских конвейерах? Есть причина: температура сушки краски на пластике должна быть ниже, чем в случае нанесения на стальные детали кузова. Значит, потребуется дополнительная сушильная камера, что вызовет необходимость изменять технологическую цепочку. Тем не менее на ГАЗе, кажется, готовы на это пойти.



ЛАМПА RANGE POWER BLUE+

Ориентировочная цена – 450 руб. (за лампу H7)



Лампочка от немецкой компании NARVA должна по замыслу создателей осветить ночную дорогу практически по-дневному – ни больше ни меньше. Разработчики увеличили цветовую температуру ее светового потока, стараясь приблизить по этому параметру искусственный свет к естественному – солнечному. Для человеческого зрения такое освещение привычнее: глаза не только лучше видят, но и меньше устают. Ну а знак «плюс» в обозначении свидетельствует о том, что новинка дает вполовину больше света при стандартной мощности.

ОЧЕНЬ ПРАВИЛЬНОЕ МАСЛО

Ориентировочная цена – 110 руб. за литр



Новое масло «Шелл Rimula R4 15W-40» с широким перечнем одобрений от производителей автомобилей марок «Мерседес-Бенц», «Вольво», MAN, «Рено», а также от «Камминса» (и, кроме того, со спецификацией JASO DH-1) недавно появилось на российском рынке. Но еще раньше было известно масло Rimula R4L 15W-40. Разница в названиях незначительная. А в содержимом канистр?

Ответ подскажет классификация качества по API: если R4L соответствовало классу CJ-4, то R4 – лишь CI-4. Вот так дела! Неужели «Шелл» выпустил новое масло с худшими свойствами?

Не станем спешить с выводами. Дело в том, что при моторных испытаниях согласно API CI-4 используют дизтопливо с содержанием серы 500 промилле, то есть как раз самое распространенное на российских АЗС. И если в парке транспортной компании разношерстная и не самая новая техника от американских, европейских и японских производителей (для последних-то и актуальна японская спецификация JASO DH-1), отвечающая нормам Евро III и частично Евро IV, то именно Rimula R4 будет самым правильным выбором.

А вот в случае, когда на перевозках заняты новые магистральные грузовики с сажевыми фильтрами, а у фирмы-экспедитора есть возможность отслеживать качество топлива, следует предпочесть более продвинутый продукт Rimula R4L. Его класс качества – API CJ-4, и если ты его используешь в дизеле, то нужно заливать в бак топливо с чрезвычайно низким содержанием серы (15 промилле). Применение такого масла повысит надежность систем управления токсичностью, контроля отложений на поршнях, дополнительно защитит от износа детали газораспределительного механизма. Но главное отличие CJ-4 от CI-4 – защита сажевых фильтров, устанавливаемых на магистральные тягачи, выпускаемые с 2007 года. Правда, ничто не дается даром: эти масла чувствительнее к качеству топлива, чем продукты класса CI-4.

Sergei79 for journal-plaza.net



НАВИГАТОРЫ BECKER TRAFFIC ASSIST

Ориентировочная цена – 11 300 руб. (за модель Z 102)

На российском рынке появились навигаторы премиум-класса от компании Harman Becker. Имя этой фирмы нам мало что говорит, а между тем именно она первой представила в 1975 году магнитолы с реверсом, а десятью годами позже – с CD-проигрывателем! Теперь навигаторы этой марки наконец-то можно приобрести отдельно от автомобиля и установить самостоятельно. Приборы работают с картами от компании NAVTEQ, они покрывают 42 европейских государства.

Что касается конкретной модели Z 102, она способна общаться с водителем на 28 языках, показывать ландшафт в трехмерном изображении, выводить на экран дорожные знаки, озвучивать сообщения о ситуации по пути следования (в ряде европейских стран). Большой 11-сантиметровый экран делает пользование навигатором легким и удобным, а быстродействующий процессор (400 МГц) сноровисто прокладывает, отображает и просчитывает маршрут.

НАДУВНОЙ ДОМКРАТ НА 3 ТОННЫ

Ориентировочная цена – 4000 руб.

Пневмодомкраты у нас пока не очень-то популярны – поднимать железо железом привычнее. Но почему бы не заставить автомобиль поднимать самого себя? Вопрос, где взять сжатый воздух. Один вариант – из компрессора. Второй (по этому пути пошли в компании «Сорокинструмент») – из выхлопной трубы. Точнее, труб, поскольку новинка оснащена шлангами и насадками для одновременного подключения к двум трубам – именно такими выхлопными системами оборудованы, как правило, тяжелые вседорожники. Пневмодомкрат способен их приподнимать: его заявленная грузоподъемность – 3 тонны. Меньше минуты понадобится, чтобы машина (или другой груз) «вознеслась» на 60–80 сантиметров. Сам же домкрат весит всего пару килограммов. Есть и еще одна тройка у нового домкрата: срок заводской гарантии – 3 года.



На правах рекламы

KRAFT TECH
СЦЕПЛЕНИЯ

НОВЫЙ корпус подшипника:
– изменена технология изготовления

NEW!

НОВАЯ пластиковая муфта
– использование термостойкого материала
– усовершенствованная форма

УСОВЕРШЕНСТВОВАННЫЙ ПОДШИПНИК СЦЕПЛЕНИЯ!

ГАРАНТИРОВАННЫЙ РЕСУРС РАБОТЫ

НОВАЯ система контроля качества:
– установлено новое оборудование
– усовершенствована методика контроля

НОВАЯ смазка подшипника:
– специальный состав для российских условий

ТЕЛЕФОН СЕРВИСНОЙ СЛУЖБЫ 8-800-333-0-911 (звонок бесплатный из любого региона России)
По вопросам приобретения: www.krafttech.ru • info@rapaco.ru • (495) 254-26-42

СЕРВИСНАЯ СЛУЖБА 8 800-333-0-911

Sergei79 for journal-plaza.net

СВЕЧИ DENSO TWIN TIP

Ориентировочная цена – 130 руб.



Свечи зажигания DENSO Twin Tip (или, короче, TT) замечательны тем, что впервые в мире тонкие электроды в них выполнены без использования драгметаллов. По эффективности эти свечи близки к DENSO Iridium, при том что несравнимо дешевле. Тонкие, но износостойкие электроды из никелевого сплава облегчают пробой искрового промежутка, а это и легкий холодный пуск, и экономия топлива (до 5%), и устойчивая работа двигателя во всех режимах.

Еще одна особенность новинки – универсальность. Одну и ту же модель свечей TT можно использовать в разных двигателях. Применительно к российским авто это означает: для всех 8-клапанных моторов ВАЗ подойдет свеча W20TT, для двигателей ЗМЗ-405 и -406 – W16TT.

АККУМУЛЯТОРНЫЕ БАТАРЕИ PLATIN PREMIUM

Ориентировочная цена – 1820 руб. (за батарею 55 А·ч)



На российский рынок поступил продукт турецкого аккумуляторного завода Yigit Aku – батареи PLATIN. Производство и сами изделия (полный ассортимент батарей европейского и азиатского стандартов емкостью от 36 до 225 А·ч) сертифицированы по международным стандартам ISO.

Линейка PLATIN Premium сработана по технологии Expanded Metal Ca/Ca, что означает: батареи рассчитаны на длительный период хранения, отличаются низким саморазрядом и не нуждаются в обслуживании. Конструкция не допустит вытекания электролита при наклоне корпуса на любой угол, улучшенные электрические характеристики (ток холодной прокрутки, резервная емкость, прием заряда) повышают надежность батареи в эксплуатации. PLATIN служит долго.

ШУМОИЗОЛЯЦИОННЫЙ СОСТАВ TECTYL 5638W-A

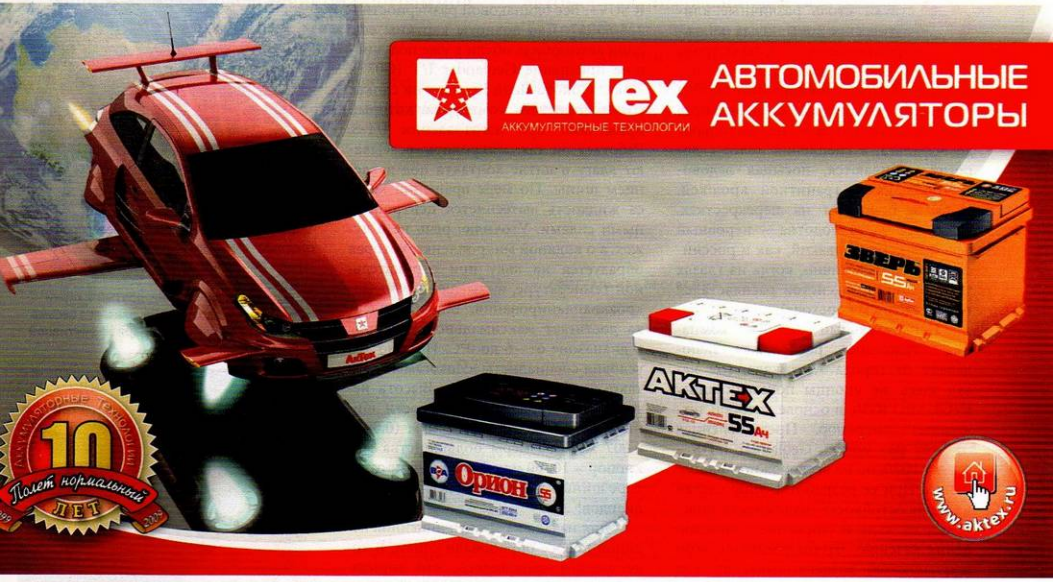
Ориентировочная цена – 700 руб.



Название «Тектил» обычно ассоциируется с антикоррозионной защитой. В данном случае новинка защищает не днище автомобиля, а наши уши. Этот водно-дисперсный экологически чистый состав не содержит органических растворителей и может использоваться двояко. Во-первых, как шумоизоляционное покрытие, понижающее уровень шума более чем в полтора раза при значительно меньшей массе, чем сравнимое по эффективности битумное (а меньшая масса – это меньший расход топлива и лучшая разгонная динамика). Во-вторых, Tectyl 5638W-A может служить «жидкими подкрылками»: он надежно защитит колесную арку от воздействия дорожной грязи, камней и гравия. В отличие от обычных пластиковых, такое покрытие подходит для любого автомобиля и не требует крепления саморезами, которые сами зачастую открывают путь коррозии.

Препарат наносят оборудованием для воздушного распыления под низким давлением. После высыхания он образует эластичную пленку черного цвета.

На правах рекламы



for journal-plaza.net



Обувка на микропорке

Плоды мудреных технологий, которые японцы применяют в производстве зимних шин, на заснеженном полигоне T-MARY компании «Йокогама» отведал Константин Васильев. Фото автора.

Диву даешься, как на небольшой территории Японии соседствуют столь различные климатические зоны: когда на южном побережье царит лето, на острове Хоккайдо кое-где лежит толстым слоем снег. Однако шипованные шины в Японии запрещены – странно, ведь городские магистрали не вычищают до асфальта, а сцепления колес с дорогой добиваются, посыпая ледово-снеговой накат гранитной крошкой. И то в основном на перекрестках. Основная часть полотна – неровный лед, столь же скользкий, как и российский (убедился лично, когда на глазах улыбающихся таксистов распластался на пешеходном переходе).

Испытательный полигон компании «Йокогама» расположен неподалеку от города Асахикава. Год назад здесь же японцы показали шину iceGUARD iG30, в основе которой технология микропор. Представленная на этот раз модель Geolandar I/T-S – аналог iG30, но во вседорожном исполнении. При ее разработке упор сделан на износостойкость, надежность поведения на льду и снижение сопротивления качению. Чтобы убедить в этом журналистов, хозяева выкатили три «тойоты-RAV4»: одну на йокогамовских I/T-S, две – в обувке от ближайших конкурентов: «Бриджстоун Blizzak DM-Z3» и «Нокиан Hakkapeliitta R SUV». Все одинаковой размерности – 225/65R17. Для полноты картины еще один автомобиль обули в уже получившие признание Geolandar I/T (G072). Плюс «Тойота-Ленд Крузер» на слик (!) из пористого компаунда, который применяют при изготовлении I/T-S. Работает он так: микропоры всасывают влагу в пятне контакта под давлением шины. По мере вращения колеса жидкость вытесняется центробежными силами. Уточняю: речь не о лужах, а о водяной микропленке, которая образуется на льду при отрицательной температуре, вызывая эффект микроаквапланирования. Водяная пленка достигает максимальной толщины в диапазоне от –6 до 0°С. Именно эти условия специалисты «Йокогамы» считают наиболее опасными. Высота неровностей профиля поверхности шины колеблется от 4 до 7 мкм (0,004–0,007 мм). Размеры большинства микропор – 10, 80 или 300 мкм, в протекторе шины их несколько десятков миллиардов!

Для начала на свежеочищенной ледяной полосе опробовали слики. В ходе заездов выяснилось, что тормозной путь двухтонной машины на голом льду со скорости 45 км/ч с нажатой в пол педалью и непрерывно стрекочущей ABS почти на 2 метра длиннее, чем в тех же условиях, но при торможении на грани блокировки, когда ABS лишь несколько раз вступила в игру. То есть микропоры переигрывают электронику, если непрерывное качение колеса преобладает над кратковременной, но регулярной его блокировкой.

При низких температурах, когда снег и частицы льда в пятне контакта не успевают растаять, сцепление обеспечивается прорезями-ламелями. Их в I/T-S на порядок больше, чем в предшествующих моделях. Возросла и жесткость боковины. «Змейка», разгон-торможение на снегу и ледяной поверхности, а также заезд по двухкилометровой трассе сформировали лишь первые впечатления о серийных покрышках. По совокупности ездовых свойств модель I/T-S если и не сравнялась с Hakkapeliitta R SUV, то вплотную к ней приблизилась. Точные оценки выставит бригада испытателей ЗР. «Йокогама Geolandar I/T-S» вот-вот поступит в продажу. Цена обещает быть привлекательной. **ЗР**



Отличишь новинку Z-образному профилю среднего блока, который неразрывно опоясывает всю покрышку.



Тяжелый вседорожник, обутый в слики из фирменного компаунда, оказался весьма послушным на льду благодаря эффективной работе микропор.

Автомобильная газета.net



Знак Z

«Бриджстоун» обновил нешипованные шины Blizzak, предназначенные для вседорожников. Модель сохранила прежнее название, изменился лишь индекс. Теперь он выглядит так: DM-V1. Что дало это обновление потребителю, узнал Сергей Мишин.

Кроме улучшения эксплуатационных характеристик шины, перед разработчиками стояли еще две задачи. Первая – подогнать резину под требования современных SUV и сделать ее пригодной для всех вседорожников и кроссоверов. Вторая скорее маркетинговая – добавить агрессивности рисунку протектора, поскольку нынешний потребитель при выборе шин обращает на него самое пристальное внимание.

Новинка получилась не просто усиленной версией легковой шины WS-60, а моделью следующего поколения. Для улучшения сцепных свойств на льду, снегу и слякоти на 11% увеличили количество кромок в протекторе, а ширину его, чтобы шина меньше всплывала на снежной каше, чуть уменьшили. При этом резины протектора в пятне контакта с дорогой на 10% больше – опять-таки для улучшения сцепления. Оптимизирована форма и расположение снего- и водоотводящих канавок. Продольных теперь четыре, а на боковых исключены ступеньки, создающие дополнительное гидравлическое сопротивление. Ламели – трехмерные самоочищающиеся, такие улучшают сцепление на скользких покрытиях и управляемость на чистом асфальте.

Отличить новинку легко – по зигзагу в центре беговой дорожки.



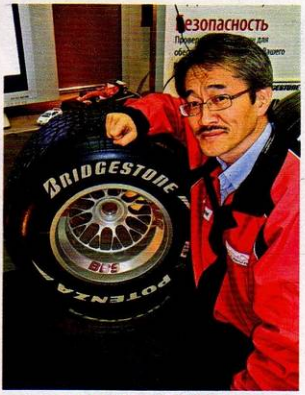
Особенность шины – мелкие продольные канавки «риблет» на поверхности крупных шашек. Они помогают необкатанным покрышкам лучше цепляться за лед и укатанный снег, а после обкатки вскрываются микропузырьки и микроканалы, равномерно расположенные в толще протектора. Они-то и обеспечивают стабильность характеристик шин. По мере истирания на протекторе появляются дополнительные кромки, улучшающие сцепление на скользких дорогах. Кроме того, эти микроемкости, именуемые bite-частицами, втягивают в себя воду из пятна контакта и тем самым улучшают сцепление на талом льду.

В составе резины есть RC-полимер с высоким содержанием кремния (силика), отвечающий за стабильность свойств резины при любых температурах.

Отличить новинку от предшественницы WS-60 по внешнему виду очень просто – у первой Z-образный рисунок в центральной части протектора. Уже в этом году в продажу поступит 57 типоразмеров – от 205/70R15 до 275/40R20, а со следующего года добавится еще четыре: 265/75R15, 235/70R17, 255/55R20, 285/50R20. Все с индексом скорости R – до 170 км/ч, что вполне достаточно для зимней езды.

Презентация проходила в самых тяжелых для нешипованных шин условиях – на влажном снегу, скользком даже для шипов. Тем не менее автомобиль в новой обувке показал очень четкие, почти летние реакции на действия рулем. Уверенно держит траекторию в повороте, а если и срывается в скольжение, то очень плавно. Последующее восстановление сцепления быстрое, но не резкое, без обычного в подобных случаях рывка. На заснеженной прямой – четкий «ноль» и высокая информативность руля. Шины показались весьма дружелюбными, а управление автомобилем на них – прогнозируемым и надежным.

Sergei79 for journal-plaza.net



Г-н Хираиси ЁСИАКИ,
генеральный директор
ООО «Бриджстоун СНГ»,
отвечает на вопросы ЗР

– Многие покупатели шин не в состоянии визуально оценить их потребительские характеристики, а потому обращают внимание прежде всего на дизайн – рисунок протектора и т. п. Шина Blizzak – с агрессивным рисунком. Как сочетается у вас работа дизайнера с деятельностью испытателей: что первично, а что вторично?

– Работа над макетом дизайна – один из важных этапов создания шины: зрительный образ впечатляет клиентов. Процесс создания дизайна включает в себя также технические разработки и служит одним из ключевых моментов при производстве высококачественных продуктов.

– Но не кажется ли вам, что прессерлизы новой продукции порой изложены не вполне понятно? В частности, о покрышке Blizzak сказано: на боковых водоотводящих канавках теперь исключены ступеньки, создающие дополнительное сопротивление. Это недостаток или достоинство?

– Те ступеньки на шине Blizzak предыдущего поколения, о которых идет речь, были образованы сочетанием двух широких продольных канавок, предназначенных для улучшения стабильности в поворотах и управляемости на всех покрытиях. Характеристики разгона и торможения улучшались за счет работы плечевых блоков и дизайна центральной части. А у новой модели Blizzak DM-V1 рисунок протектора изменили, чтобы сделать более уверенными разгон и торможение на влажном покрытии, а также устранить раннее аквапланирование. А чтобы не потерять при этом в управляемости, внедрили еще две дополнительные продольные канавки посередине, поперечные же продолжили – для облегчения вывода воды. В итоге по своим динамическим свойствам новая модель превосходит шину-предшественницу.

– Ваше отношение к шипованной резине: наносит ли она реальный вред дорожному покрытию, есть ли у нее будущее и следует ли ввести четкие ограничения ее применения?

– В Японии производство шипованных шин прекращено по решению властей еще в 1991 году. В России мы продаем оба вида зимних шин, чтобы наиболее полно удовлетворить запросы клиентов.

– Считаете ли вы, что в будущем многообразие существующих типов шин сведется к нескольким основным – единый рисунок, единая сезонность, единые типоразмеры и т. п.?

– Нет, напротив я полагаю, что технологические разработки не прекратятся никогда. **ЗР**

На правах рекламы



Фары дневного света LEDayLine® - это современный дизайн с использованием светодиодов и повышенная безопасность на дорогах. По статистике фары дневного света помогают предотвратить до 58% аварийных ситуаций за счет более быстрого распознавания автомобиля другими участниками движения.

LEDayLine® - это бриллиантовый белый свет, повышенный срок эксплуатации (по сравнению со стандартной лампой H7), а также универсальное применение с различными вариантами установки.

LEDayLine®.
Защити себя и обезопась других!

HELLA®

Идеи сегодня для автомобиля будущего

Продажа и дополнительная информация:
Bilight: (495) 788 82 81
Автолига: (499) 966 66 66
Eurotuning: (812) 324 73 60

plaza.net

Под шипы не сверлят дыр

В ознакомительную поездку на новых шипованных шинах нижнекамской марки отправился Сергей Мишин.

По заявлению создателей, шина, созданная в первую очередь для заснеженных и обледенелых дорог, эффективна при температуре от –45 до +10°С.

Рисунок протектора напоминает елку, поставленную на макушку. Серповидные канавки, расширяющиеся к плечевым зонам, помогают отводить воду и снежную кашу из пятна контакта, крупные шашки в плечевых зонах улучшают проходимость в глубоком снегу, а веерообразные ламели помогают шашкам более надежно цепляться за лед и укатанный снег. Компьютерная оптимизация схемы ошиповки улучшила сцепные свойства шины на льду и одновременно снизила шум на асфальте.

Конструктивные особенности новинки – металлический корд и экранирующий слой текстильного корда в брекере. Прочная конструкция надежно работает до скорости 190 км/ч (скоростной индекс Т).

Отверстия под шипы в покрышке не сверлят в уже готовой шине, как делали ранее, а формируют еще в ходе вулканизации. В таких шип сидит гораздо надежнее. К тому же саму ошиповку делают в заводских условиях на импортном оборудовании, о чем свидетельствует голографическая наклейка на боковине.

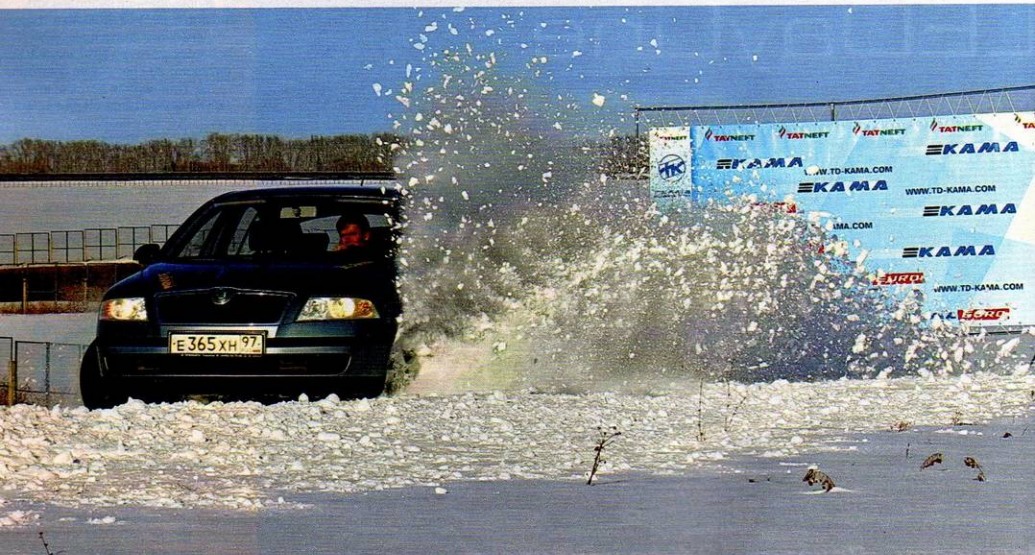
По уверениям нижнекамцев, их новинка одержала верх над финской шиной Nokian Hakkapeliitta 4 в большинстве сравнительных тестов на снегу и льду. К сожалению, убедиться в этом самому не удалось – конкурентов на презентацию не пригласили.

«Шкода», обутая в новую «Кама-Евро», по заснеженной дороге идет быстро и уверенно, не проявляя склонности к рысканиям. За лед шины цепляются очень неплохо. Небольшие замечания: легкое запаздывание реакции при корректировке направления, скольжения чуть дольше, чем хотелось бы, и резкое восстановление, особенно на снегу. В глубоком не пасуют, хорошо гребут, предпочитая движение внатяг. Назад выбираются уверенно.

По асфальту машина идет ровно, хорошо держит заданный курс, демонстрируя вполне «летнее» поведение. Еще более удивительно и приятно, что НК-519 обеспечивает отменный комфорт – поруку тому очень неплохая плавность хода и редкая для «шиповок» нешумность.



Уже в этом году новинка появится в продаже в 17 типоразмерах – от 175/70R13 до 225/60R16, а мы постараемся включить ее в традиционный тест зимних шин. ЗР



Зарядное устройство

«Ниссан» построил первый серийный электромобиль. Максим Сачков расходовал его энергию бережно. Фото автора и «Ниссан».

ОТ ИСТОКОВ ДО ИТОГОВ

Электрические разряды исходили от президента компании «Ниссан» Карлоса Гона, когда он держал речь перед многочисленной аудиторией журналистов. Вспыхивая, словно молния, боевито парировал едкие выпады, если затрагивались перспективы моделей с нулевым выбросом вредных газов (Zero emission) и, в частности, его нового детища – электромобиля LEAF. Заверил, что уже в следующем году начнется серийное производство таких машин, а самое главное – будет сформирована инфраструктура для обслуживания техники. Не только на родине электромобиля, но и в других странах...

История электромобилей «Ниссан» началась после Второй мировой войны. В 1947 году оставшиеся без работы военные авиационные инженеры под крылом Tokyo Electric Cars Company, позже поглощенной «Ниссаном», разработали модель «Тама» (Tama). Источником питания небольшого пикапчика служили свинцовые аккумуляторные батареи, заряда которых хватало на 65 км пути, а максимальная скорость машины составляла 35 км/ч.

Вновь подогрели интерес к автомобилям с нулевым выхлопом новые элементы питания – в середине 90-х «Ниссан» выпустил электромобиль на литий-ионных батареях, разработанных совместно с фирмой «Сони». Благодаря ноу-хау модель «Альтра» (Altra) с 62-киловаттным (эквивалент – 83 л.с.) мотором без подзарядки покрывала до 130 км, а максималка доходила до 130 км/ч. Под полом разместили 12 модулей батарей, подзаряжавшихся при торможении. Правда, в свободную продажу такие машины не поступали – подопытные служили в нескольких крупных компаниях в Южной Калифорнии, департаменте полиции Санта-Моники и в аэропорту Лос-Анджелеса.

На модели «Гипермини» (Hypermini) установили литий-ионные батареи уже собственного производства. Синхронный электромотор с неодимовыми магнитами разгонял малютку до 100 км/ч. Заряда батарей хватало на 115 км, и всего 4 часа требовалось автомобильчику, чтобы полностью восстановить силы. Причем никаких проводов – процесс зарядки основан на электромагнитной индукции в контуре, расположенном на днище электромобиля. «Гипермини» достаточно просто встать на площадку электрозаправки.



Serge[illegible] of journal-plaza.net



Как сзади отличить LEAF от обычных машин? Очень просто: у электромобиля нет выхлопной трубы.

БЕЗ ШУМА И ПЫЛИ

«Переведите селектор в положение «драйв», щелкните кнопкой стояночного тормоза – и поехали», – инструктаж оказался очень коротким. Да и к чему лишние слова? Ведь управление электромобилем мало чем отличается от вождения других машин. Он плавно и довольно бодро разгоняется, послушно реагирует на акселератор. Немного непривычно без шума двигателя – только шелест шин по шершавому асфальту полигона. И к тормозам надо привыкнуть – ощущение, что процесс проходит в два этапа. Будто машина сначала довольно интенсивно тормозит двигателем и лишь потом вступают в дело механизмы на колесах. Возможно, так оно и есть, ведь при нажатии на педаль механическая энергия преобразуется в электрическую и возвращается в батарею.



Солнечные батареи, интегрированные в крышу, будут в списке опций. В ясный день они экономят энергию основных элементов питания, снабжая электричеством бортовые системы.



В салоне все привычно. Даже начинаешь верить, что через год-другой сможешь прокатиться на электромобиле LEAF по дорогам общего пользования.

sollers ЗМЗ ЗАВОЛЖСКИЙ МОТОРНЫЙ ЗАВОД

На правах рекламы

представляют марку

ДВОЙНОЙ РЕСУРС®

Высоковольтные ПРОВОДА KENO

Для двигателей: ЗМЗ-406, ЗМЗ-402, ЗМЗ-511, ЗМЗ-523.

ВЫСОКОВОЛЬТНЫЕ ПРОВОДА «KENO» ОТВЕЧАЮТ САМЫМ ВЫСОКИМ ТРЕБОВАНИЯМ:

- обеспечивают уверенный пуск двигателя;
- обеспечивают минимальный уровень радиопомех и расход топлива;
- рабочая температура от -60 с до +250 с.



ДВОЙНОЙ РЕСУРС КАЧЕСТВО ПРОВЕРЕНО

НАШИ РЕГИОНАЛЬНЫЕ ПРЕДСТАВИТЕЛИ
на сайтах: www.zmz.ru, www.2resurs.ru

Подробная информация
по тел: +7 (83161) 6 61 38, +7 (83161) 6 57 44

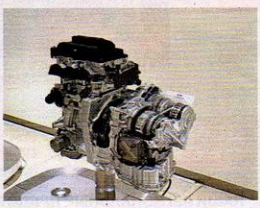
Sergei79 for journal-plaza.net

ЭКОЛОГИЯ ДИКТУЕТ



Эффективным оружием в войне с вредными выбросами со следующего года станет система Dual Injector. Бензин во впускные патрубки (речь, как вы понимаете, идет о многоклапанных моторах) цилиндра впрыскивает не одна, а пара форсунок – на каждый впускной клапан по индивидуальному инжектору. Это позволило использовать форсунки с меньшим диаметром распылителей и широким углом распыла. Более мелкие капельки топлива (30 мкм против прежних 70 мкм) лучше смешиваются с воздухом – сгорание происходит эффективнее, снижается выброс углеводородов. Следовательно, для их обезвреживания требуется меньше драгоценных металлов, напыляемых на решетки каталитических нейтрализаторов.

В борьбу за чистый воздух вступают и разработчики трансмиссий. Одно из последних ноу-хау фирмы «Ниссан» – вариатор XTRONIC CVT с планетарной передачей на выходном вале. Она позволила уменьшить диаметр ведущего и ведомого шкивов и, следовательно, сделать новый агрегат более компактным и легким (минус 13% массы) по сравнению с предшественником. Еще одно достоинство новинки – передаточное отношение выросло до 7,3:1. Как следствие, стало проще дозировать тягу на небольших скоростях, а при движении по трассе автомобиль экономнее расходует топливо и выбрасывает в атмосферу меньше токсичных газов.





«Ниссан-Тиида» служил не только агрегатоносителем на заводских испытаниях, но и демонстрационным электромобилем на тест-драйве.

Увы, знакомство оказалось коротким, – сделав лишь круг по полигону, понять характер автомобиля трудно, равно как и оценить интерьер или багажное отделение. Впрочем, заострять внимание на деталях бессмысленно: перед нами пока агрегатоноситель – «Ниссан-Тиида» с начинкой электромобиля. Впереди встреча с главным виновником мероприятия – моделью LEAF.

ЭЛЕКТРИЧЕСТВО – В МАССЫ

Если бы не надписи *Zero emission*, и не заподозришь, что это электромобиль. Ничего сверхъестественного в облике: да, привлекательный, семейные черты «Ниссана» прослеживаются. И в салоне все, как у обычного современного автомобиля. Пожалуй, лишь центральная консоль LEAF больше напоминает панель управления каким-нибудь сложным бытовым прибором или современной аудиосистемой. Интересно, будут на ней оставаться жирные отпечатки пальцев?..

Электромотор под капотом, а где же батареи? Пол под ногами передних седоков расположен низко, а вот дальше – довольно высокая ступенька. Передние сиденья будто установлены на подиуме, но и довольно рослый водитель не будет подпирать потолок головой. Аккумуляторы не сильно стеснили и задних пассажиров. Секрет – в продуманном расположении и конструкции элементов питания. Это плоские литий-ионные батареи, похожие применяют в мобильных телефонах. Они не только компактнее и легче круглых аккумуляторов, но и рассчитаны на большее количество циклов заряда-разряда. Всего под полом спрятано 48 модулей: вес каждого – около 4 кг, а общая отдача – 90 кВт. Этой энергии достаточно, чтобы питать 80-киловаттный (280 Н·м) электромотор и обслуживать другие бортовые системы.

Полностью заряженных батарей хватает примерно на 160 км. Разработ-

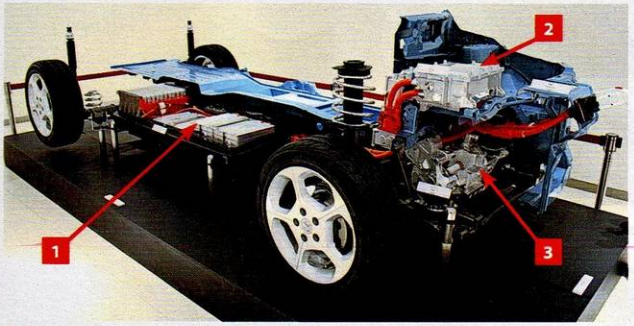


На носу расположены две розетки для зарядки батарей: под трехфазную проводку для быстрого получасового режима и под однофазную – для домашнего питания.



Бесконтактная зарядка «Гипермини» основана на электромагнитной индукции – с нею удобно. Правда, приходится мириться с 15-процентными потерями электричества.

Sergei79 for journal-plaza.net



Основные узлы и агрегаты электромобиля LEAF: 1 – модули литий-ионных батарей; 2 – инвертор; 3 – синхронный электромотор.

чики подсчитали, что более 80% пользователей редко проезжают в день больше сотни. Остальных выручат экспресс-заправки, которые планируют устроить на парковках близ магазинов, ресторанов, офисов. Получасовая пауза – и можете продолжать движение. Сегодня близ Йокогамы уже работают 23 электроколонки, а в следующем году их станет вчетверо больше. Кроме того, руководители «Ниссана» предварительно договорились о строительстве таких заправок не только с правительством Японии, но и с властями других государств.

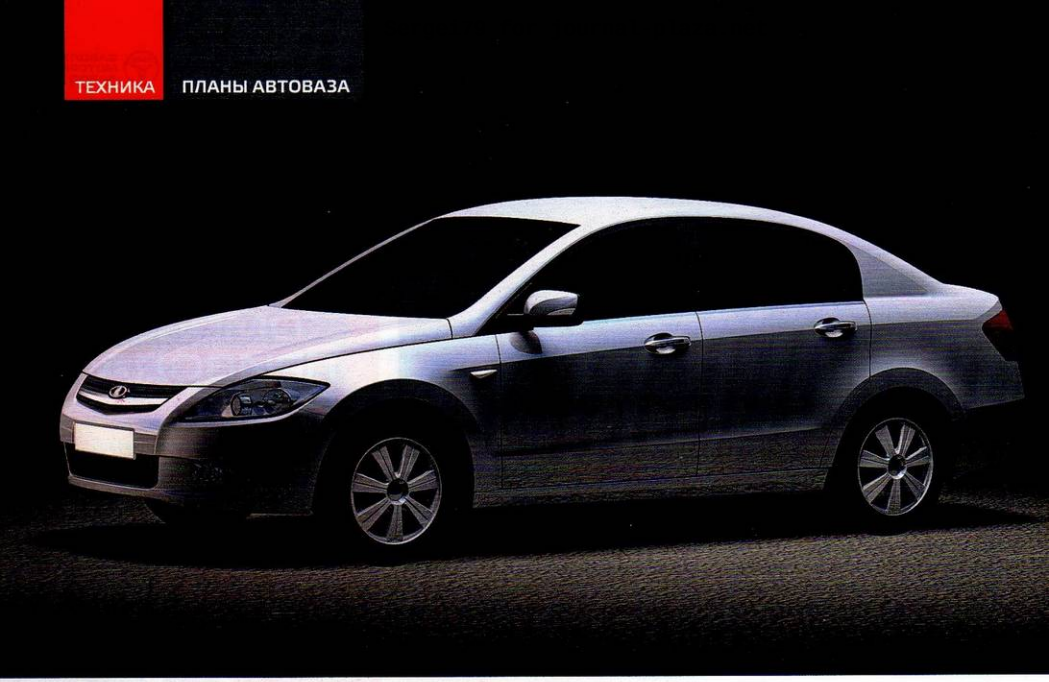
Быстрая зарядка для электромобиля LEAF – как для человека фастфуд: удобно, но не очень полезно. Полноценное питание машина получает дома, пока хозяин спит, – за 8 часов батареи полностью заполняются (напряжение 200 В, ток 15 А). LEAF сообщит о готовности в глобальный информационный центр, а тот пришлет хозяину весточку на мобильный телефон. Чтобы не тратить драгоценный заряд батарей, задаете время выезда из гаража – и климатическая установка к вашему приходу доводит температуру в салоне до комфортной. Бортовые системы электромобиля помогут и в движении: навигация точно проложит маршрут, рассчитает, хватит ли заряда батарей, а если запасы энергии истощатся, укажет путь до ближайшей электроколонки.

Преимущества электромобиля перед бензиновыми и дизельными машинами очевидны. Питающиеся от розетки работают тише, не выбрасывают вредных газов и экономят средства на заправках. Пока это кажется сказкой, но производитель упорно утверждает, что в течение года она станет былью. Правда, не в России. В нашей стране борьба за экологию еще не стала столь осознанно необходимым направлением, как в Японии, Америке, Европе. Будем ждать, что и эту японскую сказку скоро переведут на русский. ЗР



Несколько литий-ионных батарей (слева) объединены в модули питания (справа). Их укладывают под пол электромобиля.

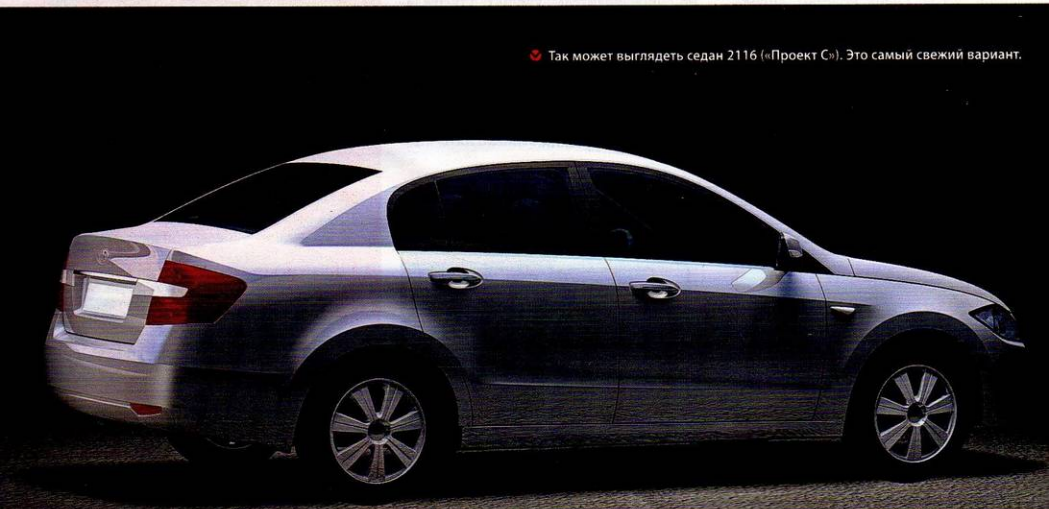
реклама
sollers
ЗАВОЛЖСКИЙ МОТОРНЫЙ ЗАВОД
представляют марку
ДВОЙНОЙ РЕСУРС®
РЕМОНТНЫЙ КОМПЛЕКТ ПРИВОДА ГРМ
ВСЕ ДЕТАЛИ ПРОШЛИ ИСПЫТАНИЯ НА ИЗНОСОСТОЙКОСТЬ
Для всех двигателей
ЗМЗ-405
ЗМЗ-406
ЗМЗ-409
КЛАПАНЫ
СТАБИЛЬНАЯ КОМПРЕССИЯ В ЦИЛИНДРАХ
СНИЖЕНИЕ РАСХОДА МАСЛА НА УГАР
Для двигателей
ЗМЗ-405
ЗМЗ-406
ЗМЗ-409
ВАЗ-21083 (1500 см³)
TANAKI
ДВОЙНОЙ РЕСУРС
КАЧЕСТВО ПРОВЕРЕНО
НАШИ РЕГИОНАЛЬНЫЕ ПРЕДСТАВИТЕЛИ
на сайтах: www.zmz.ru, www.2resurs.ru
Подробная информация
по тел: +7 (83161) 6 61 38, +7 (83161) 6 57 44



Мы замахнулись широко

Убедительнее всего АВТОВАЗ опровергает слухи о своем возможном банкротстве тем, что активно работает над новыми моделями. Какими именно – Игорю Моржаретто рассказал вице-президент АВТОВАЗа по техническому развитию Максим Нагайцев.

Так может выглядеть седан 2116 («Проект С»). Это самый свежий вариант.



Sergei79 for journal-plaza.net

– Максим Валерьевич, оглянитесь вокруг – кризис в стране и мире! А вы, похоже, занимаетесь прожектерством: новые модели разрабатываете да еще кредит на 80 млн. рублей под это просите. Откуда столько оптимизма?

– Согласен, в столь трудную экономическую ситуацию мы еще не попадали. АВТОВАЗ пережил два экономических кризиса, случались и кассовые разрывы, но никогда продажи не опускались ниже полумиллиона автомобилей в год. А тут – падение в два раза! Я, конечно, могу перечислить причины, почему так случилось. Но надо ли? Главное – сейчас мы находимся перед лицом самого серьезного вызова. Растерянности, паники нет – есть хорошая стратегия.

