№7 (949) ИЮЛЬ 2010 WWW.ZR.RU

За рулем

124 НОМЕРА - «НЕВИДИМКИ»
138 ИДЕМ ЗА НАВИГАТОРОМ
176 ВОДИТЕЛЬ, ОПЛАТИТЕ ПРОЕЗД
180 КАК НЕ СГОРЕТЬ ОТ ПРИКУРИВАТЕЛЯ

ЗНАКИ РАЗЛИЧИЯ

66

RENAULT FLUENCE • CHEVROLET CRUZE



ВАЖНЫЕ ПОПРАВКИ В ПРАВИЛА 182
186 АВТОВАЗ В НАЧАЛЕ ПОДЪЕМА

КРАСОТА НЕ НАПОКАЗ

14



HYUNDAI i20 • VOLKSWAGEN POLO • CITROEN C3

ISSN 0321-4249
9 770321 424007 10007



Антон Чуйкин, главный редактор

Что такое народный автомобиль?

– спросили мы, и вот что вы ответили.

1. Это автомобиль недорогой. Разумеется! А конкретно? Двести тысяч, триста, пятьсот? Называли примерно такой диапазон. Дешевле – можно, конечно, но при этом народным он будет, а вот автомобилем – уже нет. Таковы реалии и требования сегодняшнего дня: у машины должен быть кузов, в нем – удобные кресла, к ним хотя бы минимальный набор средств безопасности. А еще мотор, тормоза, фары…

2. Это автомобиль надежный. Не обсуждается.

3. Ремонтировать этот автомобиль должно быть удобно. Вот здесь не уверен. Может, лучше, чтобы он не ломался? В любом случае простота (в меру) технических решений сослужит хорошую службу при самостоятельном обслуживании.

4. Он обязан быть практичным – годиться на все случаи жизни, предоставлять достойный объем и пассажирам, и грузу.

5. Уметь проехать и по городским пробкам, и по сельским грейдерам.

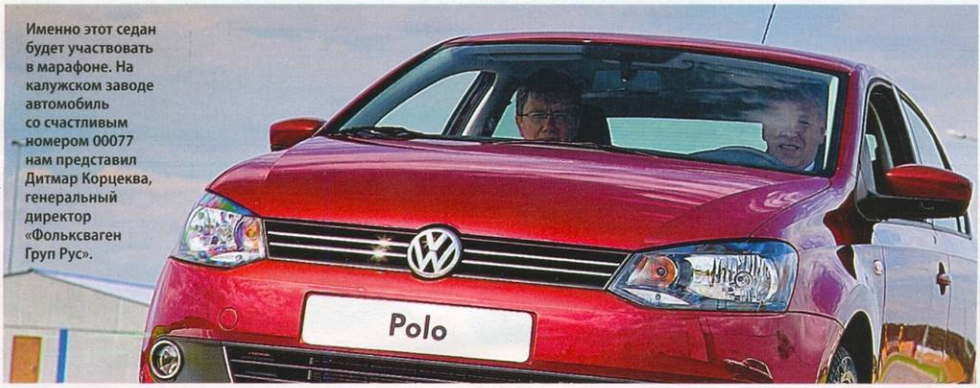
6. Быть экономичным в эксплуатации.

Примеры? Немножко подождем с конкретными моделями, главное, что все автомобили, которые вы предлагали на роль народных, были сделаны в России. И это очень логично, ведь только так можно приблизиться к разумному сочетанию описанных выше качеств: делать автомобили для нас – у нас.

«Приора», «Логан», «Албеа», «Фокус», «Нива» – вполне подходят. Кому-то нужно подтянуть надежность, кому-то цену – и вот он, идеал. В эту компанию народных входит теперь и «Фольксваген» (не ждите каламбура). По праву рождения и по праву цены. В Калуге, на заводе, который совсем недавно еще представлял собой подъемники для отверточной сборки, «Поло-седан» производят по полному циклу – от штамповки до сборки. Был, видел, подтверждаю. Пока так не делает ни одна из иностранных компаний. Или они уже свои?

Вернемся к надежности. Специально, чтобы ее проверить, мы придумали марафон «60 часов «За рулем». В этом году он будет интересным, как никогда: участвуют «Сандеро», «Поло-седан», «ФИАТ-Линия». Отчет опубликуем в октябрьском номере, а сейчас мы уже начали подготовку и представляем первых участников: см. с. 118, 148.

Вот, кстати, седьмое свойство народного автомобиля: он должен выдержать 60-часовой марафон ЗР. Как вам?



Именно этот седан будет участвовать в марафоне. На калужском заводе автомобиль со счастливым номером 00077 нам представил Дитмар Корцеква, генеральный директор «Фольксваген Груп Рус».

3 **КРУПНЫМ ПЛАНОМ**
Что такое народный автомобиль?

8, 100, 194 **НОВОСТИ**

АВТОМОБИЛИ

14 **СИЛЬНЕЕ ЭМОЦИЙ**
Тест «Ситроена-С3», «Хёндай-i20», «Фольксвагена-Поло»

26 **БОМБА ЗАМЕДЛЕННОГО ДЕЙСТВИЯ**
«Дачия-Дастер»

34 **ОТКРЫТИЕ СЕЗОНА**
«Опель-Мерива»

38 **НАПОРИСТЕЕ, УМНИК!**
«Мицубиси-ASX»

42 **ГРУЗИТЕ АПЕЛЬСИНЫ**
«СЕАТ-Ибица ST»

44 **СТАЛЬНАЯ ПТИЦА, или УНИКАЛЬНАЯ ВЕЩИЦА**
«Порше-Кайен»

50 **УЗНАТЬ ЗА 60 СЕКУНД**
Рестайлинг «Мазды-6»

54 **РАЗНОСТОРОННИЙ**
Модернизированный «Сузуки-SX4»

56 **С ЖАЖДОЙ СКОРОСТИ**
«Вольво-S60»

62 **ИЗЯЩЕСТВО НАУЧНОГО ТРАКТАТА**
Обновленный БМВ-X5

66 **ВИННАЯ КАРТА**
Тест «Шевроле-Круз», «Рено-Флюэнс»

76 **БОЕВАЯ МАШИНА ПРЕМЬЕРА**
«Лада 4×4» особой серии

78 **НЕ ЗА КРАСИВЫЕ ГЛАЗА**
Модернизация «Ауди-Q7», «Ауди-TT»

82 **ХОРЕК, БАРСУК И ШТОПОР**
«Грейт Уолл Флорид»

КУРЬЕР

88 **СПАСИБО ДЕДУ ЗА ПОБЕДУ!**
Судьбы военных водителей

90 **ИЗ РОССИИ В ИТАЛИЮ – НА БМВ**
Письмо экс-шефу BMW Group Russia

91 **ВЫ НАМ ПИСАЛИ**

АВТОРЫНОК

94 **ДУША НАРАСПАШКУ**
Каталог кабриолетов

104 **МИР, ТРУД, МАЙ**
Как работает госпрограмма

108 **ДОЛГОВЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА**
Услуга на 1000 рублей: прокат



38 НАПОРИСТЕЕ, УМНИК!
«Мицубиси-ASX»



56 С ЖАЖДОЙ СКОРОСТИ
«Вольво-S60»



26 БОМБА ЗАМЕДЛЕННОГО ДЕЙСТВИЯ
«Дачия-Дастер»

110 **СРЕДНИЙ УРОВЕНЬ**
Ваш первый автомобиль

113 **СКОЛЬКО СТОИТ СТАРЫЙ «КИТАЕЦ»?**
Подержанные авто из КНР

114 **ПОЗНАЕТСЯ В СРАВНЕНИИ**
«Лада-Калина» в парке ЗР

116 **ИЗ УГЛА В УГОЛ**
«КИА-Спортидж» в парке ЗР

118 **ПЕРВЫЙ СРЕДИ РАВНЫХ**
«Рено-Сандеро» для марафона ЗР

120 **ПРИПЛЫВШИЕ С ОСТРОВОВ**
Новый «Мицубиси-Лансер» или «Хонда-Аккорд» б/у

КОМПОНЕНТЫ

124 **ИГРАЕМ В ПРЯТКИ**
Скрыть номер от фотокамеры

128 **БУДЬТЕ ЗДОРОВЫ!**
Новый стандарт на аптечки

130 **МАСЛА ХВАТИТ ДО ЛУНЫ?**
Опыт компании SK Energy

134 **НА ПРИЛАВКЕ**
Новые товары

136 **В СВЕТЕ ФАР – ТЕМНЫЙ ЛЕС**
Проверяем качество ламп

ТЕХНИКА

138 **СЛЕДУЮ СВОИМ КУРСОМ**
Обзор навигаторов

144 **БОГ В МАШИНЕ**
Технологии БМВ

148 **ВСЕ, ЧТО ВЫ ХОТЕЛИ ЗНАТЬ...**
«Фольксваген-Поло» – седан для России

152 **НОВИНКИ, ИССЛЕДОВАНИЯ, ИЗОБРЕТЕНИЯ**

156 **ЭФФЕКТИВНАЯ БЕДНОСТЬ**
Двигатели «Мерседес-Бенц»

РЕМОНТ И СЕРВИС

158 **ШИНОМОНТАЖ НА ОБОЧИНЕ**
Как доехать на проколотом колесе

160 **ИСКРО-ОБРАЗОВАНИЕ**
Современные системы зажигания

162 **ПРОСТ, КАК ГРУЗОВИК**
Тест-ремонт «Мицубиси-L200»

166 **ЛИШНЯЯ ДЕТАЛЬ**
Форум владельцев «Дэу-Матиз»

168 **НИЧЕГО НЕ ВИЖУ, НИЧЕГО НЕ СЛЫШУ**
Дефекты анализирует эксперт



136 В СВЕТЕ ФАР – ТЕМНЫЙ ЛЕС
Проверяем качество ламп



144 БОГ В МАШИНЕ
Технологии БМВ



138 СЛЕДУЮ СВОИМ КУРСОМ
Обзор навигаторов



222 ПРИРУЧИТЬ ДРАКОНА
«Мерседес-Бенц SLS AMG»

АВТОМОБИЛИ НОМЕРА

192 «Авиа»*
78 «Ауди-ТТ», Q7
62 БМВ-Х5
56 «Вольво-S60»
82 «Грейт Уолл Флорид»
26 «Дачия-Дастер»
166 «Дэу-Матиз»
94 Кабриолеты (обзор)
202 КамАЗ-6522*
116 «КИА-Спортидж»
114 «Лада-Калина»
76 «Лада 4х4»
200 МАЗ-205**
50 «Мазда-6»
120 «Мицубиси-Лансер Классик»
38 «Мицубиси-ASX»
162 «Мицубиси-L200»*
34 «Опель-Мерива»
230 «Понтиак-Гранд Виль»
44 «Порше-Кайен»
118 «Рено-Сандеро»
66 «Рено-Флюэнс»
42 «СЕАТ-Ибица ST»
14 «Ситроен-С3»
172 «Сузуки-Джимни»
54 «Сузуки-SX4»
196 «Фольксваген-Крафтер»**
14 «Фольксваген-Поло»
148 «Фольксваген-Поло»-седан
14 «Хёндай-i20»
120 «Хонда-Аккорд»
66 «Шевроле-Круз»

*Грузовик. **Автобус.

170 СОВЕТЫ БЫВАЛЫХ
171 ОДНУ МИНУТОЧКУ!
Конкурс знатоков-технарей
172 УПРЯМЫЙ МАЛЫЙ
«Сузуки-Джимни» в деталях

БЕЗОПАСНОСТЬ
176 БЫСТРЕЕ – ЗА ДЕНЬГИ
Платные дороги
180 ХУЖЕ – ТОЛЬКО КУРИТЬ
Пожар из-за прикуривателя
182 ВЛАСТЬ ИЗМЕНЯЕТ ПРАВИЛА
Комментируем новшества в ПДД
184 «ХУДОЖНИКИ» ИЗ ГАИ
Следствие ведет ЗР

ЭКОНОМИКА
186 ТОЧКА ВОЗВРАТА ПРОЙДЕНА
Интервью с И. Комаровым (АВТОВАЗ)
189 ВОЗРАСТНЫЕ ИЗМЕНЕНИЯ
Возрастной срез автопарка России

190 ЛЕВО РУЛЯ!
Автобизнес на Дальнем Востоке

ГРУЗОВИКИ
192 ХОТИТЕ ЧЕШСКОГО?
«Авиа» снова в России
196 ДЛЯ ОСОБО ЦЕННЫХ ПАССАЖИРОВ
«Фольксваген-Крафтер»
200 С ГАРМОШКОЙ ПО ЕВРОПЕ
Автобус МАЗ-205
202 КАМСКОЕ ТРИО
Семейство КамАЗ-6522

204 РЕКЛАМНЫЙ БЛОК
Предложения профессионалов рынка автокомпонентов и оборудования для автосервиса

СПОРТ
208 СТОЛКНОВЕНИЕ ИНТЕРЕСОВ
Формула-1

212 НОВЫЕ ГРАНИ «ТУРИНГА»
Гоночная серия WTCC
216 И ВСЕ-ТАКИ ОНИ ЛЕТАЮТ!
Кросс в честь Дня Победы
218 ПАДДОК
Новости спорта

ТЮНИНГ
220 ПРОШЛОГО НЕМНОГО ЖАЛЬ
«Шкода-Фабия RS»
222 ПРИРУЧИТЬ ДРАКОНА
«Мерседес-Бенц SLS AMG»

БЕЗ ГРАНИЦ
224 И КОД ВСЕЛЕННОЙ ГРИФОНЫ ОХРАНЯЮТ
Любопытные уголки Питера
226 ВЕТРЯКИ НЕ УСТАРЕЛИ
Путешествие по Германии
230 ПО СЛЕДАМ МИРАЖА
«Понтиак-Гранд Виль» 1972 года









Сверхгибрид

После долгих раздумий концерн «Дженерал моторс» решил представить в России свою первую гибридную модель. Она сделана с истинно американским размахом. Достаточно сказать, что базой для нее послужил «Кадиллак-Эскелейд».







Прежде чем начать экономить, придется серьезно потратиться – новинка в базовой комплектации стоит 3 272 400 рублей. Это на 622 тысячи дороже обычной модели. Но зато сколько железа, передовых технологий и роскоши! Двухрежимная Two-Mode Hybrid System обещает снижение расхода топлива на 20%. Используется и дополнительная система Active Fuel Management, отключающая при неспешной езде три или четыре цилиндра из восьми. На помощь оставшимся в работе приходит электромотор, который при торможении и сбросе скорости вырабатывает электроэнергию и направляет ее в блок никель-металлогидридных батарей, упрятанных под вторым рядом сидений. Интересно, что в бортсети новинки используется сразу три уровня напряжения: 300 В для питания трансмиссии (электромотора) и компрессора кондиционера, 42 В для электроусилителя руля и 12 В для всего остального оборудования. У бензинового мотора всего по два клапана на цилиндр, зато есть устройство для регулирования фаз. Он не требует высокооктанового топлива и готов «выпить» даже смесь бензина с 85% спирта (E85). Аппетит у гиганта умеренный – между 11 и 12 л на сотню. Получается, что огромного бака объемом 92,7 л гибридному «Эскелейду» хватит почти на 800 км!

Описывать все оборудование на борту не имеет смысла, но одну специфическую новинку все же упомянем: на большом 8-дюймовом дисплее теперь можно следить за распределением энергии по элементам силовой установки, что называется, в прямом эфире.

Cadillac Escalade Hybrid

ДВИГАТЕЛЬ:
бензиновый; число цилиндров/число клапанов/рабочий объем – 8/16/5967 см^3; мощность – 248 кВт (332 л.с.) при 5100 об/мин; максимальный крутящий момент – 498 Н·м при 4100 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ:
заднеприводная; коробка передач – бесступенчатая с 4 фиксированными значениями.

КУЗОВ:
8-местный 5-дверный; база – 2946 мм; габариты (длина × ширина × высота) – 5143×2007×1887 мм; объем багажника – 478/3084 л; снаряженная масса – 2598 кг; дорожный просвет – 229 мм. Шины – 285/45R22.

РАСХОД ТОПЛИВА:
в городе/на шоссе – 11,8/11,2 л/100 км.



Обещанного два года ждут

«Ленд-Ровер» и «Ягуар» объединили усилия в разработке дизель-гибридного привода, который, по их оценкам, обойдется в миллиард евро. Уже в конце этого года гибридный прототип Range_e на базе «Рейндж-Ровера Спорт» выйдет на ходовые испытания. Серийный образец обещают лишь в 2012 или 2013 году.

Кое-что о новинке уже известно: 3-литровой турбодизельной «шестерке» будет помогать электромотор. На чистом электроприводе вседорожник сможет проехать 32 км. Максимальная скорость – до 190 км/ч. В качестве коробки передач выбран 8-ступенчатый автомат фирмы ZF.

Изрядно обрусевший

На сборочном заводе «Хёндай» в Санкт-Петербурге запущен в тестовом режиме штамповочный цех – один из первых на иностранном предприятии в России. Оборудование рассчитано на выпуск не менее 100 тыс. автомобилей в год. Каждая кузовная деталь требует своего комплекта штампов стоимостью под миллион евро. Учитывая ресурс, которого хватит на миллион деталей, легко вычислить и срок окупаемости: десять лет. Сразу видно, «Хёндай» пришел к нам всерьез и надолго. Еще бы сборку моторов наладить, и получится настоящий российский автомобиль!



Микровэн за наноцену

Индийская «Тата» представила в Нью-Дели очередной сверхдешевый автомобиль – микровэн «Мэйджик Ирис». Несмотря на свои скромные габариты, он вмещает пятерых седоков и один маленький чемодан. Везет их 611-кубовый дизель: его 11,3 л.с. хватает для разгона до 55 км/ч. Больше и не надо, иначе 10-дюймовые колеса могут и не выдержать ухабов местных дорог. Цену «Волшебного Ириса» обещают в пределах 2 тыс. долларов. Почему так дешево? Да потому, что в машине нет не только отопителя и кондиционера, но даже задних стекол, а вместо них – полиэтиленовая пленка.



Хладон – в отставку

Компании Honeywell и DuPont создали СП по производству нового хладагента HFO-1234yf для автомобильных кондиционеров. Сегодня в них используют гидрофторуглерод HFC-134a (хладон), чей так называемый потенциал глобального потепления (GWP) равен 1430 единицам. Но директива ЕС по мобильным системам кондиционирования требует, чтобы начиная с 2011 года все новые модели транспортных средств использовали хладагенты с GWP ниже 150. Новинка обладает GWP, равным 4 единицам, что делает ее чрезвычайно актуальной и перспективной на долгие годы. Она даже меньше воздействует на окружающую среду, чем CO_2, который и прочили в заменители нынешнего хладагента.

«Тайвань-авто»

На Тайване появился новый автомобильный бренд – «Люксген». Под ним будут выпускать вполне оригинальный минивэн собственной разработки. Его двигатель объемом 2,2 л оснащен турбонаддувом и создан при участии фирм «Делфай», «Гарретт» и LMM. Мощность – 175 л.с., крутящий момент – 275 Н·м (начиная с 2500 об/мин). Автоматическая 5-ступенчатая коробка передач сделана с помощью японской фирмы «Айзин». Агрегат получился весьма «интеллектуальным»: в нем заложено десять программ, учитывающих множество параметров. Из других особенностей стоит отметить систему ночного видения Night Vision+, мониторинг слепых зон Side View+, компьютерную коммуникационную систему Think+.

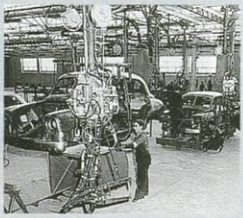


КОРОТКО

90 дБ – таков уровень шума в салоне открытого кабриолета при скорости свыше 80 км/ч. Но медики говорят, что уже 85 дБ опасны для слуха и могут постепенно привести к глухоте. Поэтому немецкие врачи рекомендуют: если уж так хочется нестись с убранным верхом, то хотя бы поднимите боковые стекла. Эта нехитрая операция снижает уровень шума до приемлемых 82 дБ.



4414 км на одном литре – таков новый мировой рекорд, установленный студенческой командой из Нанта в ходе последнего экомарафона «Шелл». Пять лет назад в лидерах были швейцарцы, показавшие не менее впечатляющую экономичность: 3836 км/л. Нынешний «болид» работает на водороде, расход которого пересчитывается в эквивалентное количество бензина.



60 лет исполнилось испанской автомобильной компании CEAT. Акционерное общество Sociedad Española de Automóviles de Turismo учреждено 9 мая 1950 года. С момента выпуска первых машин марки CEAT-1400 (на снимке) фирма изготовила более 16 млн. автомобилей. Сейчас она принадлежит «Фольксвагену» и дает работу примерно 11 тыс. сотрудников. На заводе в Марторелле собирают по 2 тыс. машин в день.

Красивый, как все

В конце года на рынках появится новый «Ситроен-С4». Он начинен массой электронных гаджетов, а главное – грозится стать лидером класса по вместимости.



Citroen C4 Vti 120*

ДВИГАТЕЛЬ:
бензиновый; число цилиндров/число клапанов – 4/16; мощность – 88 кВт (120 л.с.).

ТРАНСМИССИЯ:
переднеприводная; коробка передач – механическая 5-ступенчатая.

КУЗОВ:
5-местный 5-дверный; база – 2608 мм; габариты (длина × ширина × высота) – 4329×1789×1491 мм; объем багажника – 408 л; снаряженная масса – 1205 кг.

МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ:
193 км/ч; разгон до 100 км/ч – 10,8 с; расход топлива в смешанном европейском цикле – 6,2 л/100 км.

*Данные предварительные.