Впрочем, поводы для оптимизма существуют. Хотя рынок и сжался в два раза, доля АВТОВАЗа даже несколько выросла, покупатели от нас не отвернулись. Наша задача – подстроиться под требования рынка. И раз уж создалась такая ситуация, надо ею воспользоваться – провести на предприятии структурные реформы. Чтобы завод был готов к тому моменту, когда кризис закончится.

– И что делаете для этого? Год назад подписали соглашение с вашим партнером – компанией «Рено» о производстве в Тольятти модели на французской платформе B0, на которой построен универсал «Рено-Логан MCV». Помнится, даже лицензию купили. А дальше?

– Да, мы получили право на производство и дистрибуцию этих автомобилей. Лицензия обошлась недешево: заплатили по текущему курсу около 9 млрд. рублей. Сейчас ведем переговоры со смежниками, часть комплектующих планируем производить в России. И у нас, и во Франции работают группы специалистов – над вопросами локализации, над технологией размещения модели на одной из ниток главного конвейера. Оба коллектива – и русский, и французский – за год работы притерлись друг к другу, до конца уточнили сферы компетенции, прошла настороженность.

Проблема в том, что в связи с кризисом и у нас, и у французских партнеров меняются планы. Мы оказались в нелепой ситуации: замахнулись широко, сильно – а тут условия резко изменились. Ведь мы с французами планировали совместно загрузить нитку конвейера: на первом этапе собирать на ней 100 тыс. автомобилей под брендом Lada и столько же – под маркой Renault. В одиночку полностью загрузить всю производственную линию мы сейчас не готовы. Ведем переговоры с Парижем, к соглашению пока не пришли.

– Лицензия предполагала также перенести в Тольятти производство французских силовых агрегатов – двух двигателей и коробки передач. Есть сдвиги?



Максим НАГАЙЦЕВ, вице-президент АВТОВАЗа по техническому развитию

Рынок сжался вдвое, но доля продаж продукции АВТОВАЗа на нем даже несколько возросла – покупатели от нас не отвернулись. Мы обязаны сделать все, чтобы подготовить завод к тому моменту, когда кризис закончится.

На правах рекламы

АККУМУЛЯТОР

topla



Внимание!

Определился Победитель всероссийского конкурса на **«Самый долгий срок службы аккумулятора Topla».**

Поздравляем Усиевича М.И. (г. Н.Новгород)
Уже 11 лет аккумулятор Topla безупречно служит владельцу!

Поставил под капот и забыл!

г. Москва, ул Ивана Франко, 48
тел.: (495) 737-69-37, www.autounion.ru

Sergei79 for journal-plaza.net

– Да, работа идет. Сначала моторы будем собирать из привозных, импортных компонентов. Но мы и сейчас покупаем, скажем, поршневую группу для двигателя «Приоры» у корпорации «Федерал-Могул». На следующем этапе станем отливать самые тяжелые детали – блоки, маховики, коленвалы и т. д. – и обрабатывать их на месте. По соглашению АВТОВАЗ должен выпускать 450 тыс. силовых агрегатов (двигатели и КП) в год для установки на автомобилях «Лада» и «Рено».

– Будут ли у «Лады» на платформе B0 заметные внешние отличия от французского «Логана MCV»?

– Изменения по сравнению с оригиналом минимальные, поскольку обе модели станем собирать на одном конвейере. У российской – иные решетка радиатора, бамперы (чтобы угадывались родственные черты других моделей АВТОВАЗа, скажем, той же «Приоры»), а также элементы отделки салона.

– Когда все-таки пойдет с конвейера российско-французский автомобиль?

– Многое зависит от наших партнеров. Мы готовы запустить его в серию через полтора года. Нам вполне по силам освоить штамповку кузовных деталей, сварку, можем наладить изготовление деталей из пластика… Но заказы на основные комплектующие мы должны размещать вместе с французами. Как я сказал, работа над этим идет. По предварительному плану собираемся начать серийное производство в 2011 году. Возможно, придется на первых порах использовать для этого площадку Опытно-промышленного производства (ОПП) и собирать машины из компонентов, которые поставят заводы компании «Рено» и их партнеры. Возможности ОПП невелики – до 30 тыс. машин в год, но это поможет нам отработать технологию сборки.

– А как развивается широко разрекламированный «Проект С»? Помнится, концепты показывали на нескольких автомобильных выставках, даже устроили показательный крэш-тест…

– Автомобиль разработали еще два года назад, но тут начались переговоры с «Рено» – и проект притормозили. Но не закрыли! Существует уже больше десятка ходовых прототипов, и за них мне не стыдно. Работали совместно с мировыми производителями – подвеску, к примеру, делали с компанией ZF, салон и климатическую установку помогали довести коллеги из «Рено»… Но время шло – и, оказалось, стилевое решение чуть устарело. Когда на завод пришел французский шеф-дизайнер Энтони Грейд, мы попросили его освежить машину. Он это сделал, с моей точки зрения, блестяще! Автомобиль получился с большой перспективой. Машину видели иностранные партнеры и согласились, что у нее успешное будущее.

Недавно мы показали «Проект С» на заседании правительственной комиссии, которое проходило у нас в Тольятти, и были приятно удивлены реакцией присутствующих. И министр экономического развития Набиуллина, и министр промышленности и энергетики Христенко, и премьер-министр Путин высоко оценили модель. Последовавшее решение поддержать предприятие финансами – это не только страховка от вероятных проблем, но и знак того, что члены правительства оценили наш потенциал.

Теперь надо начинать работу с поставщиками. В инженерном отношении проект готов, причем есть варианты седан, хэтчбек и универсал. Но понадобится финансирование – порядка 25 млрд. рублей. У АВТОВАЗа сейчас таких денег нет, и мы ищем партнеров.



Бюджетный автомобиль, сделанный на базе «Калины», пока собственного имени не получил.

Возможно, так будет выглядеть семейство «Калина» после рестайлинга в 2011 году.



– В пору кризиса вы взялись за проект бюджетного автомобиля. Возможно ли его сделать в принципе? Нельзя же используемые материалы, в общем-то не самые лучшие, заменить плохими, дешевыми! Тем более отказаться от устройств, обеспечивающих безопасность!

– Когда перед нами поставили такую задачу, мы разделили ее на пять составляющих: кузов, двигатель, шасси, электроника, интерьер. Из кузовов переднеприводных моделей выбрали седан от «Калины» – заводу он обходится не дороже «самаровского», но современный и лучший у нас по многим критериям, в том числе по безопасности. Двигатель – понятно, 8-клапанный. Довольно быстро выяснилось, что реально удастся сэкономить лишь на электронике и отделке интерьера. Сразу нашли смешные, сказал бы, резервы. Скажем, на «классике» и «Самаре» устанавливают обыч-

Sergei79 for journal-tbp.ru

ные стекла, а на «калинах» – тонированные. И таких резервов оказалось немало – на обычной «Калине» на 20 тыс. рублей. Много лет на заводе придерживались «доброй» традиции: каждая новая модель должна быть дороже предыдущей – и в целом, и в частностях. А мы впервые сформулировали по-другому задачу: сделать более современную машину дешевле. Например, панель приборов на «Самару» стоит 10 тыс. рублей, на «Калину» – уже 20 тыс. Спору нет, «калиновская» выглядит более стильно и пластик в ней приятнее на ощупь, однако что нового получает потребитель с точки зрения функциональности – борткомпьютер? И в бюджетной машине решили от него отказаться. Сегодня могу с удовлетворением сказать, что за несколько месяцев мы сделали «Калину» в комплектации «Самара» по стоимости производства дешевле обычной «Самары».

А главные достоинства, как говорится, при ней: салон просторный, посадка более удобная, у машины хорошие перспективы по безопасности. Стиль тоже удачный – французский шеф-дизайнер его одобрил. Поэтому решили придать новый облик всему семейству, чтобы покупатель в его рамках мог выбрать любую комплектацию – от самой непритязательной до богатой, как в «Приоре». Похоже на то, как в свое время сначала выпустили ВАЗ-2106 в комплектации «Люкс» – и он был самым престижным советским автомобилем, а потом начали продавать и вариант с двигателем от «одиннадцатой». Но внешне – та же модная машина!

– Когда же «Калина-Самара» пойдет в серию?

– Бюджетная модель должна появиться на конвейере в начале 2011 года. Планируем показать все семейство на Московском мотор-шоу в 2010 году.

– Но если на рынок выйдет новый «бюджетник», значит, эпоха «классики» и «Самары» кончилась?

– С «Самарой» исход понятен – по той же цене мы предложим автомобиль более привлекательный. Произойдет вполне естественная замена. С «классикой» сложнее, ведь она по-прежнему останется самой доступной машиной в нашей линейке. Поэтому, видимо, ее продолжат выпускать до тех пор, пока сохранится спрос и пока производство будет прибыльным. Но «классика» мало-помалу уходит с рынка – интерес к ней с каждым годом падает.

– «Калина» вот уже четыре года на конвейере, «Приора» – два. Не пора ли задуматься о рестайлинге?

– Работы над бюджетной моделью проводятся одновременно с фейслифтингом «Калины», и, надеюсь, машины появятся на рынке вместе как части одного проекта в 2011 году. Нельзя обещать ничего революционного, потому что в нынешних условиях мы вынуждены экономить, а большие изменения потребуют новой производственной оснастки. Но автомобиль будет выглядеть свежо. С «Приорой» пока не работаем.

– А когда на конвейере появится обещанная лично вами автоматическая коробка?

– Опытные образцы 7-ступенчатых автоматов компании KATE начали устанавливать на «лады» еще в 2006 году. Сейчас изготовлена предсерийная партия, в Калининграде идет подготовка к строительству завода. В ближайших планах – оснащение серийных «калин» АКП. Коробку унифицируют и для установки на будущий «Проект С». Партнерами в работе над новой коробкой стали ведущие мировые фирмы, а возможно, и выпускать ее будут в рамках СП. **ЗР**

На правах рекламы

КОГДА ДОРОГА КАЖДАЯ СЕКУНДА

Изучая влияние отрицательных эмоций на психосоматическое состояние человека, особенно в экстремальных ситуациях, психологи пришли к выводу, что негативные эмоции, душевные конфликты замедляют реакцию человека на происходящее, что существенно повышает риск возникновения дорожно-транспортных происшествий. Нередко причиной нарушения ПДД как пешеходами, так и водителями становится их неблагоприятное психофизиологическое состояние. Типичные для водителей на наших дорогах агрессивный стиль вождения, торопливость, соперничество являются внешними проявлениями всеобщей повышенной тревожности.

К сожалению, тревога – бич нашего времени. Проблемы на работе, страх за близких, семейные конфликты, долги, трудная экономическая ситуация в стране вызывают состояние озабоченности и тревожности, что мешает водителю успешно разрешить возникшую на проезжей части проблему.

В большинстве случаев, когда черная полоса житейских невзгод проходит, способность владеть собой восстанавливается, поскольку у здорового человека чувство тревоги является временным ощущением. Но при наличии постоянно действующих стрессовых ситуаций или неспособности организма адекватно на них реагировать, вовремя не ликвидированная тревожность может превратиться в устойчивую привычку – неадекватно реагировать на любые события, или перейти в психическое расстройство.

Тревожное расстройство проявляется чувством постоянного внутреннего напряжения, невозможностью расслабиться, беспокойством по мелочам, чрезмерными опасениями по поводу грядущих/минувших неприятностей в повседневной жизни. Человеку трудно сосредоточиться, сконцентрировать внимание, его не покидает ощущение «пустоты в голове» из-за тревоги и беспокойства. На малейший раздражитель человек реагирует не только выраженной эмоцией, но и ощутимым изменением частоты пульса, появлением нехватки воздуха, «комка в горле», тошноты и неприятных ощущений в животе. При этом сама проблема далеко не так серьезна, как реакция человека на нее.

У водителей «взаимоотношения» с лекарствами более сложные, чем у других людей, так как некоторые препараты оказывают значительное влияние на ответные реакции организма на внешние раздражители. Дурную шутку с водителем могут сыграть препараты на основе пустырника, валерианы или мелиссы, седативный эффект которых способен ослабить концентрацию внимания. А на дороге так важна каждая секунда...

Инновационный российский препарат **Афобазол®** позволяет справиться с навязчивой тревогой, не нарушая привычного ритма жизни. Афобазол® снимает чувство тревоги и внутреннего дискомфорта, при этом оказывая лёгкое активизирующее действие на нервную систему, позволяя «держать всё под контролем». Афобазол® может применяться у тех, кто водит автомобиль, т.к. он не замедляет скорость реакции, не ослабляет память, не вызывает привыкания. Афобазол® выпускается в удобной таблетированной форме и отпускается из аптек без рецепта.

Помните о том, что только эмоционально уравновешенный водитель способен видеть и предвидеть, прогнозировать ситуацию и принимать правильные решения. Не позволяйте тревоге и беспокойству манипулировать вами!

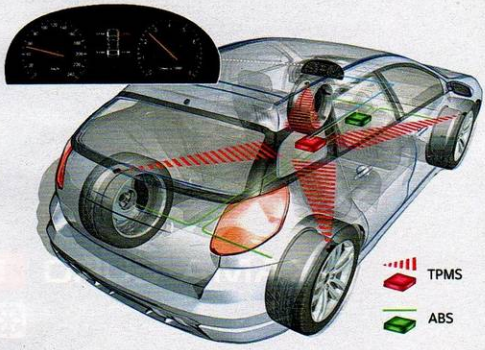
На правах рекламы



ИМЕЮТСЯ ПРОТИВОПОКАЗАНИЯ.
НЕОБХОДИМО ОЗНАКОМИТЬСЯ С ИНСТРУКЦИЕЙ

rnal-plaza.net

Узнает по «походке»



Новая система работает в «сотрудничестве» с ABS, узнавая каждое колесо по «походке» – изменению скорости вращения.

Система автоматического контроля давления воздуха в шинах (TPMS – Tire Pressure Monitoring System) с 2012 года станет обязательной на всех европейских автомобилях. Вещь, безусловно, полезная, но есть одно неудобство: если вы приобрели колесо с установленным датчиком, то необходимо его «прописать» – каким-то образом сообщить системе, где именно колесо установлено. Процедура непростая, пониманию рядового владельца авто недоступная (по крайней мере, так считают европейцы).

Разработка компании Johnson Controls, показанная во Франкфурте, делает замену шин с датчиком TPMS столь же простой, как и обычных. Запатентованная фирмой программа с началом движения авто зафиксирует замену того или иного колеса на основе анализа сигналов от ABS или ESP (антиблокировочной системой оснащают теперь практически все автомобили) и автоматически зарегистрирует новый датчик. Фиксирование новичка произойдет уже после двух-трех минут поездки. Надо заметить, в устройстве лишь одна приемная антенна. Она интегрирована в электронный блок, так что дополнительной проводки к колесным нишам не требуется. Кроме того, программа сохраняет метки четырех колес в памяти, что делает излишним «обучающий» выезд после очередной замены, например, летнего комплекта зимним. Новая система чувствительна к изменению давления величиной от 0,07 бар. Батарейки в датчиках служат целых девять лет.

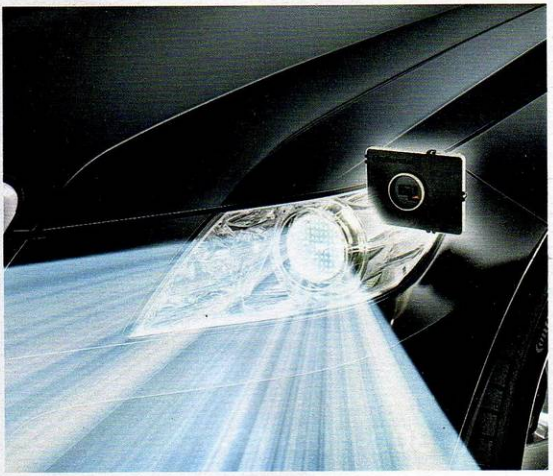
В лучезарное будущее

Часы (нет, пожалуй, все-таки годы) галогеновых и даже ксеноновых ламп в фарах сочтены, в один голос утверждают специалисты. Совсем скоро их место займут матрицы из сверхъярких светодиодов (LED), способные обеспечить достаточное освещение. А уж о сроке службы и говорить нечего – он на порядки больше!

Даже самый мощный светодиод, если он один, слабоват для головной фары, вот и приходится устанавливать набор из восьми LED. Однако недостаток обернулся достоинством: общий световой поток в этом случае можно разбить на восемь лучей и каждым управлять отдельно. Эту задачу решает новый контроллер, придуманный специалистами концерна «Континенталь». Для перехода с ближнего света на дальний, создания оптимального светораспределения, подходящего к каждому конкретному случаю (например, в городе на перекрестке, на шоссе в повороте и т. д.), уже не нужна сложная механика с подвижными лампами или шторками. Все делает специальный контроллер, связанный единой цифровой сетью с главным процессором. Обрабатывая данные о скорости, погоде, угле поворота руля, новый прибор задает нужную интенсивность каждому из восьми лучей, формируя оптимальную освещенность дороги. Блок управления размещен не в самой фаре, а под капотом, и это разумно, ведь фара – первый кандидат на замену в случае ДТП.

Пока контроллер справляется с восемью лучами, но будущее – за мультилучевыми матричными фарами.

Новая система появится на автомобилях двух (пока не названных) европейских производителей уже в 2011 году. А в лучезарном будущем нас ожидает фара, «набранная» из множества индивидуально управляемых источников света, способная «нарисовать» на ночном асфальте, например, стрелку навигатора или по команде радара выхватить из тьмы пешехода.



rnal-plaza.net

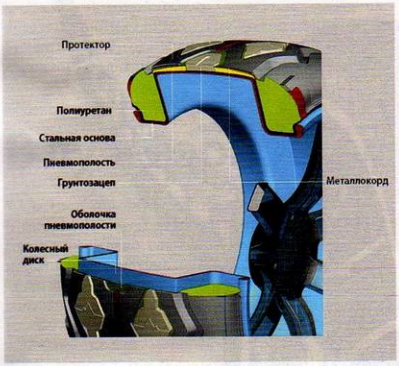
Сенсация надувается

Пока другие изготовители шин погрязли в мелочах, пытаясь хоть в чем-то улучшить традиционные покрышки, корейская «Кумхо» изготовилась к революционному прорыву. В недавно представленном ею полноприводном концепт-каре «Фортис» на электрическом ходу много инноваций самого разного плана, но чуть ли не главная – шины. Старые тоже пригодились – из них сделаны бамперы, двери, капот, крылья… А вот новые, те, что на колесах, и по конструкции, и по внешнему виду радикально отличаются от всех ранее виденных!

Извечное противоречие между требованиями к проходимости и шоссейным качествам разрешили весьма необычно. Покрышки превратили в этакий трансформер: когда надо преодолеть непреодолимое, из резинового протектора вырастают стальные пластины-грунтозацепы, на хорошей же летней дороге они прячутся – и по шоссе «Фортис» катится на мягкой резине. Превращение происходит благодаря скрытым в толще протектора полостям, в которые можно закачивать воздух. Раздуваясь, протектор приподнимается над грунтозацепами, которые остаются на месте, поскольку жестко укреплены на внутренней стальной оболочке. А по бездорожью машина едет практически на ободах (они, разумеется, особой конструкции) и грунтозацепах. Боковины же заполнены не воздухом, а пенополиуретаном, что и придает им эластичность.



Дизайнеры придали концепту «Фортис» грозный вид.



Конструкция универсальной шины настолько сложна, что возникают сомнения в ее жизненности.

Столь же революционна концепция подвески. За каждое колесо отвечает персональный узел, включающий в себя ступицу, тормоз, блок рекуперации, рычаги, пружину, амортизатор и вал привода. Его можно заменить новым (или иначе настроенным), освободив один-единственный замок, которым подвеска крепится к кузову. А менять, вероятно, придется часто: с четырьмя электромоторами по 100 л.с. каждый да на столь жестких шинах «Фортис» вряд ли ее пощадит. Если, конечно, когда-нибудь появится на дорогах…

На правах рекламы

АВТОМОБИЛЬНЫЕ ФИЛЬТРЫ ACDelco

Качество фильтра определяется многими факторами, но в первую очередь, качеством самого фильтрующего элемента. Сейчас все производители фильтров используют в своих фильтрах бумагу двух фирм: транснациональной компании «Hollingsworth & Vose» и итальянской «Ahlstrom». Поэтому сравнивать фильтры разных производителей только по качеству бумаги не имеет смысла. А вот КОЛИЧЕСТВО фильтрующей бумаги в фильтре, то есть площадь фильтрующей поверхности, у разных фильтров разная. Чем больше площадь фильтрующей поверхности, тем лучше фильтрующие свойства фильтра, но и сложнее технология его производства, а соответственно – тем выше его цена. Дешёвый фильтр по определению не может быть качественным, а ведь он напрямую влияет не только на мощность двигателя, но и на продолжительность его службы.

Все фильтры ACDelco:
• обеспечивают долгий срок службы без замены, т.к. имеют высокую «грязеемкость», благодаря большой площади поверхности и оптимальной пористости фильтрующего элемента;
• оптимизированы под особенности конкретного двигателя;
• произведены с использованием «умной» многослойной фильтровальной бумаги;
• гарантируют легкий «холодный» пуск и бесперебойную работу двигателя даже при пиковых уровнях давления и в широком диапазоне температур благодаря точности регулировки клапанов масляных фильтров ACDelco, высокой степени очистки топлива от механических примесей и воды в топливных фильтрах ACDelco, высокой пылеёмкости при минимальном сопротивлении воздушному потоку в воздушных фильтрах ACDelco.
Устанавливая на свой автомобиль фильтры ACDelco совместно с моторным и трансмиссионным маслами ACDelco, свечами зажигания ACDelco и аккумулятором ACDelco, вы обеспечиваете себе полное спокойствие и уверенность в любых условиях и при любой погоде: надежный холодный пуск двигателя, равномерная работа двигателя при пиковых нагрузках и длительной езде на высоких скоростях а также при привычном долгом стоянии в «пробках».



Запчасти ACDelco.
Всё, что нужно вашему автомобилю!

Официальный Дистрибьютор в России:
ACD Co., Ltd, (495) 983-0030, www.acdco.ru

ACDelco

rnal-plaza.net

Аудиосистема... в глушителе

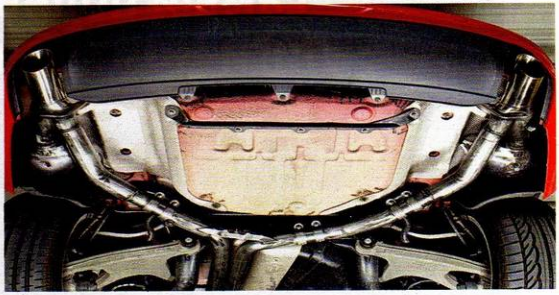
Фирма «Эберспехер», до сих пор известная глушителями да автономными отопителями, неожиданно занялась усилителями и динамиками. Правда, устанавливать последние предлагается отнюдь не в салоне машины.

Какой звук должен издавать крутой автомобиль? Если спросить владельца, в ответ услышите: конечно, грозный и громкий! Противоположного мнения придерживаются жители, которые хотят видеть сны, а не вскакивать с постели при каждом появлении амбициозного соседа. А вот пешеходы желают, чтобы машина не подкрадывалась неслышно (как гибриды и электромобили). Ублажить всех удалось с помощью новой системы Active Sound – она способна заставить дизель звучать, как бензиновый мотор, сделать выхлоп совсем тихим, умиротворяюще нежным или же по-спортивному агрессивным.

Теоретически суть изобретения проста: в глушителе монтируют динамик и микрофон. Если необходимо приглушить звук, процессор обрабатывает сигнал и подает его на громкоговоритель в противофазе, так что результирующий уровень шума снижается на порядок (на 20 дБ). А можно заставить машину реветь раз в десять громче – синтезировать голос любимого «зверя», чем превратить, например, скромницу «Ладу» в мачо «Феррари».

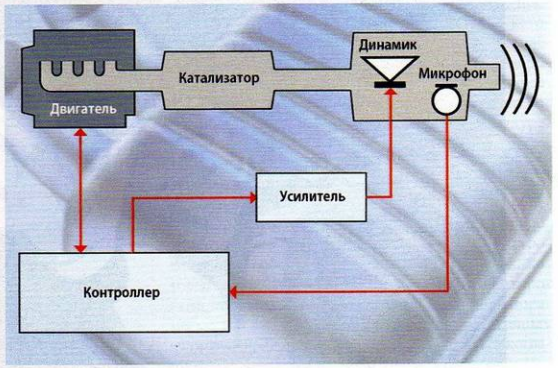
Сложность для разработчиков состояла в том, чтобы динамики и микрофоны выдерживали влажность, вибрацию и перепад температур от –30 до +700ºС. Справившись с этой задачей, они открыли изобретению путь в серию, о чем свидетельствуют снимки системы Active Sound, установленной в «Ауди».

Новинка обрадует не только фанатов автозвука. Благодаря ей удалось на 40% уменьшить массу глушителей и на 150 мбар – создаваемое ими противодавление. А это уже серьезно!



На этом автомобиле вместо основных глушителей установлены сферические камеры с динамиками, изменяющие или приглушающие звук выхлопа.

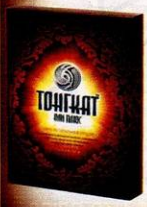
Схематически устройство и работа системы Active Sound выглядят так.



На правах рекламы

МУЖЧИНЫ МОГУТ ВСЁ!

Слышал по радио о препарате ТОНГКАТ АЛИ ПЛЮС. У меня проблемы как с потенцией, так и с размером. Хотелось бы знать, действует ли ТОНГКАТ АЛИ ПЛЮС на эти два фактора одновременно?



Препарат **ТОНГКАТ АЛИ ПЛЮС** – мощный стимулятор, влияющий как на потенцию, так и на размер. Обеспечивая вам сильную эрекцию, длительный половой акт, ярчайший оргазм, **ТОНГКАТ АЛИ ПЛЮС** способствует также ощутимому увеличению размера члена.
Миллионы мужчин убедились в том, что натуральный препарат **ТОНГКАТ АЛИ ПЛЮС** действует безотказно. Также его преимуществом является совместимость с алкоголем. Препарат безопасен при сердечно-сосудистых заболеваниях. Эффективен в любом возрасте.



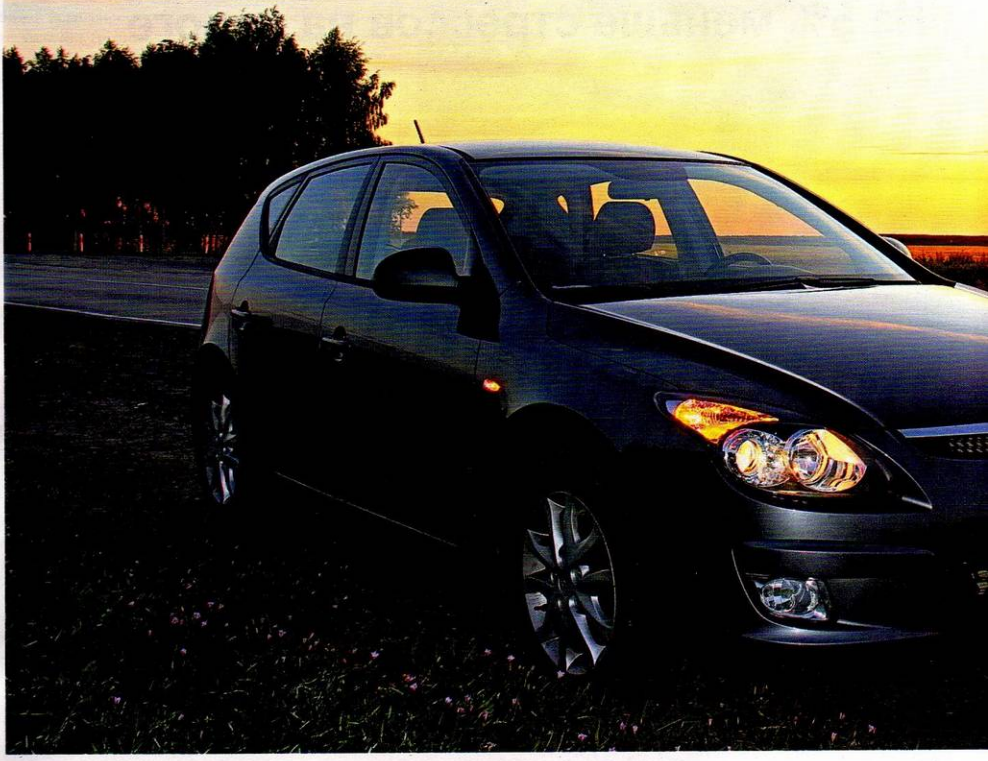
Консультация и заказ по тел. **8-800-200-02-02**,
тел. в Москве **(495) 232-05-60**, звонок бесплатный, конфиденциально.

Гос. Рег. № 77.99.23.3.У.960.2.09 от 05.02.2009 г. ООО «ТЭСКОМ». ОГРН 5087746139366 от 23.09.08 г. 115230. г. Москва. Варшавское ш., д. 36. стр. 8

journal-plaza.net

Из тени в свет перелетая...

С одной стороны, «Хёндай-i30» щедро наделен яркими конструкторскими решениями, а с другой – темными пятнами проблем в обслуживании, считают Игорь Козлов и Геннадий Емелькин. Фото Константина Якубова.



НА СОЛНЦЕ

Начнем с приятного, то есть со сравнительно несложных операций по обслуживанию. Одна из них, замена ГРМ, и вовсе не потребуется – в приводе стоит «вечная» цепь. Доступ к поликлиновому ремню свободный. Для натяжения отпускаем крепеж генератора и сдвигаем его в нужную сторону, вращая ходовой болт. Жаль, здесь нет автомата натяжителя – за это оценку снижаем.

Поменять свечи зажигания несложно: ключом «на 10» выкручиваем четыре болта накладки клапанной крышки и им же – крепеж индивидуальных катушек. Вынув серую чеку и сдавив усик, отсоединяем поочередно все разъемы и вынимаем катушки из колодцев. Свечи выкручиваем головкой «на 16». Заодно проверим, нет ли в колодцах масла. Если есть, то без раздумий меняем прокладки клапанной крышки. Крепеж затягиваем нежно, без лишних усилий, поскольку закладные гайки в пластиковой клапанной крышке легко выдрать с корнем.

Масло в двигателе надлежит менять каждые 20 тыс. км, но опыт показывает, что в наших условиях лучше через 12–15 тыс. км. Доступ к фильтру и сливной пробке под ключ «на 17» вполне приемлемый. Тем же ключом выкручиваем пробки на коробке. Сливная расположена под левым приводом, а заливная (она же контрольная) – в передней части агрегата.

Меняя воздушный фильтр, отстегиваем четыре защелки крышки корпуса и, подняв ее, насколько позволяет патрубок дроссельного узла, извлекаем старый элемент. Новый ставим так, чтобы уплотнительная кайма была выше оси симметрии гофр.

Поменять салонный фильтр элементарно! Сжав защелки на оси, снимаем с нее демпфер, вынимаем два ограничителя из лотка и откидываем его вниз. Сняв лючок отопителя, ме-

Sergei79 for journal-plaza.net

HYUNDAI i30

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Модель дебютировала в 2007 году.

КУЗОВА: хэтчбек, универсал (с 2008 года).

ДВИГАТЕЛИ: бензиновые: 1,4 л, 109 л.с.*; 1,6 л, 122 л.с.*; 2,0 л, 143 л.с.; дизельные: 1,6 л, 90 или 115 л.с.; 2,0 л, 140 л.с.

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ: M5 или A4.

ПРИВОД: передний.

КОМПЛЕКТАЦИИ: Classic, Comfort, Style.

ЦЕНА В АВГУСТЕ 2009 ГОДА: от 533 900 до 719 900 рублей.

*Варианты для России.



няем элемент. Стрелки на нем должны указывать вниз – по направлению воздушного потока.

Топливный фильтр стоит в баке, прямо в бензонасосе, как на большинстве современных авто. Фланец крепится восемью гаечками под ключ «на 8». Прежде чем их выкручивать, сотрите грязь вокруг, чтобы она не осыпалась в бак. Электрический разъем отсоединяем, нажав на усик, а топливопроводы – надавив на клипсы наконечников, при этом последние надо сперва надвинуть на штуцеры.

Вынимая модуль насоса, не погните поводок поплавка. В целом конструкция несложная, но вся она держится на защелках, которые запросто обломить, особенно на морозе. Рекомендуем работать в теплом помещении, дав пластику достаточно времени, чтобы прогрелся. После установки модуля пускаем двигатель и проверяем герметичность всех соединений. Лишь после этого крепим лючок пола, убедившись, что уплотнитель сел в углубление по периметру.

С заменой передних тормозных колодок тоже хлопот немного. Головкой «на 14» выкручиваем нижний болт направляющего пальца, придерживая его рожковым ключом «на 17», – почти как на «Ладе». Откинув скобу вверх, вынимаем колодки из пластин постели, которые тоже снимаем, очищаем от продуктов износа и смазываем алюминиево-медной пастой. Устанавливая новые колодки, главное – не перепутать: съемная теплозащитная пластина должна оказаться на внутренней колодке, которая, в свою очередь, должна встать скобой-пищалкой предельного износа книзу. Чтобы поменять диск, снимаем тормозную скобу, отвернув пару болтов, и отсоединяем диск от ступицы. Для этого понадобится ударная крестовая отвертка для пары потайных винтов и, возможно, легкая кувалда – чтобы отделить прикипевшие детали.

С задними колодками поначалу тоже просто: выкручиваем оба болта направляющих и, сняв суппорт, подвешиваем его в сторонке таким образом, чтобы шланг не был натянут. Пластина-пищалка должна быть снизу на внутренней, обращенной к поршню колодке. Подвох ждет при профилактике ручного тормоза, а проводить ее приходится регулярно, поскольку механизм со временем закисает.

В ТЕНИ

Чтобы снять диск-барабан (рабочий тормоз дисковый, а ручной – барабанный), предстоит повозиться с нижним болтом тормозной скобы. Его головка спрятана в вилке кулака, и этот крепеж ничем другим, кроме как 12-гранным накидным ключом (правильнее называть его 24-гранным), не одолеть. Ход составляет всего 1/12 оборота, а трещотка, увы, не пролезает – мешает рычаг подвески. Не снимать же его! Сборка в тесноте идет еще сложнее.

С оптикой не лучше, хотя в руководстве по эксплуатации процесс замены ламп в фарах описан кратко и просто: откройте, дескать, капот, выверните три болта фары и снимите ее. Легко сказать, да попробуй-ка проделать. К тому же есть уточнение: надо еще вынуть пару пистонов решетки радиатора и отогнуть ее (по ходу машины) вместе с бампером (в меру, чтобы не лопнул). Мало того, нужен помощник, поскольку одной свободной рукой фару не вынуть – она идет враспор между бампером и крылом.

Справедливости ради отметим: снимать фары требуется только для замены ламп поворотников, хотя в ин-

ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ НЕКОТОРЫХ ЗАПЧАСТЕЙ У ДИЛЕРОВ

Запчасть	Стоимость, руб.
Крыло переднее	5500*
Накладка бампера переднего	8500*
Блок-фара	10 500*
Капот	12 800*
Фильтр масляный/воздушный/топливный/салонный	270/700/1300/1500
Свечи зажигания, комплект	680
Ремень генератора	1400
Тормозные колодки передние/задние	3800/2700
Колодки ручного тормоза	2500

*Только на заказ, срок ожидания – от двух недель.

ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ НЕКОТОРЫХ РАБОТ У ДИЛЕРОВ

Запчасть	Стоимость, руб.
Компьютерная диагностика двигателя	720
Замена масла и фильтра двигателя (со снятием защиты картера)	1000
Замена фильтра воздушного/топливного/салонного	300/800/300
Замена свечей зажигания	600
Замена ремня навесных агрегатов	1000
Замена охлаждающей жидкости	1300
Замена лампы поворотника в фаре/фонаре	500/360
Замена тормозных колодок передних/задних	1400/1360
Нормочас	1350

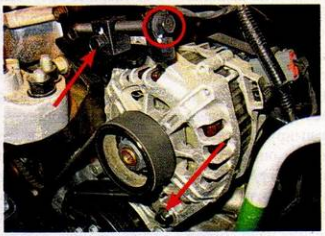
НЕКОТОРЫЕ РАБОТЫ ПО ЗАМЕНЕ

Наименование позиции	Периодичность, тыс. км (лет)
Масло в двигателе, масляный фильтр	20 (1)
Воздушный фильтр	40
Топливный фильтр (картридж бензонасоса)	60
Фильтр салона	20
Свечи зажигания	40
Ремень привода навесного оборудования	–*
Масло в МКП	100
Антифриз в системе охлаждения	40 (2)
Жидкость в приводе тормозов	40 (2)

*Контроль натяжения, замена по состоянию.

Sergei79 for journal-plaza.net

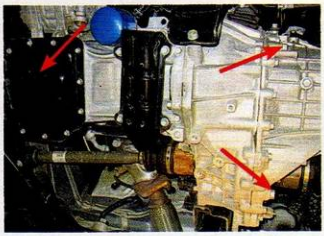
Для натяжения поликлинового ремня ослабляем крепеж генератора (стрелки) и, вращая ходовой болт, смещаем агрегат. Прогиб посреди самого длинного участка ремня должен быть около 5 мм.

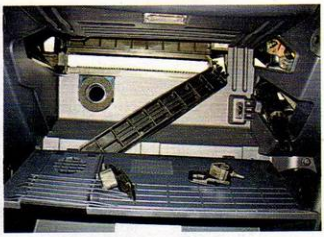




Замена свечей несложна. Главное – не перетяните при сборке болты накладок клапанной крышки и двигателя (если последняя установлена), иначе можно вырвать закладные гайки.

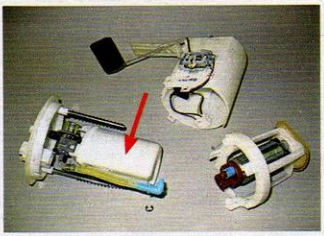
Доступ к фильтру, а также к пробкам на двигателе и коробке (показаны стрелками) вполне нормальный. Пробки коробки отличаются от крепежа картера размером – они под ключ «на 17».

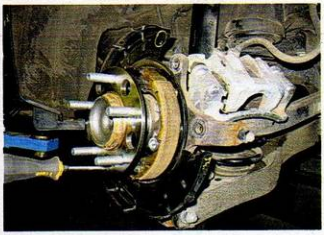




Пожалуй, комментарии излишни. Поменять салонный фильтр предельно просто.

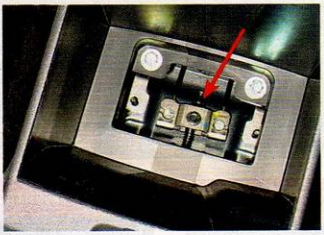
Стрелкой показан картридж топливного фильтра. Чтобы до него добраться, снимаем и разбираем бензонасос. Будьте аккуратны – защелки очень хрупкие.

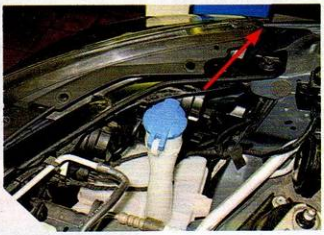




Регулируя ручник, подводим колодки к барабану, вращая шлицевой отверткой гайку распорной планки (к ней можно добраться, вынув заглушку в диск-барабане, но для наглядности диск снят).

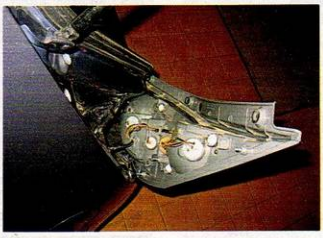
Если ход рычага ручного тормоза по-прежнему велик (более семи щелчков собачки), то, вынув коврик из центрального подлокотника, крутим эту гайку (стрелка), уменьшая длину троса.

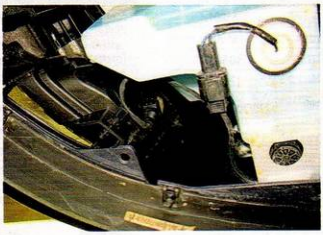




Сложнее менять лампы в правой фаре. Снимая ее, смажьте граничащую с крылом поверхность (стрелка) силиконовой смазкой – пойдет легче.

Фонари для замены ламп надо снимать. Работать лучше в теплом помещении: велика вероятность обломить ставшие хрупкими на морозе фиксаторы.





Замене лампы правой противотуманной фары слегка мешает бачок омывающей жидкости. Но главное неудобство – грязь осыпается с соседних деталей.

Sergei79 for journal-plaza.net

ОЦЕНКА ТРУДОЕМКОСТИ ОБСЛУЖИВАНИЯ*

Название операции	Описание операции	Итоговая оценка
Замена масла в двигателе	+ Хорошо различимый след масла на матовом кончике щупа	4
	− Надо снимать защиту моторного отсека (если установлена)	
Замена воздушного фильтра	+ Не нужен инструмент	4,5
	− Можно ошибочно установить элемент наоборот	
Замена топливного фильтра	+ Не требуется приспособление для центральной гайки	3,5
	− Хрупкие защелки	
Замена свечей зажигания	+ Хороший доступ	4,5
	− Многовато крепежа	
Замена ремня навесных агрегатов	+ Хороший доступ к болтам генератора	4
	− Нет автомата натяжителя	
Замена ОЖ двигателя	+ Хороший доступ к кранику в правом бачке радиатора	4
	− Нужна широкая емкость для слива остатков из блока; мал ресурс ОЖ	
Замена масла в коробке	+ Хороший доступ к пробкам	4
	− Заливную пробку можно спутать с болтами картера	
Замена тормозных колодок	+ Привычная конструкция, большой ресурс колодок ручника	3,5
	− Затруднен доступ к колодкам ручника	
Замена салонного фильтра	+ Не нужен инструмент	5
	− Недостатков нет	
Замена ламп в основных фарах	+ Хвалить не за что	3
	− Плохой доступ, надо снимать соседние детали или фары целиком	
Замена ламп в противо-туманных фарах	+ Если машина новая и есть подъемник, работа проста	3
	− Затруднен доступ, если машина стоит на земле	
Замена ламп в фонарях	+ Хвалить не за что	3
	− Надо снимать фонари, много крепежа	

*Авто с мотором G4FC (1,6 л) и МКП в сравнении с «Ладой-Приорой», трудоемкость обслуживания которой условно оценена в четыре балла по пятибалльной шкале (ЗР, 2008, № 1).

струкции об этом ни слова. Зато напоминают, что после демонтажа оптики надо проверить и отрегулировать световые пучки. И это верно: на тестовой машине световое пятно слегка ушло вверх. Поэтому снимаем фары только в крайнем случае. Например, если рука все же не лезет в щель перед аккумулятором при замене ламп головного света слева. В правой фаре, меняя в ней лампы дальнего света и габаритки, снимаем колпак, слегка отогнув горловину бачка омывающей жидкости, и ориентируемся во внутренностях с помощью зеркальца. Для замены лампы ближнего света снимаем и отводим в сторону расширительный бачок, открутив два болта и вынув из прижима жгут проводов, идущих к концевику капота и сигналу.

Фонари тоже надо снимать, и лучше в тепле, когда пластик менее хрупок – бывало, на морозе отламывали от корпуса шаровидные фиксаторы. Прежде откручиваем крестовой отверткой три самореза и болт опоры бу-фера, после чего, преодолевая сопротивление фиксаторов, выводим фонарь из посадочного места строго по оси машины. Аккуратнее со снятой оптикой! Болтаясь на проводке, она так и норовит исцарапать кузов теми самыми фиксаторами, выступающими из корпуса.

Для доступа к лампе противотуманной фары вынимаем три пистона передней части подкрылка, заходящей под бампер, и отгибаем ее вниз.

***

Модель приходится младшим братом «КИА-Сид», ставшему героем этой рубрики в ЗР, 2008, № 12. Однако у «Сида» по крайней мере с задней оптикой лады. Вероятно, усложнение замены лампочек становится для корейских конструкторов нормой. Но сколько же аварийных ситуаций создаст водитель, так и не сумевший вовремя заменить копеечную лампу! ЗР

На правах рекламы

YTTRIUM

Надежный запуск
Защита от коррозии
Увеличенный ресурс
Экономия топлива



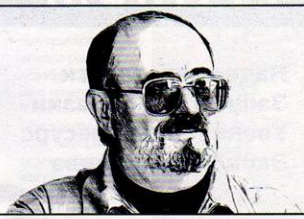
Зарегистрированная ™ - 33



ISO 9001 ISO/TS 16949

Bosch Group

Serge179 for journal-plaza.net



Потертое седло

Как провести несложный ремонт головки блока в гаражных условиях, рассказывает Анатолий Вайсман.

Мастеровых, готовых чинить мотор своими руками, предостаточно. Но для успеха дела важно четко представлять, что тебе по плечу, а что нет. Скажем, заменить седла клапанов, реставрировать отверстия под толкатели, восстановить постели распредвала без специального оборудования немыслимо. А устанавливать новые клапаны в изношенные седла и втулки – вовсе пустая трата времени и денег. Но порой требуется заменить всего один или несколько клапанов, когда другие детали еще вполне работоспособны. Расскажем, как это сделать, располагая минимальным набором инструментов.

Итак, головка блока на верстаке. Его поверхность грубая. Отсюда первое правило: оберегая привалочную плоскость головки, подложим под нее деревянные бруски. Второе: рассухариваем клапаны не трубкой и молотком, а приспособлением. В магазинах таких немало, но почти все они – для двигателей отечественного производства, а вот «снасть» для иномарки еще найди, да и стоит она будь здоров! Третье: если сухари крепко пригорели к стержню и тарелке пружины, нельзя давить на клапан, опертый на верстак, краем головки – так недолго и согнуть его. Подложим под середину головки клапана упор из плотной резины или деревяшки – и затем уже применим силу.

Если предполагается клапан сохранить, проверим диаметр стержня по всей длине рабочей части, причем в разных плоскостях, ведь изнашивается он неравномерно. Если хоть один размер ушел за поле допуска больше чем на сотку – клапан в утиль! Выпускные клапаны, работающие при высокой температуре, изнашиваются быстрее впускных – у них сильнее страдает стержень и его торец, а на рабочей фаске в месте контакта с фаской седла образуется выработка.

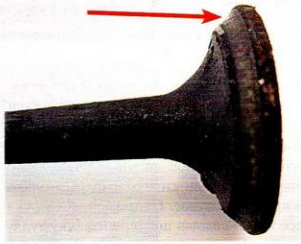
Небольшую выработку можно сошлифовать. Для этого нужна электродрель с патроном такого размера, который позволит зажать направляющую втулку клапана. Последнюю разрежем по образующей – и получим зажим для стержня клапана. Дрель закрепим горизонтально, так удобнее работать. Напильник прямоугольной формы послужит оправкой, на которую будем наматывать абразивную шкурку. Шлифуем фаску клапана при высоких оборотах дрели, сначала шкуркой зернистостью Р320, затем, при доводке, – Р600.

Изношенный торец стержня клапана можно прошлифовать с помощью переносного наждака. К столу крепим небольшие тиски, в которые зажимаем направляющую втулку и, контролируя угольником, выставляем ее перпендикулярно плоскости абразивного круга. При обработке клапана, установленного во втулке, вращаем его. Кстати, так можно слегка укоротить и новый клапан, если его длина не обеспечивает необходимого зазора. Насколько укоротить – определим заранее, установив распределительный вал. После окончательной обработки торца снимем фаску, иначе со временем может оказаться, что при разборке расклепанный конец стержня невозможно извлечь из направляющей втулки. Такое, увы, случается.

Направляющие втулки выпускных клапанов изнашиваются сильнее впускных – им особое внимание. Монтажный зазор между клапаном и втулкой можно точно измерить микрометрическим нутромером, но на практике и опытной руки достаточно. Если сомневаемся, в допуске зазор или нет, вооружимся приспособлением с индикатором. Тарелка клапана должна слегка выступать над привалочной плоскостью головки, чтобы ножка индикатора могла упереться в ее рабочую кромку. Покачивая клапан, измеряем перемещение. Конечно, оно больше реального монтажного зазора – и зависит от длины направляющей втулки и выступающей из нее части

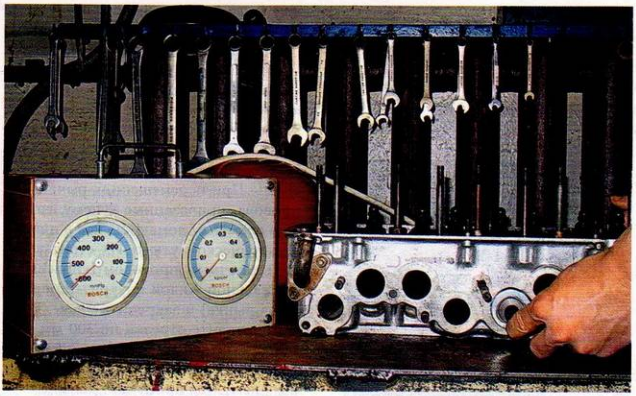


Покачивая клапан, измеряем его перемещение в направляющей втулке. По результату оценим монтажный зазор – он несколько меньше положенного.



Выработка на фаске выпускного клапана – характерное следствие эрозии материала под влиянием высоких температур и агрессивной среды.

Sergei79 for journal-pl



Самодельная вакуумная установка позволяет проверить герметичность клапана не хуже, чем фирменная.

клапана. Для конкретного мотора соотношение легко рассчитать.

Как менять направляющие втулки? Новые нужно хорошенько выстудить в морозильной камере холодильника. Заранее помещаем их туда, завернув поштучно в бумагу. Измерим, насколько выступают из головки старые втулки, и при запрессовке будем придерживаться этого размера. Перед выпрессовкой старых втулок головку блока следует равномерно нагреть до 80ºС – хотя бы на двухконфорочной электроплитке. Феном неудобно – придется прогревать отдельно каждое посадочное место, а это займет много времени. Перед запрессовкой головку снова нагреем – и «промороженные» втулки отлично встанут на свои места.

После замены втулок при необходимости пройдем их разверткой, чтобы гарантировать верный размер. При правке седел зенковками нужно снимать как можно меньше металла и строго выдерживать ширину рабочей фаски. Сделаем ее меньше – клапан будет перегреваться и прогорит, ведь площадь его теплоотдачи минимальная. А слишком широкая фаска из-за низкого контактного давления быстро покроется нагаром. Результат – прорыв газов, падение компрессии. Зенковки бывают двух видов: из инструментальной стали и с пластинками из твердых сплавов. Первые благодаря большому количеству режущих кромок дают чистую поверхность, но быстро тупятся. Вторые более износоустойчивы, но требуют хорошего навыка, иначе при работе вибрируют – и огранка на фаске вам обеспечена. А убрать ее непросто!

Следующий этап – притирка клапанов. К счастью, прошли времена, когда единственным абразивом для притирки служила пыль из-под наждака. Сейчас в магазинах полным-полно разных притирочных паст, но наиболее эффективна универсальная алмазная паста. Она ощутимо дороже других, зато работа идет намного быстрее. Притирают, как правило, с помощью ручных приспособлений, вращая клапан на полоборота то в одну, то в другую сторону и слегка его пристукивая. Иногда процесс частично механизируют, используя ручную дрель и гибкий захват. А вот реверсивную электродрель отставьте – ею недолго загубить седло, на котором могут образоваться круговые риски. Попробуйте-ка от них потом избавиться! А менять седла в гараже – увольте. Это «заводская» работа.

Как проверить герметичность клапана? Исходя из опыта, скажу: удобнее всего на вакуумной установке – с нею нет нужды ставить на место пружины, засухаривать клапан. Достаточно несколько раз пристукнуть его о седло головки блока. Воздух откачиваем из впускных и выпускных каналов. Дорогая импортная установка не нужна – соберем свою. К компрессору от старого холодильника приспособим вакуумметр и шланги с присосками из мягкой резины – дешево и сердито! Клапаны достаточно герметичны, если держат разрежение 0,55 бар и ниже. И заметьте, о проливке их керосином можно забыть – будете пахнуть фиалками! ЗР

На правах рекламы

PROSPORT
PERFORMANCE



Ксеноновый свет

Опт: (495) 253-94-49
Розница: (495) 901-9976
tuning@prosport.ru
www.prosport.ru

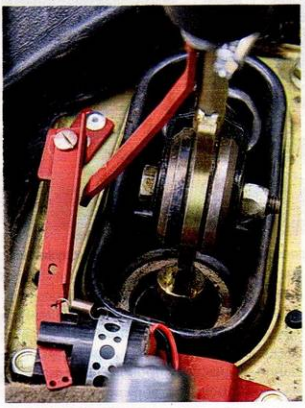
journal-plaza.net

Шаг назад

Как избавить «Калину» от капризов блокировки включения задней передачи, показывает Владимир Арбузов.

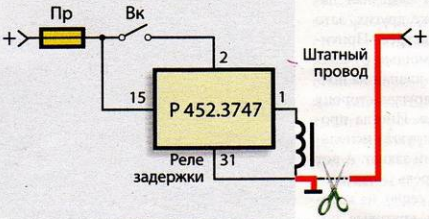


Провода удлинили. Вероятность поломки теперь ничтожна.



Механический вариант. Упругая пластинка, связанная с рычагом, при подъеме выводит язычок из прорези выключателя – соленоид обесточен.

Схема управления соленоидом: Вк – включатель реле, Р 452.3747 – реле задержки.



Электрический вариант управления. Просто и надежно.



Блокировка включения задней передачи многим портит нервы. Отключает ее соленоид, цепь которого замыкается на «массу» через выключатель на рычаге коробки передач. Все прекрасно, пока не оборвется проводок либо снизу на соленоиде, либо возле выключателя – тогда задним ходом не отъедешь. При перемещениях рычага КП провода, привязанные к нему, гнутся и со временем ломаются, как в плохом электрическом утюге. Их стоит удлинить прочным проводом («полевкой» со стальной жилой внутри – продается на рынке) и закрепить иначе. В нашем варианте отрезки по 300 мм врезаны в штатные провода, свернуты спиралью вокруг рычага и прикреплены к нему. Так прослужат дольше.

Другое решение избавляет провода от подвижности. Сняв выключатель с рычага КП, отрезаем его направляющую трубку и крепим к кронштейну на основании рычага. А команды на выключатель передает «механика», показанная на фото. Из подходящей стали изготовлены кронштейн крепления выключателя, подвижный язычок (он при работе должен попадать в прорезь выключателя), кронштейн язычка, пластинка привода и ее направляющая втулка. Оттяжную пружинку язычка подобрали по месту. Верхний конец пластинки привода закрепили в подвижной части головки рычага КП. Нижний конец пластинки, отогнутый по месту на нужную величину, при ее подъеме выводит язычок из прорези выключателя – блокировка снята.

На другом фото – вариант электрического управления. Блокировку включения задней передачи отключаем кнопкой на кожухе рычага КП. Штатный красный провод, идущий к соленоиду, разрезали. Конец с «плюсом» заизолировали, а противоположный соединили с «массой» – теперь питание поступает к соленоиду через реле задержки Р 452.3747 от заднего дворника 2108 (см. схему). Время его работы – 2 секунды, но для включения передачи этого достаточно. В отличие от заводского варианта, на проводах соленоида уже нет постоянного «плюса», способного во влажно-соленой среде вызвать утечку тока и, как следствие, электрохимическую коррозию. А случись угон, злодей, привычно манипулируя головкой рычага, не сразу сообразит, что надо сделать, чтобы отъехать задним ходом. ЗР

Sergei79 for journal-plaza.net

Тянем-потянем

Натянуть ремень ГРМ 8-клапанного двигателя, на первый взгляд, несложно, но Борис Ездаков предостерегает от ошибок.

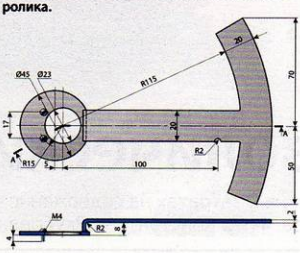
Недотянутый ремень вибрирует, хлещет по кожуху, а если перескочит через зубья шкивов, фазы ГРМ нарушатся.

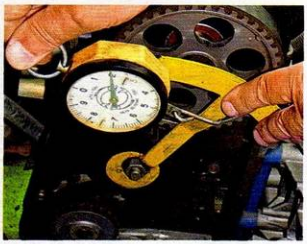
Все мы натягиваем ремень на остановленном двигателе – и, как правило, после работы мотора на холостом ходу, при выключенной передаче. А в этом случае коленчатый вал останавливается лишь в тех положениях, при которых действующие на него силы уравновешены.

Вывернем свечи – влияние сжатия в цилиндрах на ремень будет устранено. Останутся только силы пружин – теперь, плавно поворачивая коленвал, их нетрудно контролировать. Для этого вывешиваем, например, правое переднее колесо и, включив высшую передачу, вращаем его. Положение, при котором сопротивления вращению почти нет, – искомое, значит, силы пружин пришли к равновесию. Вот теперь уже можно выключить передачу, дабы не влияла на результат, и отрегулировать натяжение ремня.

Величину натяжения я контролирую не закруткой ремня пальцами, а вполне объективно: простейшим динамометром и несложным приспособлением – «ключом» (см. рисунок и фото). На плече 100 мм «ключ» имеет углубление, за которое цепляется крючок динамометра. Усилие 2 кгс соответствует правильному натяжению ремня. Получив это усилие, прижимаем изогнутый сектор «ключа» к торцу болта крепления шкива распредвала – и фиксируем в нужном положении. Сохраняя его, затягиваем гайку натяжного ролика. После такой регулировки ремень не будет ни реветь, ни дергаться, доставая до кожуха. ЗР

Это приспособление существенно упрощает регулировку натяжения ремня. Когда ремень правильно натянут, дугообразный сектор нужно прижать к болту крепления шкива распредвала, зафиксировав это положение. После этого затянем гайку натяжного ролика.





Есть усилие 2 кгс! В этом положении прижимаем наше приспособление к болту крепления шкива распредвала и фиксируем.

На правах рекламы

Система зажигания | Холодный пуск дизельного двигателя | Электроника | Датчики

BERU Ultra X Titan.
Инновационные свечи зажигания с энергией титана

Высокий потенциал искрового разряда также при повышенном давлении в камере сгорания – и, тем самым, исключительно эффективное сгорание.

15 типов свечей зажигания, 90%-й охват парка автомобилей, 100%-е удобство при ТО.

Новая конструкция Poly-V бокового электрода: на 5 острых кромках постоянно происходит попеременное искрообразование. Это обеспечивает высокую надежность зажигания при постоянной и продолжительной мощности искрообразования.

Новинка
TITAN POWER

www.beru.com
BorgWarner
BERU
A BorgWarner Business



Чисто символически

Известная фраза дает представление о затратах на содержание «Рено-Символ»: они сравнительно невелики, прикинул Игорь Козлов. Фото Константина Якубова.

РАЗГЛЯДИТЕ ВЕЩЬ

Прежде чем покупать подержанную машину, а уж тем более обмывать ключи в шампанском, полезно узнать о ее характерных неисправностях. Речь пойдет о весьма популярных «символах» первого и второго поколений. Седаны из Турции (там их собирают) различаются примерно так же, как «лады» моделей 21099 и 2115 – только внешне. Наши наблюдения справедливы и для более редких хэтчбеков «Клио II» французской, а также словенской сборки – платформы у моделей, как и часть агрегатов, тоже одинаковы.

Цены «Символа» на вторичном рынке весьма привлекательны. Дешевле чем за 156 тыс. рублей (с этой суммы начинается торг) другую иномарку 2003 года вряд ли купишь. Не последнюю роль в этом сыграл дизайн: кургузым задком машина напоминает «Запорожец», и это, похоже, отпугивает часть потенциальных покупателей.

Под неказистой местами внешностью скрывается вещь – крепкий и добротный кузов. Ржавчина ему нипочем. Только у очень старых машин с огромным пробегом она проявляется на передней кромке капота. Колесные арки, хотя и не защищены подкрылками, держатся стойко. Передние крылья и вовсе пластиковые, но, тем не менее, спокойно переносят морозы и не трескаются, в отличие от подобного оперения у некоторых других авто. Отсюда вывод: если на кузове ржавчина – это, скорее всего, наследие аварийного прошлого.

Неисправности в электрике вызваны в основном ослаблением или окислением контактов в разъемах. Если, скажем, двигатель плохо пускается, глохнет без видимых причин и при этом горит лампа *Check Engine*, то очищаем и поджимаем контакты датчика положения коленчатого вала. Не помогло – проверяем датчик температуры. У него один вывод общий, второй идет на щиток приборов, а третий – на блок управления двигателем. Последний контакт чаще всего и барахлит. Из-за повышенного переходного сопротивления сигнал о температуре получается искаженным. В последнее время на заводе ставят более надежные разъемы, с ними проблем пока не было.

Не жмите долго на тормозную педаль, например стоя в пробке. Выключатель стоп-сигнала не рассчитан на долговременную работу: в нем перегорают контакты. На машинах с механикой пользуйтесь ручником, автомат переводите в режим P, тогда с такой неисправностью не столкнетесь.

Через три-четыре года на 16-клапанных моторах K4J порой отказывают катушки зажигания. Обязательно возите запасную! Виновную вычислить просто – по мокрой свечке. На 8-клапанных двигателях серии K7 установлен четырехвыводной модуль зажигания, он тоже не без грешка – трескается. Верный признак, говорящий о безотлагательности замены, – потек масла.

МАСЛОМ НЕ ИСПОРТИШЬ

Из всего разнообразия (см. Историю модели) на российский рынок официально поставляли только варианты с двигателями 1,4 л. В отличие от однотипных моторов «логанов», в «символах» движки маслом не потеют. Впрочем, многое зависит от условий эксплуатации. Если зимой крутить холодный мотор до ограничителя, какой угодно сальник даст течь.

Привод ГРМ – ременный, требует замены каждые 60 тыс. км и наделен неприятной особенностью: в соединении шкива с коленвалом нет шпонки! Отвернув центральный болт, можно долго гадать, как выставить привод по меткам. Не имея оправок и навыков, лучше доверить эту работу специалистам. Проследите, чтобы поменяли не только ремень, но обязательно и ролики, а также проверили помпу и шкив генерато-

Sergei79 for journal-plaza.net



Модель 2008 года мало чем отличается от предшествующей. Управление отопителем стало менее удобным.



Так выглядит салон первого поколения: простенько, но вполне эргономично.

ра. Как правило, к 120 тыс. км подшипники в помпе изнашиваются (появляется люфт, ощущается перекат шариков), а демпфер шкива разрушается – резина отслаивается от металла. Тогда оба узла придется менять. Каждые 60 тыс. км заменяем и ремень привода навесных агрегатов. Здесь тоже есть нюансы: в некоторых комплектациях ремень натягивают на шкивы неподвижных агрегатов с помощью оправок, а есть версии, где количество ручьев на ремне не совпадает с дорожками на шкивах (издержки унификации). Поручите спецам и эту замену.

Требует внимания регулятор холостого хода – он встречается на некоторых машинах с моторами K7M, где привод дросселя механический. Первое, что указывает на необходимость покупки «очистителя карбюратора», – неустойчивые холостые обороты. Промоете регулятор – обороты придут в норму. На более современных моторах K4J и K4M то же проделайте с узлом электронной дроссельной заслонки.

СТОИМОСТЬ ЗАПЧАСТЕЙ У ДИЛЕРА

Запчасть	Стоимость, руб.*
Крыло переднее/заднее	4610/31 800
Накладка бампера переднего/заднего	8530/10 330
Блок-фара/фонарь	5480/3460
Капот	10 300
Фильтры: масляный/воздушный/топливный/салонный	300/760/610/1110
Свечи зажигания (комплект)	1100
Индивидуальная катушка зажигания	3280
Рулевая тяга в сборе с наконечником	3500
Трубка напорной магистрали ГУРа	11 360
Подшипник задней ступицы	2290
Тормозные диски передние	5230

*В столичной компании «Автомир на Минской» действуют скидки на работу и запчасти: 5% по дисконтным и 10% по VIP-картам.

ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ НЕКОТОРЫХ РАБОТ У ДИЛЕРОВ

Работа	Стоимость, руб.*
Компьютерная диагностика электронных систем	480
Диагностика ходовой части/тормозов	640/640
Замена масла и фильтра двигателя	800
Замена привода ГРМ	7790
Замена шкива генератора	2700
Замена подшипника передней ступицы	1910
Замена заднего тормозного цилиндра	1110
Замена модуля зажигания	320
Замена тормозных колодок передних/задних	950/2380
Регулировка углов установки колес	2920
Нормочас	1590

На правах рекламы

www.bannerbatteries.com

Banner

ЭНЕРГИЯ ДВИЖЕНИЯ



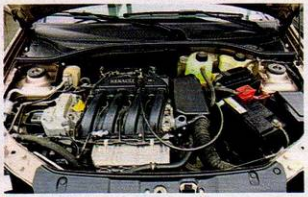
Компания Banner производит аккумуляторные батареи премиум-класса, которыми комплектуются автомобили всех ведущих автопроизводителей. Banner - единственный независимый производитель из Западной Европы, поставляющий автомобильные аккумуляторы на российский рынок

Banner – сделано в Австрии

Москва (499) 174-79-85
Москва (495) 235-26-42
Москва (495) 956-77-26
Москва (495) 972-85-39
Москва (495) 749-11-34
С.-Петербург (812) 703-40-73
Н. Новгород (8312) 75-99-49
Владикавказ (8672) 753-15-36
Смоленск (4812) 41-77-90

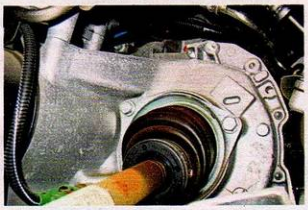
ООО "Баннер Баттериен"
Телефон: (495) 514-01-75
Факс: (499) 270-56-50
E-mail: office.bru@bannerbatteries.com

Sergei79 for journal-plaza.net



Мотор для российского рынка – только бензиновый (на фото – K4J). Производитель сэкономил на копеечных шпонках, из-за этого верно установить шкив непросто.

Редкое решение: левый внутренний ШРУС типа «Трипод» с пыльником, закрепленным на картере коробки. Следите, чтобы чехол всегда был в порядке – от его целостности зависит жизнь агрегата.

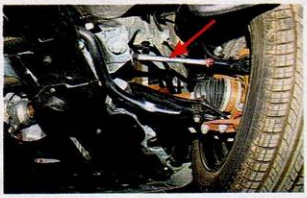




Задняя подвеска не потребует ремонта до 200 тыс. км. Выпускная система выполнена единой деталью, но в продаже есть и ее фрагменты для замены прогоревшего участка.

К повышенному содержанию смол в топливе двигатели относятся поразному: 8-клапанные безразличны, 16-клапанные чувствительнее – бывало, клапаны прихватывало в направляющих. И хотя таких случаев зафиксировано ничтожно мало, дилеры советуют не испытывать судьбу и регулярно промывать форсунки без снятия с двигателя. При этом очищаются и стебли клапанов.

Следите за напорной трубкой ГУРа, которая хотя и редко, но дает течь. Стоит прозевать и…. Мало того, что недешевый насос усилителя прикажет долго жить, так еще и руль не провернешь. Кстати, трубка тоже, видимо, из драгметалла – почти 14,7 тыс. рублей с заменой.



Передняя подвеска не претерпела существенных изменений со времен первых «клио». Условно слабые детали – рулевые тяги (стрелка) и подшипники ступиц.

Всем известно состояние наших дорог – производитель комплектует машину защитой моторного отсека и трубок гидравлики. Весьма кстати и заводской антикор.



Удивительно, но печально знаменитая автоматическая коробка DP0 здесь работает без нареканий. А ведь с таким же автоматом на «меганах» хлопот хватает. Очевидно, меньшая масса «Символа» в сочетании с более слабым мотором – во благо. А чтобы быть вполне уверенным в здоровье агрегата, рекомендуем через 90 тыс. км менять масло – это не так дорого.

На механическую коробку жаловаться не приходится. Следите только за левым чехлом привода, который от старости трескается и перестает держать масло. Без него, понятно, коробка обречена на гибель. Сцепление при умелом обращении служит довольно долго – 160–180 тыс. км.

НА ЧЕТЫРЕХ ТОЧКАХ

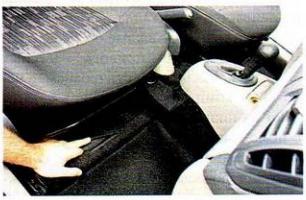
Подшипники передних ступиц держатся 80–100 тыс. км, а ресурс задних очень зависит от загрузки машины. Если набивать тяжестью полный багажник (его объем вызывает восторг у дачников), подшипники могут сдаться досрочно, но если возить в меру, без фанатизма, то до 150–180 тыс. км они вряд ли побеспокоят.

В передней подвеске некоторых машин 2002 года появлялись трещины в рычагах, поэтому их меняли в обязательном порядке по отзывной кампании. Опасаться, что кого-то забыли из-

РАСЧЕТНЫЕ ЗАТРАТЫ НА СОДЕРЖАНИЕ (1,4 л, МКП)

Затраты*	Стоимость, руб.
Средняя цена трехлетнего автомобиля с пробегом 75 тыс. км	251 000
Стоимость ТО у дилеров за пробег 75–150 тыс. км включительно (с расходниками, а также заменой помпы на 120 тыс. км)	66 200
Вероятные затраты за пробег 75–150 тыс. км (деталь с заменой)	
Катушка зажигания (мотор K4J)	3440
Шкив генератора	10 810
Промывка регулятора XX или дроссельного узла	1600
Подшипники передних ступиц	9950
Рулевые тяги	8590
Тормозные диски и колодки передние	7630
Тормозные колодки передние	3450
Тормозные колодки и цилиндры задние	12 060
ИТОГО	**374 730**
Средняя цена шестилетнего экземпляра с пробегом 150 тыс. км	194 000
Потери за три года эксплуатации (сумма затрат на авто за вычетом суммы от продажи)**	180 730
Средний расход топлива в городе (данные производителя), л/100 км	9,9
Расходы на топливо (А92, 21 руб./л)	155 920
Стоимость 1 км пробега***	4,0
Возможные дополнительные затраты на пробег 75–150 тыс. км (деталь с заменой)	
Напорная трубка ГУРа	14 700
Подшипники задних ступиц	6490
Ремонт разъемов проводки	от 1590

*Цены на август 2009 года. **Без учета шин, инфляции и ДТП. ***С учетом расходов на топливо.



VIN выбит на поперечине под креслом пассажира, знак-дублер – в левом нижнем углу ветрового стекла, а наклейка – на правой центральной стойке.

Для машины такого класса багажник просто гигантский – 510 л! От складной спинки (не во всех версиях) толку – чуть, поскольку окно в салон очень уж мало.



Sergei79 for journal-plaza.net

ИСТОРИЯ МОДЕЛИ

• **2002** Рестайлинг «Рено-Клио Символ» образца 1999 года. Отбросив приставку «Клио», модель обрела статус первого поколения «Символа». На ряде рынков машина именуется «Рено-Классик», «Рено-Талия» или «Ниссан-Платина». Кузов: седан. Двигатели (все – Р4): бензиновые 1,2 л, 55 кВт/75 л.с.; 1,4 л, 55 кВт/75 л.с. или 72 кВт/98 л.с. (8 или 16 клапанов соответственно); 1,6 л, 77 кВт/105 л.с.; дизельные с впрыском «коммон рейл» и турбонаддувом, 1,5 л, 47 кВт/65 л.с; 1,5 л, 62 кВт/85 л.с. Привод передний, М5 или А4 (для России – с 2005 года).

Крэш-тест по методике EuroNCAP: 11 баллов за фронтальный удар из 16 возможных. Итог: четыре звезды.

• **2006** Рестайлинг, который уместнее назвать фейслифтингом. Изменились радиаторная решетка, передний и задний бамперы, крышка багажника, панель приборов, центральная консоль, материалы отделки и оформление внутренних боковин дверей. Появились климат-контроль, бортовой компьютер, задние электростеклоподъемники, защита радиатора кондиционера, шумоизоляция багажника и щита передка.

• **2008** Представлен «Символ» второго поколения. По сути, модель отличается от предшествующей только внешне – иные панели передка, задка и боковин кузова, а также остекление, бамперы и ручки дверей. Мотор К7J снят с производства.

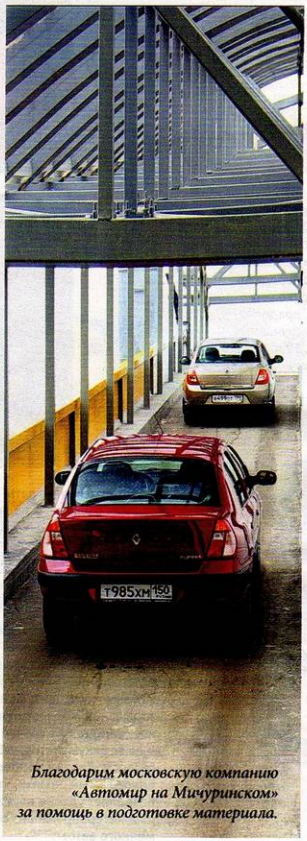
вестить, нет оснований, однако для душевного спокойствия наведайтесь к ближайшему дилеру и по отметке в базе данных убедитесь, что замена произведена.

Хотя бы один из четырех рулевых шарниров, застучав через 60–80 тыс. км, даст сигнал: пора менять. Наружные наконечники продаются отдельно, а если износились внутренние, придется покупать тягу в сборе. Поменять детали несложно и самому, только не забудьте после отрегулировать схождение. Шаровые опоры и сайлент-блоки нередко доживают до 200 тыс. км, как и втулки стабилизатора. Стоек стабилизатора в привычном понимании здесь нет – их заменяют болты с резиновыми втулками, но они очень живучи.

В задней подвеске с упругой балкой вроде бы ломаться нечему, однако к 200 тыс. км могут износиться сайлент-блоки рычагов. Они продаются отдельно, недороги, да и работа по замене стоит вполне приемлемо.

Передние тормозные колодки служат 25–35 тыс. км (АКП/МКП), диски – вдвое, а порой и втрое дольше. Задних колодок хватает на 80–90 тыс. км, а барабаны и вовсе «вечные» – ни одного случая замены из-за естественного износа дилеры не припоминают. К 100 тыс. км начинают течь или подклинивать задние тормозные цилиндры. Стоит взять за правило менять их вместе с колодками.

Хотя в техническом отношении модель не претендует на роль символа прогресса, в эксплуатации она показала себя отлично и оказалась одной из самых малозатратных в сопоставлении с авто, фигурировавшими в этой рубрике. **ЗР**



Благодарим московскую компанию «Автомир на Мичуринском» за помощь в подготовке материала.

На правах рекламы

В вашей спине 256 мускулов, 150 связок и 33 позвонка. Но достаточно одному из них заболеть, чтобы заболела вся спина.

Нурофен® знает, как победить боль. А знаете ли Вы?



НАПРАВЛЕННОЕ ДЕЙСТВИЕ ПРОТИВ БОЛИ

Товар сертифицирован
На правах рекламы

www.nurofen.ru

ПРЕДУПРЕЖДАЕМ О НАЛИЧИИ ПРОТИВОПОКАЗАНИЙ. ПЕРЕД ПРИМЕНЕНИЕМ ПРЕПАРАТА ВНИМАТЕЛЬНО ПРОЧТИТЕ ИНСТРУКЦИЮ ИЛИ ПРОКОНСУЛЬТИРУЙТЕСЬ СО СПЕЦИАЛИСТОМ.

rnal-plaza.net

Не поездим, так починим!

В этом году в огромных залах «Крокус Экспо» автомобили были представлены в основном «по частям». Зато недостатка в мелочовке, как обычно, не ощущалось. Ее даже равномерно рассредоточили по двум выставкам: МИМС и «Интеравто», которые и посетил Алексей Воробьев-Обухов.



Старый добрый карбюратор для видавших виды отечественных авто. Благодаря стараниям фирмы «Мастер-Спорт» владельцы вазовских и уазовских раритетов, «москвичей-2141» и «волг» смогут установить карбюраторы чешского производства с пневмокорректором, управляющим воздушной заслонкой при пуске и прогреве двигателя. До евронорм мотор с ним, конечно, не дотянет, но легкий пуск и устойчивую работу во всех режимах фирма гарантирует.

Ромбический винтовой домкрат – что может быть проще? Мы, однако, убедились (ЗР, 2009, № 7), что даже именитые фирмы кладут в багажники откровенный брак. Эту статью прочитали на ульяновском заводе СЭД-ВАД и предложили всеволожскому «Форду» свое изделие. В отличие от редакции, завод получил положительный ответ, и, вероятно, скоро падения «фокусов» прекратятся. Что-что, а домкраты с родины Ильича покрепче хлипких европейских, в которых экономят каждый грамм (это, впрочем, никак не отражается на отпускной цене).



Баллонный ключ… Что тут еще можно изобрести? Крестообразный и с телескопической рукояткой мы давно знаем. А вот с шестеренками? Именно такой набор HY 3100 B (сделан, понятно, в Китае) привезла на выставку российская компания «Авторосмаш». В корпусе ключа спрятан редуктор с передаточным отношением 1:16! Это означает, что усилие на рукоятке будет в 16 раз меньше, чем на гайке. Незаменим для дам, предпочитающих самостоятельно менять колесо, а не искать случайных знакомств на дороге. В набор входят головки на 17, 19 и 21 мм. Впрочем, стендист хвастался, что этим ключом он лично срывал шпильки «Газели»…



Вы фиксируете даты замены расходных изделий и эксплуатационных жидкостей? Если нет, то прибор Carsys, представленный корейской компанией Powell Techwin, – для вас. Его компьютер ловит слабые помехи от свечей зажигания, вычисляет моторесурс и подсказывает, что приближается срок замены масла, антифриза, тормозной жидкости, ремней, шин, тех же свечей и даже аккумуляторной батареи. Дизайн приборчиков самый разный, что позволяет удачно вписать их в интерьер любого современного авто.



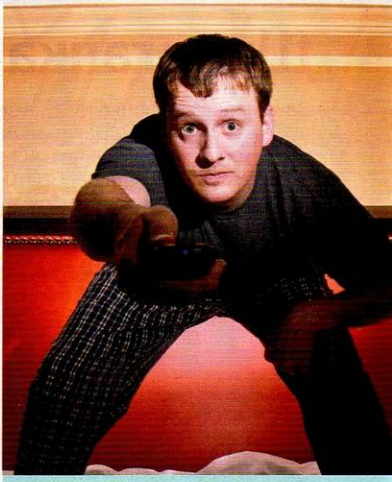
Sergei79 for journal-plaza.net

Понять, по какому принципу инструменты, комплектующие, аксессуары, комплекты для тюнинга достались тому или иному павильону, так и не удалось – в любом можно было обнаружить и китайцев, и европейцев, и отечественные компании. К последним, впрочем, надо относиться с осторожностью: зачастую это лишь наши торговые марки. Уровень новинок колебался от изделий для давно снятых с производства автомобилей до выполненных с применением нанотехнологий. При этом в изобилии попадались предметы, которым на автомобиле вообще не место, если, конечно, забыть про возможность приобретения талонов техосмотра на нашем рынке, свободном от условностей.

Перейдем, однако, от общих слов к описанию конкретных экспонатов. **ЗР**

На правах рекламы

НЕТ, ЭТО НЕ ФУТБОЛЬНЫЙ МАТЧ...



Лечение геморроя
БЕЗ ГОРМОНОВ

- Способствует устранению боли и воспаления
- Оказывает заживляющее и подсушивающее действие
- Удобен в применении, выпускается в двух формах



Проктозан®
Верните себе комфорт

STADA
НИЖФАРМ
www.stada.ru
П №014392/02-2003 П №014392/01-2003
Производство STADA AG, маркетинг и дистрибуция ОАО «Нижфарм»
Реклама

ИМЕЮТСЯ ПРОТИВОПОКАЗАНИЯ.
ОЗНАКОМЬТЕСЬ С ИНСТРУКЦИЕЙ



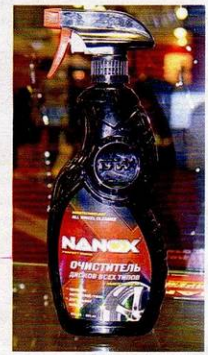
Готовь сани осенью! Такой девиз украсил бы экспозицию корейской фирмы SCS Systems. Речь о хитрых «пауках», заменяющих цепи на одно- и двускатных колесах. На снимке – изделие для легкового автомобиля. Оно надевается на колесо за пару минут, вытаскивать домкрат из багажника не потребуется. Фирма утверждает, что примененный для «паучьих лап» пластик очень прочный и морозостойкий.

Российско-немецкая компания BIOL-TECHNOLOGY организовала в подмосковном Фрязине производство новейших активных моторных и трансмиссионных масел. Их особенность – высокая степень взаимодействия полярных групп соединений масла с поверхностью металла. Это формирует устойчивую пленку, которая не стекает с трущихся поверхностей. Интересно, что ряд новых масел содержит два компонента: собственно масло и эпиламирующий состав. Как утверждает изготовитель, такое масло прослужит до 50 000 км!



НПКФ «Ливи-Кар» привезла на этот раз не только аккумуляторные батареи, но и целую гамму микропроцессорных зарядных устройств Uniforce для них. Выполненные в виде удобного чемоданчика, они пригодны для зарядки батарей емкостью от 6 до 200 А·ч, в том числе и гелевых, и AGM, для которых предусмотрены отдельные режимы. Приборы не боятся неправильного подключения и короткого замыкания клемм.





Пока Анатолий Борисович только собирается поразить мир нанопродуктами российской госкорпорации, фирма AGA уже привезла на выставку новейшую линейку автокосметики премиум-класса Nanox. Это всевозможные полироли для металла и пластика, автошампунь, очистители кожи, стекол, шин, дисков и тканой обивки. Без нанотехнологий, уверяют в AGA, разработчики не обошлись.

Sergei79 for journal-plaza.net

Шпаргалка ремонтнику

За исчерпывающий ответ на задачу № 19 «Гиблое место» в июльском номере Валерий Антипов из Майкопа получает от торговой компании ЗАО «РИК» автомобильный GPS-навигатор NTW (модель GNT-C430) с кардридером Microsonic. Подробности – на сайте www.r-i-c.ru.



Напомним задачу № 19. Водитель потрепанной «четверки» затормозил у светофора, и машину так бросило в сторону, что еле удержал. Осмотрел колеса, рычаги подвески, пружины, шаровые – все в норме! Но левое переднее колесо отчего-то градусов на десять вывернуто наружу. Проверил трапецию, рычаг поворотного кулака – исправные. Продолжил поиски. И, найдя, наконец, серьезную поломку, понял, что не зря при торможениях машина «ворчала». Жаль, вовремя не прислушался. Что делать? Сломанную железяку решил не менять: это дорого и долго. Для сварщика же весь ремонт – минут на десять…

Вот такие условия. Так о чем же шла речь? Для опытных людей «Жигули» когда-то были и учебной партой, и пособием по ремонту. Инженеры, перекроившие ФИАТ-124 в ВАЗ-2101, не предполагали, что их детища прослужат по 20 лет и более. Зато огромная армия умельцев подняла свою квалификацию ремонтника на недостижимые для благополучной Европы высоты!

Что же нам пишут? Многие настойчиво толкуют о поломках рычагов подвески, пружин, шаровых и т. д. – видимо, условие задачи изучили не очень внимательно. А в них ясно сказано, что у Кузьмича все эти детали были исправны!