Революционером его не назовешь. Скорее отступником. В интерьере приборы с центра передней панели переместились на обычное место – перед водителем, руль больше не имеет неподвижной ступицы, да и внешний вид не столь радикален, как у предшественника. Кстати, отныне трехдверного кузова в семействе обычных С4 не будет – его отдадут в премиум-сегмент для модели DS4.

А пятидверная модель тем временем заметно подросла. Да так, что по всем размерам превзошла даже «Фольксваген-Гольф». Объем багажника (408 л) также претендует на первое место в классе.

В списке дополнительного оснащения появились такие инновации, как автоматический стояночный тормоз с электроприводом, передние сиденья со встроенным массажером, электронная система, предупреждающая о появлении помехи в мертвой зоне, поворотные ксеноновые фары. Любопытно, что в автомобиле с роботизированной коробкой место привычного селектора занимает крохотный рычажок-джойстик, напоминающий те, что применяются на итальянских суперкарах.

Более того, впервые в гамме моделей появится гибридная (точнее, микрогибридная) версия e-HDi. Правда, на электротяге она ездить не умеет, зато накапливает энергию при торможении.

Для нового С4 предусмотрены три бензиновых и три дизельных двигателя, перешедших с прошлого поколения и перекрывающих диапазон мощности от 90 до 156 л.с.

Что же, посмотрим, насколько оправдаются надежды французов на кардинальную смену имиджа модели...







И снова «Уно»

«ФИАТ-Уно» нового поколения на рынке Бразилии дополнит прежний «Уно» – это переиздание европейского бестселлера 1980-х годов выпускается в Южной Америке по сей день.

FIAT Novo Uno 1,0

ДВИГАТЕЛЬ:
бензиновый; число цилиндров/число клапанов/рабочий объем – 4/16/999,1 см³; мощность – 54 кВт (73 л.с.) при 6250 об/мин; максимальный крутящий момент – 93 Н·м при 3850 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ:
переднеприводная; коробка передач – механическая 5-ступенчатая.

КУЗОВ:
5-местный 5-дверный; база – 2370 мм; габариты (длина × ширина × высота) – 3770×1643×1490 мм; объем багажника – 280/2219 л; снаряженная масса – 920 кг. Шины – 175/65R14.

МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ:
149 км/ч, разгон до 100 км/ч – 16,8 с; расход топлива в городе/на шоссе – 6,4/5,0 л/100 км.

Общая разработка автомобиля велась бразильскими инженерами, а вот «кубический» дизайн – дело рук специалистов из итальянского ателье «Италдизайн-Джуджаро». Машина, несмотря на свой компактный вид, гораздо больше предшественника и по габаритным размерам лишь слегка не дотягивает до «Гранде Пунто».

На базе обычного хэтчбека одновременно создали и легкий кроссовер «Уно Вэй», ориентированный на легкое городское «бездорожье» (имеем в виду выбоины и люки) и жесткую, порой контактную борьбу за парковочное место.

Двигатели новинки (их предусмотрено два: 1,0 и 1,4 л) охотно поглощают не только бензин, но и этанол, который в Бразилии в массовых масштабах гонят из тростника. Меньший, честно говоря, динамикой особо не блещет. Когда автомобиль появится в Европе (а этого можно ожидать уже в конце года), он наверняка получит и миниатюрный дизель. Коробка передач пока предусмотрена одна – ручная пятиступенчатая.

Интерьер новинки прост и оригинален. Последнее утверждение касается приборов с усеченным полумесяцем тахометра. На заднем ряду тесновато, особенно если впереди уселся рослый человек.

Автомобиль оснащен гидроусилителем рулевого управления, кондиционером, магнитолой, читающей CD и MP3-диски. Она также снабжена USB-входом и беспроводным интерфейсом Bluetooth.



КОРОТКО

Компания Zytek Automotive освоила производство универсальных электромобильных двигателей мощностью от 25 кВт, которые выпускаются как с воздушным, так и с жидкостным охлаждением. Благодаря синхронному мотору, раскручивающемуся до 14 000 об/мин, они на 30–45% легче обычных.

В Великобритании побит мировой рекорд скорости (130,0236 км/ч) для самоходных газонокосилок, установленный в 2006 году Бобом Кливлендом из США. Дон Уэйлс на газонокосилке Runningblade развил 141,323 км/ч, что сразу обеспечило ему запись в Книге рекордов Гиннеса.



К автосалону в Шанхае местная дизайн-студия компании «Ситроен» создала концепткар «Метрополис». Автомобиль скрывает под своей элегантной оболочкой гибридный силовой агрегат с возможностью подзарядки батарей от розетки.



По Ярославке – без пробок

Намечена реконструкция трассы М8 «Холмогоры». Первый четырехкилометровый участок Ярославского шоссе на выезде из столицы, где регулярно возникают пробки, обещают расширить до десяти полос уже через два года. Появится и еще один выезд из Мытищ. Для этого придется снести ряд ветхих строений, но государство обещает выкупить у владельцев земельные участки. Есть на трассе и другие узкие места, осложняющие жизнь водителей, – в первую очередь Тарасовка. Года через два-три начнется строительство объезда вокруг этого населенного пункта. Кроме того, построят новую развязку на 47-м километре, где Ярославка пересекается с будущей Центральной кольцевой автодорогой. Ее первый сектор, от Ленинградского до Горьковского шоссе, намечено построить через пять – семь лет. Также в перспективе появится платная альтернативная дорога в обход Переславль-Залесского.

В США рассматривается законопроект о введении в обязательное оборудование автомобилей бортовых самописцев – аналога авиационных «черных ящиков». Заодно может появиться система, помогающая остановить машину, даже если у нее «залипнет» педаль газа.



Фотообои для ворот

Увидев такую картину, можно долго прикидывать, во сколько приемов водитель поставил старенький «Фольксваген» поперек гаража. Да он и не старался вовсе! Ведь это всего лишь фотообои, которыми можно оклеить ворота размером до 5×2,45 м. Автор оригинальной идеи Томас Засенбах из Мюнхена зарабатывает теперь до 170 евро на каждом, кто хочет удивить окружающих.

МИНИ-терапия



В московском парке Сокольники прошел благотворительный автомарафон для детей-инвалидов. Три дюжины разукрашенных воздушными шариками МИНИ катали ребят по окрестностям парка и доставляли им настоящую радость. Вскоре аналогичная акция прошла в Тверской области. Останавливаться на этом члены клуба MINIPeople не собираются!

Без руля в голове



Интересные результаты дал опрос, проведенный фирмой GN Netcom среди 1800 респондентов в США, Великобритании, Франции, Германии, России и Японии. Оказывается, помимо управления автомобилем, водители занимаются на ходу и другими делами: едят (72%), целуются (29%), отправляют SMS-сообщения (28%, тут лидируют россияне!), переодеваются (25%), занимаются сексом (15%), делают макияж (13%), пишут или читают сообщения электронной почты (12%), просматривают газеты и журналы (10%), пьют лимонад, играют в видеоигры, бреются (по 5%), изучают карту (1%, и опять лидеры россияне). Заметим, что ПДД прямо запрещают лишь звонить по телефону. Тем не менее этим грешат 55% опрошенных, причем 29% считают «хэндс фри» излишеством!

Миланское такси



В Ганновере состоялась премьера концептуального «Фольксвагена» с электроприводом под названием Milano Taxi. Это очередная версия автомобиля из перспективного семейства Up! Дизайном прототипа занимался Вальтер де Сильва, он и раскрасил машину в исторические для таксомоторов этого города цвета. Из особенностей машинки отметим наличие всего трех дверей – багажника, левой водительской и правой пассажирской. Последняя сделана весьма необычно: чтобы не вылезать за габариты кузова, она сдвигается вперед! На месте правого переднего сиденья – багажный отсек. А пассажиры, усевшиеся на единственный трехместный диван, могут вытянуть ноги, как в лимузине. И это при длине авто всего 3,73 м! Электромотор в 50 кВт разгоняет его до 120 км/ч, а емкости батарей хватает на 300 км пробега.



«Корса» для фанатов

В июле завершается чемпионат мира по футболу, но не его рекламная кампания. В немецких автосалонах к этому сроку появится ограниченная серия «Опель-Корса WM Edition» с черно-красно-желтыми мотивами национального флага Германии. Из других дополнений – тонировка фонарей, стекол и даже фар (в допустимых пределах). С 1,4-литровым 87-сильным мотором и тремя дверями патриотическая «Корса» стоит чуть более 15 тыс. евро. Ее успех на рынке будет, очевидно, зависеть от успехов родной команды. Впрочем, при желании трехцветный орнамент из самоклеящейся пленки можно легко удалить.



Сильнее эмоций

Каждое рандеву с той или иной моделью «Ситроена» подобно встрече с любопытным явлением, разбавляющим серые будни. Очередное французское откровение на фоне более приземленных конкурентов оценивал Сергей Воскресенский. Фото Константина Якубова.


CITROEN C3
1,6 л, 120 л.с., 4-ступенчатый автомат, комплектация Exclusive, опции, 728 500 руб.
В566ХЕ 199 RUS
CITROËN · ЭКСИС МОСКВА ·

ПОПРЫГУНЧИК

Внешность «Ситроена» цельная и узнаваемая. Как и в прошлом поколении, кругленький и аккуратный французский автомобиль напоминает пасхальное яичко. И хотя теперь он стал взрослее и основательнее, смотреть на него без улыбки по-прежнему невозможно.

Светлая вставка во всю длину передней панели, изящество весьма удобных клавиш и кнопочек, необычная текстура обивки, заходящее на крышу ветровое стекло – все это создает впечатление абсолютно несерьезного автомобиля. Который, похоже создавали в основном в расчете на слабый пол. В нем ты открыт всему и всем – солнечному свету, прохожим, заглядывающим через большие стекла. Он как игрушка, которая просто обязана нравиться. Меня он поначалу тоже зацепил – классно, с фантазией оформленным интерьером, удобным рельефом центрального подлокотника, глубоким, как сказочная пещера, бардачком. Но не все в этой истории светло и безоблачно: ужасно неудобен механизм регулировки спинки сиденья, о ручках на потолке, которые пригодятся пассажирам, вообще забыли, а массивная передняя стойка серьезно скрадывает обзор.

Да и в процессе управления чувствуется некая отрешенность. Нетнет, «Ситроен-С3» с 1,6-литровым мотором исправно разгоняется, неплохо тормозит, достаточно резво реагирует на движение рулем. Но чего-то все равно не хватает. Двигатель – с откровенной ленцой на низких оборотах. Пока не взбодришь его передачами, набор скорости происходит слишком размеренно, как будто под капотом не обещанные 120 «лошадей», а на треть меньше. Четырехступенчатый автомат здесь тоже не помощник. Правда, в нем предусмотрен режим «Спорт», существенно меняющий алгоритм работы. Но в этом режиме он слишком долго держит пониженные передачи, что в повседневной жизни скоро начинает раздражать. В общем, ездить быстро и вместе с тем экономно получается далеко не всегда, а почти каждый обгон на трассе досаждает паузой в отклике автомобиля на газ.