Другие, опять-таки не вчитываясь в текст задачи, предположили: *«Да просто у Кузьмича развалилась стойка брызговика!»*. Или: *«В зоне левой опоры двигателя лопнул и разрушился лонжерон»*. Или: *«Из лонжерона вырвало болты крепления поперечины подвески…»*

Можно продолжить – в половине писем только об этом и речь. Конечно, в «Жигулях» все это, бывает, ломается. Но не зря ведь в задаче сказано, что поломку можно устранить сваркой за десять минут – это подсказка! Известно же, в какую эпопею выливается ремонт, например, прогнившего лонжерона – как правило, со снятием двигателя и прочими осложняющими процедурами. С развалившимся брызговиком не легче: если детали изъедены ржавчиной, сваркой не зацепиться. Какие уж тут десять минут!

Встречались ответы и с экзотическими идеями. Несколько знатоков поведали о вредном влиянии износа ступичных подшипников на поведение машины, в смысле – следить за ними надо. Согласны. Вот только каким должен быть износ подшипника, чтобы плоскость вращения колеса повернулась наружу на 10 градусов, притом внезапно! Неужто ролики вылетели?

То же и по поводу амортизатора, *«оторвавшегося по нижнему креплению от рычага подвески»*. Допустим, оторвался. Но как это связано с положением колеса «Жигулей»? Функция амортизатора совершенно иная – гасить колебания машины. А когда автомобиль стоит, положение колеса задают в основном верхний и нижний рычаги подвески с сайлент-блоками и тяги управления. Отчасти зависит оно от просадки пружины подвески и состояния шаровых опор. Но амортизатор ни при чем!

Почему все-таки колесо вывернуло наружу? И от какой беды сварщик может избавить в считаные минуты? Издавна известно: «коробочка» поперечины возле болтов крепления оси нижнего рычага – одно из слабых мест «Жигулей». Она растрескивается, особенно на старых машинах и после езды по плохим дорогам. Обычно вырывает передний болт, задний уже не может удержать ось рычага – и она поворачивается вместе с нижним рычагом и колесом. Верхний рычаг геометрию подвески не спасет: плоскость вращения колеса вывернется наружу и одновременно оно несколько «завалится», кастер станет отрицательным…

Такие повреждения автоспортсмены 80-х годов устраняли оперативно – возвращали на место вырвавшийся закладной болт и попросту обваривали весь этот «угол». Хорошему сварщику на это требовалось несколько минут. Другие повреждения поперечины (например, поломка посередине) так легко не устранить. К тому же просаживается двигатель с коробкой передач, а отсюда новые проблемы...

Победитель в своем небольшом письме блестяще обосновал эту версию: *«У Кузьмича вырвало передний болт крепления оси нижнего рычага к поперечине передней подвески… Бывает, на древних «Жигулях» поперечина отрывается от лонжерона или вообще переламывается пополам, но в таких случаях сварщик за десять минут не справится. Да и колесо вело бы себя по-другому. Бывает, гайка этого болта, который вырвало у Кузьмича, просто откручивается, тогда колесо тоже может выворачивать в сторону при торможении, но в таком случае Кузьмич не поехал бы к сварщику, а закрутил гайку сам»*.

Итак, если место, из которого вырван болт, ремонтировать всерьез, получится ненадежно и дорого, отнимет немало времени. Разумнее заменить поперечину новой, но работы – вагон! Между тем, обварив болты у хорошего мастера, можно надолго отложить замену поперечины. Порой – на годы.

Поздравляем Валерия Антипова с заслуженной победой! ЗР

ЗАДАЧА № 22

БАРАБАШКА

«Когда старый автомобиль выкидывает коленце, это неприятно. С некоторых пор на моем стали «рычать» задние тормоза, причем в сырую погоду. Звук очень неприятный – кажется, задний мост вот-вот отвалится. Проверил барабаны – в порядке. Снял и зачистил колодки – не помогло. Поставил новые… Но стоило проехать по мокрому шоссе, вибрация при торможении возобновилась. В чем причина?»

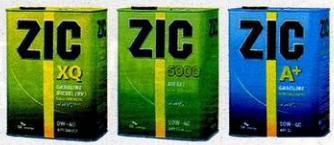
Ответ с пометкой «Конкурс» отправьте до 1 ноября 2009 года по адресу: 107045, Москва, Селиверстов пер., 10, или по e-mail: exp@zr.ru. Укажите ваш контактный телефон или иной способ быстрой связи.

Sergei79 for journal-plaza.net

ЛУЧШИЙ СОВЕТ НОМЕРА

В этом номере мы отмечаем призами сразу два совета. За остроумный способ хранения винтов при разборке агрегатов Владимир ТОКАРЕВ из Рузы (Московская область) получает от южнокорейской компании SK Energy канистру масла ZIC, а Николай ЗИНЧЕНКО из Ставропольского края за оригинальный способ холодного пуска двигателя – буксировочный трос-рулетку от ООО «Авто-Новь» (подробности – на сайте VGUSEV.INFO).





В. ТОКАРЕВ

Приступая к разборке сложного агрегата, механик должен заранее решить, как, куда, в каком порядке складывать отвернутые болты и гайки, чтобы при сборке брать их в нужной очередности и вернуть строго на свои места – ошибки могут дорого обойтись. Моя технология проверена годами работы. Отсоединяя от корпуса агрегата крышку, вижу, что соединительные винты разной длины. Тогда из картона вырезаю модель крышки. Размеры не столь важны, но характерные точки – приливы и т. п. – полезно на ней отметить. Последовательно вывертывая винты, прокалываю ими мою модель в нужных местах – и в таком виде весь комплект сохраняю до начала сборки агрегата. Винты плотно сидят в картоне, не потеряются – и даже спустя много времени попадут точно на свои места.

Н. ЗИНЧЕНКО

На дворе октябрь, а значит, в тех краях, куда уже пришли холода, мой совет может кого-то выручить. Если нет под рукой средства, облегчающего пуск двигателя, его с успехом заменит… освежитель воздуха для ванн, туалетов и прочих помещений. В его составе есть горючий газ – пропан. Баллон с освежителем предварительно следует подогреть хотя бы до 18°С. Пускать двигатель удобнее с помощником: один секунды на три включает стартер, другой в это время подает струю освежителя прямо во впускной коллектор – и мотор мягко заработал! Я не отмечал каких-либо нежелательных последствий такого замещения освежителем рекомендуемых пусковых средств.

М. ДАНИЛОВ, Тбилиси

Владельцы авто, случается, после поездки днем забывают выключить ближний свет фар. Чтобы АКБ не разряжалась, я подсоединил провода, ведущие к фарам, к реле, включенному в цепь лампочки контроля давления масла. Пока двигатель не запустишь, фары не загорятся. Принципиальную схему не привожу – она простая, но для каждой модели авто своя.

А. МИХАЙЛОВ, Иркутская область

Многие автолюбители отапливают мастерские самодельными печками-буржуйками, обычно сваренными из листовой стали. Маленькая печь станет гораздо более эффективной, если плоские стенки снабдить оребрением, тем самым увеличив площадь теплоотдачи. Я приварил к стенкам отрезки старых водопроводных труб. Помещение теперь прогревается гораздо быстрее.

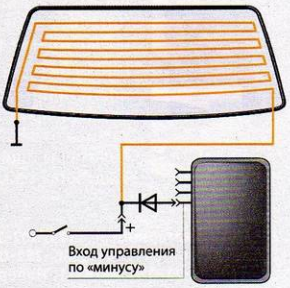
В. ГОРДЕЕВ, Пермский край



Не все электрические цепи машины защищены предохранителями. Для автомобиля, надолго оставленного без присмотра, риск пожара можно свести к минимуму, если снять с батареи минусовую клемму или воспользоваться отключателем «массы». Но тогда не работает сигнализация и сбрасываются текущие настройки двигателя. Я параллельно с отключателем «массы» ставлю предохранитель на 5 А – с ним сигнализация продолжает работать, настройки сохраняются, часы идут. Случись короткое замыкание или кто-то чужой попытается пустить двигатель – предохранитель перегорит, сигнализация же останется в режиме охраны. Если теперь угонщик возьмется восстановить «массу», система даст сигнал и блокирует пуск двигателя.

В. СЕРОВ, Набережные Челны

Довольно часто злоумышленники проникают в салон машины через заднее стекло – его легко вынуть. Еще легче разбить. В то же время, катаясь в угнанной машине без заднего стекла, меньше мерзнешь, чем без бокового, да и сотрудники ДПС не сразу заметят неладное. Я использовал нить обогрева стекла как дополнительный датчик охранной системы: подключил его к минусовому входу блока управления через диод. Когда стекло вынимают или разбивают, нить обогрева рвется, связь блока управления сигнализации с «массой» нарушается – и подается сигнал.



Sergei79 for journal-plaza.net

«Сид»-инфо

ceed CLUB www.ceedclub.ru

Клуб владельцев «КИА-Сид»: образован в 2007 году, насчитывает более 12 600 пользователей, оставивших 475 000 сообщений по 10 600 темам. Адрес в Интернете: www.ceedclub.ru. От имени членов клуба советы прислал Андрей Тихов (на форуме – Andrej_NN).

Чуть ли не общая беда владельцев «сидов» – стук в задней подвеске, особенно назойливый в холодное время года. Представители компании об этом знают и пытались помочь владельцам – в феврале этого года было издано распоряжение о замене дефектных амортизаторов 55310-1H001 новыми, 55310-1H002. Но реализовать предписание не получается: новые амортизаторы в дефиците, по крайней мере в России (в Латвии, Украине и Белоруссии с ними чуть проще), и дилеры зачастую меняют шило на мыло – устанавливают амортизаторы старого образца. Претензии повторяются, и только когда клиент окончательно «достанет» дилера, тот добывает дефицит. Однако не все готовы тратить время и нервы в нескончаемых переговорах с автосервисом, поэтому находят свои способы ремонта и рассказывают о них на форуме.

Например, как поменять родные амортизаторы на Koni Special D (деталь 8040-1212) от «Хонды-Сивик». Под верхнее крепление ставим ограничительную втулку длиной 32 мм с внутренним диаметром 10 мм, а наружным – 14 мм, при этом с одного ее конца должна быть фаска 2–3 мм. Нижнее ушко дорабатываем: рассверливаем отверстие с 12 до 14 мм и срезаем приваренную гайку. При монтаже подкладываем дополнительную шайбу толщиной 1,5 мм между сайлентблоком и ушком скобы, поскольку последнее немного шире. Чехол с отбойником и верхнюю опору переставляем с родного амортизатора. За основу можно взять и альтернативный вариант, например «Каяба-341198» или «Монро-E1182».

Еще совет: установить задние амортизаторы от нашей «Волги». Но их придется доработать – срезать нижние ушки и взамен приварить скобы. Скобы можно отрезать от родных амортизаторов «Сида», но лучше их изготовить – это несложно (размеры указаны на сайте). Имейте в виду: перегрев амортизаторов при сварке недопустим, а значит, без опытного сварщика не обойтись.

Более отчаянные идут дальше – ставят внутрь родного резервуара потроха от нашей «восьмерки» и (или) заменяют масло более морозоустойчивым, например «Тексако» (сохраняет свойства до –53°С).

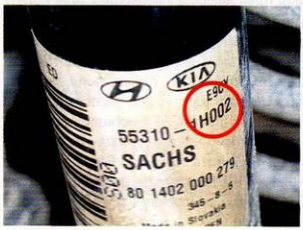
Если при вставленном ключе горит вполнакала или моргает (примерно раз в секунду) лампа иммобилайзера, то, вероятнее всего, окислились контакты в разъеме, расположенном за щитком перед правой передней дверью – у ног пассажира. Когда подобное произойдет в дороге (мотор при этом не заведешь), просто сбросьте на пару минут минусовую клемму с аккумулятора. Возможно, попытку придется повторить, но радикальное средство – очистить контакты в разъеме синего цвета. На форуме рекомендуют вообще исключить разъем и соединить провода напрямую. Кстати, не только эти. Со временем и в других цепях электрооборудования может пропасть контакт. Как с этим справиться – в клубе подскажут. ЗР

Если другие клубы хотят поделиться своими советами, ждем их по адресу: ***ikozlov@zr.ru.***

Комплект деталей для переделки «волговских» амортизаторов: по паре П-образных скоб и ограничительных втулок. Остается только найти хорошего сварщика.



Номер модифицированных амортизаторов заканчивается на 002. Если на машине такие, вам повезло: среди них гораздо реже попадаются стучащие. Проверьте только, одинаковы ли амортизаторы с обеих сторон авто.



На правах рекламы

MYSTERY

DVD VIDEO
MPEG4 VIDEO

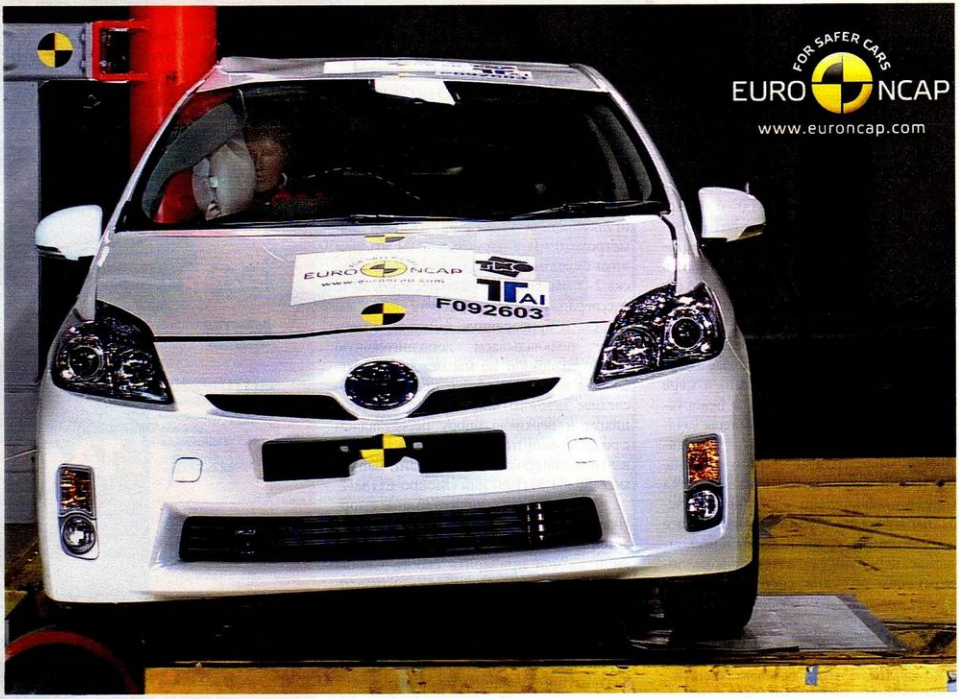
MMTD-9220S
Автомобильная мультимедийная система с выдвижным сенсорным 7" ЖК монитором
от 14 444р

HD ready
HDMI

MTV-3205W
Жидкокристаллический телевизор с диагональю экрана 32"
от 15 490р

www.mysteryaudio.ru
ООО «Торговый дом Автоэлектроника»
тел.: (495) 287-20-18

Sergei79 for journal-plaza.net



Предпродажная подготовка

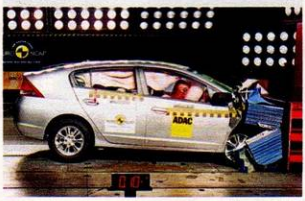
В конце лета состоялась вторая серия крэш-тестов по измененным правилам EuroNCAP. Большинство испытанных машин еще даже не поступило в продажу. Результаты расшифровал Дмитрий Федоров. Фото EuroNCAP

Начало года ознаменовалось масштабными изменениями в системе оценки автомобилей по программе EuroNCAP. К традиционным испытаниям добавили наезд сзади. Кроме того, теперь при подсчете финальных баллов учитывают наличие таких средств активной безопасности, как система стабилизации, ограничитель скорости, а также сигнализатор непристегнутых ремней.

Основательные изменения произошли и в начислении итоговых оценок. Теперь не присуждают звезды отдельно за крэш-тесты, защиту пешеходов или безопасную установку детских кресел. Окончательный результат выводится по четырем показателям – защищенности водителя и переднего пассажира (по результатам фронтального и бокового крэш-тестов, столкновения со столбом и наезда сзади), надежности установки детских кресел, безопасности пешеходов и наличию систем, предотвращающих аварию. Баллы, набранные в каждой из вышеперечисленных дисциплин, пересчитывают в проценты и умножают на коэффициенты весомости: 0,5 – за стандартные крэш-тесты, 0,2 – за детские кресла и столько же за безопасность пешеходов, еще 0,1 – за средства активной безопасности. Полученные данные суммируют и получают итоговую оценку. Чтобы заслужить пять звезд, общий уровень безопасности должен быть не ниже 70%. В следующем году планку поднимут до 75, а к 2012 году – до 80%. То есть машины, которые в этом году набрали достаточно баллов для пяти звезд, в следующем могут, чего доброго, уронить свой рейтинг.

Первая серия тестов, проведенная по новым правилам, подтвердила правильность выбранной методики. Сейчас через руки экспертов организации EuroNCAP прошло еще восемь автомобилей: «Хонда-Инсайт Гибрид», «Тойота-Приус», «Рено-Гран Сценик», «Шкода-Йети», «Фольксваген-Поло», «КИА-Соренто», «Субару-Легаси», «Ситроен-С3». ЗР

Sergei79 for journal-plaza.net



HONDA INSIGHT HYBRID ★★★★★

Пассивная безопасность	90%
Защита пассажиров-детей	74%
Защита пешеходов	76%
Активная безопасность	86%
Общий рейтинг безопасности	83,6%

Тест на защиту экипажа пройден без особых проблем, специалисты отметили лишь возможность травмы коленей при лобовом ударе. Боковой удар выявил некоторый риск повреждения груди, столкновение со столбом его повышает. Эксперимент с наездом сзади пройден без проблем. В испытаниях детских кресел вызвала замечания лишь индикация отключения подушки. Защита пешеходов заслужила только мелкие нарекания. Что касается активной безопасности, то система стабилизации стала стандартной на всех машинах с левым расположением руля, а индикаторы непристегнутых ремней – обязательными для любых модификаций.



TOYOTA PRIUS ★★★★★

Пассивная безопасность	88%
Защита пассажиров-детей	82%
Защита пешеходов	68%
Активная безопасность	86%
Общий рейтинг безопасности	82,6%

Защита экипажа при фронтальном и боковом ударах отличная. Более скромные результаты – при столкновении со столбом. Средний уровень безопасности автомобиль показал при наезде сзади. Претензий к установке детских кресел нет – хорошая защита, внятная индикация отключенной подушки. Авто бережно относится к пешеходам, за исключением некоторых опасных зон в районе передних крыльев. Система стабилизации в базовой комплектации и индикаторы непристегнутых ремней, предусмотренные для всех пассажирских мест, заслужили высокую оценку за активную безопасность.



RENAULT GRAND SCENIC ★★★★★

Пассивная безопасность	91%
Защита пассажиров-детей	76%
Защита пешеходов	42%
Активная безопасность	99%
Общий рейтинг безопасности	79%

Очень хорошая защита седоков при фронтальном столкновении. Пристойные результаты при боковом ударе и столкновении со столбом. Но при наезде сзади велик риск повреждения шеи. Замечания относительно детских кресел относятся лишь к напоминанию об отключенной пассажирской подушке. Дружелюбной к пешеходам оказалась только конструкция переднего бампера. Кромка капота заметно опаснее, не говоря о других деталях передней части автомобиля. Система стабилизации и электронный ограничитель скорости входят в стандартную комплектацию для большинства европейских стран. Сигнализация о непристегнутых ремнях имеется спереди и сзади.

На правах рекламы



Sergei79 for journal-plaza.net



SKODA YETI ★★★★★

Пассивная безопасность 92%
Защита пассажиров-детей 78%
Защита пешеходов 46%
Активная безопасность 71%
Общий рейтинг безопасности 77,9%

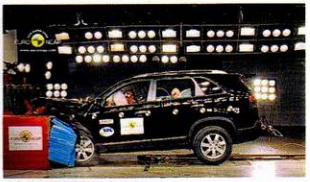
Отличные результаты фронтального и бокового крэш-тестов. Правда, испытаниям EuroNCAP подвергли машину с боковыми подушками и шторками безопасности, не входящими в стандартное оснащение всех моделей. Чуть хуже с защитой груди при ударе в столб. Зато способность автомобиля оберегать седоков от последствий наезда сзади заслуживает похвалы. С детскими креслами проблем нет. Хорошую защиту пешехода обеспечивают только передний бампер и центральная часть капота, остальные зоны – неудовлетворительно. Система стабилизации обязательна для большинства европейских комплектаций. Индикатор предупредит о непристегнутых ремнях водителя и переднего пассажира.



VOLKSWAGEN POLO ★★★★★

Пассивная безопасность 90%
Защита пассажиров-детей 86%
Защита пешеходов 41%
Активная безопасность 71%
Общий рейтинг безопасности 77,5%

Защита переднего пассажира заслужила максимум очков, однако конструкция рулевой колонки может привести к травме бедер водителя. Предельное количество баллов набрано при боковом ударе. В столкновении со столбом автомобиль потерял часть очков за слабую защиту груди. Сохранность шеи и позвоночника при наезде сзади также признана средней. При испытаниях детских кресел «Поло» получил близкое к максимальному количество очков, а в защите пешеходов оказались бреши: эксперты нашли опасные места на бампере и кромках капота. На некоторых рынках у дешевых версий система стабилизации является опцией, но у большинства машин ESP все-таки будет входить в стандартный набор оборудования.



KIA SORENTO ★★★★★

Пассивная безопасность 87%
Защита пассажиров-детей 84%
Защита пешеходов 44%
Активная безопасность 71%
Общий рейтинг безопасности 76,2%

Двойные преднатяжители ремней уберегли колени манекенов от контакта с передней панелью, однако рулевая колонка может нанести травмы. При боковом ударе нагрузка на область ребер была повышенной, но на конечный результат это не повлияло. При столкновении со столбом велик риск повреждения груди. Хорошая защита позвоночника и шеи при наезде сзади. Безопасность детей в специальных креслах – на высоком уровне. Забота о пешеходах ниже среднего: много опасных, не поглощающих энергию удара мест на передней кромке капота и по бокам моторного отсека. Зато в любую комплектацию входят система стабилизации и индикация непристегнутых ремней на передних креслах.



SUBARU LEGACY ★★★★★

Пассивная безопасность 79%
Защита пассажиров-детей 73%
Защита пешеходов 58%
Активная безопасность 71%
Общий рейтинг безопасности 72,8%

Главная проблема при лобовом столкновении – высокий риск повреждения коленей и бедер о детали передней панели. Датчики манекенов при боковом ударе не зафиксировали опасных значений. Хуже обстоят дела при столкновении со столбом – в этом случае защита груди оказалась заметно слабее. Вероятность повреждения позвоночника при наезде сзади средняя. Пассажирская подушка безопасности при установке детского кресла на переднее сиденье отключается только в дилерском центре. Стикер, предупреждающий о перевозке ребенка с включенной подушкой, наклеен на противосолнечный козырек, однако эта информация изложена далеко не на всех европейских языках. Защита пешеходов – на приличном уровне, не считая травмоопасной кромки капота. Система стабилизации вошла в стандартное оборудование вместе с индикаторами ремней на передних креслах.



CITROEN C3 ★★★★

Пассивная безопасность 83%
Защита пассажиров-детей 74%
Защита пешеходов 33%
Активная безопасность 40%
Общий рейтинг безопасности 66,9%

В общем и целом конструкция автомобиля способна поглощать энергию при фронтальном и боковом ударах, испытания при столкновении со столбом показали возможность травмы ребер. Защита позвоночника и шеи при наезде сзади – худшая среди всех восьми машин, участвовавших в этой серии испытаний. К расположению и креплению детских сидений претензий нет, за исключением невнятной индикации отключенной подушки, когда кресло установлено впереди против движения. Защита пешехода от травм хороша только на уровне бампера, передняя кромка капота весьма опасна. Главный провал в области активной безопасности – отсутствие системы стабилизации в списке стандартного оборудования.

РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ ПО МЕТОДИКЕ EuroNCAP

	Honda Insight Hybrid	Toyota Prius	Renault Grand Scenic	Skoda Yeti	VW Polo	KIA Sorento	Subaru Legacy	Citroen C3
Фронтальное столкновение (максимальный балл – 16)	15,5	15,2	14,7	14,7	15	13,3	11,3	14,4
Боковой крэш-тест (8)	7,9	8	8	8	8	8	8	8
Удар о столб (8)	6	6,4	7,6	6,8	6,8	6,5	6,4	6,5
Наезд сзади (4)	3,1	2,1	2,4	3,6	2,6	3,5	2,8	0,9
Детские кресла (49)	36,5	39,1	37,2	38,1	42	41	35,8	36,1
Защита пешеходов (36)	27,4	24,4	15,1	16,7	14,9	15,9	20,9	11,8
Активная безопасность (7)	6	6	6,9	5	5	5	5	2,8

Sergei79 for journal-plaza.net



На вопросы читателей отвечает начальник Департамента обеспечения безопасности дорожного движения МВД России – главный государственный инспектор безопасности дорожного движения РФ генерал-полковник милиции Виктор Кирьянов.

1 В ГИБДД Оренбургской области мне отказали в выдаче разрешения забрать автомобиль со штрафстоянки (машину задержали за то, что у меня не было при себе доверенности на право управления). Предупредили, что не вернут авто до тех пор, пока не уплачу штраф за управление без доверенности. При том что срок, отведенный на уплату штрафа, не истек! Ладно, сделал так, как сказали в ГИБДД, но, когда я предъявил необходимые документы сотрудникам штрафстоянки, они, прежде чем вернуть машину, потребовали оплатить ее эвакуацию и хранение. Насколько законны действия ГИБДД и сотрудников штрафстоянки?

Михаил Котов, Оренбург

В соответствии с частью 1 статьи 27.13 КоАП РФ, транспортное средство (ТС) может быть задержано лишь до устранения причины его задержания. В вашем случае после предъявления документов, подтверждающих ваше право владения (пользования, распоряжения) данным ТС, вы могли забрать его с места хранения. Неуплата штрафа не может служить основанием для отказа в выдаче ТС. Требование работников стоянки ничем не обосновано: в соответствии с упомянутой статьей КоАП РФ, плата за перемещение ТС и за первые сутки его хранения на специализированной стоянке не взимается (правда, в письме не указано, через сколько дней вы забрали автомобиль). Ваше законное право – обжаловать решение Госавтоинспекции и администрации стоянки в установленном порядке.

2 Как регламентируется проезд пешеходных переходов? В нашем регионе ГИБДД зачастую штрафует водителей за то, что они не пропустили пешеходов, которые неожиданно вышли на переход из-за кустов или шагнули на него с противоположной стороны дороги.

И. Гайнутдинов, Чувашия

Порядок проезда пешеходных переходов регламентируется разделом 14 Правил дорожного движения Российской Федерации. Так, согласно пункту 14.1 на водителя возлагается обязанность уступить дорогу пешеходам, переходящим проезжую часть по нерегулируемому пешеходному переходу. Термин «уступить дорогу» трактуется в пункте 1.2 Правил как требование, означающее, что участник не должен начинать, возобновлять или продолжать движение, осуществлять какой-либо маневр, если это может вынудить других участников движения, имеющих по отношению к нему преимущество, изменить направление движения или скорость. Таким образом, сам факт нахождения пешехода на зебре не обязывает водителя останавливаться перед переходом. Тем не менее, даже если, по мнению водителя, траектории движения транспортного средства и пешехода в момент проезда перехода не пересекутся, следует проявить особую осторожность, так как предсказать поведение пешехода непросто: он может внезапно для водителя побежать, остановиться или изменить направление движения.

3 Имеют ли право сотрудники ГИБДД проверять на токсичность выхлоп автомашины, если я предъявлю талон техосмотра?

К. Широбоков, Ижевск

В соответствии с Административным регламентом МВД РФ исполнения государственной функции по контролю и надзору за соблюдением требований в области обеспечения безопасности дорожного движения (утвержден приказом МВД России от 2 марта 2009 года № 185), основаниями для проверки технического состояния транспортного средства являются «установленные визуально признаки административных правонарушений, предусмотренных статьями 8.23 и 12.5 КоАП РФ», а также «указания в целях проведения специальных мероприятий». Статья 8.23 КоАП РФ как раз устанавливает ответственность граждан за эксплуатацию автомобилей, мотоциклов или других механических ТС, у которых содержание загрязняющих веществ в выбросах либо уровень шума, производимого ими при работе, превышают нормативы, установленные государственными стандартами Российской Федерации. Так что, если сотрудник ГАИ видит, что у машины буквально валит дым из выхлопной трубы, он имеет право остановить ее и проверить на токсичность, даже если у водителя есть талон ТО. При этом, если норма превышена, в соответствии с частью 2 статьи 27.13 КоАП РФ, эксплуатация ТС запрещается, а государственные регистрационные знаки подлежат снятию до устранения причины, по которой запрещена эксплуатация. Задерживать автомобиль сотрудники Госавтоинспекции не имеют права.

4 На одном конце улицы стоит знак «Дорога с односторонним движением», а на другом – «Въезд запрещен». Я въехал под «кирпич», на середине улицы остановили сотрудники

Sergei79 for journal-plaza.net

ДПС и квалифицировали мои действия как выезд на полосу встречного движения, который карается лишением водительского удостоверения на срок до полугода. Правы ли они?

А. Джумагалиев, Волгоградская обл.

Сотрудники Госавтоинспекции правы. В соответствии с ГОСТ Р 52289–2004 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств», знак 3.1 «Въезд запрещен» устанавливают, в частности, на участках дорог или проезжих частей с односторонним движением для запрещения движения транспортных средств во встречном направлении. В этом случае нарушение требований данного знака квалифицируется по части 4 статьи 12.15 КоАП РФ как выезд на сторону дороги, предназначенную для встречного движения.

5 На перекрестках бывает два пересечения проезжих частей. Что разделяет на перекрестке проезжие части?

Юрий Алёнкин, Екатеринбург

В соответствии с Правилами дорожного движения РФ, проезжей частью считается элемент дороги, предназначенный для движения безрельсовых транспортных средств. Разделять между собой проезжие части одной и той же дороги может разделительная полоса (выделенная конструктивно и/или с помощью разметки 1.2.1) или трамвайные пути.

6 У меня уже есть автомобиль, но хочу купить новый. Могу ли я перенести государственные регистрационные знаки со старой машины на новую? Как это оформить официально?

А. Тополянский, Москва

В соответствии с Правилами регистрации автомототранспортных средств и прицепов к ним в ГИБДД МВД РФ (утверждены приказом МВД России от 24 ноября 2008 года № 1001), по заявлениям юридических и физических лиц о сохранении регистрационных знаков при снятии с регистрационного учета принадлежащих им ТС осуществляется выдача указанных знаков для установки на вновь приобретенные ими или ранее зарегистрированные ТС. При этом максимальный срок хранения этих знаков в регистрационном подразделении не должен превышать 30 суток, после чего они утилизируются.

ПОД ЭГИДОЙ ООН

И почетно, и ответственно предстоящее событие для российской Госавтоинспекции: 19–20 ноября 2009 года в Москве пройдет Первая всемирная министерская конференция по безопасности дорожного движения.

То, что местом ее проведения выбрана наша страна, приобретает особое значение. В последние годы Россия вышла на ведущие позиции в преодолении глобальных проблем, относящихся к сфере обеспечения безопасности людей на дорогах. Именно как глобальную проблему охарактеризовал сложившуюся ситуацию генеральный секретарь ООН на основе данных статистики: ежегодно на дорогах мира погибают почти 1,3 миллиона человек, получают ранения 50 миллионов. Практически все ведущие эксперты планеты утверждают, что без проявления политической воли ситуацию не изменить. Чтобы объединить усилия, Генеральная Ассамблея ООН поддержала инициативу Российской Федерации провести в нынешнем году всемирную конференцию профильных министерств. Мы ожидаем, что в столице соберутся более тысячи наиболее компетентных специалистов и руководителей ведомств, а также представители международных организаций, включая руководство ООН и Всемирной организации здравоохранения. Конференция призвана стать платформой для скоординированной выработки эффективных решений, способных повсеместно снизить аварийность. Участники в рамках форума смогут обменяться опытом применения наиболее конструктивных способов выхода из сложившейся ситуации. Важнейший ожидаемый итог – принятие декларации с призывом к Генеральной Ассамблее ООН объявить период с 2011 по 2020 год десятилетием действий, направленных на повышение безопасности дорожного движения. По нашей информации, откроет конференцию президент РФ Дмитрий Медведев, что свидетельствует не только о ее высочайшем статусе, но и о пристальном внимании к упомянутой проблеме в нашей стране. Надеемся, что Россия воспользуется этой возможностью, чтобы еще раз обратить внимание политиков на невозможность мириться с огромными человеческими потерями в авариях.

На правах рекламы

товар сертифицирован

Антикризисные цены SM – в помощь автолюбителям

MVI Motorenteile GmbH более 25 лет назад начала с создания обширной программы запчастей. Сегодня бренд **SM** принадлежит компании MVI.

Сертификат по стандартам ISO 9001 подтверждает стремление фирмы MVI предоставить самые высокие параметры качества своих производственных процессов и продукции.

Сегодня в ассортименте такие позиции, как: **направляющие втулки клапанов, клапаны, поршни, поршневые пальцы, сальники двигателя, крестовины, распредвалы, гильзы и многое другое.**

SM GERMANY PRECISION-PARTS

Перенос технологии из гоночного спорта в Ваш автомобиль

Поршневые кольца с коробчатым маслосъемным кольцом – новый этап в развитии компании MVI на российском рынке. Это один из двух видов колец, выпускаемых компанией MVI.

Достоинства колец **SM**:

- высокий ресурс работоспособности колец
- эффективно снимают масло со стенок цилиндра
- не боятся перегрева двигателя

Компания MVI разработала способ защиты от подделки и предоставила своим дилерам **"оптический ключ"** в виде двух пластин, которые прикладываются к упаковке, и Вы можете увидеть следующее:

ORIGINAL-SM - при использовании первой пластины.

O/E SUPPLIER SINCE 1973 - при использовании второй пластины.

Спрашивайте у региональных дилеров. Только у них есть весь ассортимент продукции SM.

Представительство MVI в России:
+7 495 6235340; +7 495 6235773
http://www.sm-original-germany.com
По вопросам организации регионального представительства обращаться:
+7 926 1094505

реклама

Sergei79 for journal-plaza.net

Страховщика на мыло!

Жалоб в редакцию на страховые компании уйма, в большинстве речь идет о выплатах по ОСАГО: на ремонт не хватает, но судиться нет сил. А в последнее время все чаще читаем, что страховщики не платят вовсе! Очередное дело расследовал Сергей Смирнов.



ПОЛИС БЕСПОЛЕЗНОСТИ

Алексей Ф. мечтал о красивой машине и наконец купил «Альфа-Ромео». Катался и горя не знал, пока на перекрестке в него не въехал «Лексус», управляемый милой барышней. Водители не пострадали (а пассажиров не было), чего не скажешь об автомобилях. Но если «Лексус» помяло чуть, то «итальянка» стала похожа на жертву бездарного пластического хирурга. Сотрудники ДПС зафиксировали повреждения, вручили постановление о нарушении ПДД хозяйке «Лексуса».

Алексей изучил документы. Виновница оформила полис ОСАГО в компании, рекламу которой он всегда наблюдал, болея с друзьями у телевизора за любимую команду – страховщик спонсировал футбольный чемпионат. «Компания денежная, так что компенсацию получу без проблем». Но когда внимательно осмотрел разбитую машину и прикинул стоимость ремонта, настроение упало: положенных по ОСАГО 120 тысяч рублей (это по закону – максимум) явно не хватит... Заявление в Росгосстрахе у Алексея приняли без проволочек, эксперт бегло осмотрел автомобиль, по-скорому зафиксировал повреждения в акте и был таков. Осмотр в экспресс-режиме не насторожил. А зря.

Страховщик обязан нанять именно независимых экспертов, чтобы непредвзято и скрупулезно выяснить обстоятельства причинения вреда и определить размер ущерба. К этому обязывают правила ОСАГО.

Заявление пообещали рассмотреть в течение двух недель и быстро перечислить деньги на счет. Но они не поступили. Алексей дозвонился в Росгосстрах, ему вежливо объяснили, что дело все еще у экспертов. Через три месяца получил письмо… с отказом. Дескать, сторонние экспер-

Sergei79 for journal-plaza.net

ты пришли к выводу, что повреждения «Альфы-Ромео» «не соответствуют обстоятельствам ДТП»! Попросту говоря, Алексея обвинили в мошенничестве и под этим предлогом отфутболили. Тогда он и обратился в ЗР. Мы выяснили, что эксперты осмотрели автомобиль Алексея поверхностно, на самом деле не сопоставив повреждения с обстоятельствами столкновения. Звонок второй участнице аварии подтвердил опасения: и ее «Лексус» никто не осматривал! А теперь и не сможет – дама его уже отремонтировала. Выходит, отказ безосновательный!.. Эксперты, к которым обратился Алексей, насчитали 440 тысяч убытка – и мы обратились в суд.

Закон об ОСАГО не связывает сумму выплаты по страховке со степенью износа запчастей. Суд решил: компенсировать убытки в полном объеме, без учета возраста автомобиля.

ИЗНОС НЕ УЧИТЫВАТЬ

Дело рассматривал Перовский райсуд Москвы. Росгосстрах своих представителей не прислал, владелица «Лексуса» явилась с адвокатом. Тот сразу поддержал версию: повреждения на «Альфе» возникли не в этом столкновении. В материалах разбирательства – результаты двух экспертиз с противоположными выводами. Суд назначил третью! Эксперты трудились ровно шесть месяцев. Их вывод: все повреждения «Альфа» получила в результате именно той, единственной аварии. Решение суда основывалось на этом заключении.

Судья А. Силкина приняла революционное решение: взыскала с ответчиков стоимость восстановительного ремонта – обратите внимание! – без учета износа запчастей. До сих пор я ни разу не сталкивался с тем, чтобы суд занимал подобную позицию. Во всех решениях износ учитывался, а значит, занижались суммы выплат по ОСАГО. Судья обосновала свой вердикт: право полного возмещения убытков закреплено за потерпевшим статьями 15 и 1064 Гражданского кодекса РФ. Обычно же отталкиваются от пункта 63 Правил ОСАГО, где говорится, что степень износа запчастей учитывать следует. Эти правила, хотя они и утверждены постановлением правительства РФ, не должны противоречить российским законам, в том числе «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств», в котором подобного ограничения нет!

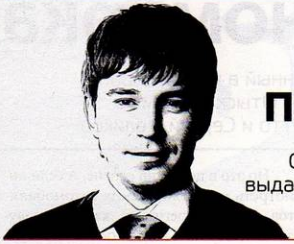
Для чего так подробно о юридических нюансах? Их знание полезно тем, кто вступил в спор со страховыми компаниями. Нередко ссылки на прецедент играют ключевую роль в принятии судебного решения.

Судебные приставы взыскали с виновницы аварии 314 тысяч рублей, со страховщика – 120 тысяч. Теперь Алексей, когда с друзьями смотрит футбол и видит рекламу с до боли знакомым логотипом, «незлым тихим словом» вспоминает нервотрепку, растянувшуюся на год, и вздрагивает, представив, сколько он мог потерять... **ЗР**

На правах рекламы



Sergei79 for journal-plaza.net



Права по штрих-коду

С 1 марта 2011 года ГИБДД начнет выдавать права нового образца. С ними знакомит Сергей Смирнов.

Привести водительские удостоверения к международному стандарту и выдавать документ единого образца обязались 143 государства-участника Венской конвенции о дорожном движении.

Новые права такого же размера, как наши пластиковые, но двухцветные – сине-розовые, со штрих-кодом, в котором зашифруют информацию о водителе, месте и дате выдачи удостоверения. Что касается категорий допуска к управлению транспортными средствами, останутся A, B, C и D, а вместо E вводятся следующие: BE, CE, DE. Фактически это лишь уточнение, каким именно транспортным средством водитель имеет право управлять при наличии прицепа.

Ожидавшихся подкатегорий для мотоциклистов и скутеристов не будет. По крайней мере, пока парламентарии не примут изменений в законах. В каждой категории будут проставлять особые отметки – о дате открытия категории и возможных ограничениях (например, разрешение управлять автомобилем только с АКП). Если к моменту замены удостоверения у водителя была открыта категория E, он автоматически получит права с теми же действующими категориями. Например, тот, кто имел категории B, C и E, при замене получит B, C, BE и CE.

Помимо буквенных обозначений, введут графические символы мотоцикла, легкового автомобиля или грузового – чтобы полицейским и сотрудникам прокатных компаний в разных странах было проще определить, к управлению каким транспортом допущен водитель. В документе предполагается фиксировать дату окончания действия каждой категории – таков новый регламент.

Автоинспекция будет заменять ныне действующие документы новыми по мере истечения срока действия удостоверений либо в случае, если водителя что-то обоснованно не устраивает (например, пластиковая оболочка потерлась настолько, что не видно текста на документе). Но пока такой нужды не возникнет, прежние права менять на новые никто не заставит. ЗР

Примерно таким будет новое водительское удостоверение





На правах рекламы

ЕСТЕСТВЕННОЕ ВОССТАНОВЛЕНИЕ МУЖСКОЙ СИЛЫ



ПОМОГАЕТ:

- вернуть способность к появлению эрекции в «нужное» время
- стимулировать половую активность

Может использоваться лицами, страдающими сердечно-сосудистыми расстройствами

ИМПАЗА – УВЕРЕННОСТЬ В СВОИХ СИЛАХ!

Информация по телефонам:
(495) 681-09-30
(495) 681-93-00
www.impaza.ru

ПРОКОНСУЛЬТИРУЙТЕСЬ СО СПЕЦИАЛИСТОМ!
УТОЧНИТЕ ВОЗМОЖНЫЕ ПРОТИВОПОКАЗАНИЯ

Sergei79 for journal-plaza.net

Самая «модная» иномарка

Точная наука статистика давно определила: наиболее распространенный в нашей стране автомобиль – десятилетняя «классика» (вероятнее всего, ВАЗ-2106). Отыскать самые почитаемые соотечественниками иномарки взялись Игорь Моржаретто и Сергей Целиков.