Может, не стоит относиться столь придирчиво к С3? Ведь он изо всех сил старается быть обволакивающе мягким и комфортным. Но это получается лишь на идеально ровной дороге. На асфальте похуже: швы и стыки начинают громко отзываться на кузове. А на глубоких волнах задняя часть машины проявляет склонность к серьезной вертикаль-







Ах, какая панорама! Может, и непривычно, но за такой вид из окна «Ситроену» прощаешь многое.



Автомат «Ситроена» можно переключать и вручную. В автоматическом режиме взаимодействие с двигателем не идеально.



Французские сиденья красивы, однако после полутора-двух часов езды в «Ситроене» поясницу начинает ломить.

Citroen C3

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Модель дебютировала в сентябре 2009 года, весной 2010-го появилась в России.

ДВИГАТЕЛИ:
бензиновые, 1,4 и 1,6 л (75, 95 и 120 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ:
5-ступенчатая механическая, 4-ступенчатый автомат.

КОМПЛЕКТАЦИИ:
Dynamique, Tendance, Exclusive.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ:
487 000–640 500 руб.

РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТА

Выразительный облик, запоминающийся интерьер, приличный объем багажника.

Посредственные обзорность, управляемость, плавность хода, тесно на втором ряду.

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

Много ярких, оригинальных решений. Жаль, они не дают выигрыша ни в удобстве, ни в ездовых качествах.



ной раскачке. Кажется, еще чуть-чуть – и приступ морской болезни будет обеспечен.

Неидеальна и управляемость: «Ситроен» словно поделен надвое. Передок довольно надежно цепляется за дорогу, а задняя часть в то же время провоцирует огромные крены, боковую раскачку и даже спрыгивание с траектории. Словом, на неровности в быстром повороте лучше не попадать. Такой вот попрыгунчик получился…





Трансмиссия i20 работает неплохо. Однако режим ручного переключения все же не помешал бы.



Рулевое колесо i20 не только модно выглядит, но и многофункционально. Впрочем, в малом классе это уже не редкость.



Совершенно простецкие по сравнению с ситроеновскими сиденья «Хёндай» на деле ничуть не хуже.

Hyundai i20

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Впервые показан осенью 2008 года на автосалоне в Париже, в России продажи начали летом 2009-го.

ДВИГАТЕЛИ:
бензиновые, 1,2 и 1,4 л (78 и 101 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ:
5-ступенчатая механическая, 4-ступенчатый автомат.

КОМПЛЕКТАЦИИ:
Classic, Comfort, Style, Elegance.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ:
449 900–630 900 руб.

РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТА

Просторный салон, удобный багажник, тихий двигатель, надежное поведение на дороге.

Жесткие подвески, шум от дорожного покрытия, умеренная динамика.

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

По добротности и практичности почти приблизился к лидерам класса. Осталось доработать мелочи – и тогда берегись, «Фольксваген»!



МЯЧИК

«Хёндай-i20», в отличие от «Ситроена», не пытается привязать к себе с первого взгляда. Да и зачем ему это? Поерзав для приличия на передних сиденьях, дружно отмечаем, что особых претензий к ним нет – подходящие настройки нашлись достаточно быстро. В «Ситроене» поначалу профиль кресел понравился, но в движении с подушки начинаешь сползать. В корейских креслах тоже далеко не все устраивает – скажем, форму спинки не назовем оптимальной. Но какого-либо дискомфорта она не доставляет. Данное утверждение можно отнести и к оформлению





Справа от стильных приборов помещается емкость со сменными ароматизаторами воздуха.

Дизайн передней панели «Ситроена-С3» создатели называют авангардным. С ними можно согласиться.





Нельзя ли прибавить яркости? Нет? Тогда ограничимся тем, что в i20 приборы читаются лишь неплохо.

В «Хёндай-i20» интерьер оформлен скучнее, разнообразие вносят только контрастная вставка на консоли и оригинальный руль.





В «Поло» комбинация приборов веселее, чем в i20, в основном благодаря большому информационному дисплею.

Салон «Фольксвагена», как его ни рассматривай, ничем особенно не цепляет.

интерьера в целом. Он особо не удивляет дизайном: пластиковые элементы в нем самые обычные, но сделаны аккуратно, комбинация приборов неброская, однако показания считываются легко. В общем, поразить он вас не сможет. Зато постарается быть максимально удобным.

При ездовых испытаниях «Хёндай» продолжает гнуть свою линию: никаких чудес, все достоинства ожидаемы и предсказуемы. Двигатель, в пику «французу», не так назойливо «озвучивает» салон, зато отзывчив, прежде всего именно на низких и средних оборотах. От пауз при выборе передачи автоматом не избавлен и i20. Они особенно заметны при темпераментной, быстрой езде. «Хёндай» с 1,4-литровым мотором вообще не любит подобной торопливости, быстро сдаваясь после 100–110 км/ч. Зато в более спокойных режимах он приятно радует тяговитостью силового агрегата. Интерес-



Три подголовника в C3 – слишком оптимистичная заявка на вместимость: даже вдвоем на заднем сиденье тесновато.

Для C3 с колесами поменьше предлагают полноразмерную запаску. Но версия с 16-дюймовыми колесами ее лишена.



«Хёндай» отличает самое комфортное расположение задних пассажиров. С условием, что их двое.

Корейская «черная дыра» легко засасывает несколько дорожных сумок и полноразмерное запасное колесо в придачу.



В «Поло» запас места в районе коленей меньше, нежели в i20. И все равно здесь получше, чем в «Ситроене».

Из-за дополнительного пенала под фальшполом багажник «Поло» выглядит слишком мелким.









но, что от «Ситроена» все время ждешь бóльших успехов, чем те, на которые он способен, а к талантам «Хёндай-i20» относишься более взвешенно.

Он совершенно не преподносит сюрпризов. Усилия на органах управления именно те, которых ожидаешь. Вполне адекватная по алгоритму нажатия, особенно после «Ситроена», педаль тормоза, такой же упругий руль... Надежная управляемость и послушное поведение на дороге выглядят логичным приложением к перечисленным выше особенностям. Если в быстром повороте потребовать от машины слишком многого, то она прямолинейно и бесхитростно пойдет наружу кривой. Словом, в характере «Хёндай» нет никаких откровений. Зато он более цельный, понятный, собранный, чем «Ситроен». Единственное, что откровенно выпадает из общей идеологии «не навреди хозяину», – посредственная плавность хода. Жесткие подвески весьма придирчивы к мелким неровностям и нетерпимы к большим: машина на них скачет, как упругий мячик. Вердикт, касающийся комфорта езды, не слишком отличается от вынесенного «Ситроену»: хорош только для ровных дорог.





По нашим наблюдениям, КП-робот позволяет «Поло» экономить до 15% топлива по сравнению с гидромеханическими автоматами.



Редкая для такого класса, но удобная опция – подлокотник с емкостью для мелочей.



Кресла «Поло» выверены по всем параметрам. Превосходство над конкурентами – безоговорочное.

Volkswagen Polo

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Весной 2009-го был представлен на Женевском автосалоне, продажи в России начались в конце того же года.

ДВИГАТЕЛИ:
1,2 и 1,4 л, а также 1,2 TSI (70, 86 и 105 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ:
5-ступенчатая механическая, 7-ступенчатая DSG.

КОМПЛЕКТАЦИИ:
Trendline, Comfortline.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ:
472 000–626 000 руб.

РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТА

Просторный салон, хорошая эргономика водительского места, сбалансированные ездовые возможности, отличная климатическая установка.

Посредственная плавность хода.

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

Если хотите получить максимально удобный и качественно сделанный автомобиль, то им будет «Поло». Если вам нужны еще какие-то эмоции, за ними – к дилеру другой марки.



ЕВРОСТАНДАРТ

Он при первой встрече не поражает воображение, как «Ситроен». Но, оказавшись внутри «Фольксвагена-Поло», от первоначальных придирок к скучноватой внешности или интерьеру отказываешься почти сразу. Как же здесь удобно! Оказывается, в водительское кресло можно просто упасть и после этого даже не думать, что где-то что-то способно помешать. Здесь все идеально: жесткость, размеры, прилегание тела к подушке и спинке. Регулировки просты и понятны настолько, что после других машин их бесхитростной логике даже начинаешь удивляться.

Ничто не вызывает протеста: удобны органы управления, кнопки, подрулевые переключатели... Неужели все так хорошо? Не совсем. Проем водительской две-

ри у́же, чем у «француза» и «корейца». Соответственно запрыгивать на водительское место «Фольксвагена» не так удобно – можно зацепить среднюю стойку.

Настройка подвески поначалу кажется очень правильной: в меру упруга и комфортна. Однако не спешите с выводами. «Поло» действительно хорош, особенно на мелких неровностях, на которых оказываются весьма кстати высокопрофильные 14-дюймовые шины. Здесь «Фольксваген» вне конкуренции. А вот на волнах и больших колдобинах подвески довольно жесткие, подробно повторяют профиль дороги. Правда, если сравнивать с «Хёндай», немецкий хэтчбек хотя бы пытается демпфировать неровности. Однако итоговый результат схож: обе машины на разбитом покрытии с ростом скорости начинают соскакивать с траектории.

Зато остальное не вызывает претензий: отличные тормоза, к которым не нужно приспосабливаться, эталонная управляемость. Даже, казалось бы, не ахти какой по возможностям 1,4-литровый мотор – всего-то 86 сил! – в сочетании с роботизированной трансмиссией DSG приятно удивил темпераментом, отзывчивостью к педали акселератора. Вот только в городских пробках коробка передач некстати проявляет слишком резвый нрав. Стоит на-

О ЧЕМ ПОЮТ?

Измерив шум в салоне при разгоне от 0 до 100 км/ч по ровной динамометрической дороге полигона, мы поначалу ужаснулись. Двигатель «Ситроена-С3» в зоне высоких оборотов (5500–6000 об/мин) пел так, что закладывало уши. В сравнении с самым тихим в этой дисциплине «Хёндай-i20» «француз» оказался почти на 10 дБ шумнее. Огромная разница!

Но обычная дорога расставила оценки совсем иначе. Здесь в устоявшихся режимах движения, когда основным источником внутреннего шума служит покрытие шоссе, а не двигатель, «Ситроен» в определенных условиях оказывался самым тихим из троицы. А вот «Хёндай-i20», напротив, сразу обнаружил слабую шумоизоляцию: шум от покрышек проникает в салон практически без всякой фильтрации. Поэтому экспертную оценку снизили именно «корейцу». «Поло» же оказался достаточно комфортным по части шумоизоляции в обоих случаях.