«Самая-самая» иномарка в России – «Тойота-Королла». Таких автомобилей разных поколений в стране более 530 тысяч. Увы, свыше 40% из них старше десяти лет. Первое место «Королле» принесли Дальний Восток, Сибирь и Урал, где эта модель – бесспорный лидер. Понятно, что почти две трети парка «королл» – «праворукие».

Но уже ближайший конкурент – нормальный «европеец» «Форд-Фокус», чей парк сформирован в основном из новых машин, приобретенных на европейской территории нашей страны за последние шесть лет (с тех пор, как выпуск модели освоили на заводе в Ленинградской области). Третье место занимает «Фольксваген-Пассат». Еще раз «увы»: две трети этих автомобилей – ветераны старше десяти лет.

Далее в списке популярности иномарок – «Дэу-Нексия», «Мицубиси-Лансер», «Шевроле-Нива», «Хёндай-Акцент». Все эти модели последние годы значились в десятке самых продаваемых в нашей стране новых автомобилей, а три модели собирают в РФ или СНГ. Большинство машин не старше семи лет.

Еще две модели «Тойоты» – «Кэмри» и «Ленд Крузер» одинаково популярны как на Дальнем Востоке, так и в европейской части страны. Их можно встретить в любом регионе России, причем разных поколений, возрастов и с разным (как левым, так и правым) рулем.

Замыкает топ-10 российского рейтинга иномарок «Рено-Логан». Он появился на нашем рынке всего четыре года назад – и сразу такой успех! Особенно популярной модель стала в Центральном федеральном округе и в Поволжье.

Но это в целом по стране. А если посмотреть на предпочтения автомобилистов в разных регионах, картина получается пестрой. Так, в Москве и Санкт-Петербурге наиболее популярная иномарка – «Форд-Фокус» (естественно, местной сборки). На втором месте в рейтинге у москвичей – «Мицубиси-Лансер», на третьем – «Фольксваген-Пассат». Эти же модели немного в другом порядке входят в пятерку лидеров Санкт-Петербурга.

Стоит отъехать немного от столиц – предпочтения меняются. Так, в группе лидеров Центрального федерального и Южного округов фигурируют и «Шевроле-Нива», и почтенные ветераны «Ауди-80» и «Ауди-100», чьим совершенством мир восхищался лет пятнадцать назад!

Самая популярная иномарка на юге России – конечно же, «Хёндай-Акцент», который вот уже восемь лет собирают в Таганроге. Патриотизм казаков замешан на выгодной цене и развитой сервисной сети. Кстати, на юге доля иномарок в парке самая низкая среди всех федеральных округов России – 23,8%. Но она растет стремительно: только за прошлый год здесь зарегистрировано почти 200 тысяч новых иномарок.

В Поволжье группу лидеров возглавляют «Дэу-Нексия», «Шевроле-Нива», «Форд-Фокус» и «Тойота-Королла». Эти же четыре модели, но в иной последовательности лидируют и в регионах Урала (там на первом месте – «Королла»).

Девять из десяти верхних строчек рейтинга иномарок в Сибири и на Дальнем Востоке занимают различные «тойоты». Самые модные – «Королла», «Корона», «Марк», «Карина», «Калдина», «Кэмри», «Спринтер», «Краун» и «Виста». В первой десятке в Сибири оказалась «Хонда CR-V», а на Дальнем Востоке – «Мицубиси-Паджеро». Вообще же на Дальнем Востоке в топ-50 иномарок попала только продукция японского автопрома...

А в полном списке зарегистрированных в стране иномарок свыше 1100 моделей! Причем половина всех машин старше десяти лет. Вот где раздолье для продавцов запчастей! **ЗР**

САМЫЕ ПОПУЛЯРНЫЕ ИНОМАРКИ В МОСКВЕ



САМЫЕ ПОПУЛЯРНЫЕ МОДЕЛИ ИНОМАРОК В РОССИИ

Модель	Количество (на 1.01.2009)
«Тойота- Королла»	530 887
«Форд-Фокус»	344 186
«Фольксваген- Пассат»	306 834
«Дэу-Нексия»	259 165
«Мицубиси-Лансер»	248 724
«Шевроле-Нива»	231 736
«Хёндай-Акцент»	212 909
«Тойота-Кэмри»	205 298
«Тойота-Ленд Крузер»	194 885
«Рено-Логан»	178 383
«Фольксваген- Гольф»	157 046
«Тойота-Карина»	150 926
«Ниссан-Алмера»	144 843
«Ауди-80»	144 696
«Тойота-Корона»	143 333

Serge179 for journal-plaza.net

Те, кто выжил в катаклизме

Сто лет крупнейшие автоконцерны скупали автомобильные марки, грянувший кризис вынудил избавляться от «дочек», порой за бесценок. О переменах в автомобильном мире – Игорь Моржаретто.

ОН ПЕРВЫЙ НАЧАЛ!

Самые крупные сделки совершались американцами в 1990-е. Их примеру пытались следовать европейцы, но куда им до американских масштабов! В результате «Дженерал моторс» и «Форд» формально стали крупнейшими в мире автохолдингами. Они же первыми бросились избавляться от неамериканских активов.

«Форду» повезло – он успел расстаться с большей частью «дочек», и не без выгоды. Продал знаменитую британскую марку «Астон-Мартин» почти за 1 млрд. долларов. В прошлом году «Ягуар» и «Ленд-Ровер» ушли за 2,3 млрд. Эта сделка стала логическим шагом в претворении в жизнь новой концепции *One Ford* («Форд – единственный»). Следующий шаг – продажа 20-процентного пакета акций компании «Мазда» (его приобрела сама японская компания) за полмиллиарда долларов. Нынче «Форд» – единственная компания «большой тройки», избежавшая банкротства, она даже не просила кредитов у правительства во имя спасения. Сейчас из неамериканских активов у «Форда» остались доли акций «Мазды» и «Вольво». Периодически возникают слухи о скорой продаже шведского бренда, даже называют кандидатов на покупку – два китайских концерна и некий российский банк. В США и Швеции эту информацию пока опровергают.

ПАДАЮТ, ПАДАЮТ БРЕНДЫ...

«Дженерал моторс» не устоял и в мае прошел унизительную процедуру банкротства. Однако это позволило избавиться от «плохих» активов и сохранить лишь «хорошие». На месте прежнего «Джи-Эм» правительство создало новую компанию с тем же названием. У фирмы новые собственники: у правительства США свыше 50% акций, у профсоюза UAW 17,5%, часть бумаг у правительства Канады и ряда мелких акционеров.

А вот с большинством «дочек» пришлось (либо придется в ближайшее время) расстаться. Первым пал «Хаммер»: марку продали малоизвестной китайской фирме, профиль которой – оборудование для дорожных работ и энергетики. По условиям сделки основное производство останется в США, что позволит сохранить 3 тыс. рабочих мест. Затем пришла очередь шведской СААБ. Новым владельцем 100% акций стала шведская же компания «Кёнигсегг» (Koenigsegg Group AB), производитель суперкаров. Помочь СААБу деньгами обещает шведское правительство. А еще «Джи-Эм» продал недавно свою долю «Сузуки» (3% акций). Покупатель – сама японская компания.

Решается судьба еще ряда брендов «Дженерал моторс». Видимо, будет продана марка «Сатурн», а «Понтиак» просто тихо закроют. Должны остаться три «всемирные» марки: «Шевроле», «Кадиллак» и «Бьюик». Закроют 11 заводов по всему миру, а некоторые перепрофилируют на выпуск малолитражек.

Но самая захватывающая интрига – кому достанется европейское подразделение «Дженерал моторс», а именно «Опель». Решение о новом собственнике читателю уже известно.

Уже все понятно с третьим представителем «большой тройки» – «Крайслером». Он также прошел процедуру банкротства, и по решению правительства США его слили с итальянским ФИАТом. Причем обошлись без денег: «Крайслер» преобразовали в новую компанию (для защиты от кредиторов) и передали итальянцам активы американского предприятия в обмен на технологии. ФИАТ в «Нью-Крайслере» получил 20% с правом довести долю до 35%; 10% отошло правительствам США и Канады, которые предоставили миллиардные кредиты для преодоления последствий кризиса; 55% активов предприятия отдано трастовому фонду, образованному для социального и медицинского обеспечения сотрудников.

ИЗМЕНЕНИЕ СТРУКТУРЫ СОБСТВЕННОСТИ МИРОВЫХ АВТОПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ В 2008–2009 ГОДАХ



Sergei79 for journal-plaza.net

ЕВРОПЕЙСКИЕ РОКИРОВКИ

Этим летом завершилось многолетнее противостояние семейств Порше и Пиех за право контролировать концерн «Фольксваген». Одно время казалось, что маленькая, но богатая компания «Порше» берет верх и вот-вот станет основным акционером группы «Фольксваген-Ауди» (VAG), но финансовый кризис смешал все карты. Неподъемные кредиты (более 10 млрд. евро) подорвали финансы производителя спортивных автомобилей, и теперь «Порше» присоединяется к «Фольксвагену». К 2011 году должна быть создана «интегрированная автомобильная группа». Но для этого членам двух семей придется поступиться частью контроля и своих активов, хотя они и будут по-прежнему крупнейшими акционерами «Порше» и «Фольксвагена». Вторым по величине акционером останется региональное правительство земли Нижняя Саксония, где расположены основные заводы, и оно сохранит право вето при принятии важнейших решений. Третьим акционером станет инвестфонд из Катара, который, по неподтвержденной информации, получит 17% акций. В «Порше» надеются, что после вхождения в VAG марка сохранит автономию, как и другие подразделения концерна («Ауди», «Бентли», «Шкода», «Фольксваген»).

РАЙ В ШАЛАШЕ?

И в России в кризис не обошлось без структурных реформ автопрома. У нас они отмечены «национальным своеобразием». В ближайшее время в стране появится новый автогигант на базе АВТОВАЗа и КамАЗа. Хотя официального решения нет, об этом можно говорить с уверенностью, поскольку создание холдинга – инициатива руководителей госкорпорации (ГК) «Ростехнологии». А ГК владеет 25% акций АВТОВАЗа (и еще столько же контролирует), 37,8% акций КамАЗа. Они и составят костяк новой мегакомпании. Уже названы руководители будущего холдинга.

Объявлен и формальный повод: необходимость создать крупное производственное образование, которое сможет экономить за счет «объединенных закупок комплектующих и сокращения расходов на управляющий персонал». Кроме того, можно будет получать кредиты на более выгодных условиях, чем для каждого предприятия в отдельности. Но эксперты сомневаются: существование подобного монстра оправданно только в случае, если обе компании стабильно приносят прибыль. Сейчас и та и другая отягощены долгами, каждая на несколько месяцев останавливала производство – слияние, скорее всего, не принесет пользы.

И еще неизвестно, какой будет реакция на этот «брак» иностранных акционеров (25% АВТОВАЗа принадлежит альянсу «Рено-Ниссан», а 10% КамАЗа – германскому «Даймлеру»). Если он не затронет их финансовых интересов, возражения, видимо, не прозвучат. Но что скажут российские налогоплательщики в случае неудачи (от нее мы не застрахованы)? Ведь все субсидии на поддержку российского автопрома идут из бюджета. А спросят ли у налогоплательщиков? **ЗР**

На правах рекламы

грипп будет уничтожен

Осенние месяцы и приближающиеся холода традиционно связаны с сезонными заболеваниями – ОРВИ, грипп, и наша домашняя аптечка нуждается в пополнении.

Что же можно противопоставить простудам и коварным вирусам? Какие препараты желательно добавить в домашнюю аптечку, чтобы защитить себя и своих близких?

В отличие от обычной простуды, профилактика и лечение гриппа не исчерпываются приемом витаминов, использованием жаропонижающих и противовоспалительных средств. Основной задачей является борьба с возбудителем инфекции, что требует использования специальных противовирусных средств.

На фармацевтическом рынке сегодня представлено несколько десятков противовирусных препаратов. Но если начать разбираться в проблеме чуть подробнее, то выяснится, что очень многие из якобы противовирусных препаратов на самом деле не обладают таким действием.

Арбидол не только предотвращает проникновение вируса внутрь клеток, но также стимулирует собственный иммунитет.



ОАО «Фармстандарт-Лексредства» РУ № ЛСР-003610/01

Поэтому лучше всего отдать предпочтение тем препаратам, чье противовирусное действие и его механизм доказаны и четко прописано в инструкции к применению. К их числу относится и хорошо известный многим российский препарат **Арбидол**, который вот уже более 10 лет с успехом используется для лечения и профилактики гриппа и других ОРВИ.

Арбидол не только предотвращает проникновение вируса внутрь клеток и тем самым прерывает его размножение и распространение по организму, но также смягчает течение гриппозной интоксикации, сокращает длительность заболевания и снижает риск развития осложнений.

Хорошая переносимость **Арбидола** позволяет использовать его для лечения гриппа и ОРВИ у всех членов семьи, даже у детей, начиная с 3 лет. А во время сезонной эпидемии своевременный профилактический прием **Арбидола** может защитить от заражения даже при постоянных контактах с "гриппующими" вокруг нас.

ПЕРЕД ПРИМЕНЕНИЕМ ОЗНАКОМЬТЕСЬ С ИНСТРУКЦИЕЙ. ИМЕЮТСЯ ПРОТИВОПОКАЗАНИЯ.

Sergei79 for journal-plaza.net

Конец «Зеленки»

В конце августа правительство продлило еще на девять месяцев действие запретительных пошлин на ввоз подержанных автомобилей. И кто бы сомневался, что «временная» мера, введенная с января, превратится в долговременную! Для большой части автомобильного бизнеса Приморья она равносильна смертному приговору – так оценивает ситуацию Игорь Моржаретто.

ПУСТЫЕ ХЛОПОТЫ

Последние 15 лет автомобильный рынок «Зеленый угол» (в народе – просто «Зеленка») был одной из главных достопримечательностей Владивостока. Сюда приезжали со всех концов страны выбрать и купить автомобиль. Да и просто погулять среди бесконечных рядов! Самые разные японские авто выстраивали по классам на склонах крутых сопок. Вот территория, где представлены легковые машины, вот – микроавтобусы, а там, чуть в стороне, тянут к небу стрелы краны и стоит другая строительная колесная техника… На первый взгляд, за последний год почти ничего не изменилось – но все поменялось кардинально. Количество выставленной техники уменьшилось незначительно, однако ни продавцов, ни покупателей почти не видно. Если раньше на каждые два-три автомобиля в торговые дни был как минимум один «менеджер», то сейчас бредешь по рядам запертых машин – и никого. И все вагончики, что стоят в ряд у ворот, тоже закрыты. Судя по вывескам и табличкам, ушел по более важным делам нотариус (потому что здесь никому не нужен), нет спроса на услуги эксперта и таможенного декларанта, отправлять автомобили в Европейскую часть России тоже никто не рвется.

– Тех авто, что завезли в прошлом году, при таком спросе нам хватит лет на десять, – грустно шутит с трудом обнаруженный продавец Григорий (он спал в своем микроавтобусе). – У нас небольшая компания, но до Нового года мы ежемесячно покупали в Японии 30–40 машин, которые за две-три недели уходили на этом рынке и еще на двух мелких площадках в городе. В этом году не привозим совсем. Нам бы продать те 150 машин, что остались! Но за прошлый месяц ушло всего две штуки, и то отдали себе в убыток...

По словам Григория, наметилась странная тенденция. В прошлом году в Россию из Японии активно ввозили в первую очередь малолитражки – они дешевле в растаможке и «на круг», поэтому быстрее расходились. Но в этом году спрос на «короллы» и прочие «витцы» неожиданно упал, покупатели охотнее берут дорогие «ленд крузеры» или «паджеро» (их запасы постепенно сокращаются). Объяснение этому, наверное, одно: раньше жители региона меняли машины раз в два-три года, сейчас такой возможности нет – вот и вкладываются в «долгоиграющие» покупки.

– Новых машин из Японии, считай, не завозят, разве что под конкретный заказ или «под себя», – пожаловался Григорий. – Поэтому из полутора десятков человек, которые работали в фирме прошлым летом, осталось пять. Теперь надо думать, чем дальше заниматься. Я, может, снова в море пойду – вроде обещают набирать экипажи по весне. Но не очень верю: большинство судов в бывшем нашем пароходстве такие старые, что от причала отойти страшно, а новых сейчас не строят…

Словом, состояние, в котором ныне пребывает «Зеленый угол», иначе как агонией не назовешь. По решению городских властей на его месте должен вырасти новый городской квартал. Раньше такие планы вызвали бы массовое возмущение, а теперь всем все равно. Впрочем, и у инвесторов денег на жилищное строительство нет, так что рынок еще поживет. Или помучается.

Вместе со всем бывшим автомобильным бизнесом Приморья без дела оказались те, кто занимался доставками «японок» во Владивосток и отсюда – дальше по России. Пустуют таможенные стоянки, терминалы у железно-



Sergei79 for journal-plaza.net





Пустуют стоянки и терминалы, рассчитанные на тысячи машин.

Все равно никто машины из Владивостока не отправляет...

дорожных станций. Позакрывались мастерские, которые собирали машины из ввезенных по частям «конструкторов» (на бэушные комплектующие тоже подняли таможенные пошлины). Зато вроде бы неплохо чувствуют себя сервисные центры, автомастерские и магазины по продаже запчастей – в кризис спрос на их услуги даже вырос. Понятно, не от хорошей жизни.

Кстати, и в самой Японии продажи подержанных автомобилей по итогам первого полугодия рухнули до уровня 25-летней давности. Торговцы секондхэндом пытаются переориентироваться на другие рынки, например на Юго-Восточной Азию, но получается неважно: там тоже кризис.

…В городской администрации бодро сообщили, что после введения запретительных таможенных пошлин массовой безработицы во Владивостоке не наблюдается. На конец лета официально в списке краевой биржи труда значилось около 40 тысяч человек, или меньше 4% всего трудоспособного населения. Правда, никто при этом не сомневается, что число незарегистрированных безработных, возможно, на порядок больше, просто каждый выкручивается сам, как может… Но и раньше – с формальной точки зрения – большинство тех, кто занимался, скажем, перегонкой машин на «большую землю», нигде официально не числились.

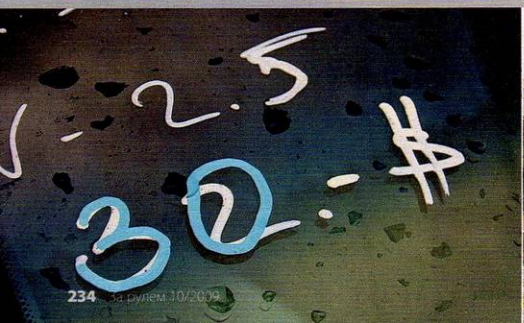
ВОСТОЧНЫЙ ФОРПОСТ ИТАЛЬЯНЦЕВ

Но нельзя сказать, что во Владивостоке все так плохо, – жизнь продолжается. Более того, в городе набирает обороты подготовка к саммиту АТЭС (он пройдет здесь через три года). Прокладывают новые дороги, строят гостиницы, офисные здания и самый большой в стране мост – он соединит остров Русский с материком. В этой части финансирование даже увеличивается. Не так давно компания «Соллерс» официально объявила, что все-таки откроет на Дальнем Востоке автосборочный завод. Нашли площадку в одном из цехов судоремонтного предприятия «Дальзавод». Даже деньги нашли – в присутствии премьер-министра России Владимира Путина глава Внешэкономбанка подписал соглашение о выделении кредита в 5 млрд. рублей для создания автосборочного производства и ряда компонентных производств. По планам, сборка начнется уже в конце этого года с грузовых моделей «Исудзу» и коммерческих на базе «ФИАТа-Дукато» (маршрутные такси, автобусы для школьников, инкассаторские фургоны и машины скорой помощи). Затем, в первой половине 2010 года, стартует выпуск вседорожников «СанЙонг». И еще: губернатор Приморского края Сергей Дарькин уже не раз «проговаривался», что «Соллерс» ведет переговоры о сборке легковых автомобилей и с японскими компаниями. «Соллерс», правда, эту информацию не подтверждает.

На первом этапе завод сможет выпускать 10–15 тыс. вседорожников, грузовых и коммерческих автомобилей, которые будут продавать преимущественно в Сибири и на Дальнем Востоке. Для этого потребуется не так много работников, всего несколько сотен. Это не проблема. Люди, виртуозно собиравшие-разбиравшие японские вседорожники, легко освоят сварку и окраску итальянских микроавтобусов. А вот поверят ли в местную сборку дальневосточные автомобилисты, привыкшие к машинам японского качества? Пока они относятся к «нашемаркам» настороженно и в большинстве своем не слишком верят в успех всего проекта. Впрочем, правительство, похоже, иного выхода просто не оставило. ЗР

Цены снижаются, а покупателей все нет.

Эта часть рынка «Зеленый угол» уже свободна от машин.





Serge179 for journal-plaza.net



Витор
ианский стиль

В очередную командировку Николай Мордовцев отправился за рулем самого маленького «Мерседеса»-грузовичка – «Вито». Фото Георгия Садкова.

ПРИВИЛЕГИИ – НЕ ВОДИТЕЛЮ

Эту командировку в Питер можно было отложить, но, узнав, что ехать предлагают на «Вито», согласился без колебаний: полторы тысячи километров за рулем – отличная возможность как следует познакомиться с машиной.

Нынешний «Вито», собираемый на заводе концерна в испанской Витории, не только симпатичнее прежнего, но и длиннее: база – 3200 мм, а есть еще и увеличенная – 3430 мм. Задний свес тоже с вариациями: обычный и удлиненный различаются на 245 мм. Причем удлиняют фургон не примитивной вставкой лишней оконной секции, а задними боковыми панелями (в трех вариантах), вваривaемыми за сдвижной дверью. Высота крыши тоже на выбор: от пола до потолка 1350 или 1760 мм. Соответственно и объем «микрофуры» – от 4,65 до 6,49 куба при грузоподъемности от 930 до 1150 кг. Только у длиннобазной модификации нет варианта с высокой крышей.

Полукапотная компоновка малотоннажных «мерседесов» не только удобна для водителя, но и работает на пассивную безопасность при фронтальном столкновении. А еще стойки ветрового стекла толстые, в сечении – под 100 мм! С такими «стропилами» надо очень постараться, чтобы сложить крышу домиком. Расплачиваться за жесткость кузова приходится некоторым ухудшением обзора.

Удобно устроиться за рулем помогла регулировка колонки по углу наклона и высоте (на старом «Вито» ее в базе не было), а также регулируемое в двух направлениях сиденье. Стенка, отделяющая грузовой отсек от кабины, отштампована с выемками глубиной 200 мм под наклон спинки. Сиденье пассажиров можно назвать двухместным лишь с большой натяжкой – среднему седоку заметно мешает панель приборов. Кстати, она хотя и сделана из жесткой пластмассы, но отлично подогнана, не трясется и совершенно не скрипит в движении.

Не очень удобной показалась педаль сцепления – нога в голеностопе согнута больше, чем в легковом автомобиле. Впрочем, к этому довольно быстро

Sergey for journal-plaza.net

привык, да и на соседствующей с педалью площадке нога отдыхает.

ЭКСПРЕСС-ДОСТАВКА

У «Вито» две модели дизелей: рядная «четверка» и V6 с необычным (72 градуса) углом развала блока – в угоду компактности. Эти же моторы стоят и на Е-классе, и на более крупных фургонах «Мерседес-Бенц Спринтер». Двигатель ОМ 642 – V6, объемом 2,98 л, самый мощный дизель для «Вито»: развивает 204 л.с. при 3800 об/мин и крутящий момент 440 Н·м. Мощнее только бензиновый мотор объемом 3,49 л: 258 л.с. и 340 Н·м. У «четверок» ОМ 646 несколько вариантов настройки мощности, для «Вито» выбраны 95, 116 и 150 л.с. По западным меркам вполне заурядные для дизеля характеристики, но ведь рабочий объем – всего-то 2,15 л!

Однако даже с самым слабым, 95-сильным дизелем машина далеко не «тупая». По трассе легко идет под 140 км/ч, и чувствуется, что в таком режиме двигатель способен работать часами. Для напористого разгона достаточно держать 1400–3000 об/мин, то есть не пускать фургон внатяг.

То, что пустая машина легко трогается на второй передаче даже в небольшой подъем, – заслуга не только тяговитого дизеля, но и подбора чисел в трансмиссии. В базовой комплектации все 4-цилиндровые дизели работают с 6-ступенчатой механической коробкой передач, а V-образные – с 5-ступенчатыми АКП. В механике пятая передача – прямая, а шестая – повышающая, но в движении порой хочется найти и седьмую… Таких коробок для «Вито», конечно, нет, но есть несколько вариантов главной передачи: от 3,73 для самого слабого мотора до 2,92 для мощного V-образного дизеля.

В Россию «Вито» идут в исполнении Евро III, а для Европы, где «свирепствует» Евро IV, вместо электромагнитных установлены быстродействующие пьезофорсунки и сажевые фильтры. Насыщенность электроникой сказалась и на сервисном обслуживании: масло в моторе меняют в зависимости от интенсивности эксплуатации – рекомендации выводятся на дисплей, но в среднем выходит раз в 30 тысяч км.

Несмотря на высокую скорость, средний расход топлива в нашей поездке составил 9,0–9,1 л на сотню, что вполне соответствует заявленным цифрам.

В дороге как-то пришлось тормозить «в пол» – с поперечного направления неосмотрительно выполз грузовик. Оказалось, тормоза очень внятные, с минимально возможным свободным ходом и небольшим усилием на педали.

Подвеска и шины «Вито» не только легко проглатывают мелкие неровности, но еще и совершенно нечувствительны к колейности! Был момент, когда водитель фуры неожиданным маневром вынудил меня на скорости за сотню влететь в колею глубиной около 30 мм. Фургон ее даже не почувствовал и стрелой прошел по опасному месту. Уже потом на спокойных, но не менее продав-

Mercedes-Benz Vito 109 CDI

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Размеры, мм:	
длина	4993
ширина	1901
высота	1902
база	3200
Грузовое отделение:	
длина/высота	2667/1350
объем, м³	5,19
Полная масса, кг	2770
Полезная нагрузка, кг	980
Снаряженная масса, кг	2535
Максимальная скорость, км/ч	157
Топливо/запас топлива, л	ДТ/75
Расход топлива, л/100 км:	
загородный цикл	7,3
городской цикл	11,7
смешанный цикл	8,9

ДВИГАТЕЛЬ:
ТД, Р4, 16 клапанов, 2,15 л, 70 кВт/95 л.с. при 3800 об/мин, 250 Н·м при 1400–2600 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ:
заднеприводная, М6.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ:
подвески – типа «Мак-Ферсон»/независимая пружинная, тормоза – дисковые, спереди вентилируемые.





О существовании пассажирской модификации («Виано») напоминает ступенька за сдвижной дверью.

Serge179 for journal-plaza.net





Кабина хотя и трехместная, но среднему пассажиру будет тесновато – ногам мешает приборная панель.

ленных участках дороги сознательно заходил в колею – оснований для беспокойства не возникало. Отчасти объясняют такое похвальное поведение независимые подвески спереди и сзади. Причем в бюджетной версии фургона вся подвеска пружинная, а для микроавтобуса можно заказать заднюю на пневмоподушках.

Интересно, что передняя и задняя подвески, двигатель и редуктор ведущего моста смонтированы на отдельных подрамниках, а те через резиновые подушки крепятся к кузову. Потому шум и вибрации едва пробиваются в кабину, но чувство руля остается четким.

При базе 3200 мм радиус поворота по наружному габариту – всего 5,9 м! Как у «Жигулей», только у тех база – 2424 мм. Кстати, одной из причин отказа от переднего привода для семейства грузовиков из Витории немцы называли вибрации, передаваемые на руль. Конечно, на руле современного «Вито» вибраций нет и в помине, но все-таки фирмачи, скорее всего, немного лукавят: передним приводом пожертвовали ради унификации с Е-классом, тем самым снизив себестоимость грузовика. А возможные погрешности в управляемости на мокрой или заснеженной дороге доверили устранять электронным системам: ABS, ESP и прочим. Здесь они мастера!

СМЕЖНЫЕ ПРОФЕССИИ

«Вито» порадовал довольно низкой погрузочной высотой в 560 мм, по этому показателю он сопоставим с переднеприводными одноклассниками. В этом тоже заслуга независимой подвески – с неразрезной балкой получить такую сложнее. В длиннобазную модификацию вмещается три европоддона – отличный результат для однотонного грузовичка. Поверх стальных панелей пола настелена фанера, и уже на нее наклеено пластиковое покрытие. На полу не только петли-антапки для строп крепления груза, но еще и алюминиевые рейки для крепления сидений. На всякий, видимо, случай оставили и отверстия в крыше для релингов багажника, только закрыли их заглушками. Наименее подготовлены к перевозкам грузов стенки фургона – они укрыты панелями из оргалита только по несуществующий пояс остекления. Если новый автомобиль сразу отправить в работу, очень скоро груз набьет шишек на боковинах кузова. Ржавчина на поврежденных поверхностях появится много позже – кузов полностью оцинкован.

В Европе «Вито» используют на перевозках мелких партий грузов, есть даже рефрижераторы. Довольно часто фургоны переоборудуют под передвижные мастерские для связистов, строителей и сантехников. У нас пока мало кому по карману возить лестницу-стремянку или мешки с цементом на «Мерседесе» за 25 тысяч евро, но можно сделать на основе фургона пассажирскую машину с VIP-салоном, максимально используя тот потенциал, который заложили в «Вито» немецкие инженеры. ЗР

Sergei79 for journal-plaza.net

Остался с носом

Чем привлекают капотные седельные тягачи и каков он, новый американский капотник «Интернешнл-9200i», разбирался Николай Мордовцев. Фото Георгия Садкова.

Многие американские грузовики, курсирующие по дорогам России, – подержанные, отработавшие на заокеанских хайвэях по пять – семь лет. Новых ввозят совсем немного, потому что нет официальных представительств, как у «европейцев». Единственная российская компания, сумевшая сертифицировать «американцев», организовать их продажу, обслуживание и снабжение запчастями, – питерский «Гудвил Холдинг», официальный дистрибьютор компании International Trucks and Engine Corporation, входящей в корпорацию «Нэвистар Интернешнл». Более того, «Гудвил» даже организовал в Пушкине сборку седельных тягачей «Интернешнл-9800i». И пусть огромным «носатым американцам» заказана дорога в тесную Европу (автопоезд с таким тягачом не укладывается в европейские нормы длины) – российским перевозчикам они пришлись по душе.

СТОЯНКА РАЗРЕШЕНА

У американцев свой подход к конструкции грузовика: трехосный седельный тягач 6×4, длиной под 8 м, с огромной капотной кабиной и массой… как у коротышки-«европейца» – чуть больше 7 т! Секрет – в широком применении высоколегированных сталей, стеклопластика и алюминия. Описываемый здесь тягач не исключение. Шины на легкосплавных дисках, огромные круглые топливные баки тоже алюминиевые. Бесхитростные панели кабины – угадали, алюминиевые! – приклепаны к стальному каркасу. Заклепки не прячут, а выставляют напоказ, словно строчку на джинсах. Да и зачем прятать? По ковровым дорожкам на таких машинах не катаются. Потому-то и двери кабины на старомодных рояльных петлях. Они несколько топорщатся, зато двери не провиснут никогда. «Оперение» – интегральное, из стеклопластика, и, хотя капот и крылья кажутся единым целым, их можно разобрать для ремонта. Крыша стеклопластиковая, а вместо пузыря аэродинамического обтекателя на ней обустроено жизненное пространство. Даже самая средненькая по американским меркам кабина все равно получается просторнее, чем у любого «европейца». Она длиннее на те 500–700 мм, что отведены под боковые шкафы, да и спальных полок уже 850 мм в них не бывает. Не редкость лежанки шириной 1100 мм. Пол – только ровный. Разве что биотуалета и душа нет.

Пассивная безопасность тоже на высоком уровне. В 2000 году по настоянию профсоюза водителей-дальнобойщиков в США запретили использова-

По уровню пассивной безопасности «носатый» грузовик значительно превосходит «курносого» собрата.



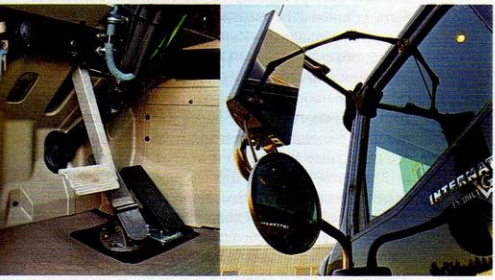
Sergei79 for journal-plaza.net



Пол кабины – только ровный, ходить можно во весь рост.

Американское сцепление – без усилителя, но на грузовиках от питерского «Гудвила» усилитель – штатная опция.

Зеркала – еще и элементы дизайна: они непременно хромированные!



ние транспортными компаниями бескапотных грузовиков на перевозках большой протяженности. С той поры все флагманские модели американских производителей обязательно капотной компоновки. Мотивация проста и очевидна – при фронтальном столкновении энергия удара гасится огромным мягким радиатором, двигатель срывается и уходит под пол , гнется упертый в задний мост кардан, и 2 м легированных швеллеров рамы что-то да значат! А в кабине – подушки безопасности и ремни. Если пристегнулся, наверняка ребра и ноги останутся целы.

ОСОБОЕ МНЕНИЕ

Другие традиции и особенности конструкции «Интернешнл-9200i» кроются в трансмиссии и ходовой. Традиционно у «интера» нет пневмоусилителя сцепления – выжим педали дается немалым усилием. В России с жесткой педалью на подержанных «Интернешнл-9200i» справились – приспосабливают пневмоусилитель от МАЗа или тормозную камеру, а на новых, «Интернешнл-9800i», собираемых «Гудвилом», усилитель уже стоит штатно. Само сцепление служит почти вечно, хотя сжечь можно и его. Оно двухдисковое, ведомые диски крестообразные, с металлокерамическими фрикционными накладками. Меньшая площадь накладок компенсируется стабильным коэффициентом трения металлокерамики вне зависимости от роста температуры. Еще один «непонятный» европейцам агре-

На правах рекламы

НЕ ЖДИ!
КАМАЗы КУПИ!
Новые автомобили
КАМАЗ 2008г. выпуска
СКИДКА ДО 20%

КАМАЗ-65116



КАМАЗ-6520



Рассрочка - 13% годовых
Лизинг - удорожание от 5% в год
Без участия банка

ОАО "КАМАЗ"
Н. Челны, (8552) 45-27-32, 45-27-33

www.kamaz.ru
www.kamazleasing.ru

Весь товар сертифицирован. Лизинг с расчету автомобиля осуществляется ... на www.kamazleasing.ru. Количество товара ограничено. Срок проведения ...

Sergei79 for journal-plaza.net

гат – американские механические коробки передач. Чаще всего они 5-ступенчатые, с демультипликатором – понижающим редуктором, а есть и с передним повышающим редуктором – делителем. Но не в этом особенность. В американских КП «Итон-Фуллер» нет синхронизаторов, а поток мощности с первичного вала передается не на один, а на два промежуточных вала. Далее оба потока соединяются на вторичном валу и передаются на планетарный демультипликатор. Это для уменьшения нагрузки на подшипники и зубья шестерен (их можно сделать шире), а сама коробка получается несколько короче. Функции синхронизаторов в основной коробке выполняет специальный тормоз на первичном валу. Он срабатывает при выжиме педали сцепления: выравнивая обороты, подтормаживает ведомые диски сцепления, первичный вал и два промежуточных. Заменить изношенный «тормозок» проще и быстрее, чем синхронизаторы, – достаточно отсоединить кардан, коробку и, подвесив ее тельфером, отодвинуть на полметра назад. Не только своеобразная конструкция, но и отлаженные технологии сделали коробки «Итон-Фуллер» одними из самых надежных в мире – они служат свыше полутора миллионов километров. А переучиться орудовать рычагом, не выжимая сцепления, не так уж сложно.

Привычного балансира в задней подвеске у «интера» нет. Каждая балка подвешена к двум полурессорам и паре пневмобаллонов, с поперечной и продольными реактивными штангами. При такой схеме подвеска получается легче, а пневматика не только мягче рессор, но и позволяет тягачу «подныривать» под полуприцеп при сцепке. Интересно, что в сочленениях параболических рессор передней подвески «Интернешнл-9200i» вместо резьбовых пальцев и втулок теперь стоят сайлент-блоки – шприцевать здесь больше нечего.

На американских тяжелых грузовиках тормозные механизмы, как правило, барабанные – надежно, долговечно, энергоемко! Возможно, это еще одна дань традициям. Однако для грузовиков производства «большой семерки», поставляемых в Россию, все же есть выбор. Удивительно, но на большинстве «американцев» нет брызговиков на суппортах тормозных колодок: говорят, для лучшего теплоотвода. На «интерах» семейства 9200i брызговики есть, только следует заранее внести их в спецификацию на заказанный автомобиль.

ОДИН ИЗ ТРЕХ

Особенность всех американских грузовиков, вне зависимости от марки, – комплектация двигателями и трансмиссионными агрегатами разных производителей. На грузовиках «Интернешнл-9200i» могут быть установлены дизели мощностью 300–565 л.с. Моторы поставляют «Катерпиллар» (серии C11, C13 и C15, объем – 11, 13 и 15 л соответственно), «Камминс» (дизели серии ISM), а третий производитель – сама компания «Нэвистар Интернешнл». Ее двигатели называются «МаксФорс» (MaxxForse), сделаны они совместно с немецким MAN. Фактически это известные MAN D20 и MAN D26 объемом 10,5 и 13 л соответственно. Для американского рынка их адаптировали к местным, более жестким экологическим требованиям. Однако до нас в таком исполнении они еще не добрались. В России ходят легенды о надежности американских двигателей, обусловленной простотой конструкции и отсутствием электроники. Что касается последнего, так оно и было – лет пятнадцать назад, в эпоху механических ТНВД и насос-форсунок. Ныне все двигатели с турбонад-

Нагрузка на седло – до 26 т. Лишь бы дорога выдержала.



International 9200i

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Размеры, мм:	
длина	8052
ширина	2500
высота	2624
база	5461
Полная масса автопоезда, кг	36 287 (макс. 68 000)
Нагрузка на ССУ, кг	18 144 (макс. 26 308)
Максимальная скорость, км/ч	120
Топливо	ДТ
Запас топлива, л	2×371 или 2×568

ДВИГАТЕЛЬ:
дизельный, Р6, 10,8 л, 283 кВт/385 л.с. при 1800 об/мин, 1830 Н·м при 1200 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ:
заднеприводная, М10.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ:
подвески – спереди зависимая, рессорная; сзади зависимая, пневматическая; тормоза – пневматические, барабанные, с ABS; шины – 295/75R22,5.

Sergei79 for journal-plaza.net



В жилом отсеке два полноценных спальных места.

дувом и интеркулером, с электронно-управляемыми топливными системами. Но ресурс остался действительно высоким – при нормальной эксплуатации моторы легко ходят по 2 миллиона км!

Для поставок в Россию специалисты «Гудвил Холдинга» остановили свой выбор на моторах «Камминс-ISM». Мощность этой рядной 10,8-литровой «шестерки» – 385 л.с. Седельному тягачу на равнинных дорогах их вполне достаточно, но сил может быть и 425 – это зависит от настройки. У мотора чугунный блок со сменными «мокрыми» гильзами, стальной коленвал, полностью алюминиевые поршни (составные, со стальным днищем и алюминиевой юбкой, ставят на самые мощные модификации), единая чугунная головка с четырьмя клапанами на цилиндр. Распредвал установлен в блоке, привод ГРМ, воздушного компрессора, насоса ГУР и топливного насоса осуществляется шестернями от носка коленвала. Насос-форсунки с электронным управлением типичны для больших американских дизелей, соответствующих нормам Евро III. Турбокомпрессор – производства известной фирмы «Холсет», это подразделение «Камминса», с которым сотрудничают ИВЕКО, «Скания» и другие авторитетные производители дизелей с турбонаддувом.

ЖИЗНЬ В РОССИИ

Покупая «интер» семейства 9200i, нужно учитывать, с каким полуприцепом ему предстоит работать. Главное – длина сцепки, в России ее максимально допустимый размер – 20 м. В него укладываются почти все импортные полуприцепы и тем более отечественные. На руку перевозчикам и совсем не европейское приспособление – подвижное седло. Заблокировав тормоза полуприцепа (для этого есть свой кран) и освободив специальные фиксаторы, можно передвинуть его вперед или назад. Таким способом вгоняют в ограничительный размер длину поезда или корректируют его развесовку по осям. Со стандартной фурой длина автопоезда превысит положенные в Старом Свете 16,5 м, но поклонники заокеанских траков хитрят, цепляя к ним короткие «бочки» или контейнеровозы – лишь бы иметь во главе автопоезда «носатого американца»! **ЗР**

На правах рекламы

НЕ ЖДИ!
КАМАЗы КУПИ!
Новые автомобили
КАМАЗ 2008г. выпуска
СКИДКА ДО 20%

КАМАЗ-6460

КАМАЗ-65115

Рассрочка - 13% годовых
Лизинг - удорожание от 5% в год
Без участия банка

ОАО "КАМАЗ"
Н. Челны, (8552) 45-27-32, 45-27-33

KAMAZ
www.kamaz.ru
www.kamazleasing.ru

Весь товар сертифицирован. Лизинг и рассрочку автомобилей осуществляет ОАО "Автомобильная компания "КАМАЗ". Подробности смотрите на www.kamazleasing.ru. Количество товара ограничено. Спецпредложение не является публичной офертой.

Sergei79 for journal-plaza.net



ГАЗ-3302 «Газель-Эконом»

ДВИГАТЕЛЬ:

УМЗ-4216 (Евро III), Р4, 2,89 л; 99 л.с./73 кВт при 3700 об/мин; 220,5 Н·м при 2500 об/мин.

МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ:

117 км/ч; время разгона до 60/100 км/ч – 17/43 с; расход топлива на скорости 60/80 км/ч – 10,6/13,5 л/100 км.

Жертвенная газель

Еще весной ГАЗ обещал выпустить на рынок «антикризисный» (читай: максимально дешевый) грузовичок по цене 7000 долларов. Чем пришлось пожертвовать в «Газели-Эконом», рассказывает Николай Мордовцев. Фото Георгия Садкова.

Злые языки язвят: поскольку дела у «Группы ГАЗ» совсем плохи, эта модификация будет сродни полуторке военных времен – с деревянными дверями, одной фарой и заводной рукояткой вместо электростартера. Однако, хотя на заводе и старались экономить на чем только можно, «черт» оказался не настолько страшным.

Резко сократили закупки комплектующих со стороны, вместо моторов ЗМЗ устанавливают двигатели Ульяновского автозавода, а они на треть дешевле. Пусть УМЗ-4216 не столь современный, как семейство ЗМЗ-406/405/409, однако для грузовичка вполне приемлем. Ульяновский мотор прост по конструкции, с большим крутящим моментом и с самого начала заявлен изготовителем как битопливный – работает на бензине и газе. Расходы на последний при эксплуатации «Газели» оказываются даже несколько ниже, чем если бы на ней стоял дизель, – на этом и выгадывают перевозчики. И еще выигрыш от мотора большого объема – не так ощутима потеря мощности при работе на газе.

Электронно-управляемая топливная аппаратура позволила «придушить» двигатель до 99 л.с. Фактически это подстройка под существующую налоговую сетку, но именно так давно поступают на Западе.

Хотя и прежде машина не блистала широким набором опций, все же нашлись «предметы роскоши», от которых решили избавиться. «Газель-Эконом» пойдет только бортовой, без тента и надставного переднего борта. То, что автомобиль не комплектуют запаской, тоже не напугает потенциальных покупателей. Главное – грузовики эконом-класса собирают не по обходным технологиям, а на потоке. Значит, кабины проходят надежное катафорезное грунтование, что уменьшит вероятность появления коррозии. Единственная особенность окраски – для кабины только песочный цвет, без вариантов. Еще одно изменение во внешности – отказ от дорогих блок-фар. Вместо них фары от ВАЗ-2106 и подфарники, как на КамАЗе, а сверху все закрыто черной пластиковой накладкой.

Вспомнили о конструкторских и технологических решениях середины 1990-х: вернули простенькие зеркала заднего вида, плоские панели обивки дверей и задней стенки – формованные по нынешним временам слишком дороги. В жертву экономии принесен и комфорт: если обычные кресла формой были схожи с «волговскими», то на «Эконом» пристроили унифицированные с ГАЗ-3307. Баранка – от среднетоннажника (когда-то она была единственно возможной). Разумеется, машина лишилась ГУРа – роскошь по кризисным временам, видимо, вопиющая! И, наконец, на автомобиль ценой в 264 тыс. рублей вдвое уменьшили гарантию: до года или 30 тыс. км.

Бюджетная «Газель» должна помочь выжить всем предприятиям «Группы ГАЗ», но не только им. Одна из задач – поддержать малый бизнес, агропромышленный комплекс и предпринимателей. В рамках программы «Начинающий предприниматель» такие машины пойдут недавно стартовавшим в бизнесе, зарегистрированным в 2009 году. По программе «Развитие агропромышленного комплекса» владелец личного подсобного хозяйства может приобрести этот автомобиль в кредит. Есть еще программа «Замена подержанного коммерческого автомобиля на новый». По ней малотоннажник можно взять по схеме «трейд-ин», сдав поддержанный грузовик ГАЗ, выпущенный до 2004 года, или любой подержанный коммерческий автомобиль.

Выпуск «Газели-Эконом» ограничен, машины будут продавать в Нижнем Новгороде, в Алтайском, Краснодарском и Ставропольском краях, Астраханской, Брянской, Воронежской, Ростовской, Саратовской областях и в Республике Башкортостан. ЗР

Sergei79 for journal-plaza.net

ГАЗ от розетки





«Газель», представленная «Группой ГАЗ» на «Интеравто-2009», – непьющая. Вместо бака с бензином у нее под полом грузовой платформы установлена батарея литий-железофосфатных аккумуляторов, способная накопить 28,2 кВт·ч энергии. Этого хватит на пробег 100 км при скорости до 80 км/ч. Двигатель у ГАЗ-5101 американский, его мощность – 59 кВт, крутящий момент – 275 Н·м. Восполнить заряд можно в течение двух с половиной часов, для этого под капотом спрятана трехфазная вилка впечатляющих размеров.

Меньше – лучше

Грузовики из Набережных Челнов у городских водителей вызывают обычно раздражение: уж больно неповоротливы и громоздки для улиц. Совсем другие повадки у КамАЗа-5308, показанного на «Интеравто-2009». Он рассчитан на дальние перевозки (в кабине предусмотрено спальное место), но и в городе не будет чужаком. Грузоподъемность машины – 7,5 т, длина – 9,7 м, максимальная скорость – 110 км/ч. Новинку приводят в движение дизели фирмы «Камминс» (выбор из трех вариантов), соответствующие нормам Евро III или Евро IV и работающие в паре с 9-ступенчатой механической коробкой передач ZF 9S1310.



Конкуренты не дремлют



В России открылось представительство китайской фирмы «Фотон» (Foton). Видимо, «газелям» и «бычкам» в очередной раз придется потесниться. Вот, например, грузовичок «Аумарк» (модель BJ1039V4JD3-SA) – при длине чуть меньше 5 м он перевозит 1250 кг груза со скоростью до 95 км/ч, расходуя на сотню не более 10 л дизтоплива. Китайцы, как известно, неравнодушны к длинным индексам, напоминающим VIN. Но, может, это отчасти оправдано широчайшей гаммой модификаций? Тот же «Аумарк» способен принять на борт и 4,5 т, причем колесная база и грузоподъемность изменяются с весьма небольшим шагом.

Ну что, будем повышать пошлины?

КОРОТКО

«Дачия-Логан», конечно, не грузовик, но в данном случае речь о кемпере Young Activity Van на базе универсала MCV, представленном на «Караван-салоне» в Дюссельдорфе. Поднимающаяся крыша позволяет устроить удобные спальные места четверым путешественникам. В машине есть умывальник и небольшая кухонька, предусмотрена масса укромных местечек для багажа. Но самое интересное, что в интервале между отпусками можно пользоваться машиной как обычным 5-местным универсалом, оставив оборудование и крышу в гараже. Стоит новинка, которая появится в Германии уже весной, от 15 000 евро.



В первом полугодии в России выпущено 48 800 грузовиков и 16 000 автобусов, в том числе иностранных моделей – 3200 (– 56,5%) и 2200 (– 21,5%) соответственно.

Во Франкфурте дебютировало новое поколение «Транспортер-Т5» от «Фольксвагена», вобравшее в себя собранные на его базе микроавтобусы «Каравелла», «Мультивэн» и «Калифорния». Благодаря новым турбодизелям расход топлива снижен на 1,9 л/100 км; в стандартную комплектацию вошла система стабилизации ESP+ с ассистентом троганья на подъемах. Внешность «транспортеров» также заметно изменилась, особенно в передней части. Новый Т5 впервые в этом классе можно заказать с 7-ступенчатой роботизированной коробкой передач DSG, а любители путешествий по пересеченной местности оценят полный привод 4Motion с муфтой «Халдекс» четвертого поколения.



Sergei79 for journal-plaza.net

Ценовой диапазон, руб.	Марка, модель	Цена, руб.* min	Цена, руб.* max
200 000	«Лада-2105»	161 440	180 930
	«Лада-2107»	171 670	189 460
	Daewoo Matiz	179 000	294 500
	«Лада-2104»	185 000	196 600
	ЗАЗ Sens	189 000	282 000
250 000	«Лада-Самара» хэтчбек 3-дв.	228 000	253 200
	«Лада-Самара» хэтчбек 5-дв.	240 270	298 830
	«Лада-Самара» седан	246 500	254 200
	Geely MK	249 000	319 000
	Daewoo Nexia	249 400	333 000
300 000	«Лада-Калина» седан	254 300	317 560
	«Лада-Калина» хэтчбек	254 300	361 050
	«Лада 4×4» 3-дв.	256 400	293 380
	Lifan Breez седан	259 000	299 000
	«Лада-Калина» универсал	259 100	322 300
	FAW Vita седан	269 000	285 000
	Chery Amulet	278 000	336 000
	Chevrolet Lanos	279 400	329 400
	BYD F0	280 000	325 000
	ГАЗ-310221	280 000	–
	«Лада-2111» универсал	284 100	299 100
	«Лада-Приора» седан	285 700	376 750
	Renault Logan	292 000	380 500
	«Лада-2112»	293 300	296 900
	Hyundai Getz	295 900	521 900
	Chery QQ6	295 000	323 000
	«Лада-2112» купе	296 930	–
	KIA Picanto	299 000	399 000
	«Лада-Приора» хэтчбек	288 900	376 750
	«Лада 4×4» 5-дв.	291 040	320 000
	KIA Picanto	299 000	399 000
	Chevrolet Spark	299 420	407 920
350 000	Chery Kimo (S12)	317 000	338 000
	ГАЗ-31105	319 500	336 100
	FIAT Panda	320 300	556 000
	«Лада-Калина Спорт»	322 420	361 050
	Ford Focus	345 000	625 000
	Hyundai Accent	347 700	425 700
	Vortex Estina	349 900	–
	Geely Vision	349 000	399 000
	Great Wall Peri	349 000	413 000
	UAZ Hunter	350 000	399 000
400 000	Iran Khordo Samand	361 400	–
	Skoda Fabia	364 000	743 900
	FIAT Albea	366 500	429 500
	FIAT Grande Punto 3-дв.	367 500	729 400
	Peugeot 206 седан	373 000	507 000
	Chevrolet Aveo хэтчбек 3-дв.	373 360	422 270
	BYD F3 седан	375 000	415 000
	KIA Spectra	379 000	452 000
	Peugeot 107 3-дв.	380 500	434 000
	Chevrolet Aveo седан	380 630	483 630
	Chevrolet Aveo хэтчбек 5-дв.	383 360	493 120
	Peugeot 107 5-дв.	388 500	442 000
	BYD F3-R	390 000	405 000
	Suzuki Splash	390 000	480 000
	Renault Clio	396 300	569 100
	FIAT Doblo Cargo	399 000	458 000
	KIA Rio	399 000	459 000
	Hyundai i20 3-дв.	399 900	584 900
450 000	Peugeot 206 3-дв.	405 000	566 300
	Hyundai i20 5-дв.	409 900	594 900
	Chevrolet Niva	412 000	486 000
	Peugeot 206 5-дв.	415 000	566 300
	Citroën C2	416 600	614 900
	Great Wall Florid	417 000	465 000

Ценовой диапазон, руб.	Марка, модель	Цена, руб.* min	Цена, руб.* max
450 000	Chery Fora	420 000	435 000
	Brilliance M2	420 000	520 000
	FIAT Grande Punto 5-дв.	420 000	546 000
	Opel Combo	422 900	704 600
	Citroën Berlingo First	424 000	507 000
	Renault Symbol	425 600	573 600
	Great Wall Sailor	427 000	465 000
	Chevrolet Lacetti	434 200	651 500
	Great Wall Cool Bear	435 000	510 000
	UAZ Pickup	435 000	510 000
	Chery Tiggo	439 900	609 000
	Hyundai Elantra XD	444 900	479 900
500 000	Suzuki Swift	452 000	494 500
	Chevrolet Lacetti хэтчбек	434 200	569 000
	Citroën C3	456 000	509 000
	Nissan Almera Classic	458 400	582 500
	Suzuki Splash	460 000	566 000
	Hyundai Porter	460 000	525 000
	Opel Corsa 3-дв.	461 600	611 200
	Suzuki SX4 седан	463 000	557 000
	Skoda Octavia Tour	464 000	614 000
	UAZ Patriot	465 000	670 000
	Volkswagen Polo	467 500	968 000
	TarA3 Tager	469 900	625 900
	SEAT Cordoba	469 900	569 900
	Opel Corsa 5-дв.	471 600	777 200
	Suzuki SX4	475 000	597 000
	TarA3 Road Partner	479 900	574 900
	Mazda 2	481 000	730 500
	Renault Kangoo	486 000	615 600
	Volga Siber	487 400	557 300
	SEAT Ibiza	492 720	659 900
	FIAT Doblo Panorama	492 500	565 900
	Volkswagen Caddy	495 000	740 000
	Nissan Micra	497 900	652 300
	Citroën C3 Picasso	499 000	732 000
	KIA cee'd хэтчбек 5-дв.	499 000	639 000
	Hyundai Matrix	499 900	659 900
	Peugeot 207 3-дв.	500 000	847 500
550 000	Chevrolet Lacetti универсал	504 650	592 050
	Citroën Berlingo New	507 000	709 000
	Skoda Fabia Combi	509 000	634 000
	Peugeot 207 5-дв.	511 000	746 200
	Great Wall SUV G5	517 000	524 900
	KIA cee'd SW	518 044	679 000
	Renault Megane	524 000	751 800
	Chery Cross Eastar (B14)	524 000	559 000
	Skoda Octavia Tour Combi	524 000	669 000
	Opel Astra 5-дв.	531 700	788 300
	Hyundai i30	533 900	719 900
	Skoda Praktik	539 000	–
	Mitsubishi Lancer X	539 000	834 030
	FIAT Panda 4×4	540 750	–
	Citroën C4 Grand Picasso	542 500	967 000
	Skoda Roomster	549 000	679 000
	Peugeot 308 5-дв.	549 000	787 000
600 000	Great Wall Wingle	555 000	580 000
	Opel Astra седан	556 700	688 300
	Nissan Note	562 500	694 100
	Opel Astra универсал	571 700	803 300
	Skoda Octavia	579 900	889 000
	KIA pro_cee'd	579 000	639 000
	Citroën C4 хэтчбек New	580 000	782 000
	Opel Astra GTC	580 300	778 300
	Opel Vectra GTS	582 000	1 165 000
	Ford Fiesta New	582 400	736 400

Ценовой диапазон, руб.	Марка, модель	Цена, руб.* min	Цена, руб.* max
600 000	FIAT 500	582 750	619 500
	Mitsubishi Colt	586 600	698 900
	Honda Civic седан	591 300	726 300
	Volkswagen Golf	591 800	812 500
	Toyota Yaris	596 507	693 051
	Ford Fusion	597 600	727 000
	Great Wall Cowry	599 000	642 500
	KIA Carens	599 000	737 000
	KIA Soul	599 000	699 000
	KIA Sportage	599 000	859 000
	SEAT Altea	599 900	859 900
	KIA Cerato	599 000	639 000
650 000	Skoda Octavia Combi	602 000	873 000
	Honda Jazz	615 000	742 600
	Mazda 3	616 000	880 000
	Suzuki Jimny	616 500	668 000
	Chevrolet Epica	618 500	725 900
	Honda Civic 4-дв. New	623 700	774 900
	SsangYong Actyon	631 000	820 000
	Toyota Corolla	637 107	826 688
	KIA Magentis	639 000	729 000
	Opel Vectra Wagon	639 000	1 180 000
	Subaru Impreza хэтчбек	644 100	857 500
	Opel Meriva	649 600	899 600
	Subaru Impreza седан	649 700	743 900
	SEAT Toledo	649 900	–
700 000	SEAT Altea XL	649 900	879 900
	Opel Vectra	651 000	990 000
	Volkswagen Jetta	655 638	809 550
	Volkswagen Golf Plus	663 000	812 000
	Mazda 5	667 000	1 014 000
	Citroën Xsara Picasso	670 000	–
	Ford Mondeo	671 000	1 218 500
	Great Wall Hover	675 000	865 500
	Renault Scenic	678 000	821 400
	Mitsubishi L200	679 000	989 000
	FIAT Sedici	682 500	714 000
	Toyota Auris	685 797	830 507
	FIAT Bravo	687 500	756 000
	Dodge Avenger	689 073	824 250
	Hyundai NF Sonata	689 900	1 024 900
	Toyota Hiace	690 000	–
	Nissan Tiida	698 300	796 250
	Hyundai Tucson 2009	699 900	977 900
750 000	Renault Laguna хэтчбек	719 500	1 033 500
	Nissan Qashqai	726 000	816 100
	SEAT Leon New	739 900	1 269 900
	Suzuki Grand Vitara 3-дв.	745 000	970 000
	Opel Corsa GSi 3-дв.	746 200	–
800 000	Mitsubishi Galant	759 000	908 040
	Mazda BT-50	759 000	1 032 000
	FIAT Ducato Combi	760 000	780 000
	MINI One	765 500	803 800
	Peugeot 407	773 000	1 272 900
	Volkswagen Passat	773 450	1 012 736
	Nissan Qashqai+2	777 000	850 100
	Opel Corsa GSi 5-дв.	777 200	–
	Renault Grand Scenic	782 900	946 300
	Ford S-MAX	783 200	1 248 200
	Renault Scenic	785 500	902 400
	SsangYong Kyron	787 000	1 000 000
	Volvo C30	787 800	1 676 500
	Citroën C5 седан	789 000	1 558 000
	Volkswagen Cross Golf	795 846	864 997
	Ford C-MAX	795 200	1 098 200
	Volkswagen Touran	798 243	973 938

Sergei79 for journal-plaza.net

Ценовой диапазон, руб.	Марка, модель	Цена, руб.* min	Цена, руб.* max
850 000	BMW 1 Series 3-дв.	809 800	1 378 200
	Mazda 6 седан	811 000	1 163 000
	Citroën C4 Picasso	814 000	1 044 000
	Honda Civic хэтчбек	820 100	941 050
	Renault Trafic Van	820 300	842 800
	Chrysler Sebring	822 100	989 100
	Peugeot Boxer	824 000	1 052 000
	Peugeot 207 CC	832 000	957 000
	Nissan NP300 Pickup	835 000	990 000
	Renault Clio Sport	838 700	–
	KIA Sorento	839 990	1 149 990
	BMW 1 Series 5-дв.	843 100	1 407 400
	KIA Carnival	849 000	1 154 000
	Suzuki Grand Vitara 5-дв. New	850 000	1 190 000
900 000	Toyota Camry	853 000	1 430 415
	Mazda 6 хэтчбек	859 000	1 155 000
	Toyota Avensis	860 000	1 387 000
	Volvo S40	864 500	1 471 500
	Nissan X-Trail	866 500	1 309 000
	Mazda 6 универсал	869 000	1 122 000
	MINI One Cabrio	875 000	1 200 500
	Mercedes-Benz A-Klasse 3-дв.	873 800	976 600
	Chrysler PT Cruiser Limited	878 150	923 160
	Honda Accord	885 100	1 091 800
	Opel Corsa OPC	887 700	–
	MINI Cooper	890 700	1 247 000
	Hyundai Coupe	891 900	1 093 900
	SAAB 9-3 Sport седан	896 000	1 536 000
	Opel Astra OPC	896 300	–
	Cadillac BLS	896 535	1 194 306
	Dodge Caliber	898 487	1 121 469
	Mitsubishi Outlander XL	899 000	1 290 900
	Opel Meriva OPC	899 600	–
950 000	Toyota Corolla Verso	901 204	1 013 078
	Opel Astra TwinTop	901 600	1 071 600
	Volvo V50	902 300	1 525 100
	Volkswagen Crafter	902 791	–
	Chevrolet Captiva	903 700	1 190 800
	Renault Koleos	905 000	1 195 000
	Audi A3	917 700	1 644 800
	MINI Cooper S	925 200	1 090 800
	Ford Focus CC	927 400	1 059 400
	MINI Cooper Clubman	931 500	978 000
	Mercedes-Benz A-Klasse	937 200	1 117 600
	Volkswagen Scirocco	939 141	1 148 576
	Mitsubishi Pajero Sport	941 400	1 227 000
	Audi A3 Sportback	942 700	1 117 100
	Citroën C5 Tourer	944 000	1 629 000
	Skoda Superb	949 000	1 699 000
1 000 000	Opel Zafira	950 400	970 400
	Volkswagen Tiguan	972 736	1 251 883
	Mitsubishi Grandis	977 400	1 261 800
	Subaru Forester	979 000	1 342 600
	Nissan Teana	985 000	1 238 500
	FIAT Croma	987 000	1 102 500
	Subaru Legacy	987 600	1 427 300
	Nissan Cabstar	992 000	1 166 000
	Mercedes-Benz B-Klasse	997 500	1 257 800
1 000 000	Opel Antara	997 900	1 305 900
	Toyota RAV4	999 000	1 391 000
	SEAT Leon Cupra	999 200	1 050 000
	Hyundai Santa Fe	999 900	1 323 900
	SAAB 9-5 седан	999 900	1 378 400
	SsangYong Rexton II	1 000 000	1 270 000
1 100 000	Dodge Journey New	1 008 882	1 236 375
	Alfa Romeo 147	1 027 181	1 180 561
	Chevrolet TrailBlazer	1 028 400	1 309 800
	Peugeot 308 CC	1 036 000	1 153 000
	KIA Opirus	1 039 000	1 059 000
	Honda CR-V	1 047 250	1 309 800
	Ford Escape	1 050 000	1 180 000
	Volkswagen Passat CC	1 052 000	1 801 000
	Dodge Nitro	1 055 040	1 368 255
	Mazda 3 MPS	1 062 000	1 101 000
	Opel Insignia	1 071 300	1 565 800
	Volkswagen Golf GTI	1 073 152	1 127 347
	Volkswagen Eos	1 096 208	1 416 699
	Mazda MX-5	1 100 000	1 275 000
1 200 000	Alfa Romeo MiTo	1 101 547	1 148 026
	Subaru Impreza WRX	1 106 300	1 413 800
	Audi A4 седан	1 111 500	1 850 000
	Opel Zafira OPC	1 113 400	–
	Volvo S60	1 115 900	1 449 900
	SsangYong Rodius	1 116 000	1 259 000
	Mitsubishi Pajero Sport New	1 129 000	1 389 000
	Hyundai H-1	1 131 900	1 165 900
	BMW 3 Series седан	1 133 700	2 204 200
	Citroën C-Crosser	1 135 000	1 301 000
	Peugeot 4007	1 135 000	1 302 240
	Peugeot 407 Coupe	1 135 900	1 487 200
	BMW 1 Series Coupe	1 136 700	1 622 300
	Jeep Compass Sport	1 140 615	1 255 635
	Honda Pilot	1 141 000	1 727 000
	Ford Focus ST 3-дв.	1 141 100	–
	Ford Galaxy	1 141 300	1 518 400
	Hyundai Grandeur	1 149 900	1 326 900
	Mercedes-Benz C-Klasse седан	1 152 600	1 937 200
	Jeep Compass Limited	1 153 950	1 219 890
	Jeep Liberty	1 153 950	1 219 890
	Land Rover Defender	1 165 000	1 315 000
	Honda Type-R	1 171 150	–
	Ford Focus ST 5-дв.	1 172 100	–
	Audi A4 универсал	1 181 500	1 920 000
	SAAB 9-3 Convertible	1 189 000	1 419 000
1 300 000	Cadillac CTS	1 206 342	1 555 000
	BMW 1 Series кабриолет	1 209 100	1 822 400
	Renault Laguna Coupe	1 220 000	1 263 000
	Subaru Outback	1 241 900	1 538 000
	Alfa Romeo GT	1 264 223	1 575 631
	Land Rover Freelander 2	1 272 000	1 739 000
	Chrysler 300C	1 295 430	2 855 000
1 400 000	Ford Kuga	1 317 400	1 487 400
	Mitsubishi Pajero IV 3-дв.	1 357 000	1 743 000
	BMW 3 Series универсал	1 357 300	2 304 300
	Nissan Navara	1 365 500	1 495 500
	Mercedes-Benz Vito	1 394 756	1 759 956
1 500 000	Volvo S80	1 402 300	2 874 400
	Subaru Impreza WRX STI	1 405 300	1 524 500
	Nissan Pathfinder	1 406 000	1 901 000
	Mazda CX-7	1 409 000	1 527 000
	Volvo V70	1 425 400	1 774 100
	Jeep Cherokee New	1 437 492	1 599 045
	BMW 3 Series купе	1 440 800	2 387 800
	Jeep Wrangler	1 450 680	1 879 290
	Alfa Romeo 159	1 459 786	2 193 799
	Chrysler 300C Touring AWD	1 463 300	1 650 950
	Land Rover Discovery 3	1 475 000	2 145 000
	Mitsubishi Pajero IV 5-дв.	1 484 000	1 899 000
	Chrysler Sebring Cabrio	1 497 749	1 560 689
	Ford Focus RS	1 498 800	–
1 700 000	Dodge Caliber SRT4	1 501 850	–
	Audi TT Coupe	1 513 400	2 148 000
	Audi A4 Allroad	1 557 300	1 627 300
	Audi A5	1 583 200	2 123 820
	Audi A6 седан	1 587 200	2 146 700
	Hyundai ix55	1 588 060	1 780 900
	BMW X3	1 613 600	2 355 900
	BMW 5 Series седан	1 616 300	3 007 600
	Ford Explorer	1 631 000	1 916 500
	Audi S3	1 633 300	1 704 300
	Volvo XC60	1 635 400	1 999 900
	Cadillac SRX	1 636 209	2 063 858
	Hyundai ix55	1 643 900	1 799 900
	Volkswagen Touareg	1 652 432	4 214 884
	Volvo C70	1 698 200	1 968 400
	Volvo XC70	1 668 500	1 999 900
2 000 000	Renault Vel Satis	1 715 900	1 993 500
	Chrysler Grand Voyager	1 718 210	1 900 150
	Cadillac STS	1 718 685	1 897 470
	Hyundai Genesis	1 749 000	1 999 900
	Nissan 350Z	1 749 500	–
	BMW 3 Series кабриолет	1 758 000	2 554 800
	Subaru Tribeca	1 760 000	1 858 100
	Chevrolet Tahoe	1 781 600	1 936 000
	Nissan Murano	1 799 000	1 925 000
	Audi Q5	1 799 500	2 207 700
	Mercedes-Benz GLK	1 801 000	2 126 056
	Toyota Land Cruiser Prado	1 866 264	2 084 558
	Lexus GS 300	1 884 000	2 140 000
	Volvo XC90	1 884 900	3 149 600
	Mazda CX-9	1 887 000	–
	BMW Z4	1 936 300	2 580 800
	Alfa Romeo Brera	1 956 757	2 444 784
2 500 000**	BMW 5 Series универсал	2 000 900	3 107 800
	Nissan Patrol	2 055 000	2 134 000
	Jeep Commander	2 076 800	1 791 125
	Honda Legend	2 168 250	2 175 000
	Lexus RX 350	2 190 000	2 695 000
	Jeep Grand Cherokee	2 214 400	2 218 000
	Audi TTS Coupe	2 228 200	2 298 200
	Mercedes-Benz E-Klasse седан	2 245 000	4 828 340
	Volkswagen Phaeton	2 421 650	4 474 053

**Для базовой комплектации.*

***Обзор цен на автомобили стоимостью выше 2 500 000 руб. – в ближайших номерах ЗР.*

Комментарий ЗР

Печально, но спад продаж продолжился. По данным АЕВ, за первые семь месяцев 2009 года они рухнули на 50%. В июле показатели реализации «фордов» и «ниссанов» уменьшились на 72%, «Лада» упала на 42%. Среди премиум-брендов меньше всех потерял «Ауди» (–9%). «Ягуару» досталось сильнее (–55%), но его дилеры не сникли – начали прием заказов на новейший XJ со стандартной и удлиненной базами.

Новых машин 2008 года выпуска, ввезенных по старым, более низким ставкам пошлин (а значит, и стоят они дешевле), в автосалонах практически не осталось. Чтобы привлечь покупателей, производители развивают собственные кредитные программы, более выгодные, чем банковские. Массовое возвращение их отпусков также может активизировать продажи.

Sergei79 for journal.z.net



Надежный или быстрый?

Концовка мирового чемпионата по ралли обещает стать жесткой битвой маэстро скорости Себастьена Лоэба со стабильным финишером Микко Хирвоненом. Шансы претендентов после ралли «Финляндия» оценил Вадим Крючков. Фото автора.

Хирвонена уволили. Тьфу-тьфу, не сейчас. В конце 2004 года финский пилот был отчислен из команды «Субару» за «академическую неуспеваемость». Проще говоря, зарабатывал слишком мало очков и занял по итогам чемпионата седьмое место. Но молодой финн умел финишировать, а это очень ценно. Гонщиков, что несутся сломя голову и бьют машины, много; таких, кто умеет распределить силы на весь уик-энд, единицы. Микко из них. Его способности пришлись ко двору в команде «Форд». Здесь финн стал прогрессировать. В 2006 году стартовал в 16 гонках и лишь в двух не финишировал, на десяти заработал очки и вышел на третье место по итогам чемпионата. Показатели 2007 года: 16 стартов, 16 финишей, на 15 этапах заработал очки; итоговое место – третье. Минувший сезон: финишировал во всех гонках (их было 15), на всех заработал очки и стал серебряным призером чемпионата. Не человек – машина...

Но чтобы достать опытнейшего Лоэба, ему немного, совсем немного не хватает скорости. Еще бы: добавишь – начнешь крушить технику, а это проигрыш. Объективно Лоэб быстрее Хирвонена, но в последнее время чуть менее надежен. Сценарий раллийного чемпионата на протяжении двух лет не-

www.motorjournal-plaza.net



В Финляндии Яри-Матти Латвала прыгал выше всех и «прилетел» на третье место.

Себастьен Лоэб – пилот без комплекса металлических отбойников: и между ними он едет очень быстро.



Петер Сольберг выжимает из «Ксары» все, на что способна «пожилая» машина.



Микко Хирвонен: выиграл домашнюю гонку и повысил собственные шансы в борьбе за чемпионский титул. Потому и улыбается.





Евгению Новикову есть что рассказать журналистам. До конца сезона он фирменный пилот «Ситроена».

затейлив. Финн первый, если француз в ходе уик-энда основательно «приложил» машину. Когда у Лоэба все гладко, Хирвонен довольствуется вторым местом.

К ралли Финляндии соперники подошли с разницей в одно очко в пользу Микко. Первый пилот «Ситроена» после пяти побед подряд (!) на стартовых гонках сезона подрастерял запас очков в Италии, Греции и Польше. Тогда как Хирвонен проколов не допустил. И вот этап в Скандинавии – принципиальный! В минувшем году финн уступил французу в домашней гонке и обязан был отыграться. «Наш титулованный соперник силен, но неидеален – его можно заставить ошибаться, – говорит шеф команды «Форд» Малкольм Уилсон. – Но прессо-

Sergei79 for journal-pla



Пилот команды «Успенский Ралли Техника» Патрик Флодин финишировал третьим в классе N3. А пару недель спустя стал чемпионом России по ралли.

вать Лоэба надо парой, а не в одиночку». Вот суть тактической установки для второго пилота команды Яри-Матти Латвалы: помогать Хирвонену давить на психику Себастьена. Правда, в этом толковом плане есть слабина: Латвала очень быстр, но нещадно крушит машины. Его попытки прессинговать заканчиваются, как правило, в кювете. Для него самого, а не для соперника.

В Финляндии план Уилсона сработал: Хирвонен оторвался от Лоэба, а потом умело удерживал преимущество. Латвала сберег автомобиль и наступал на пятки французу. А что Себастьен? Нервы пятикратного чемпиона на сей раз были крепче канатов. Он не лез на рожон – с определенного момента сам стал играть на удержание позиции: горячность и сход грозили слишком большими потерями. Порядок финиша ралли Финляндии: Хирвонен, Лоэб, Латвала. Пожалуй, француза такой расклад устраивает. Отставание в 3 очка ему вполне по силам ликвидировать на оставшихся этапах. Тем более что впереди асфальтовая гонка, где француз заведомо сильнее финнов.

Интрига, с которой поклонники раллийного чемпионата распрощались было на старте, вернулась: Лоэб или Хирвонен, скорость или надежность? Ответ скорее всего узнаем лишь на последнем этапе мирового первенства – в Великобритании. **ЗР**

Кими Райкконен тоже умеет прыгать. Того, кто рожден в Финляндии, асфальт формулы 1 не испортит!



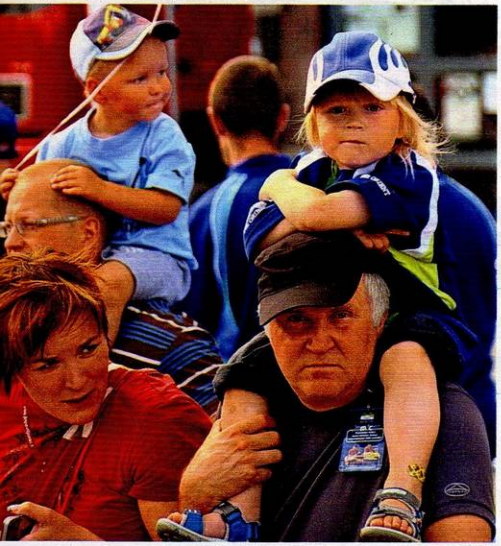
Национальная группа F. На раритетах, подобных этому «Форду-Эскорт RS», постигают раллийную науку будущие чемпионы.



Se... for journal-plaza.net



Дети – самые благодарные болельщики. Одни охотятся за автографом Сольберга, другие – за хорошим кадром, третьи привыкают к ралли, едва научившись сидеть на закорках.





На правах рекламы

БЛОК-ПОСТ
НА ПУТИ АДЕНОМЫ



По данным Всемирной организации здравоохранения у 30-40% мужчин старше 50 лет выявляются признаки аденомы простаты. Традиционная терапия гормональными препаратами вызывает снижение потенции, а в некоторых случаях – болезненность и увеличение грудных желез. Как совместить эффективность и безопасность лечения? Как победить аденому простаты, оставаясь при этом МУЖЧИНОЙ?

Настоящее научное открытие совершили российские специалисты НИИ Молекулярной медицины Московской медицинской академии им. И.М.Сеченова. Венцом многолетних исследований стал препарат Индигал® – эффективное средство для профилактики и комплексного лечения аденомы простаты. 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.

Телефон «Горячей линии»:
8-800-555-05-03
www.indigal.ru
www.mirax-pharma.ru



Сохраняет мужскую силу

Улучшает мочеиспускание

Безопасен при длительном применении

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.

Serge179 for journal-plaza.net



Несмотря на низкие стартовые позиции, пилоты Team Russia набрали очки в Брандс-Хэтче.

Ребусы с дождиком

Team Russia продолжает вояж по этапам Еврокубка «СЕАТ-Леон». Визитами в Португалию и Великобританию завершилась летняя часть турнира. О трудовых достижениях российской команды – Максим Вольнов.

КТО СИЛЬНЕЕ НАШИХ?

В национальных кольцевых чемпионатах Германии, Италии, Франции, Финляндии россияне нередко добивались успеха – были и подиумы, и победы. Олег Петриков до того, как стать пилотом Team Russia, занимал призовые места на этапах немецкого и датского туринговых первенств.

А вот серии европейские в тех же классах машин – совсем иной уровень конкуренции, здесь добиться впечатляющих результатов труднее. Хотя бы потому, что почти все соперники отнюдь не дилетанты в автоспорте, а чемпионы своих стран в различных кузовных гонках. И еще: у тех, кто выступает в Еврокубке «СЕАТ-Леон» не первый год, больше опыта. Если посмотреть на нынешнюю группу лидеров, то все они, за редким исключением, проводят второй сезон. А некоторые знакомы с машиной (и европейскими трассами!) еще дольше. Например, швейцарец Фредди Барт в 2006-м был призером Кубка Германии «СЕАТ-Леон» (в Швейцарии автогонки запрещены властями, поэтому граждане страны гоняются в качестве варягов и только за границей).

Вообще, любопытно взглянуть на послужные списки соперников Антона Маркина и Олега Петрикова. Массимилиано Педала – трехкратный победитель Кубка Италии в моноклассе «Рено-Клио». Диего Пуйо после картингового этапа карьеры долго выступал на формулах, в том числе в сильном итальянском чемпионате, а в 2007-м стал заметной фигурой в испанском Кубке «СЕАТ-Леон». Норберт Мишелиц – победитель и призер венгерских монокубков «Сузуки-Свифт», «Рено-Клио»... и «СЕАТ-Леон». Все трое в Еврокубке – «второгодники», и вовсе не случайно эти ребята командуют парадом! Россиянам одолеть их, конечно, тяжело. Впрочем, никто и не ставит перед Антоном и Олегом невыполнимых задач в первом сезоне.



Гонку в Порту россияне провели предельно осторожно – старались избегать инцидентов, которые могли закончиться остановками в боксах.

ПО ХОДУ БОЯ

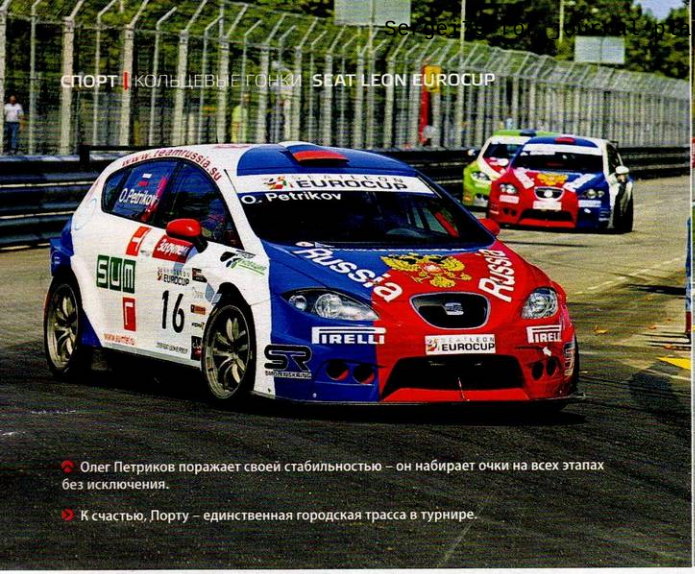
Трассы Еврокубка для Маркина и Петрикова – загадки, равно как и индивидуальная тонкая настройка машин под эти трассы. Да, можно назубок выучить конфигурацию по точной схеме и компьютерным симуляторам. Но особенности покрытия (на каждой трассе у асфальта свой характер!), сиюминутные возможности соперников и погодные условия в день гонки заранее никто не подскажет. А лето, как назло, выдалось аномальное – куда более холодное и сырое, чем хотелось бы. После дождливого Брно (ЗР, 2009, № 8) – этап в Португалии, на трассе, проложенной по улицам Порту. По словам Олега Петрикова, условия здесь не лучше, чем на любой из российских городских гонок. Асфальт, правда, хороший. Но ошибка, которая на стационарном автодроме с широкими зонами безопасности приводит к потере секунды-другой, здесь оборачивается контактом с бетоном и частичным разрушением автомобиля. Вдобавок в обычно жаркой солнечной Португалии тоже капал дождик!

Установка руководства Team Russia перед стартом была довольно проста: беречь машины, не доводить борьбу до абсурда, набрать зачетные очки. Первый заезд успеха россиянам не принес, зато во втором Петриков эффектно прорвался с одиннадцатого места на шестое.

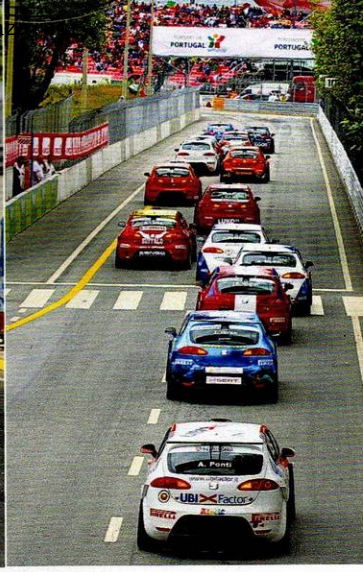
На четвертый этап в британском Брандс-Хэтче команда возлагала особые надежды. Во-первых, просторная классическая трасса – более привычный и знакомый вариант. А во-вторых, гоночному уик-энду предшествовал трек-дэй – день свободных тренировок. Участники Еврокубка в спокойной обстановке изучали специфику трассы и искали верные настройки машин. Это полезно в принципе, но в данном случае большой выгоды не принесло. В день, когда начались официальные тренировки, английская погода сошла с ума: короткие



Михал Матейовски был неосторожен – и вот результат. После португальского этапа чех, лидировавший в Еврокубке, выбыл из тройки лидеров.



Олег Петриков поражает своей стабильностью – он набирает очки на всех этапах без исключения.

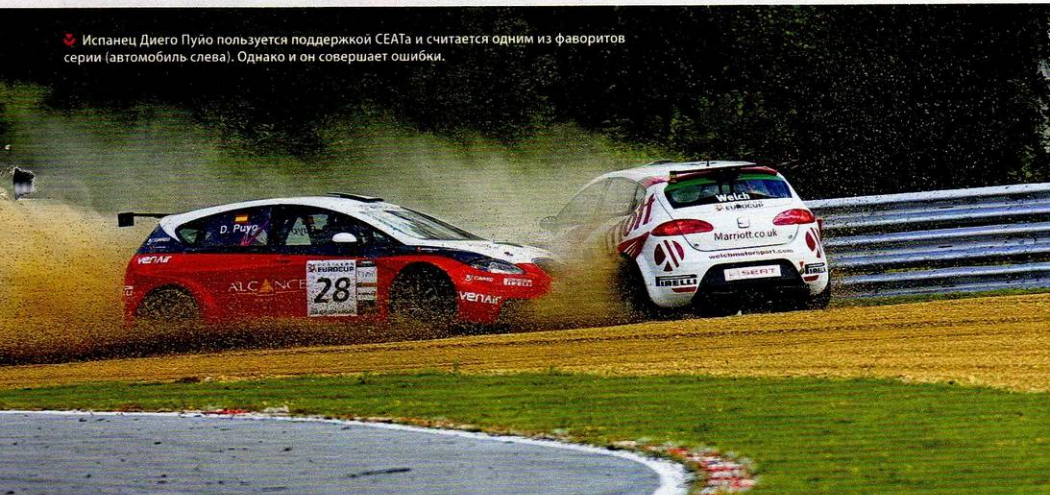


К счастью, Лорту – единственная городская трасса в турнире.