МАКСИМАЛЬНОЕ ЗНАЧЕНИЕ УРОВНЯ ШУМА В САЛОНЕ ПРИ РАЗГОНЕ 0–100 км/ч (замеры ЗР)

Модель автомобиля	Уровень шума, дБА
CITROEN C3	81,2
HYUNDAI i20	71,6
VOLKSWAGEN POLO	75,5

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Общие данные	CITROEN C3	HYUNDAI i20	VOLKSWAGEN POLO
Размеры, мм: длина/ширина/высота	3941/1728/1524	3940/1710/1490	3970/1682/1485
база	2466	2525	2470
колея спереди/сзади	1465/1467	1505/1503	1463/1456
Объем багажника, л	300/1000	295/1060	280/952
Радиус поворота, м	5,2	5,2	5,3
Масса снаряжен./полная, кг	1210/1612	1125/1595	1104/1580
Время разгона 0–100 км/ч, с	10,9	12,9	11,9
Максим. скорость, км/ч	190	172	177
Топливо/запас топлива, л	A95/50	A95/45	A95/45
Расход топлива, л/100 км: загородный/городской/смешанный цикл	5,3/9,6/6,9	5,1/8,0/6,2	4,7/7,7/5,8
Двигатель			
Расположение	спереди поперечно	спереди поперечно	спереди поперечно
Конфигурация/число клапанов	P4/16	P4/16	P4/16
Рабочий объем, см³	1598	1396	1390
Степень сжатия	11,0	10,5	10,5
Мощность, кВт/л.с.	88/120 при 6000 об/мин	74/101 при 5500 об/мин	63/86 при 5000 об/мин
Крутящий момент, Н·м	160 при 4250 об/мин	175 при 3800 об/мин	132 при 3800 об/мин
Трансмиссия			
Тип	переднеприводная	переднеприводная	переднеприводная
Коробка передач	A4	A4	A7
Передаточные числа: I/II/III/IV/V/VI/VII/з.х.	3,26/1,79/1,20/0,85/–/–/–/2,94	2,92/1,55/1,0/0,71/–/–/–/2,48	3,77/2,37/1,58/1,15/1,19/0,98/0,81/4,28
Главная передача	3,94	4,12	4,39/3,29/4,16*
Ходовая часть			
Подвеска: спереди	типа «Мак-Ферсон»	типа «Мак-Ферсон»	типа «Мак-Ферсон»
сзади	упругая поперечная балка	упругая поперечная балка	упругая поперечная балка
Рулевое управление	реечное с электроусилителем	реечное с электроусилителем	реечное с электроусилителем
Тормоза: передние	дисковые вентилируемые	дисковые вентилируемые	дисковые вентилируемые
задние	дисковые	дисковые	дисковые
Размер шин	195/55R16	195/50R16	175/70R14

*1–4-я передачи/5–7-я передачи/з.х.

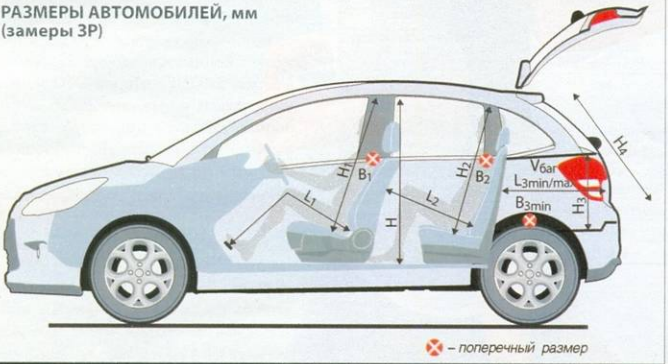
РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ «ЗА РУЛЕМ»

Весовые и геометрические характеристики			
Снаряженная масса, кг	1218	1152	1129
Нагрузка на ось, кг (%): переднюю/заднюю	767 (63)/451 (37)	714 (62)/438 (38)	702 (62)/427 (38)
Дорожный просвет, мм	135*	135*	140
Динамические качества			
Разгон, с:	 Погрешность спидометра 2,5%	 Погрешность спидометра 1,7%	 Погрешность спидометра 6,1%
Эластичность			
Время разгона, с: 60–100 км/ч (D)	7,0	8,5	8,2
80–120 км/ч (D)	9,7	12,5	11,2
Выбег, м:			
120–50 км/ч	1298	1406	1330
50–0 км/ч	532	638	648
Торможение со 100 км/ч:			
тормозной путь, м	39,9	39,3	41,1
замедление, м/с²	9,7	9,8	9,4

*Стальная защита двигателя.



РАЗМЕРЫ АВТОМОБИЛЕЙ, мм (замеры ЗР)



Модель	L_1	L_2	H	H_1	H_2	B_1	B_2	$L_{3min/max}$	B_{3min}	H_3	H_4	$V_{баг.}$, л
CITROEN C3	985–1175	530–770	1195	990	920	1360	1300	615/1100	1005	565	730	260
HYUNDAI i20	965–1140	600–825	1235	1000	955	1350	1335	660/1230	1100	505	745	248
VOLKSWAGEN POLO	965–1170	580–815	1180	1005	945	1375	1320	620/1130	915	375	720	220

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	
CITROEN C3	8	8	7	9	7	8	8	7	7	8	7	8	8	8	7	7,7
HYUNDAI i20	8	8	8	8	9	8	7	8	8	7	7	8	8	8	8	7,9
VOLKSWAGEN POLO	9	9	8	8	8	8	8	9	9	8	7	9	8	8	8	8,3

Баллы проставляются коллегиально, группой экспертов ЗР. Оценка не является абсолютной, она указывает место машины в рейтинге участников данного теста. Максимальная оценка – 10 баллов (идеал). 8 баллов – норма для этого класса машин.

жать газ чуть сильнее, чем надо, как машина рывком прыгает вперед. Эту нервную, «заточенную» под автобаны систему следует еще совершенствовать...

«Фольксваген» уже не первый раз доказал свое превосходство. В его активе просторный салон, приличное качество отделки, хорошие и, главное, сбалансированные ездовые возможности. Причем это касается настроек как ходовой части, так и силового агрегата. Как ни странно, на этот раз подобную идеологию вместе с «Поло» исповедует не другая европейская машина, а корейский «Хёндай». Правда, в большинстве пунктов он не дотягивает до «Фольксвагена» как раз на ту величину, на которую различаются их цены. Ну а «Ситроен» делает основную ставку на яркую внешность. В него трудно не влюбиться. Особенно дамам. Но я все-таки голосую за практичность, даже если она не всегда дополняется запоминающейся внешностью машины. **ЗР**



Сергей Воскресенский: «Результаты этого теста вызвали у экспертов много споров и обсуждений – гораздо больше обычного. Но в итоге большинство проголосовало за практичность и предсказуемость автомобиля».

Бомба замедленного действия

Он призван взорвать рынок кроссоверов – сначала в Европе, потом и у нас, в России. С боевыми возможностями «Дачии-Дастер» аккуратно разбирался Сергей Воскресенский. Фото автора и «Рено».



Его принялись обсуждать еще до рождения. Иногда доходя до крайностей, вроде: «Какой-то он страшненький...». Серийная машина заставила скептиков замолчать, убивая главным аргументом – ценой. Шутка ли, за полноценный по размерам и оборудованию «паркетник» в Европе просят от 12 000 евро!

Но это в странах Евросоюза, где уже продаются машины румынской сборки под маркой «Дачия».

В России «Дастер» появится еще не скоро – предположительно лишь в конце 2011 года. Тогда его поставят на конвейер московского «Автофрамоса» и наделят привычной для нас маркой «Рено». Но познакомиться с новинкой уже сейчас – безусловно, очень интересно!

НЕОБХОДИМО И ДОСТАТОЧНО

Марокканское путешествие обещало стать суровым. Нас ждала пустыня, точнее, выжженная африканским солнцем, пропыленная степь. Когда за бортом 37°С, глаза первым делом ищут в салоне кнопку кондиционера и запасную бутылку с водой, а уже потом оценивают все остальное.

Интерьер кроссовера не вызвал прилива эмоций. Он показался таким же бедным и тоскливым, как проплывающий за окном пустынный марокканский пейзаж. Здесь нет оазисов дизайнерского откровения. Вокруг однотонный, жесткий и шершавый пластик, простецкая ткань обивки, знакомые клавиши и регуляторы в центре передней панели – словом, корни базового «Логана» прут из всех щелей. Особенно в этой, самой недорогой комплектации с бесхитростными плоскими сиденьями и регулируемыми вручную наружными зеркалами. А я-то, обнадеженный словом «кроссовер», ожидал увидеть нечто совершенно иное. Не знаю, что конкретно, но явно не эту скуку, где самая жизнерадостная деталь – серебристые ободки шкал приборов.

А ведь снаружи все пристойно: мощные пропорции, подчеркнутые раздутыми арками колес, релинги на крыше и обилие сверкающего хрома. Это свойственно дорогим версиям. Но здесь они носят оттенок спартанской обстановки бедуинского шатра. Клавиша электрорегулировки наружных зер-



кал зачем-то упрятана под рычаг стояночного тормоза. И даже заказная кожаная отделка на руле и рычаге коробки передач все равно смотрится небогато. Словно основу взяли на соседнем рынке. А вот простора в салоне не занимать – он огромен: к примеру, на втором ряду сидений места хватит на троих. И одну собачку.

Создатели «Дастера» не скрывают, что новинка широко унифицирована с другими моделями концерна «Рено-Ниссан». Платформа B0 – общая для семейства «Логан» и «Сандеро». От последнего, кстати, и передние двери. Задняя подвеска переднеприводной версии заимствована у универсала «Дачия-MCV», у модификации 4×4 – многорычажная схема, напоминающая «Ниссан-Кашкай». В агрегатных донорах числится даже... «Мурано», поделившийся электромагнитной муфтой подключения задней оси. А непритязательность интерьера в какой-то степени даже во благо. Ведь «Дастер», будучи просторным и вместительным, не тяжел (снаряженная масса – 1160–1250 кг), обладает приличной маневренностью и внушительным (210 мм) дорожным просветом. Да и технически вполне современен. Он может быть оснащен бензиновым (1,6 л) или одним из двух турбодизельных (оба 1,5-литровые, с разной степенью форсировки) двигателем, к нему 5- и 6-ступенчатая механические коробки. Та, что для версии 4×4, с «укороченной» первой передачей – для лучшей тяги в трудных дорожных условиях. Так что на ездовых возможностях вроде не экономили. В чем надо было убедиться.

ПО КАМНЯМ

Наш путь – жесткая гравийная трасса и приложения в виде многочисленных острых камней и огромных булыжников, коварно разбросанных по обочинам. Хороших дорог в Марокко немало, но «Дастеру» (причем в переднеприводном исполнении) предстояло продемонстрировать свои возможности именно здесь.

Не впечатляет! Так, очень сдержанно оценю не выдающихся возможностей (зато экономичный!) 105-сильный бензиновый мотор. Не то чтобы автомобиль совсем «не едет», скорее,



Внешность и интерьер не очень гармонируют. Даже в самом дорогом исполнении салон выглядит по-спартански.

к нему нужно привыкнуть. Если его пришпоривать частыми переключениями и постоянным подкручиванием двигателя до 4000–5000 об/мин, «Дастер» оживет. А вот тронуться с места, особенно в горку, – не самая легкая процедура: двигателю явно не хватает крутящего момента. Да и сцепление бензиновой версии настроено не лучшим образом – схватывает в самом конце. Вот уж где точно не помешала бы «короткая» первая передача.

Иное дело турбодизель, пусть даже не самый мощный, 85-сильный. Здесь и сцепление работает как надо, и крутящего момента в достатке. Машина едет заметно легче и темпераментнее, по крайней мере до 90–110 км/ч. И переключаться приходится заметно реже.

С комфортом у обеих версий все в порядке: умеренный шум двигателя, мягкая работа подвесок. На летящей навстречу дороге сплошные рытвины, камни всех мастей. Скорость под восемьдесят: кажется, вот сейчас уж точно лязгнут сработавшие до упора подвески. А «Дастер», словно посмеиваясь, лишь плавно покачивается. Действительно здорово! Причем это на изрытом выбоинами гравии. На асфальте же я вообще перестаю обращать внимание на неровности.

Эх, к такой энергоемкости еще бы отличную управляемость! Увы, мягкие настройки ходовой части не рассчитаны на резкие маневры. На движение рулем автомобиль сначала отвечает креном кузова и только потом с ленцой начинает менять курс. На высокой скорости «Дастеру» также не хватает точности управления – машина немного, но «гуляет» по дороге.

Подготовленная для оценки проходимости полноприводного «Дастера» внедорожная трасса явно не делала скидок автомобилю. Напротив, она позволила раскрыть все его возможности, не изведанные на обычных дорогах. Когда на затяжном подъеме (до 18 процентов, не меньше) сидящий справа инструктор попросил остановиться, а затем тронуться не нажимая акселератор, показалось – чего-то недопонял. Но автомобиль, недовольно забурчав 109-сильным дизелем, полез в гору на минимальных оборотах. Затем несколько головокружительных спусков, куда на таком, не оснащенном демультипликатором кроссовере я ни за что не сунулся бы, и напоследок – шикарное вывешивание колес, демонстрирующее возможности полноприводной трансмиссии и хо-

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	Dacia Duster		
	1,6 16V	1,5 dCi	1,5 dCi
Общие данные			
Размеры, мм: длина/ширина/высота	4315/1822/1695		
база	2673		
колея спереди/сзади	1560/1567		
Радиус поворота, м	5,2		
Объем багажника, л	475/1636		408/1570
Снаряженная масса, кг	1160	1180	1294
Время разгона 0–100 км/ч, с	11,5	13,9	12,5
Макс. скорость, км/ч	165	155	168
Топливо/запас топлива, л	A95/50	ДТ/50	ДТ/50
Расход топлива, л/100 км: загородный цикл	6,4	4,9	5,3
городской цикл	9,7	5,7	6,5
смешанный цикл	7,5	5,1	5,6
Двигатель			
Тип	бензиновый	дизельный	
Расположение	спереди поперечно		
Конфигурация/число клапанов	P4/16	P4/8	
Рабочий объем, см^3	1598	1461	
Степень сжатия	9,8	17,6	15,7
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	77/105 5750	63/85 3750	80/109 4000
Крутящий момент, Н·м при об/мин	148 3750	200 1900	240 1750
Трансмиссия			
Тип	переднеприводная		полноприводная
Коробка передач	M5		M6
Ходовая часть			
Подвеска: спереди	типа «Мак-Ферсон»		
сзади	упругая балка		многорычажная
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем		
Тормоза: передние	дисковые вентилируемые		
задние	барабанные		
Размер шин	215/65R16		





Трансмиссия предлагает три режима: передний привод, автоматическое подключение задних колес и постоянный режим 4×4.

Приборная панель – одна из самых выразительных деталей интерьера.

Возможности трансформации просторного салона традиционны для машины данного класса.

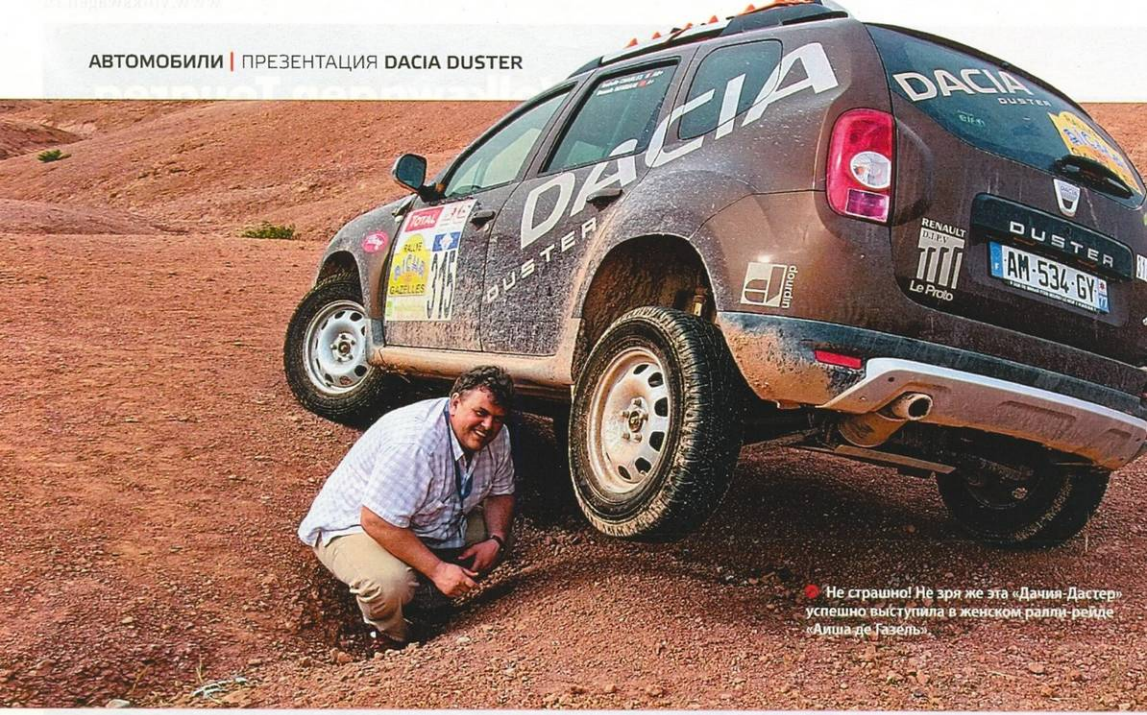




У переднеприводной версии грузовой отсек больше на целых 67 л, и это при наличии полноценной запаски.



Вместителен, добротен, очень привлекателен по цене. Если отбросить снобизм, многое в нем покажется честным и правильным.



Не страшно! Не зря же эта «Дачия-Дастер» успешно выступила в женском ралли-рейде «Аиша де Газель».

ДОСТУПНОСТЬ ПРОХОДИМОСТИ НЕ ПОМЕХА

Как оказалось, получить приличный кроссовер с хорошими внедорожными способностями можно и не переплачивая тысячи евро за престижный бренд. Ниже в таблице – цены на «Дастер» и некоторые другие кроссоверы в Германии.

Обратите внимание: полноприводная трансмиссия и схема подвесок (соответственно и возможности на пересеченной местности) у машин под марками «Рено» и «Ниссан» почти не отличаются от примененных на «Дачии-Дастер».

Автомобиль	Минимальная комплектация	Минимальная цена, евро	Максимальная комплектация	Максимальная цена, евро
«Дачия-Дастер»	1,6 л, 105 л.с., 4×2	11 900	1,5 л, дизель, 109 л.с., 4×4	18 200
«Ниссан-Кашкай»	1,6 л, 114 л.с., 4×2	16 340	2,0 л, дизель, 150 л.с., 4×4	27 540
«Рено-Колеос»	2,5 л, 171 л.с., 4×2	24 900	2,0 л, дизель, 173 л.с., 4×4	34 000
«Тойота-RAV4»	2,0 л, 158 л.с., 4×2	23 200	2,2 л, дизель, 177 л.с., 4×4	34 150
«Лада 4×4»	1,7 л, 82 л.с., 4×4	10 990		–

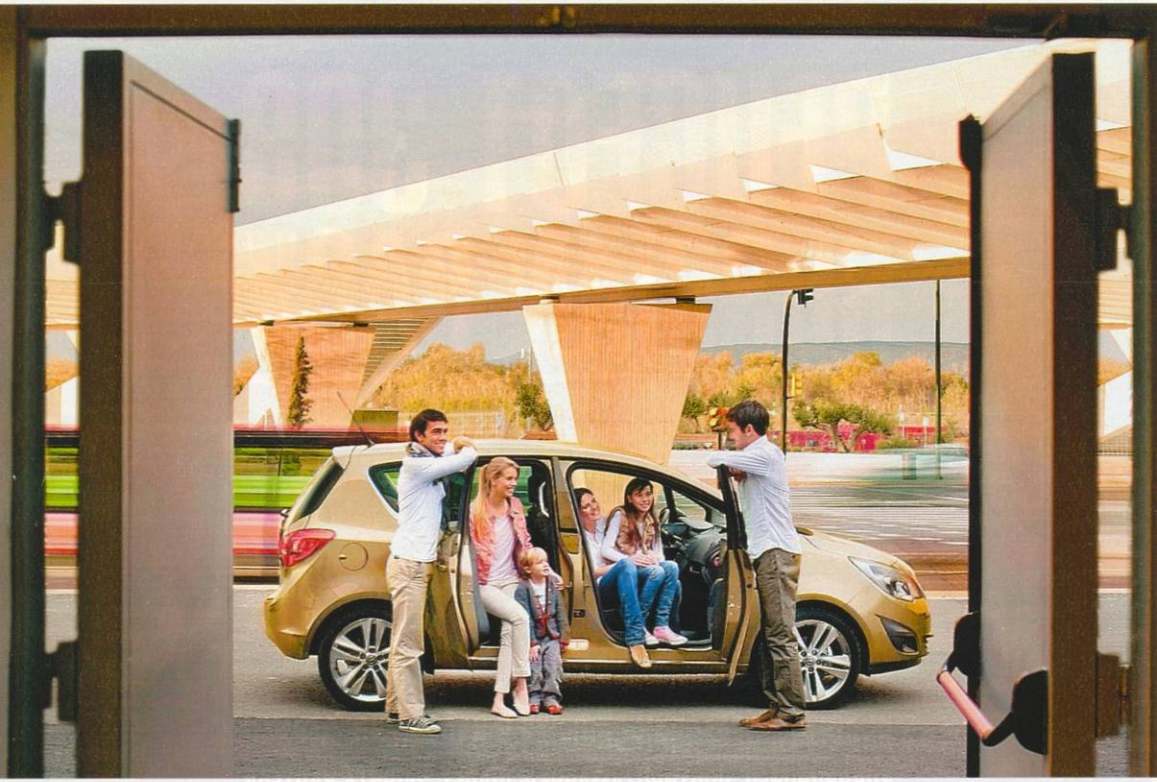


ды подвесок. В экстремальных условиях «Дастер» проявил себя послушным, комфортным, маневренным, а главное – совершенно не напрягающим. Правда, первая передача показалась все-таки чрезмерно короткой. Да и тормоза с непривычки поначалу ощущаются недостаточно информативными и чуткими. Но в целом полноприводный «Дастер» способен на многое.