ливни чередовались с ярким солнышком, трасса то намокала, то высыхала – в таких условиях сделать правильный выбор шин просто нереально. Можно только угадать. Либо не угадать… Team Russia не угадала, и потому Петриков и Маркин места на старте получили скромные – двенадцатое и четырнадцатое. Первая гонка тоже не задалась. Вместо того чтобы догонять, россияне лишь отставали – отчасти из-за мелких капризов техники. В итоге оба уступили победителю Мишелицу больше круга.

Казалось, надежды на успех во второй гонке нет, тем более что стартовые позиции еще чуть-чуть ухудшились. Но вот тут-то как раз и случилось: Маркин «проснулся»! Доселе Антону фатально не везло – делал все правильно, но результат не приходил. Почему именно здесь, в Брандс-Хэтче все сложилось как надо, загадка. Но факт налицо: за 14 кругов гонки он опередил десяток соперников, в том числе партнера по команде, и финишировал пятым. Сразу лучшее достижение для Team Russia в рамках Еврокубка! Вернее, пока лучшее. Все-таки впереди еще два этапа. Петриков же, претендовавший на четвертое-пятое место, пришел восьмым, несмотря на сильный износ шин в конце дистанции.

Между прочим, в Еврокубке стартовало уже почти три десятка пилотов, кое-кто, правда, не на всех этапах. Брандс-Хэтч пропустил, в частности, Алексей Дудукало, на чьем счету очков, увы, до сих пор нет. А стабильный Олег Петриков после четырех этапов замыкает десятку лучших. **ЗР**



Испанец Диего Пуйо пользуется поддержкой СЕАТа и считается одним из фаворитов серии (автомобиль слева). Однако и он совершает ошибки.

ergei79 for journal-plaza.net



Интрига «Рено»

Третий год подряд компания «Рено» – партнер журнала в проведении традиционной «Гонки звезд «За рулем». А значит, на дорожке зимнего трека появятся пилоты, выступающие на машинах марки «Рено». В феврале 2010 года ожидаем целое трио!

Как всегда, мистер Икс, чье имя объявят в последний момент, – гонщик формулы 1. Кое-что ясно уже сейчас: Нельсону Пике, увы, не суждено провести матч-реванш с российскими пилотами. Его место на старте «Гонки звезд» получит другой пилот. Но кто?

В сентябре команда «Рено» уже гостила в России, показав шоу в Сочи, – публику радовали француз Роман Грожан и тест-пилот британец Адам Кан. Однако к февралю все может измениться. В чемпионате мира назревают серьезные перемены – поговаривают, что Фернандо Алонсо команду «Рено» покинет. Так или иначе, окончательно состав «Рено F1» определится лишь в межсезонье, а стало быть, только зимой мы узнаем имя одного из участников фирменной зарулевской гонки.

О российских пилотах «Рено» информации куда больше. Поставщик молодых талантов для «Гонки звезд «За рулем» – раллийный моно-Кубок Logan Cup. Это многоэтапные состязания, где участники соревнуются на одинаковых седанах «Рено-Логан» с 8-клапанными двигателями объемом 1,6 л. Родившаяся всего два года назад серия довольно крепко стала на ноги. Так, в стартовом списке престижного ралли «Россия» значилось восемь «Рено», из них шесть – машины Logan Cup. На широко распространенных в свое время «ситроенах» выступало девять экипажей. Своеобразная веха: совсем недавно баланс был иным. А сейчас «Рено» в числе ведущих марок, соревнующихся в российском ралли.

Renault Logan Cup проходит по следующей схеме. Сначала экипажи со-

ergei79 for journal-plaza.net



Пробившись в финал минувшей «Гонки звезд», Михаил Скрипников забронировал себе место в списке приглашенных участников.



Роман Грожан – гонщик команды «Рено» формулы 1, возможный участник «Гонки звезд «За рулем».

ревнуются в предварительной серии из восьми этапов. На каждом, в зависимости от занятого места, начисляются очки. Но в зачет Кубка идут только очки четырех лучших гонок предварительной серии плюс результат девятого, финального этапа. По сути, тот, кто выступает регулярно, получает возможность исправлять ошибки. Несколько сходов при четырех удачных финишах не отразятся на турнирном положении.

Предварительную серию, как и год назад, лучше всех откатал победитель Кубка 2008 года Михаил Скрипников. У остальных пилотов остались чисто математические шансы помешать ему и не дать завоевать первое место на подиуме. При таком раскладе дополнительный стимул появляется у тех, кто борется за второе место. Дело в том, что Скрипников уже получил приглашение на «Гонку звезд «За рулем»-2010. Путевки достались всей шестерке участников финальных заездов минувших состязаний на призы нашего журнала. Михаил в их числе. А значит, в случае его победы в Renault Logan Cup звездный статус получит и серебряный призер серии.

Претендентов четверо: Евгений Мейтес, Владимир Демин, Андрей Хватов и Сергей Сударев. Кто из них сильнее, прояснит девятый этап Кубка в последний уик-энд октября. ЗР



Победитель или серебряный призер раллийного Renault Logan Cup будет премирован путевкой на «звездные» гонки.

За рулем RENAULT atlas Труд АВТО@mail.ru СПОРТ ЭКСПРЕСС WWW.SPORT-EXPRESS.RU АСПАС
Федерация автомобильного спорта города Москвы



Свеча поджигает гонку

Более 230 побед в Гран-при и доминирование на трассах Больших призов в течение последних 20 лет, триумф в мировом ралли и множество достижений в соревнованиях рангом пониже. Весь этот урожай собрала одна компания. О ней рассказ Максима Гомянина.

ВРАГ ХОРОШЕГО

К каждой детали и узлу машин, участвующих в автогонках, требования повышенные, но наиболее жесткие – к двигателю, а значит, ко всем его составляющим. Свечи зажигания, которые японская компания «Эн-Джи-Кей» (NGK) выпускает для «боевых» (а также для «гражданских») моторов, сумела заслужить авторитет ведущих команд мировых гоночных серий, эти свечи «зажигают» двигатели и картов, и болидов формулы 1.

Конструирование гоночной свечи начинается еще на стадии рождения силового агрегата. У «Эн-Джи-Кей» для этого есть два технических центра – в Германии и Японии. Но разработку и испытание изделий для команд формулы 1 проводят только на родине.

Формульные свечи легко распознать по отсутствию бокового электрода на привычном месте. Он утоплен в корпус, служащий своеобразным защитным экраном: топливовоздушная смесь поступает в камеру сгорания под таким давлением, что может легко затушить искру. Подобная конструкция легче переносит вибрации в сочетании с высокими температурами – обычная свеча в таких условиях может просто разрушиться.

Двигатели первой формулы оснащают клапанами большого диаметра и весьма эффективной системой охлаждения, поэтому свечи делают компактными – иначе для них просто не останется места. Еще одно требование – малый вес, ведь в болиде на счету каждый грамм. Важны и хорошие теплоотводящие свойства, потому калильное число у них самое высокое – 12 (по международной классификации).

Чтобы удовлетворить пожелания мотористов, при изготовлении центрального электрода и корпуса применяют особые сплавы с высокой эрозионной устойчивостью. Их состав секретный. А вот уплотнительное кольцо делают из обычной меди.

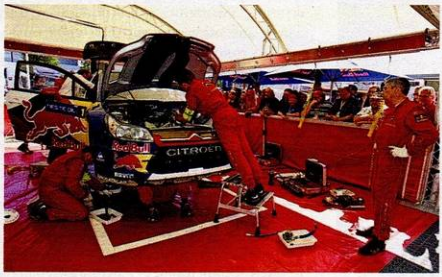
Сердечные ритмы двигателя F1 сравнимы с пульсом гоночного мотоцикла. Однако свечи схожи разве что размером. При работе мотоциклетного мотора они не нагреваются до таких высоких температур, поэтому столь интенсивно отводить тепло «мотосвечам» просто не нужно. И калильное число у них ниже – 8, как правило. Материалом для электродов часто служит иридий, а технологии больше похожи на те, что используют в производстве свечей для раллийных автомобилей, где распространены свечи с боковым электродом. Вероятность «выдувания» искры там очень мала, потому что нагрузки значительно ниже, чем в оборотистых формульных двигателях. Многоэлектродные свечи не используют – в гонках важно качество воспламенения, а не ресурс.

ПРЕДСТАВИТЕЛЬ ЗАКАЗЧИКА

В «Формулу-1» «Эн-Джи-Кей» пришла вместе с «Хондой» в 1964 году. А уже в следующем сезоне Ричи Гинтер на Гран-при Мексики привел японский автомобиль к финишу первым, открыв счет победам обеих компаний. В дальнейшем двигатели «Хонда» устанавливали на болиды команд «Уильямс» и «Лотос». А в 1988 году, когда специалисты «Эн-Джи-Кей» разработали свечи для турбомотора «Хонда-RA168E», ставшего одним из самых успешных двигателей в Ф1, в число клиентов

Sergei79 for journal-p



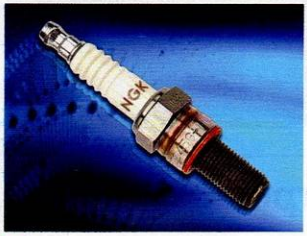


Партнерство с командой Ф1 «БМВ-Заубер» началось в 2006 году. Тогда же «Эн-Джи-Кей» стала сотрудничать с заводской командой БМВ в кузовной серии WTCC.

На ралли в распоряжении механиков несколько типов свечей. Их подбирают с учетом погодных условий на этапе, ведь гонки проводятся и в жару, и в холод.

Техцентр в Ратингене (Германия). В его штат включены координаторы, которые консультируют механиков до, во время и после соревнований.





У «формульных» свечей электрод утоплен в корпус.

фирмы вошел и «Мак-Ларен». В последний год турбоэры ФИА изменила требования к моторам с наддувом, посчитав, что машины слишком быстрые. Потеря мощности была огромна: двигатель «Хонда» образца 1988 года выдавал 680 л.с. вместо 890 л.с. Но надежность всех его узлов стала просто железобетонной. Результат – 15 побед в 16 гонках.

В 1996 году производитель свечей стал официальным поставщиком еще одной легендарной команды – «Феррари». Находившаяся с начала 90-х не в лучшей форме, она остро нуждалась в свежей крови. Скудерия получила ее в лице «Эн-Джи-Кей», компании «Шелл», пилота Михаэля Шумахера, конструктора Роди Бирна и технического директора Росса Брауна. Постепенно гоночный коллектив набрался сил, и в 2000 году Шумахер выиграл чемпионат.

В 2004-м инженеры «Эн-Джи-Кей» разработали свечи к 910-сильному безнаддувному мотору модели 053, который предназначался для нового оружия «красных» – F2004. Машина позволила команде буквально поставить соперников на колени, завоевав 262 очка в Кубке конструкторов (15 побед в 18 этапах). Ради победы ресурс многих деталей принесли в жертву. Японские свечи ходили на этом двигателе около 730 км, то есть чуть больше гоночного уик-энда.

В нынешнем сезоне «Эн-Джи-Кей» работает с командами «Феррари», «Мак-Ларен-Мерседес» и «БМВ-Заубер». «Браун-Мерседес» и «Форс-Индия» также пользуются японскими свечами зажигания. В гонках кузовного чемпионата WTCC компания оказывает техническую поддержку заводской «конюшне» БМВ. Такую же помощь в рамках технического партнерства предоставляют раллистам «Ситроена» и «Форда», а также мотогонщикам «Хонды», «Ямахи», «Сузуки» и «Дукати». ЗР

На правах рекламы

Gillette Fusion Power

Бреющая поверхность с 5 лезвиями, расположенными на 30% ближе, чем у Mach3, позволяет уменьшить давление на кожу

Точное лезвие-триммер идеально для бритья трудных мест

Лезвия PowerGlide с уникальным покрытием помогают уменьшить чувство раздражения на коже

1 кассета = 1 месяц самого комфортного бритья от Gillette

Встроенный микрочип выключает бритву через 8 минут непрерывной работы

Смягчающие микроимпульсы помогают уменьшить трение настолько, что ты почти не почувствуешь лезвий

Gillette
Лучше для мужчины нет

Партер Фэнтэзи Реклама

Sergei79 for journal-plaza.net

Кто купит БМВ?

Шок, вызванный известием об уходе «БМВ Заубер» из формулы 1, уже прошел. На повестке дня теперь конкретные вопросы: кто купит команду и ее имущество, на каких условиях, что станет с пилотами Робертом Кубицей и Ником Хайдфельдом?



Возможен, хотя и не слишком вероятен вариант, при котором не изменится ничего, кроме владельца, – даже название останется прежним. Петер Заубер (ему принадлежит 20% акций команды) при поддержке нефтяной компании «Петронас» готов взять команду обратно под свое крыло. Но говорят, что БМВ не устраивает предложенная им сумма. По слухам, за команду и базу в Хинвиле просят 65 млн. евро. Чтобы полноценно провести следующий сезон в чемпионате мира, потребуется вложить еще столько же. Пресса исправно сообщает о потенциальных покупателях. В их числе, помимо Заубера, малайзийская авиакомпания «Эйр Азия», Нельсон Пике-старший, а также швейцарский бизнесмен Фриц Кайзер – бывший совладелец «Заубера». Марио Тайссен, нынешний руководитель «БМВ Заубер», заверяет, что приложит все усилия для сохранения команды и ее персонала. А в конце августа команда подала официальную заявку на участие в чемпионате-2010.

Варяги едут быстро

Комбинация из столичной команды «Успенский Ралли Техника» и сильного скандинавского экипажа оказалась выигрышной. 25-летний Патрик Флодин (на фото) досрочно завоевал золото абсолютного зачета, выиграв четвертый этап раллийного чемпионата России – гонку «Южный Урал» в Челябинской области.

К чести хозяев, прежде всего экс-чемпионов Андрея Жигунова и Александра Желудова, не на всех четырех гонках швед безоговорочно лидировал. Однако неизменно финишировал первым, а нашим пилотам всякий раз что-то мешало. Вот и на «Южном Урале» Жигунов на последнем спецучастке пробил переднее колесо. Правда, благополучно сохранил за собой вторую позицию. А Желудова прокол, случившийся в самый неподходящий момент, отодвинул с третьего места на четвертое.

Гонка, чья обновленная трасса заслужила массу похвал, собрала всего 30 экипажей, приличный кворум был лишь в классе N4 – десяток «лансеров» и «импрез». Добавим, что и в двухлитровом зачете R3 победил и досрочно обеспечил себе чемпионский титул варяг – 20-летний эстонец Каспар Койтла.



КАЛЕНДАРЬ

РАЛЛИ

10–11.10 чемпионат России, Кубок Восточной Европы, «Новороссийск – ралли «Россия»

16–17.10 Кубок России (финал), «Туапсе», Краснодарский край

17–18.10 «Западная Сибирь», Тюмень

30–31.10 «Текстильный край», Фурманов Ивановской обл.

КРОСС, РАЛЛИ-КРОСС

3–4.10 традиционная гонка (легковые, багги), Зеленокумск Ставропольского края

3–4.10 Кубок Санкт-Петербурга (багги)

10–11.10 традиционная гонка (легковые), Казань

10–11.10 чемпионат России (легковые), Тольятти

16–17.10 традиционная гонка (легковые, багги), пгт Ильский Краснодарского края

17–18.10 традиционная гонка (легковые), Новосибирск

17–18.10 традиционная гонка (легковые), Алапаевск

17–18.10 традиционная гонка (легковые, багги), Саратов

23–25.10 Кубок России (УАЗ), Ульяновск

24–25.10 Кубок России (багги), Ржев

24–25.10 традиционная гонка (легковые), Улан-Удэ

30–10-01.11 традиционная гонка (легковые, багги), Арамиль Свердловской обл.

ДРУГИЕ ВИДЫ АВТОСПОРТА

9–10.10 Кубок России по ралли-рейдам, «Легенда озера», Ивановская обл.

Sergei79 for journal-plaza.net

Попасть в десятку!



Александр Львов постепенно набирается опыта в чемпионате Европы по кольцевым гонкам на грузовиках. Шестой этап на «Нюрбургринге» принес петербуржцу три финиша в зачетной десятке: дважды его MAN под стартовым номером 9 был седьмым и единожды – восьмым. Весьма неплохо для дебютанта! И пока это лучший этап россиянина.

На верхних строчках таблицы суммарных результатов – матерые волки грузового кольца, выступающие многие годы. Испанец Антонио Альбасет (MAN) лидирует, его упорно преследуют чех Давид Вршецки, выигравший на немецком этапе два заезда, и швейцарец Маркус Бозигер (оба на «фрейтлайнерах»). «Играющий шеф» команды, за которую выступает Александр Львов, Эгон Алгойер – на пятой позиции. Львов расположился на одиннадцатой строчке. Впереди еще четыре этапа.

РЕЗУЛЬТАТЫ

ЧЕМПИОНАТ МИРА ПО РАЛЛИ

9-й этап, ралли Финляндии

1. М. Хирвонен (Финляндия, «Форд-Фокус»)	2:50.40
2. С. Лоэб (Франция, «Ситроен-С4»)	0.25
3. Я.-М. Латвала (Финляндия, «Форд-Фокус»)	0.49
4. Д. Сордо (Испания, «Ситроен-С4»)	1.06
5. М. Рантанен (Финляндия, «Форд-Фокус»)	4.18
6. С. Ожье (Франция, «Ситроен-С4»)	4.18
7. Я. Кетомаа (Финляндия, «Субару-Импреза»)	5.07
8. М. Уилсон (Великобритания, «Форд-Фокус»)	6.33

СЕРИЯ GP2

После 7 этапов

1. Н. Хюлькенберг (Германия, ART)	75
2. В. Петров (Россия, «Барва»)	55
3. Р. Грожан (Франция, «Барва»)	45
4. Л. ди Грасси (Бразилия, «Фат Барнер»)	40
5. П. Мальдонадо (Венесуэла, ART)	31
6. Л. Филиппи (Италия, «Супер Нова»)	24

ЧЕМПИОНАТ ЕВРОПЫ ПО РАЛЛИ-КРОССУ

Дивизион 1А, после 8 этапов

1. М. Лисен (Норвегия, «Рено-Клио»)	118
2. Э. Леганов (Россия, «Фольксваген-Поло»)	95
3. Т. Тимерзянов (Россия, «Рено-Клио»)	91
4. Д. Йоханссон (Швеция, «Пежо-206»)	83
5. З. Чермак (Чехия, «Шкода-Фабия»)	82
6. Й. Ларссон (Швеция, «Ситроен-Сакс»)	80
7. И. Рахматуллин (Россия, «Рено-Клио»)	72

ЧЕМПИОНАТ ЕВРОПЫ ПО КРОССУ

Дивизион 1, после 6 этапов

1. В. Макаров (Россия, «Шкода-Фабия»)	97
2. В. Фейфар (Чехия, «Шкода-Фабия»)	79
3. Т. Караи (Венгрия, «Мицубиси-Лансер»)	79
4. Дж. Ферретти (Италия, «Мицубиси-Лансер»)	61
5. Н. Кондрахин (Латвия, «Фольксваген-Поло»)	57
6. А. Фалеев (Россия, «Шкода-Фабия»)	55

ЧЕМПИОНАТ РОССИИ ПО РАЛЛИ

4-й этап, ралли «Южный Урал»

1. П. Флодин (Швеция, «Субару-Импреза»)	1:19.07
2. А. Жигунов (Москва, «Мицубиси-Лансер»)	3.44
3. А. Гаврилов (Вольск, «Субару-Импреза»)	4.06
4. А. Желудов (Москва, «Субару-Импреза»)	4.07
5. А. Небогатиков (Ижевск, «Субару-Импреза»)	7.04
6. В. Килунин (Екатеринбург, «Субару-Импреза»)	9.12

КОРОТКО

«Венгерская баха», четвертый этап Кубка ФИА, завершилась победой голландца Тонни ван Дейне («Мицубиси-Паджеро»). Россиянин Борис Гадасин финишировал вторым, преодолев массу технических проблем, однако после финиша был дисквалифицирован. Судьи сочли, что ход подвески на его прототипе G-Force чрезмерно велик. Затем петербуржца вместе со штурманом Владимиром Демьяненко отправили в больницу – экипаж отравился выхлопными газами, шедшими в салон через дыру в глушителе. Судьба кубка решится на последнем этапе в Португалии.

Михаил Алешин неплохо выступил на этапе серии формулы 2 в Донингтоне: второе место в первом заезде, седьмое – во втором. В итоговом протоколе Михаил поднялся на пятое место и сохраняет шансы на второе, до которого не хватает всего шести очков (на этапе можно набрать двадцать). Однако впереди



еще три этапа. Другой пилот, пользующийся поддержкой ЛУКОЙЛа, – финн Мика Мяки удачно провел гонку Евросерии формулы 3 на «Нюрбургринге»: два пятых места в заездах, подиум по итогам этапа. По сумме очков он восьмой.

На правах рекламы

Природная сила мужчины

Про сексуальные возможности африканцев существует множество мифов и ходит немало анекдотов. Но так ли это на самом деле? И в чем конкретно среднестатистические европейские мужчины уступают парням с Черного континента?

На самом деле все гораздо проще и секрет кроется в жизненной энергии, которую жители Черного континента черпают от самой природы. Завалить слона, догнать косулю, убежать от льва… Именно эта энергия позволяет аборигенам показывать высокие результаты в постельном двоеборье.

Современный европеец по сравнению даже со своими собственными предками живет в крайне неблагоприятных условиях. Ускорение темпа жизни, повышение уровня личной ответственности, ухудшение качества питания – все это отрицательно влияет на его сексуальный пыл. Правила жизни в современном городе таковы, что к концу дня даже совершенно здоровый мужчина чувствует себя абсолютно «выжатым» и обессиленным, и предпочитает сексу пассивный отдых и сон. И что же делать??

Компенсировать ущерб. Для этого не нужно ехать в Африку. Есть **Вука Вука®**. Биологически активная добавка **Вука Вука®** содержит комбинацию лечебных африканских трав. Ее древняя формула, обнаруженная в Африке около 10 лет назад, стала настоящей медицинской сенсацией и быстро получила широкое мировое признание. Стимулирование сексуального влечения, повышение потенции и увеличение продолжительности полового акта – все это возможности, которые может дать **Вука Вука®**. Причем, благодаря отсутствию синтетических компонентов и сбалансированному составу, **Вука Вука®** безопасна для здоровья и может приниматься как пожилыми людьми, так и страдающими сердечными заболеваниями и диабетом.



Горячая линия:

8-800-100-04-05

Реклама. Свидетельство о гос. рег.: 77.99.23.3.У.739.2.09 от 02.02.2009 г.

Serge179 for journal.ptaza.net



Sergei79 for journal-plaza.net



Не думай о секундах

Четыре и восемь, пять и ноль, шесть с половиной секунд до сотни... Так ли важны эти доли для спортивного автомобиля, усомнился Вадим Никишев. Эпизоды необычного теста – на фото Георгия Садкова.

Циферки разгонной динамики – не из головы, а из официальных технических данных. «Ягуар-XKR» с компрессорным V8 мощностью 510 л.с. разменивает сотню быстрее, чем вы успеете сосчитать до пяти. «Мерседес-Бенц ML63 AMG» с атмосферной «восьмеркой» той же мощности чуть медленнее – сказываются лишние полтонны (!) снаряженной массы и полный привод. «МИНИ-Купер JCW» в этой компании смотрится настолько же забавно, насколько вызывающе: несмотря на турбомотор в 211 л.с. и скромные 6,5 с до сотни, он претендует на симпатии, как самый драйверский. Так что их объединяет? Спорт!

«Джет» (на сленге англичан это словечко – и сокращение от «Ягуар», и «приподнятое настроение») – представитель британской спортивной школы. Длинный капот, под которым сыто урчит мощный и вместе с тем «моментный» мотор, смещенное к центру масс кресло водителя, задний привод... Это самый что ни на есть GT, «большой туризм»: выехал из Парижа после полудня, приехал в Рим до полуночи. Причем без особой усталости.

Другой «британец», МИНИ, не сильно проигрывает в классичности, только создан по законам другого жанра. Его крохотные предшественники участвовали в ралли, а заряженные версии пользовались популярностью среди активной молодежи. И неспроста! Современный «МИНИ-Джон Купер Уоркс» – один из самых горячих городских хэтчбеков, а на его базе с минимальными изменениями создана версия «Челлендж» для кубковых соревнований.

А что же «Мерседес»? Он большой. Он тяжелый. Он, в конце концов, вседорожник! Но – в исполнении AMG. А это значит, к нему приложили руку те самые люди, что делают пейс-кары для формулы 1 и болиды DTM.

Еще эти столь разные спорткары объединил автодром «Смоленское кольцо». Во время теста он только готовился принять первые соревнования, поэтому трасса была еще не замкнута, финишный слой асфальта отсутствовал, как и гравийные ловушки. Но даже тот участок, что мы выбрали для замеров, великолепен. Особенности новейшего кольца – трехмерность и множество ходовых поворотов. Многим российским пилотам, привыкшим к плоским и «затычным» трассам, явно придется несладко. Однако нам повезло: к испытателям ЗР примкнул Олег Петриков, который знает эту дорожку, как никто другой, и имеет опыт выступлений на европейских автодромах в Кубке «СЕАТ-Леон». Он терпеливо ждал, пока три автомобиля выберутся из перегруженной Москвы.

Sergei79 for journal-plaza.net





Английский суперкар продемонстрировал неожиданное проворство даже в шпильках.

Салон необычен для классических «джегов», но все в нем добротно и удобно. Минус – крышу над головой пилот грозил промять шлемом, и пришлось ездить с убранной.

Очень изящные, а вместе с тем и прекрасно читаемые приборы. Спидометр размечен с запасом – максималка ограничена 250 км/ч.



Колонну возглавил «джег». Вроде бы привыкли столичные жители к «Ягуарам», но от вишневого кабриолета не могут оторвать глаз. Даже когда верх поднят. А уж стоит сложить его, да еще на ходу (можно при скорости до 16 км/ч), тут начинаешь чувствовать себя героем реалити-шоу: вот тебе улыбнулись девушки из «Ауди», вон машет мальчонка из старенького «Ситроена»… А здоровый дядька, чей «Матиз» оказался на одной стоп-линии с XKR, оглядел салон кремовой кожи и важно изрек: «У меня внутри места побольше будет!».

С точки зрения виртуальных задних пассажиров он прав. Виртуальных – потому что ни один из нас не пожелал занять галерку: даже детям дошкольного возраста там несладко, а взрослые еще и рискуют сломать шею – сзади нет подголовников. Лучше уложить туда кофр с аппаратурой и прикрыть его сеткой, которая защищает водителя и пассажира от завихрений воздуха, возникающих на разрешенных правилами скоростях.

Вот еще одно достоинство «Ягуара». Репутация бренда всем известна, внешность шикарна и настолько красноречиво отражает возможности машины, что дорожные хамы и провокаторы рядом с ней себя не проявляют. Едешь шестьдесят в час – и никто не осмелится побеспокоить назойливым сигналом.

На МИНИ-JCW тоже можно ездить спокойно. Наверное. У нас не получалось – уж больно заводной, чертенок! При троганье с холостых мотор проявляет недовольство, поэтому приходится постоянно бодрить его напольной педалью газа. В целом ощущение, будто сидишь в гоночной «кабинке»: шумно, тряско, перед глазами основной рабочий инструмент – тахометр. Привычные клавиши заменили тумблерами, и поначалу непроизвольно ищешь «включатели» «массы» и стартера. На самом деле двигатель пускается кнопкой: МИНИ оборудован системой бесконтактного доступа, которая затрудняет жизнь лишь тем, что порой забываешь переложить ключ-брелок из одних джинсов в другие.

«Джонька», как его любя называют в сообществе MINI-people, в городе как рыба в воде. Втиснуться на узкое парковочное место – легко! Встроиться с примыкающей в динамичный поток, не создав помех, – еще проще. Поначалу пугали дорожные неровности, но, оказывается, малыш обладает относительно неплохой геометрической проходимостью. А тряска… Проездив сезон на «Астре OPC», воспринимаешь жесткую подвеску как должное.

Замыкает колонну «Мерседес». В его салоне чувствуешь себя рас-

Sergei79 for journal-pl.ru.net

слабленно, а на виляющего хвостом «джоньку» смотришь несколько свысока. Вентиляция сидений, климат-контроль, отличная шумоизоляция перемещают в другой мир, где нет места суете и спешке. При напряженных обгонах ML63 AMG с легкостью настигал МИНИ, но такие маневры напоминали о физической реальности лишь показаниями оптитронных приборов.

Вот мы и на «Смоленском кольце». Выезд на трассу – пока всего лишь укатанный песок, поэтому проще всего водителю «Мерседеса». МИНИ с его малой тягой на низах проскакивает сложный участок ходом, «Ягуар» крадется последним. Справились!

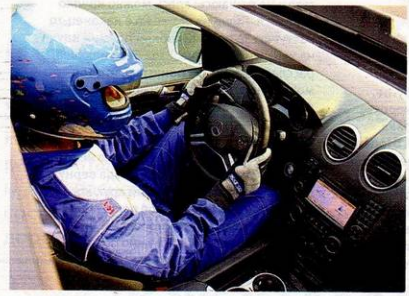
Даже сейчас, на фоне строительных работ и незаасфальтированных участков, понимаешь: для скоростных заездов эта трасса – лучшее, что у нас есть и может появиться в ближайшие несколько лет. В качестве мерного участка выбрали дистанцию длиной в километр от поворота Т7 до поворота Т13 (см. схему). Тут есть шикана, пологий левый с подъемом в гору, правый с докрутом и после спуска – финишная прямая.

Олег Петриков сначала сел в «Мерседес» и попросил дать ему время, чтобы почувствовать машину. Система стабилизации включена, но подвеска и автомат – в спортивном режиме. С хрипловатым ревом белоснежная махина сорвалась с места и, поднимая облачка пыли на внутренней стороне поворотов, скрылась за перегибом трассы. Приноровившись, пилот отказался от помощи электроники, но избавиться от навязчивого сервиса нельзя: в «Мерседесе» знают цену автомобилю, а главное – помнят о бесценности человеческой жизни.

Вот тут беспощадная реальность дала о себе знать. Огромная инерция заставляет интенсивно пользоваться тормозами, чтобы в повороте не «поплыла» передняя ось. Открыть газ пораньше, чтобы задние колеса помог-

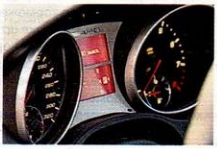


Слон в посудной лавке? Ну-ну! Хотя и непросто пришлось вседорожнику на трассе, но рекордсмену он проиграл лишь секунду.



Высоко сижу, далеко гляжу. В обычной жизни это благо, на кольце же ухудшает чувство автомобиля и излишне нагружает вестибулярный аппарат.

К инструментарию «Мерседеса» не придраться.



На правах рекламы
реклама
© 2009 The Gillette Company
МГНОВЕННОЕ УВЛАЖНЕНИЕ ТВОЕЙ КОЖИ
600 МИЛЛИОНОВ МУЖЧИН ВДОХНОВИЛИ НАС ДЛЯ ОДНОГО ЛИЦА — ТВОЕГО
Заверши бритье с новым бальзамом Gillette Series, который поможет коже выглядеть здоровой и увлажненной.
• Успокаивает кожу после бритья.
• Помогает коже сохранять естественную увлажненность.
• Подходит для ежедневного использования даже при чувствительной коже.
Gillette
Лучше для мужчины нет™

Sergei79 for journal-plaza.net





Самый маленький, самый доступный и самый заводной. Насладиться юркой машинкой в полной мере помогает ручная коробка передач: отличный тренажер для младших кузовных серий.



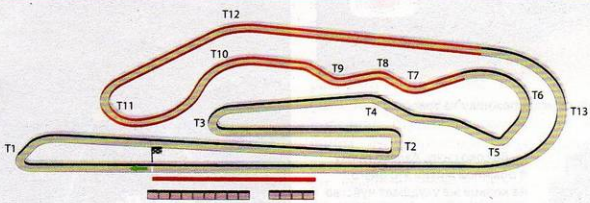
Спидометр-блюдце, показания которого пилоту оценивать трудновато, ругать не будем – в гонке на него не смотришь. А тахометр прямо перед глазами. Это – «пять»!

Все под рукой; сиденья, хотя и кажутся игрушечными, отлично держат в виражах. Пожурим лишь за неудобную ручку для регулировки наклона спинки.

ли довернуть? О чем вы – система стабилизации на страже! Вдобавок ко всему вседорожник ощутимо кренится, невзирая на доработанную AMG подвеску, а руль откровенно пустоват. Но, тем не менее, первый результат есть: лучшее время полукруга – 40,21 с.

«Я снова-внова-снова с Элли! Эй-гей-гей-го!» – песенка Страшилы из Изумрудного города вертится в голове, когда пересаживаешься в МИНИ-JCW. Забияка будто создан для гоночного трека! Малый вес, оружейная четкость шестиступенчатой механики и потрясающее чувство дороги нагоняют волны адреналина. Петриков улыбнулся до ушей: управлять этой «зажигалкой» одно удовольствие. Тут и картинговая отзывчивость, и напористая динамика, и… И заметная недостаточная поворачиваемость, увы. В этом особенность настройки немецких (МИНИ сейчас проектируют в БМВ, не забыли?) хот-хэтчей: перестраховка, не к гонке будь помянута. В итоге «джонька» пролетел трассу за 40,69 с, почти полсекунды уступив «Мерседесу».

Много это или мало? В качестве ориентира на трассу выгнали «Ягуар». Повадками он радикально отличается от конкурентов: отличное шасси, задний привод и незаурядный силовой агрегат под управлением гонщика вывели британский спорткар в лидеры. Причем как по абсолютному результату (39,23 с, то есть на секунду быстрее «референсного» AMG!), так и по нюансам управляемости. Пускай у кабриолета меньшая жесткость кузова и большая по сравнению с купе масса – даже



В скором будущем трасса «Смоленское кольцо» примет этапы чемпионата страны по автомобильным кольцевым гонкам. Тест же проходил, когда строительство еще продолжалось, поэтому задействовали участок от поворота Т6 до поворота Т13. Там уже лежал черновой слой асфальта, пригодный для испытаний. Впечатлениями делится Вадим Крючков:

«Видеть прекрасный, но недостроенный автодром – одно, ездить даже по усеченному кольцу – совсем другое. Стартую на «МИНИ-Купере» от поворота Т6. Бросок сцепления, пробуксовка. Одну за одной натыкаю передачи. Вторая, третья... Оп! Короткое торможение, вниз на вторую и почти в отсечке штурмую «змейку» Т7 – Т8 – Т9. Снова короткий разгон – и на тягун Т10 налево вверх. Гребня и перекладки направо не видно. Страхуюсь, торможу пораньше и перехожу на вторую передачу. А вот и дуга Т11. Скорость вроде бы небольшая, но машину стаскивает наружу поворота. Противно поют передние покрышки. Плавнее, плавнее. Отпускаю МИНИ почти до обочины. Сцепление шин с дорогой восстановлено. Разгон с горочки давит на психику. Надо побыстрее, но пройти вираж Т12 с полным газом не решаюсь: здесь можно крепко убраться. Лишь на его апексе наконец-то наступаю «в пол». Широкий прямик иду на высшей передаче. Езда без вилюшек расслабляет. Потом понимаю, что тормозить перед Т13, где расположен наш финиш, придется с максимальной скорости. Делать это лучше не в последний момент...

Такой дорожки в России еще не было. Классно! Очень хотелось бы сюда вернуться. Мечтаю проехать полный круг, когда на нем уложат правильное покрытие. И не наскоком, а с тренировками. Трассу быстро не раскусишь – нужно поездить под руководством опытного наставника».

Sergei79 for journal-plaza.net

ПРЯМАЯ РЕЧЬ

Олег ПЕТРИКОВ, мастер спорта, пилот команды Team Russia, участник Еврокубка «СЕАТ-Леон»



«Мерседес» что с отключенной, что с активированной системой стабилизации едет практически одинаково. Электроника допускает небольшой доворот задней оси под сброс газа, это позволяет выходить из виража с «прямыми» передними колесами. Но на кольце главное достоинство AMG – мощный мотор. Ждать от вседорожника, пусть и заряженного, отточенной управляемости бессмысленно.

МИНИ совершенно другой, особенно на контрасте с «Мерседесом». Разгон хорош, при этом автомобиль откликается на каждое движение рулем – заправлять его в повороты одно удовольствие. Недочеты – в длинных дугах «джонька» долго «провозит» переднюю ось, что усложняет выход из виража. А уж по пилотированию, по остроте управления он самый заводной – машина для драйва!

«Ягуар» не так импульсивен, но благодаря лучшей поворачиваемости претендует на высшее звание. Он чутко отзывается на команды пилота и радует разгонной и тормозной динамикой. Она просто сумасшедшая! А благодаря настройкам шасси и классической компоновке «джег» чуть ли не сам ввинчивается в поворот. С отключенной стабилизацией ехать лучше, она не душит мотор на выходе, но из-за пробуксовки теряется время на старте.

Подрулевые лепестки на «Мерседесе» и «Ягуаре» – по большому счету баловство. После пилотирования гоночного «СЕАТа-Леон» с такой же схемой переключения передач на гражданских машинах слишком заметны запаздывания откликов и нежелание понижать ступени.

Вадим КРЮЧКОВ, кандидат в мастера спорта, заведующий отделом спорта и тюнинга ЗР



До чего же хорош «Ягуар»! Не ждал от него особой прыти. Здоровенный кабриолет с коробкой-автоматом и благородной внешностью в чисто британском стиле... Его назначение – пускать пыль в глаза, а не мчать по трассе. И вдруг на дорожке он легко расправился с явным фаворитом. В тех поворотах, где кабриолет классической компоновки стоял как влитой, «МИНИ-Купер» уже вовсю пищал передними покрышками. Образно говоря, «Ягуар» – грация семейства кошачьих, за которой скрывается сила, а МИНИ – вертлявость беспокойного щенка. Обе машины – классные «зажигалки», но для людей разного темперамента.

Стихия «Мерседеса» – обычные российские дороги и проселки. Здесь практичный, вместительный, комфортабельный и быстрый полноприводник сразу же ставит на место обоих соперников-«спортсменов» – и тряский МИНИ, и прожорливый «Ягуар». Последний, кстати, выжигает 60-литровый бак за 300 верст с небольшим! Для меня, как водителя, оптимальный вариант общения со всей троицей таков: с удовольствием прохватил бы три сотни километров от столицы до гоночной трассы на «Мерседесе», зная, что в боксах уже дожидаются «Ягуар» и МИНИ.

в версии Convertible «джег» атакует повороты с поразительным проворством, позволяя «открыться» еще до апекса. Причем оба «британца» могли бы показать и лучший результат, но монопривод на старте по скользкому технологическому асфальту заведомо уступает вседорожнику.

И кто же победил? Начнем с третьего места. Фанфары, барабанная дробь!.. На подиум с достоинством поднимается «Мерседес-Бенц ML63 AMG». У него не худшее время, но на гоночной трассе вседорожник, даже оспортивленный, чувствует себя, как «МИНИ-Купер JCW» на проселке. «Джоньке» мы и присудили второе место по результатам заездов: проиграть всего полсекунды автомобилю, который почти в два с половиной раза мощнее, не обидно. А лидером стал «Ягуар-XKR Convertible»: он не только быстрее всех преодолел мерный участок, но и восхитил изысканной управляемостью. Хотя, если бы у нас был облегченный «МИНИ-Купер JCW Челлендж»… ЗР

Наши предпочтения на гоночной трассе сложились именно так, как расположились машины: на первом месте «Ягуар», затем МИНИ и лишь на третьем месте «Мерседес».



Sergei79 for journal-plaza.net



ки» на фары.

Серебристые или матово-черные колесные диски размером от 16 до 19 дюймов гармонично впишутся в новый образ, а укороченные пружины уменьшат дорожный просвет на 35 мм спереди и 15 мм сзади. Радикальности внешнему виду придаст подвесочный кит – с ним «Леон» присядет на 65 мм. Однако тогда придется беречь не только пластиковую «юбку», но и оригинальную выпускную систему – либо с двумя сдвоенными патрубками, либо, что круче, с центральной «двустволкой».



Присел для прыжка

«СЕАТ-Леон» только-только пережил фейслифтинг, а немцы из JE Design тут как тут с новым обвесом. Спортивный дух марки как нельзя лучше подчеркивает полный боди-кит: передний спойлер, пороги и задние аэродинамические элементы. Все детали можно установить по отдельности, включая «реснич-



Лифт для GT-R

«Ниссан GT-R» получил новые подвески благодаря сотрудничеству немецких инженеров из KW и японского импортера Hashimoto. Вариант Clubsport ориентирован на тех, кто приобрел японский спорткар для трек-дней. Более гражданский Variant 3 адресован скорее тем, кто использует GT-R в каждодневных поездках. Оба наделены механизмами настройки, а вдобавок к Variant 3 можно заказать гидравлическую подвеску HLS 4, которая приподнимает автомобиль на 45 мм при парковке или преодолении неровностей.

Sergei79 for journal-plaza.net



На правах рекламы

Экономия – прахом

Инженеры ателье Carlsson вспомнили: в городке Мерциг (Германия), где базируется их штаб-квартира, раньше разводили рысаков. Начитавшись историй о них, взялись прививать скаковые повадки «Мерседесу» Е-класса.

Штатный дизайнер Рольф Шепп поработал над обликом, и доминантой в нем стали вертикальные стойки светодиодов. Передние крылья «расправили» и интегрировали в них дефлекторы. Пороги визуально связали их с доработанным задним бампером. Завершил образ изящный спойлер на крышке багажника.