ЧАСОВОЙ МЕХАНИЗМ

За объявленную в Европе цену я готов простить этому кроссоверу все его мелкие огрехи, а к особенностям готов привыкнуть. И чем больше я принимаю идеологию «Дастера», тем сильнее раздражают предполагаемые сроки его появления в России. Почему так долго ждать?

Увы, много времени займет локализация производства. Кроме того, на время появления «Дастера» в России влияет и график вывода новых модификаций. Зато у нас с самого начала производства в машине будет автомат (но только на моноприводной версии) и бензиновый мотор 2,0 л. Не исключено, что появятся европейские дизели (85 или 109 л.с.). Стоит подождать! Главное – чтобы обещанные цены к указанному сроку остались столь же симпатичными. ЗР



Открытие сезона

«Опель-Мерива» нового поколения приглашает заглянуть в свой внутренний мир через совершенно необычные задние двери. Павел Леонов не отказался от столь любопытной возможности. Фото автора и «Опель».

НОВОЕ, ХОРОШО ЗАБЫТОЕ...

Получив ключи от машины, я не спешил занимать водительское место. В «Мериве» оно далеко не самое интересное и сразу заставляет вспомнить другие модели фирмы – «Инсигнию» и последнюю «Астру». Совсем другое дело второй ряд, на который даже попадаешь не как в других автомобилях, а через открывающиеся против хода задние двери. Разработчики утверждают, что такая навеска значительно упрощает посадку-высадку. Для компактвэнов это особенно актуально, ведь их изначально приобретают в расчете на максимальное использование объема кузова. А оригинальная конструкция не только позволяет с большим удобством войти в салон – когда не мешается дверь, гораздо проще, к примеру, установить детское кресло. Правда, за два дня общения с «Меривой» я так и не привык к новой схеме – по привычке подходил к задней стойке и искал возле нее ручку...

Открывающиеся против хода двери – решение далеко не новое. Такие использовали довольно широко до войны (причем как передние, так и задние), да и потом, вплоть до начала 1970-х на отдельных автомобилях. У знаменитых «лондонских кэбов» они сохранялись вплоть до 1997 года. Но еще в 1960-е подобные конструкции поставили фактически вне закона – из-за их потенциальной опасности. Бывали случаи, когда двери (неплотно закрытые или с расшатанными замками) открывались набегающим потоком ветра. Хорошо, если в этот момент на них никто не облокачивался или не держался за ручку. На «Мериве» это практически исключено: при достижении скорости 4 км/ч электроника автоматически блокирует замки. Можно это сделать и кнопкой, расположенной на передней панели. Вероятность тронуться с открытыми дверями, конечно, сохраняется, но особо забывчивых быстро одернет назойливый зуммер.

Удачная схема трансформации задней части салона перешла без особых изменений с предыдущего поколения «Меривы». К примеру, крайние сиденья второго ряда перемещаются в продольном направлении на 190 мм.













Оформление передней панели хорошо знакомо по «Астре» и «Инсигнии». Качество материалов традиционно высокое.

На заказ доступны улучшенные передние сиденья с электрической подгонкой поясничного подпора, удлиняемой подушкой и регулируемыми в двух плоскостях подголовниками.

Это только малая часть из предусмотренных вариантов трансформации.

Утопив в пол среднее место, крайние можно переместить ближе к середине. При необходимости второй ряд легко сложить и получить ровную площадку – достаточно потянуть за специальные петли. Максимальный объем увеличившегося грузового отсека в этом случае составит внушительные 1500 л.

В наиболее дорогих комплектациях предлагается модульный трехъярусный органайзер между передними креслами. Внизу у него подстаканники, розетка на 12 В, разъемы AUX и USB. По второму и третьему уровням перемещаются подлокотник и дополнительный вещевой лоток. При желании всю эту конструкцию нетрудно демонтировать или через специальный переходник установить по центру второго ряда.

Также в качестве опции появился кронштейн для перевозки велосипедов, который задвигается в задний бампер подобно ящику стола. Правда, тогда придется забыть про запаску – в вашем распоряжении будут только герметик и компрессор.





Все двери можно распахнуть на угол до 84° (средний показатель составляет 65–70°) и зафиксировать в одном из четырех промежуточных положений.

КУЗОВ БОЛЬШЕ, МОТОРЫ МЕНЬШЕ

По размерам новая «Мерива» вплотную приблизилась к старшей «Зафире» (прибавка в длине – 240 мм), а по ширине (плюс 115 мм) и вовсе ее превзошла. База также увеличилась – на 15 мм. Производитель заявляет, что у новинки самые широкие в классе диапазоны перемещения передних сидений (240 мм в продольном направлении и 65 мм в поперечном), а также регулировки руля по высоте и вылету. Похоже на правду. Даже двухметрового роста человек без труда устроится на водительском месте. Задние пассажиры, само собой, пространством тоже не обделены.

Выбор двигателей, как нынче принято, обширен. Всего восемь вариантов: три бензиновых и пять дизельных. В Россию будут поставлять машины только с бензиновыми моторами – все объемом 1,4 л: один атмосферный (100 л.с.), два других с турбонаддувом (120 и 140 л.с.). Коробка передач – только механическая. Причем у самого мощного варианта она 6-ступенчатая. Но никаким совершенством ручных коробок не восполнить отсутствия автомата – это, пожалуй, самый серьезный недостаток машины.

Я поездил с обоими наддувными двигателями. Они заменят 1,6- и 1,8-литровый бензиновые моторы прошлого поколения. Новые экономичнее предшественников на 10% и мощнее на 14%. Готов в это поверить: даже со 120-сильным вариантом у машины хорошая прыть, и притом средний расход топлива не превысил 7,5 л/100 км. Высокий крутящий момент у этого двигателя доступен в широком диапазоне оборотов – долой частые смены передач! (Хотя сам механизм переключения работает очень четко.)

Конструкцией шасси автомобиль полностью напоминает «Зафиру». Да и поведение на дороге у них схожее: «Мерива» так же быстро и точно реагирует на действия рулем. Словом, несмотря на свою вагонную породу, заскучать не даст.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	Opel Meriva		
	1,4	1,4 Турбо (88 кВт)	1,4 Турбо (103 кВт)
Общие данные			
Размеры, мм: длина/ширина/высота	4288/1812/1615		
база	2644		
колея спереди/сзади	1488/1509		
Объем багажника, л	400/1500		
Снаряженная масса, кг	1285	1320	1320
Полная масса, кг	1890	1920	1920
Время разгона 0–100 км/ч, с	13,9	11,5	10,3
Макс. скорость, км/ч	177	188	196
Топливо/ запас топлива, л	A95/54		
Расход топлива, л/100 км: смешанный цикл	6,1	6,1	6,7
Двигатель			
Расположение	спереди поперечно		
Конфигурация/ число клапанов	P4/16		
Рабочий объем, см³	1398	1364	1364
Мощность, кВт/л.с.	74/100	88/120	103/140
при об/мин	6000	4800–6000	4900–6000
Крутящий момент, Н·м	130	175	200
при об/мин	4000	1750–4800	1850–4900
Трансмиссия			
Тип	переднеприводная		
Коробка передач	M5	M5	M6
Ходовая часть			
Подвеска: спереди/сзади	типа «Мак-Ферсон»/ полунезависимая		
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/ дисковые		
Размер шин	195/65R15, 205/55R16, 225/45R17, 225/40R18		

Осталось дождаться начала продаж в России. Они стартуют еще не скоро – в лучшем случае к концу года. Тогда и для нас наступит праздник открытых распашных дверей. ЗР

КАК ЭТО БЫЛО

Пример «Опеля» с «неправильными», навешенными на задней стойке дверями хорошо известен по самому первому «Москвичу» семейства 400/401, который создали по образу и подобию немецкого «Кадета» 1937 года. Кстати, большинство «опелей» этой модели были двухдверными, более дорогая версия с четырьмя дверями широкого распространения не получила. До тех пор, пока ее в больших количествах не стали штамповать под советской маркой.



Напористее, умник!

Так расшифровал аббревиатуру в названии нового кроссовера «Мицубиси» Владимир Аркуша, познакомившись с ним на острове Хоккайдо. Фото автора и «Мицубиси».

Трудно представить, что еще несколько лет назад назад мы и слова-то такого не знали – «кроссовер»! А ведь именно после появления «правильного» термина интерес к автомобилям, гармонично сочетающим легковые и внедорожные качества, достиг масштабов всеобщего помешательства. За примерами далеко ходить не надо: в моем дворе, где едва помещаются три десятка машин, всего за год поселились три популярнейших кроссовера, причем один даже успели угнать! Думаю, «Мицубиси-ASX» поспеет как раз вовремя, чтобы расстроенный владелец смог заполнить душевную пустоту приобретением этого «умника»: обещано, что такая возможность у россиян появится этим летом. Кстати, в Японии машина продается с февраля, и весьма успешно. Правда, там она носит индекс RVR. А мне пора раскрыть нехитрую суть шифровки ASX.

АКТИВНЫЙ

Именно это слово скрыто за первой буквой *A* – от английского active. Речь, скорее, о характере владельца, чья активность в равной мере заметна как в работе, так и в отдыхе. Ну а выбор места отдыха должен зависеть от интересов и привязанностей хозяина и лишь во вторую очередь – от качества дорог.

С этих позиций наиболее выигрышный вариант ASX – полноприводный. В нем всегда служат ведущими передние колеса (режим 2WD), а задние либо подключаются автоматически (4WD AUTO), либо, в положении селектора 4WD LOCK, получают крутящий момент постоянно, наряду с передними. Стоит заметить, что полноприводный ASX придет в Россию только с 2-литровым 150-сильным мотором, хорошо знакомым по «Лансеру», и вариатором. Впрочем, с решениями последнего можно спорить, используя для большей спортивности ручное переключение шести виртуальных передач – рычагом или модными подрулевыми лапками. В чисто переднеприводных машинах собираются предлагать на выбор еще два двигателя, меньших по объему: 1,8-литровый 140-сильный (тоже от «Лансера») и 1,6-литровый на 117 л.с. Последне-



Облицовка в фирменном стиле jet fighter (реактивный истребитель) пришлась новому кроссоверу как нельзя более кстати.

му вариатор не положен – только пятиступенчатая механика.

Для кроссовера предусмотрен и дизель – тоже 150-сильный при объеме 1,8 л. Нетрудно предсказать этому новичку популярность во многих европейских странах, а в нашей дизельная версия если и появится, то позже.