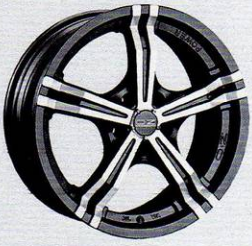
Специалисты по ходовой предлагают фирменную подвеску C-Tronic SUSPENSION – она и уменьшит клиренс на 43 мм, и улучшит контакт с дорогой. Дизайнеры интерьера создали псевдоалюминиевые педали. Двигателисты умудрились форсировать даже «экономичные» версии BlueEFFICIENCY, добавив моделям E 250 и E 350 соответственно 40 и 46 л.с. А «участникам призовых забегов» приглянется компрессорный кит CM50K для самого мощного E 500 – его отдача возрастет до 438 л.с.



Дискотека

Штатные колеса могут быть сколь угодно оригинальными, но они – штатные. Тому, кто хочет выглядеть не как все и войти со своей машиной в мир тюнинга, известная итальянская компания OZ предлагает новые модели.

X-Line – относительно недорогая линейка китов для энтузиастов, только начинающих совершенствовать автомобиль. В набор входит Adrenalina – пятилучевая звезда с ограненными лучами, хитрым способом соединяющими ступицу с ободом. Эта модель выпускается матовой, полированной и черного цвета, от 15 до 18 дюймов. Energy – ее антипод. Лаконичный дизайн, строгие формы и выверенные линии – стиль тех, кто ценит элегантность. На нее работает и размерность: 17 либо 18 дюймов – стандартный для бизнес-седана размер.



Вершина гаммы – модель Power (на фото). Ее отличие от других дисков из новой линейки – ступица лежит в одной плоскости с лучами. Зато сами спицы интригующе изгибаются перед самым ободом – такой дизайнерский изыск вряд ли увидите на штатных, пусть и дорогих колесах.

Реклама



ROMANSON
LUX ON YOU

Москва: салоны "Element of Style", ТЦ "Принц Плаза" (495) 987-17-00; ТЦ "Молл Галери-Реал-Братеево" (495) 540-23-52; салоны "Часы Будильники", ТРЦ "5 АВЕНЮ" (495)926-00-25, ТЦ "Калужский", (495) 727-34-60, ТЦ "Щука", (495) 229-98-09; "Универмаг Московский", (495) 607-01-30; м-н "Часы", (495) 721-85-32; ТК "Москва", лав. П15, 2П35; **Барнаул:** салон "Лапландия", пр-т Ленина, 98; ТЦ "Лидер"; **Екатеринбург:** салон "Element of Style", ТРЦ "Мега"; **Казань:** салон "Element of Style", ТРЦ "Мега"; **Калуга:** ТД "Калуга"; **Кемерово:** "ЦУМ", 3-й этаж; **Краснодар:** салон "Новое время", ТК "Центр города"; **Красноярск:** сеть салонов "Сибтайм", www.sibtime.ru; **Н.Новгород:** салон "Element of Style", ТРЦ "Мега"; **Новосибирск:** салон "Х-Time", ТРЦ "Мега", ТЦ "Ройял Парк", ТЦ "Москва" (383) 222-48-21; **Орел:** мн "Прайд" (4862) 45-14-05; **Ростов-на-Дону:** салон "Element of Style", ТРЦ "Мега"; **Санкт-Петербург:** салоны "Element of Style", ТРЦ "Мега-Дыбенко", ТРЦ "Мега-Парнас", ТЦ "Чёрная речка", секц. 30; ТЦ "Призма", 1-й эт., отд. 2; ТЦ "Крокус", отд.12; **Сургут:** ТЦ "Престиж", ул. Мира,19; **Тверь:** салон "Времечко", (4822) 34-12-74; **Уфа:** ТЦ "Башкирия".

Другие адреса магазинов на сайте официального дистрибьютора компании "Бизнес и Вотч" - www.businesswatch.ru

Scanned for journal-plaza.net

Алая атака

В «голливудской» гонке с огнем на «Лансере-Эволюшн» состязался Андрей Сидоров. Фото Константина Якубова.

Герой Брюса Уиллиса в «Крепком орешке» эффектно расправился с врагами, которые улепетывали в самолете, – прострелил топливный бак и поджег образовавшуюся на снегу керосиновую дорожку. Пламя стремительно догнало уже взлетевший лайнер, перекинулось по струйке топлива на крыло... и зло было на-



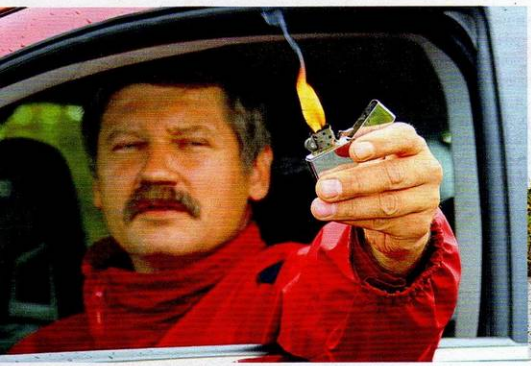
Sergei79 for journal-plaza.net

казано эффектно и зрелищно. Голливуд – фабрика грез, ради эффектного кадра там готовы взорвать десяток автомобилей и пару самолетов – окупится сторицей! С точки зрения коммерческого успеха все верно: зритель жаждет зрелища. Вот только... Платон мне друг, но истина дороже. Неужели и вправду пламя столь стремительно, что от него не убежишь даже на самолете? Или и здесь дурят нашего брата?

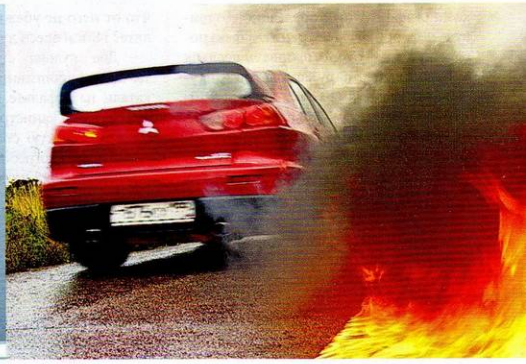
Два рулона строительного джута, щедро пропитанного бензином, раскатали на асфальте в длинную дорожку. Четырех канистр А92 едва хватило на спринтерскую стометровку. Над дорогой поплыл огнеопасный аромат, а пожарная команда на всякий случай заняла позицию согласно боевому расчету. Только бы раньше времени никто не закурил! На старте – 300-сильный «Лансер», способный покрыть эту дистанцию примерно за 6 секунд, и пламя, ждущее команды «поджигай» в культовой зажигалке «Зиппо», – чтобы все было по-настоящему, как в кино! В машине я уверен на все сто и даже готов дать пламе-



Sergei79 for journal-plaza.net



Через мгновение от «Зиппо» вспыхнет бензиновая дорожка и мы с огнем сойдемся в поединке.



Пламя бежит со скоростью 7 км/ч, «Лансер-Эволюшн» набрал ее за 0,2 с и через 40 см дистанции стал недосягаем. Голливуд посрамен!

ни фору – так просил фотограф. В коробке – первая, газ в полу, стрелка тахометра бьется у красной зоны, и горящая «Зиппо» безжалостно летит на дорогу!

Но что это! Пакля у двери машины уже занялась и через открытое окно поджаривает лицо, а фронт пламени едва убежал за капот. Еще пара секунд, и дорогу впереди густо заволокло дымом. Теперь форы, похоже, достаточно – никто не посмеет сказать, что был фальстарт. Стартую почти вслепую, ориентируясь только по кромке огня, поскольку за дымовой завесой уже ничего не видно. И хотя знаю, что моя «беговая дорожка» чистая, продираться сквозь черное облако, едва различая свой капот, не очень-то приятно. Предстартовый мандраж еще не иссяк, ускорение и рев мотора будоражат кровь! Мы порвем соперника на семи тысячах оборотов!.. Но тут, не успев переключиться на вторую, вылетаю из облака копоти и ухожу в такой отрыв, что у пламени не остается никаких шансов! Куда там взлетающий самолет – огню догнать бы пешехода!

Секундомер протикал без малого минуту, когда фронт пламени добрался до конца мерной стометровки. За это время можно было сделать еще три дубля и, не опалив спойлера, убраться на безопасное расстояние. Только кто будет смотреть такое кино? **ЗР**



«Лансер» вырвался из дымовой завесы уже на первой передаче.

Благодарим за содействие в подготовке материала ПЧ-308 Можайского территориального управления силами и средствами ГУМО «Мособлпожспас».

Serge179 for journal-plaza.net

Круговое движение

Безумная идея проехать по местам, где не ездят уже четверть века, на стандартной машине пришла однажды в голову известному тележурналисту и автопутешественнику Андрею Леонтьеву. Так ведь проехал!

В качестве «подопытного кролика» выступил «Ленд-Ровер Дискавери 3» в комплектации G4, на низкопрофильной резине. Все, чего мы добивались, – доказать, что даже в самые потаенные уголки России можно забираться на машине, которая продается в дилерских салонах, то есть без какой-либо специальной подготовки. Вопросов перед стартом явно больше, чем ответов: как поведет себя гидропневматическая подвеска на 45-градусном морозе? А что станет с условно-зимними низкопрофильными шинами на том же морозе? А солярка – какая она там, как к ней отнесется двигатель «диско», а с ним и автономная печка?

Единственными, кто нас сразу и безоговорочно поддержал, были отчаянные девушки из клуба «Байкальские амазонки». Они месяца два изучали карты, общались с эмчеэсовцами, дорожниками, егерями, рыболовами и охотниками – и в результате родился план действий.

Маршрут наш должен был начаться в Улан-Удэ, пройти вдоль Байкала на север, до Баргузина, затем по старому, еще советскому зимнику, через Джергинский заповедник, оттуда – на запад, вдоль БАМа, по действующим зимникам до Жигалово… А уже там – нормальная дорога до Иркутска. От столицы Восточной Сибири до Улан-Удэ ведет и вовсе отличная трасса, почти автобан.

Проблемы возникли еще до старта. В Улан-Удэ нам популярно объяснили, что нет никакого старого зимника: еще в 1983-м селевой поток смыл дорогу, в том числе с топографических карт. Сегодня это направление не обозначено даже как зимник. Туда никто и на «Урале» сунуться не рискнет, тем более в 40-градусный мороз. Поэтому, мол, предприятие наше практически обречено…

А еще неделя путешествия в контейнере по Транссибу в такой мороз оказалась для московской солярки в баках двух «дискавери» невыносимым испытанием. Мы их с трудом запустили, но одну машину из-за подозрения на течь масла из коробки пришлось снять с пробега – решили не рисковать. Тогда в боевой «Ленд-Ровер» уселись пятеро членов экспедиции, еще два человека – в машины сопровождения. Это «байкальские амазонки» решили проехать с нами первую часть трассы, до местечка Умхэй, где заканчивается грунтовка. Там нас должен



Sergei79 for journal-plaza.net

ждать полноприводный КамАЗ из Северобайкальска, с водителем которого договорились «амазонки». Он пробьет дорогу, а мы пойдем следом. Кто-то поедет в кунге, туда же перегрузим вещи.

Дорогу в Умхэй помогли найти три мужика – Володя, Саша и еще раз Володя, егеря Джергинского заповедника. Они нам сообщили две новости: одну плохую, другую еще хуже. Во-первых, температура по маршруту падает, на перевалах уже за –45°С. Во-вторых, КамАЗ не пришел и где он, никто не знает…

Без грузовика мы не сможем ехать дальше – просто не поместимся в машину. Не говоря уже о резервном топливе – 150-литровой бочке, как договаривались… КамАЗ мы ждали два дня, а потом решили: пойдем ему навстречу. Одни. Но тут в разговор вступили егеря. Мол, отпустить вас одних никак не можем – совесть заест, доведем на своей «буханке» до места встречи с КамАЗом. По прикидкам, до него добираться день.

Так и получилось – 80 верст прошли за день. По словам егерей, эта часть пути – просто асфальт по сравнению с тем, что ждет дальше. Настораживало только, что этот «асфальт» раза три прерывался бродами с огромными валунами под бурным потоком, который реально сносил машину. Но в целом выбранная нами концепция – ехать на машине с независимой подвеской и возможностью изменения дорожного просвета – себя оправдывала. По шоссе мы шли с большим комфортом и довольно шустро в нижнем положении кузова, а на бездорожье задрали машину максимально вверх. Так что до 81-го километра добрались довольно уверенно. Оттуда позвонили в Северобайкальск, чтобы узнать судьбу КамАЗа. Оказывается, он вынужден был вернуться на ремонт и уже снова пошел нам навстречу. К утру, мол, ждите!

Но так и не пришел. А впереди один из самых сложных участков – перевал.

Прошел еще день – а его все нет! Ехать вперед одни не можем, ведь нас семеро, а в «Дискавери» пять мест. Вернуться назад? Об этом лучше не заикаться! И снова на помощь приходят егеря: Володя, Саша и еще раз Володя. У них в Майском – а это 130 км в обратную сторону – есть ГАЗ-66. Они готовы съездить за ним и вернуться на двух машинах, чтобы потом вместе двинуться вперед. Добро от директора заповедника, чтобы отлучиться на пару дней, они по «спутнику» получили. Туда часов семь, там пару – на сборы и заправку, и обратно. Сейчас девять вечера, значит, должны вернуться к обеду… Решаем так: двое едут с мужиками и возвращаются, а мы впятером – дальше. Столько, сколько сможем, пока не упремся.

И мы поехали. Осторожно. Все время в напряжении, потихоньку привыкая к незнакомой обстановке. Для ускорения процесса двое с лопатами шли впереди, раскидывали снег. Конечно, весь снег в Сибири убрать невозможно, но машине иди легче. Периодически ей удавалось ползти самой и даже местами



Не погреешь – не наденешь. Резина на 45-градусном морозе, будто стеклянная.

Нежданная радость. Чтобы помочь нам, водитель «Урала» сделал крюк в 8 часов.

Цивилизация, однако...

Sergei79 for journal-plaza.net

набирать до 7–8 км/ч. В один из таких отрывов я вдруг почувствовал, что «диско» накренился и очень быстро пополз в сторону, под прямым углом от колеи, несмотря на все действия газом и рулем… Оперлись о деревца – стоп. Пора разматывать лебедку, чтобы вернуться на зимник. Оглядевшись, обнаружили, что чахлая растительность, на которую мы оперлись, соскользнув с дороги, отделяла нас от 500-метровой пропасти…

Через 8 часов и 11 км подъем закончился; вниз наш «диско» пошел куда веселее и уже без посторонней помощи. Те же 11 км мы проделали всего-то за 4 часа! Эх, опять загордились, и тут же были наказаны. Легкий, но точный удар – и вседорожник приседает на одно колесо. Камень, притаившийся под снегом, сделал свое черное дело – отжал колесо от обода. Шины-то бескамерные...

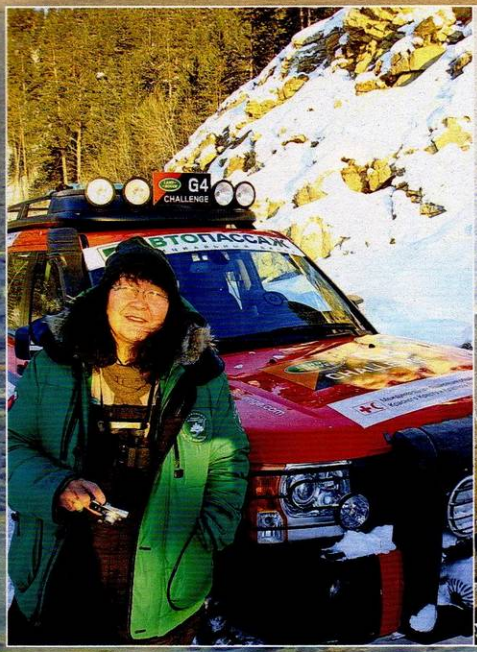
Попытки починить колесо, не снимая с машины, ничего не дали. Между краем шины и ободом набился лед, а сама шина на 40-градусном морозе стала просто стеклянной. Остался один вариант – снимать колесо, разводить костер и греть, греть, греть, чтобы вернуть резине ее привычные свойства.

Дальше вниз мы поехали уже осторожно, со скоростью 5 км/ч. Пока не уперлись в снежную стенку. Тут и решили заночевать. Больше не было ни сил, ни представления о том, куда дальше двигаться… А к обеду нас догнали егеря на ГАЗ-66 и «буханке». Обрадовались им, будто не виделись год. Оказывается, мы проехали 110 км; здесь заканчивается знакомая егерям дорога (это – дорога?!), а что будет дальше – неведомо.

Тут с противоположной стороны послышалось урчание мощного дизеля, и черную глубину вечерней тайги разрезал свет фар. Но это был не КамАЗ – «Урал». Оказывается, в одном из поселков узнали про наши приключения и про то, что КамАЗ к нам не пришел. И не придет! Местный житель Федор Пак на своем «Урале» ехал 8 часов, чтобы привезти нам солярку и печальную весть о «нашем» КамАЗе: тот не смог преодолеть один из подъемов и, спалив весь запас солярки, развернулся и ушел обратно в Северобайкальск. Только никому об этом не доложил…

Ну да бог ему судья. Самое главное – «Урал» пробил нам колею, теперь поедем куда быстрее! Так и двинулись: впереди «Урал» (правда, вскоре он свернул и ушел по своему маршруту), за ним «шишига», а «Ленд-Ровер» с «уазиком» едва поспевают: дорожный просвет «Урала» – 36 см, на 10 см больше, чем у нас! Периодически ложимся на брюхо. Благо, снег мягкий, мы его продавливаем, снова цепляемся колесами и ползем дальше… Преодолеваем еще один перевал – покороче прежнего, но покруче. Именно на него с другой стороны не смог взобраться тот самый КамАЗ…

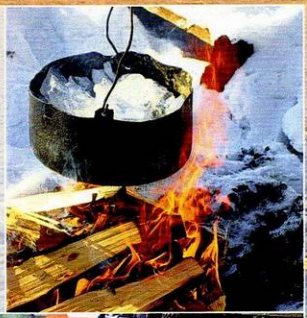
Все, «Урал» уходит, но до ближайшего населенного пункта остается 20 км. Оказалось, самых тяжелых. Дорога пошла просто по руслу горной реки Стремной – она вполне оправдывает свое название. Поток настолько мощный, что камни и деревья, которые она несет, переворачивают груженые КамАЗы – сунулся один в прошлом году. А что не доносит, то бросает. По этой-то каменно-древесной каше надо ехать. Для «Урала» с его слоноВьими колесами эти камни – семечки. А у нас колеса хрустальные… Скорость – 2 км/ч. Очередной легкий толчок – и все, шина просто раскололась! «Диско» остался на трех колесах, запаски уже нет… Едем на трех – чет-

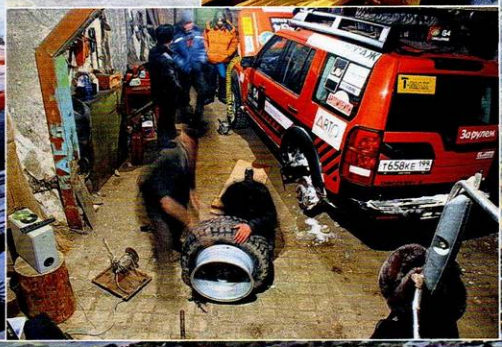


Без помощи «байкальских амазонок» мы вообще никуда не поехали бы.

Чего здесь много, так это воды! Преимущественно в твердом состоянии.

Местное «ноу-хау»: как натянуть 16-дюймовую камеру от «Нивы» на 19-дюймовое литое колесо.





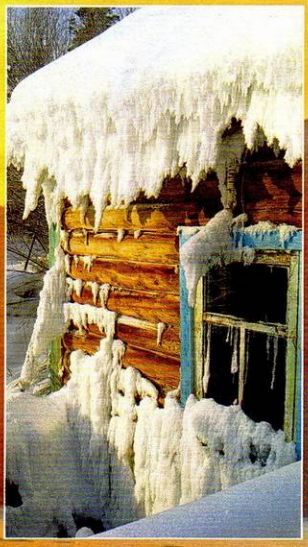
Sergei79 for journal-plaza.net

вертое ковыляет протезом облезающего диска. Проблемы и у егерей – УАЗ пробил поддон картера. Как из раны, с каждой каплей масла уходит жизнь. Ведь заглохнет мотор – перестанет работать печка, автономки в «буханке» нет… Так, словно по минному полю, 10 км на трех колесах мы ползли 11 часов. Но с рассветом шестого дня все-таки рухнули, как убитые, на раскладушки... в кабинете русского языка и литературы! Приютила нас школа верхнеангарского села Кумора. Директор все устроил: выгнал из гаража школьный автобус, чтобы мы туда поставили раненые машины, даже договорился о сварке. Егеря – железные люди! – заварили поддон и сразу поехали обратно, хотя не спали уже трое суток… А в это время в местной МТС решили «ходовую» проблему: натянули на 19-дюймовый обод камеру от «Нивы» и смонтировали нам хоть одно колесо. Ну нет в этих местах запасок для «Ленд-Ровера»! Из Улан-Удэ пару колес с оставшегося там «диско» нам пообещали доставить в Северобайкальск самолетом. Но туда 360 км, которые еще предстоит пройти. Дорога тут уже круглогодичная, но быстро все равно не поедешь – теперь уже из-за «протеза». Импровизированное колесо выдержало всего 80 км и кончилось аккурат за сотню метров до сельского шиномонтажа! На улице ночь, –42°С. Через некоторое время на мольбы о помощи откликнулся мастер – парнишка-семиклассник. Оказывается, та камера была китайская да еще латаная. Валера опытной рукой поставил российскую камеру от «Нивы» и пожелал счастливого пути: теперь, мол, до Северобайкальска долетите точно!

И ведь не обманул – утром седьмого дня под колесами зашелестел асфальт, а слева снова открылся Байкал во всей своей нереальной красоте. Самое забавное, что «протез», состряпанный Валеркой, действительно дотянул до Северобайкальска, но прямо у гостиницы колесо спустило.

Дальше снова зимник, но уже совсем другой: широкий, расчищенный, наезженный. Временами встречаются даже мосты и дорожные знаки! А ведь и этой трассы нет ни на одной карте! Между тем, деревни, которые время от времени проезжаем, вполне настоящие.

В столицу Бурятии мы въехали ровно за сутки до нового, 2009 года. ЗР



И тут люди живут!

На правах рекламы

ПРОПУСКАЕТЕ ПЕШЕХОДОВ?

СПАСЁННАЯ ЖИЗНЬ НА ВАШЕМ СЧЕТУ

в 2008 г. на дорогах России предотвращено 3 000 смертей – мы можем спасать жизни, если действуем вместе. Спасибо всем, кто соблюдает правила дорожного движения.

ВРЕМЯ ДЕЙСТВОВАТЬ

ПЕРВАЯ ВСЕМИРНАЯ МИНИСТЕРСКАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ ПО БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

МОСКВА, 19-20 НОЯБРЯ, 2009

www.1300000.net



Достижение народного хозяйства

Полные социалистического пафоса фильмы о пастухах и свинарках, ученых и военных, достижениях в промышленности и сельском хозяйстве... Вжиться во времена, когда пикап на базе знаменитой «эмки» был новым, пытался Сергей Канунников. В фокусе объектива фотокамеры машину держал Александр Кульнев.

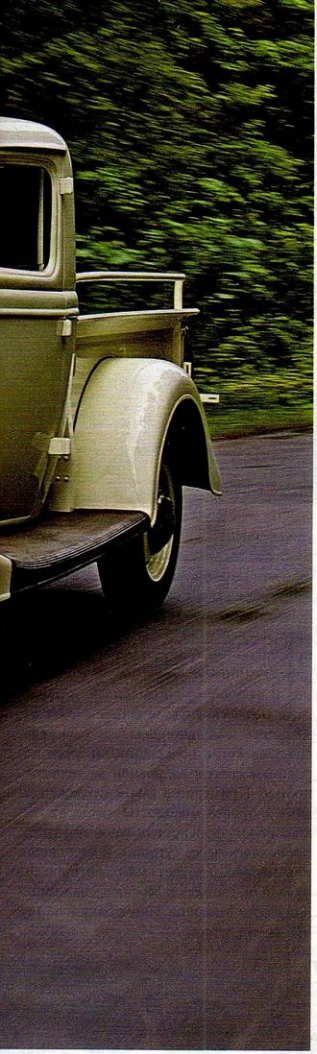
СОЦИАЛИСТИЧЕСКАЯ ИНДУСТРИЯ

Забор, у которого стареющий и дряхлеющий пикап простоял много лет, разделил жизнь машины на «до» и «после». Но произошло чудо: ей, превратившейся, по сути, в металлолом, дали новую жизнь. Как все долго пожившие, пикапчик лучше всего помнит годы молодые.

«Мы перегнали главные капиталистические страны в смысле темпов производства и темпов развития промышленности...» Слова из доклада «отца народов» на съезде ВКП(б) в марте 1939 года столь же бессмысленны, сколь и лицемерны: «темпы» не принесли победы над тотальным дефицитом на товары и продукты. А тогда изречение процитировали даже в знаменитой «Книге о вкусной и здоровой пище» – первом подобном издании «страны победившего социализма». Но изобилие на столах, о котором так проникновенно вещали авторы, надо сначала где-то вырастить. О «где» и «как» в книге не распространялись, фотографий деревень, в отличие от гигантских пищевых комбинатов, не приводили, об оснащенности села техникой помалкивали. Но на устах у всех понятия «индустрия» и «механизация» (для демонстрации успехов первой в 1939-м открыли экспозицию на Фрунзенской набережной Москвы, второй теме посвящен павильон на грандиозной сельскохозяйственной выставке). В первую очередь для колхозов и совхозов в 1939-м запустили в производство пикап на базе ГАЗ-М1 – единственного в стране массового легкового автомобиля.

Пикап ГАЗ-М415 сделан явно по американскому образцу. Фермеров

Sergei79 for journal-plaza.net



(читай: кулаков) в СССР, правда, к концу 1930-х извели. Зато набирала силу рабоче-крестьянская армия, которой, как и колхозникам, всякий автомобиль был впору, тем более грузовой. В кузове можно везти 400 кг (кто их считает?) или шестерых нетолстых работяг. Да и с чего им толстеть-то!..

Поразительно, как эту большую машину умудрились сделать такой тесной! Мало того, что диван (громко сказано!) притиснут к рулю, так еще угол между его подушкой и спинкой чуть ли не острый! Чтобы не расслаблялись?

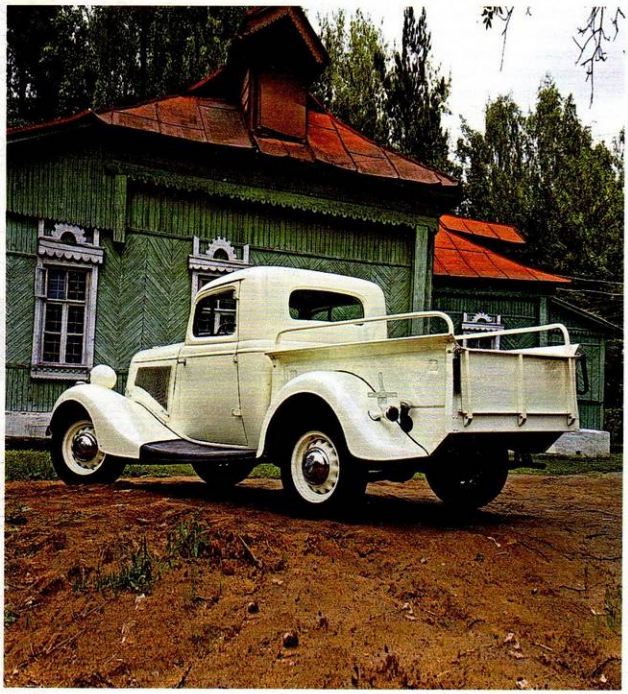
ТРУЖЕНИК ПОЛЕЙ

Пикап ГАЗ-М415 – грузовой вариант ГАЗ-М1. Выпускали с 1939 по 1941 год. Мотор развивал 50 л.с. при 2800 об/мин, коробка передач – трехступенчатая, грузоподъемность – 400 кг. На базе модернизированного седана ГАЗ-11-73 1940 года с 6-цилиндровым двигателем построили прототипы: ГАЗ-11-415 и полноприводный ГАЗ-61-415. В 1941-м выпустили небольшую партию полноприводных пикапов ГАЗ-61-417 с упрощенным кузовом.



Впрочем, по меркам 1939-го да с учетом развития советского автопрома пикап ГАЗ-М415 очень даже неплох: комфортнее полуторки, динамичен почти как «эмка».

Громкие лозунги и бравурные песни, веселые фильмы о счастливой жизни. Правда, в них очень редко показывали деревню. Вспоминаются разве что «Свинарка и пастух» и «Трактористы». Впрочем, последний – скорее «механизировано-оборонный», нежели деревенский. В иных картинах деревня представала дачей, как в «Сердцах четырех», или сюжет закручивался вокруг исхода люда из деревни в большой промышленный город. Так, девушка Таня стала даже депутатом Верховного Совета, а в светлое будущее она полетела (буквально!) на открытом ГАЗ-11-40 – дальнем родственнике нашего пикапа. Последний, конечно, много скромнее фаэтона, поэтому отправимся туда, где наш герой провел молодость.





СЕЛЬСКАЯ ЖИЗНЬ

Местные дороги под Москвой не сильно отличаются от тех, по которым тряслись 70 лет назад. А местами напоминают скорее о 1941-м. Большие колеса грузовой «эмки» с высокими шинами, прочные рессоры позволяют отрываться от машин поновее. Сломать что-то в древнем пикапе трудно, дорожный просвет – 210 мм. Ау, современные «вседорожники»! Но порой перед ямами все же приходится тормозить. Получается не очень! То, что тормоза механические, – полбеды, на нашем пикапе они совсем слабенькие. Посему стараюсь объезжать ямы, упражняясь в рулении. Немного похоже на баркас: несколько оборотов влево – пикап неторопливо поплыл к противоположной обочине. Штурвал в обратную сторону – дрейфуем на свою полосу. Хорошо, что на второй передаче можно ехать совсем «шепотом», а при определенном навыке – и трогаться на ней без особого труда. Нижнеклапанник мощностью всего-то 50 л.с. (при объеме 3 литра с четвертью!), порыкивая, тащит машину не быстро, но настойчиво. Кстати, передачи переключаются необычно легко. Синхронизаторов в современном понимании в коробке нет, но краям зубьев шестерен придали особую форму для облегчения перехода с одной передачи на другую. Впрочем, двойной выжим сцепления при переключении вверх и задержка с прогазовкой при понижении нисколько не помешают.

Гидравлические амортизаторы одностороннего действия лучше... чем их отсутствие. Но как только канавки становятся частыми, «эмочка» входит в резонанс – я подпрыгиваю до потолка, ноги соскальзывают с педалей. Говорят, сзади машина в такие моменты выглядит очень забавно. А если бы в кузове сидели, скажем, доярки с бидонами? Вот бы тоже «повеселились»! Зато на небольшой скорости никаких проселков (по крайней мере, сухих) машина не боится.

В отличие от автомобилей, деревни, даже подмосковные, с конца 1930-х изменились несильно. Дом, где был сельсовет, может, и подкрашивали, а вот коровники совсем забросили за ненадобностью. Примерно в таком пейзаже «газик» и провел молодость: чихал от пыли в полях, форсировал сезонную грязь, пробивался через сугробы. Возил овощи или молоко, а может, мясо, которое отправляли, скажем, в Москву – на комбинат имени Микояна. Или в Баку – на тот, что имени Берии.





Справа от спидометра – циферблат, в котором собраны указатели уровня топлива и температуры, амперметр. История совершила виток: вновь в моде такие, скомпонованные воедино приборы.

Поездивший в «эмке» к определению «тесноват», если речь о любом современном автомобиле, отнесется с иронией. Под местом водителя – аккумулятор.

Sergei79 for journal-plaza.net



ТРУД И КРАСНАЯ ЗВЕЗДА

Вождь провозгласил: «Жить стало лучше, жить стало веселее!». По сравнению с 1913-м годом производство всего и вся (особенно того, что не производили вовсе) выросло во много раз. Разоблачили, кажется, всех врагов народа. А 18 сентября 1939-го в совместном коммюнике советских и германских войск сформулировали задачу: «...восстановить в Польше порядок и спокойствие, нарушенные распадом Польского государства...». Ну а уж финнов-то победим быстро!

На Всесоюзной сельскохозяйственной выставке (ВСХВ, впоследствии ВДНХ) в павильоне «Механизация» красуется «эмка», которая «на солнце кремовая, а с наступлением темноты светится изумрудным». В СССР началось регулярное телевещание (пробное – еще в 1937-м). Пока в стране, правда, всего около 100 приемников, в основном в клубах и «очень некоторых» квартирах. А пикап вкалывает где-то в колхозе, и, как сказал поэт, его «труд вливается в труд моей республики».

Редкий автомобиль, пойдя-таки «в яростный поход», дожил до конца Великой Отечественной: подбитые, порой просто оставшиеся без бензина машины бросали в придорожных канавах. Этому ГАЗ-М415 посчастливилось: помогал восстанавливать страну, потом попал к частнику, а в конце концов оказался под забором. Там и скончался бы тихо, не попади вовремя в золотые руки реставраторов...

Стоит остановиться в людном месте – вокруг «эмки» собирается публика и принимается строить самые невероятные предположения о происхождении машины. Для молодых даже такой, не старый в масштабах истории аппарат – динозавр. Вот и быль, которую машина рассказывает, кому-то, вероятно, тоже покажется мифом древнего мира. **ЗР**

Редакция благодарит мастерскую Евгения ШАМАНСКОГО за предоставленный автомобиль.





Sergei79 for journal-plaza.net

За рулем

№10 2009 · С АПРЕЛЯ 1928 ГОДА 940-й

ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР
Петр Меньших
EDITOR-IN-CHIEF Peter S. Menshikh
ЗАМЕСТИТЕЛИ ГЛАВНОГО РЕДАКТОРА
Вячеслав Субботин, Антон Чуйкин
ОТВЕТСТВЕННЫЙ СЕКРЕТАРЬ
Максим Юрченко
ШЕФ ПО ТЕКСТУ
Владимир Аркуша
СОВЕТНИКИ
Марк Тилевич, Норберт Хоббхан
ИСПЫТАНИЯ, НОВИНКИ ТЕХНИКИ
Сергей Канунников (зав. отд.), Денис Арутюнян, Сергей Воскресенский, Михаил Гзовский, Сергей Клочков, Сергей Мишин, Максим Сачков (зав. отд.), Дмитрий Федоров
ЭКСПЕРТИЗА, СПЕЦПРОЕКТЫ
Михаил Колодочкин (зав. отд.), Алексей Воробьев-Обухов
АВТОРЫНОК
Евгений Борисенков (зав. отд.), Максим Гомянин, Павел Леонов, Максим Приходько, Игорь Теременко
ЭКСПЛУАТАЦИЯ АВТОМОБИЛЕЙ
Андрей Сидоров (зав. отд.), Геннадий Емелькин, Игорь Козлов, Эдуард Конон
БЕЗОПАСНОСТЬ, ПРАВО
Игорь Моржаретто (зав. отд.), Сергей Смирнов (юрист), тел. (495) 608-30-27
СПОРТ И ТЮНИНГ
Вадим Крючков (зав. отд.), Сергей Зиновьев, Вадим Никишев
МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПРОЕКТЫ
Владимир Соловьев (зав. отд.), Сергей Баландюк
ОФОРМЛЕНИЕ
Владислав Крупчинский (главный художник), Олег Воеводов, Олег Юрков, Ольга Кладовикова, Ольга Джишкариани; Александр Батыру, Александр Кульнев, Георгий Садков, Константин Якубов, Евгений Ветохин
РЕКЛАМНОЕ БЮРО «ЗА РУЛЕМ»
Степан Кузьменко (директор), Александр Мухин, тел. (495) 363-47-27
ИНТЕРНЕТ-ПРОЕКТЫ
Семен Шадрин (495) 737-89-93
РЕАЛИЗАЦИЯ ЖУРНАЛА
Евгений Теременко, Геннадий Алидин тел. (499) 267-30-65, 261-71-81
Формат 207×270 мм
Отпечатано в типографии ILTE (Италия)
Выходит один раз в месяц

ТИРАЖ 460 000 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» – 42 рубля, МАП «Почта России» – от 38 до 62 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:



Альтернатива для высшего класса

Довольно неожиданно представительский класс стал лидером по части использования альтернативных силовых установок. В большом тесте 3Р «семерка» БМВ с бензиновым мотором противостоит двум гибридам – «Мерседес-Бенцу» S-класса и «Лексусу-LS 600h».



Товар – лицом. А лица разные

Чтобы подогреть интерес к своим автомобилям, одни компании, подобно «Ситроену», пытаются поразить покупателей броским дизайном машин, другие сулят рекордную экономичность и «нулевой выхлоп». Различные подходы воплощены в новинках Франкфуртского салона.

Плюс-минус стабилизатор

Российскому бестселлеру «Рено-Логан» модернизировали ходовую часть. Как это повлияло на управляемость, выяснили испытатели 3Р.



На хитрый радар

...непременно отыщется детектор. Эксперты 3Р проверили два десятка приборов, предупреждающих водителей о контроле за скоростью их машин.



Sergei79 for journal-plaza.net

● Голосование за лучшие автомобили: сентябрь, октябрь, ноябрь 2009 года в журнале «За рулем» и на сайте www.zr.ru.



Расставим по местам!

Продолжается читательское голосование за лучшие автомобили-новинки года. В подарок участникам – три «Хёндай-i20»!

УЧИМСЯ ВЫБИРАТЬ

Гран-при «За рулем» – не внутреннее дело редакции, как может показаться несведущим. Это, вне всяких сомнений, событие автомобильной жизни в масштабе страны. С тех пор, как в последний раз изменилась программа Гран-при и десяток персон, которые входили в состав жюри, уступили место тысячам читателей «За рулем», выбирающим лучшее авто отечественного рынка, розыгрыша Золотых Пегасов ждут всюду, где знают журнал. Сегодня машины есть в каждом доме, интерес к ним огромен – как не воспользоваться предложением проверить свою автомобильную компетентность, а заодно попытать счастья в розыгрыше иномарок?

За годы жизни Гран-при (нынешний – 16-й по счету) ему случалось менять содержание, а в сегодняшнем виде, наряду с оригинальной конкурсной программой, он обрел и другие особенности. Многие, например, справедливо видят в нем лоцмана на автомобильном рынке, задающего верный курс при покупке авто. Сколько разочарований, денежных потерь только потому, что не научились мы грамотно выбирать. Гран-при с каталогом номинантов, публикациями в журнале, системой отбора с учетом объективной оценки, сравнений и анализа поможет избежать ошибок. Такая вот у него дополнительная нагрузка – и, соответственно, популярность.

Выбирать автомобиль – своего рода искусство. Это не платье, не костюм. Здесь на какое-то время (иной раз весьма продолжительное) ищешь спутника жизни, способного удовлетворять твоим требованиям, вкусам и, конечно, соответствовать возможностям. Непросто это, если судить хотя бы по тому, как выбирают автомобиль на Западе, где умеют считать деньги. Порой долго, месяцами, с пробами, «примерками», семейными советами. У нас, по понятным причинам, еще недавно не из чего было выбирать, не хватало на это средств, а потому культура выбора оставалась в зачаточном состоянии. Участвуя в Гран-при, осознаешь, что так не должно быть.

ВЫСОКАЯ ЦЕНА ВЕРДИКТА

В ожидании Гран-при пребывают не только читатели. С интересом его ждут в ведущих компаниях автопроизводителей – в службах маркетинга и PR,

Sergei79 for journal-plaza.net

● **Розыгрыш призов – автомобилей среди участников голосования: 24 декабря 2009 года (трансляция на сайте www.zr.ru).**



● **Объявление победителей – лучших автомобилей: январь 2010 года.**

● **Церемония награждения победителей Гран-при-2009, вручение призов читателям: февраль 2010 года.**

дилерских центрах. Где еще враз можно ознакомиться с мнением такой массы квалифицированных покупателей о новых моделях, узнать о симпатиях и антипатиях? Никакие дорогостоящие опросы здесь не конкуренты. Получив уникальную информацию, нетрудно соотнести ее с верностью принимаемых для российского рынка направлений, внести коррективы, учесть при формировании планов на будущее. Об этой стороне Гран-при не раз с благодарностью говорили руководители зарубежных представительств на церемонии награждения.

Благодарность проявляется и в другом – читательское жюри удостаивают ценных подарков. С прошлого года в число номинантов Гран-при попадают только новинки рынка. Под стать и презенты. Три автомобиля «Хёндай-i20» – самая что ни на есть последняя премьера именитой компании – предоставлены вам, читатели. Разыгрывайте! Кстати, в этом номере вы ознакомитесь с первыми впечатлениями испытателя ЗР о новейшей модели.

Ну а теперь – за дело! Перед вами каталог номинантов, карточки для голосования, анкета-участника. Новшество этого года: голосовать можно и на сайте «За рулем», причем на розыгрыше призов мы не различаем, в электронном или бумажном виде заполнена анкета. Напомним: Золотых Пегасов будут удостоены те модели, которые наберут наибольшее число высоких мест. Всем – удачи! **ЗР**

КРИТЕРИИ ОЦЕНКИ

- **Ездовые качества** – как едет автомобиль, как ведет себя на разных покрытиях.
- **Практичность** – насколько универсален, как переносит российские условия.
- **Цена/качество** – насколько соответствует своей стоимости.
- **Комфорт** – удобно ли водителю и пассажирам; чем оснащен автомобиль.
- **Прогрессивные технологии** – у какого насыщенность ими выше (с учетом активной и пассивной безопасности).
- **Престиж модели** – какую роль играет при выборе «вес» марки и модели.
- **Дизайн** – стиль, красота, внешность автомобиля.