УМНЫЙ

S означает вовсе не sport и не small, а smart: применительно к нашему герою – интеллектуальный, развитой. Словом, продвинутый. В самом деле, искусственный интеллект контролирует буквально все агрегаты: изменяет длительность фаз газораспределения, согласуя ее с нагрузкой на двигатель, преобразует энергию торможения в электрическую – для подзарядки батареи, задействует электрический усилитель руля только по мере необходимости, не дает откатиться назад, когда трогаешься в горку… Коммуникационная система с жестким диском на 40 Гбайт объединяет навигатор, телевизор для приема эфирных программ, камеру заднего обзора. И, само собой, готова принять внешние устройства на входы USB и bluetooth.

Что ни минута, новые штрихи добавляются к портрету безопасного автомобиля – порой, казалось бы, мелкие. Скажем, при экстренном торможении ASX начинает мигать аварийной сигнализацией.

Но что это я сразу о тормозах? Для начала неплохо бы разогнаться…

Затерянный посреди острова Хоккайдо, полигон «Токачи» тих и безлюден – как если бы здесь представляли не товарные машины, а некий предсерийный образец под завесой секретности. Да и «забег» по овалу с профилированными виражами имеет мало общего с повседневной ездой – но даст хотя бы первые впечатления.

Знакомство с переднеприводной версией ASX вдвойне познавательно: первой из «мицубиси» она получила новый мотор 1,6 л. Это тот самый минимум, который необходим легкому кроссоверу, если не прибегать к даунсайзингу в духе «Фольксвагена». Уверенному разгону (нас в машине трое) созвучна попутная песня двигателя: голос у него неплохой, но несколько надрывный. А на скорости около 130 км/ч его перекрывает шум встречного воздуха, обтекающего солидные зеркала. Не беда: в городе с ветерком не помчишься, зато соседей в потоке лучше разглядишь.

Машины представлены в разных комплектациях, объединяет которые бескомпромиссно черный цвет интерьера. Понравилась тканевая обивка сидений: пупырчатая, приятная на взгляд и на ощупь и, главное, «цепкая».

Двухлитровый полноприводник, само собой, упакован богаче: тут и кожаная отделка, и панорамная крыша, и полный набор подушек безопасности, включая защиту коленей водителя. Впрочем, многое из этого можно в виде опций получить и в машинах подешевле – даже 1,6-литровой.

Что касается динамики, ни субъективно, ни по заводским данным 150-сильная топ-версия не превосходит «младшего по званию» – сказывается прибавка массы и усложнение транс-



Компактной машине придали энергичный и узнаваемый облик.



Руль регулируется не только по высоте, как в некоторых других популярных моделях «Мицубиси», но и по вылету.

Простора на обоих рядах кресел не меньше, чем в базовом «Аутлендере XL». Вот только потолок над задним диваном низковат.



Многофункциональный монитор не только обогатит информацией, но и оживит интерьер в дорогих комплектациях.



Музыкальный центр «Рокфорд» (опция) снабжен семью динамиками, сабвуфер – в багажном отсеке.



ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	Mitsubishi ASX		
	1,6 2WD	1,8 2WD	2,0 4WD
Общие данные			
Размеры, мм: длина/ширина/высота*	4295/1770/1625		
база	2670		
колея спереди/сзади	1525/1525		
Объем багажника, л	419/н.д.		
Радиус поворота, м	5,3		
Снаряженная масса, кг	1300	1385	1450
Полная масса, кг	1870	1970	1970
Время разгона 0–100 км/ч, с	11,4	13,1	11,9
Макс. скорость, км/ч	183	186	188
Топливо/запас топлива, л	A95/63		A92/60
Расход топлива, л/100 км: загородный цикл	5,0	6,4	6,8
городской цикл	8,0	9,8	10,5
смешанный цикл	6,1	7,6	8,1
Двигатель			
Расположение	спереди поперечно		
Конфигурация	P4		
Число клапанов	16		
Рабочий объем, $см^3$	1590	1798	1998
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	86/117 6100	103/140 6000	110/150 6000
Крутящий момент, Н·м при об/мин	154 4000	177 4200	197 4200
Трансмиссия			
Тип	переднеприводная		полноприводная
Коробка передач	M5	A6 (CVT)**	
Ходовая часть			
Подвеска: спереди	типа «Мак-Ферсон»		
сзади	независимая многорычажная		
Рулевое управление	реечное с электроусилителем		
Тормоза: передние	дисковые вентилируемые		
задние	дисковые		
Размер шин	215/65 R16 или 215/60 R17		

*С релингами.

**Вариатор с 6 виртуальными ступенями.



Панорамная крыша: можно спорить о ее пользе и удобстве, но лучше завидовать молча.

миссии. Вдобавок, если энергично нажать на газ, в машине с вариатором преследует ощущение вязкости разгона.

На переставке подтвердила свою эффективность система стабилизации, ловко вернув кроссовер на траекторию. А оценивать энергоемкость и настройки подвесок, познавать другие тонкости характера предстоит коллегам уже в России – в ходе более подробного теста.

ПЕРЕКРЕСТЬЕ ДОСТОИНСТВ

На него-то и указывает третья буква в индексе новинки – X. Но ведь «Мицубиси-ASX» далеко не единственная машина подобного рода. Чем же, по расчетам создателей, она собирается завоевывать симпатии покупателей и теснить конкурентов?

Думаю, главное – эффектная внешность в сочетании с разумной ценой. Красивый, спортивного склада автомобиль не может не привлечь внимания. Гамма двигателей не огорчит разрывом между «минимальным» и наиболее мощным вариантами, чем грешат иные производители. Важнейшие узлы – такие как двигатели, вариатор и элементы полного привода – проверены на ранее освоенных моделях (речь прежде всего об «Аутлендере XL», на родство с которым указывают не только агрегаты, но и размер колесной базы – 2670 мм). Машину адаптировали к российским условиям: максимальный дорожный просвет – 195 мм, батарея увеличенной емкости, уверенный пуск в холода. А клеймо *Made in Japan* для нашего покупателя –



Mitsubishi ASX, подобно «Лансеру» в гольф-классе, обещает стать одним из ведущих игроков на российском рынке кроссоверов.

Кроссовер будут окрашивать в восемь различных цветов. Среди них два новых: «титановый серый» (предыдущие фото) и «зимородок» – под цвет оперения птицы.

Среди полезных новинок – ксеноновые фары со «сверхшироким» световым пучком.



ОТ КОМПАКТА К КРОССОВЕРУ

Этот хэтчбек под именем «Концепт-cX» украшал стенд «Мицубиси» на франкфуртском автосалоне три года назад, в 2007-м. Казалось бы, типичный городской компакт – но именно его считают дизайнерским прообразом серийного ASX. В самом деле, помимо силуэта, сходство выдают короткие свесы, рельефные боковины с массивными отбортовками колесных арок, не говоря уже о фирменной облицовке радиатора. Вполне вероятно, концепцией cX воспользуются также при создании новой малолитражки.



верный знак качества. Небедные базовые комплектации в сочетании с опциями позволят охватить широкий ценовой диапазон, а значит, новинкой заинтересуются покупатели с разным уровнем доходов. Журналистов клятвенно заверили, что ASX предложат россиянам по более привлекательным ценам, чем самый успешный в этом сегменте «Ниссан-Кашкай». И тогда конкуренты с неудовольствием вспомнят еще одно значение слова smart – напористый. **ЗР**

На правах рекламы

КОММЕРЧЕСКИЙ ТРАНСПОРТ PEUGEOT
ВОПЛОЩЕНИЕ ОПЫТА ПРОФЕССИОНАЛОВ
СПЕЦИАЛЬНАЯ ПРОГРАММА ДЛЯ КОРПОРАТИВНЫХ КЛИЕНТОВ

Peugeot Partner
от 367.500 руб.*

Peugeot Boxer
от 765.000 руб.*



PARTNER TEPEE новый PARTNER VU PARTNER ORIGIN VP/VU BOXER "фургон" BOXER "маршрутка" BOXER "надстройки на шасси"

ФИКСИРОВАННАЯ СТОИМОСТЬ ТО / КРЕДИТОВАНИЕ / ЛИЗИНГ / АВТОМОБИЛИ В НАЛИЧИИ!

Горячая линия Peugeot
(Звонок по России бесплатный)
8 800 555 53 35

www.peugeot.ru/professional

* Peugeot Partner: цена действительна для версии "VU 800 TOLE" (грузовой, цельнометаллический) 1,4 л, МКПП, бенз., 75 л.с, 2010 г.в. с учетом скидки 80.000 руб. Peugeot Boxer: цена действительна для версии "330 L1H1" (фургон цельнометаллический) 2,2 л, МКПП, диз., 100 л.с, 2010 г.в. с учетом скидки 120.000 руб. Предложение действительно до 30 июня 2010 года и ограничено количеством автомобилей на складе. Подробности в салонах официальных дилеров. Peugeot Профессионал. Реклама.

ОТ ПРОФЕССИОНАЛОВ ПРОФЕССИОНАЛАМ.

PEUGEOT PROFESSIONAL

Грузите апельсины

Если вам частенько приходится возить объемистую поклажу, а пересаживаться с компактного городского автомобиля на более крупный не хочется – присмотритесь к универсалу «СЕАТ-Ибица ST», советует Денис Арутюнян.

Уж сколько написано про модификации этой испанской машины! Обычный городской хэтчбек на три и на пять дверей, «мускулистый» FR, экстремальная «Купра» – почти все эти версии рассчитаны на людей молодых и энергичных. Впрочем, кто сказал, что универсал не входит в круг их интересов?

По основным параметрам «Ибица ST» почти не отличается от базового пятидверного хэтчбека. Даже высота и база автомобиля те же. Внутри тоже все знакомо, вплоть до тесноватого заднего дивана. Из всей гаммы моторов (три бензиновых и столько же дизельных) самым востребованным окажется, скорее всего, 85-сильный бензиновый объемом 1,4 л – с ним бодро держишься в потоке, получаешь удовольствие от ускорений и четкой работы механической коробки передач. Кстати, в Европе к некоторым моторам предложат и роботизированную 7-ступенчатую коробку DSG, но в Россию такие комплектации поставлять не собираются.

Ну а насколько велики возможности универсального кузова? Задний свес машины удлинился на 180 мм, соответственно стандартный объем багажника увеличился до 430 л. Это лишь на 11 л меньше, чем у большого «СЕАТа-Эксео ST», универсала на базе «Ауди-А4» прежнего поколения. А сложив задний диван, полезный объем багажника маленького универсала можно довести до 1164 л, что опять же меньше, чем у «Эксео ST», всего на 16 л.

Конкурентов у новинки немного. В России в сегменте компактных универсалов только две модели: «Шкода-Фабия Комби» и «Пежо-207 SW», причем чешская машина превосходит «испанца» по объему багажника. Может, СЕАТ приманит ценой? Представители компании, когда их об этом спрашивают, пока уходят от ответа. ЗР

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	SEAT Ibiza ST	
	1,2 TSI	1,4 16V
Общие данные		
Размеры, мм: длина/ширина/высота	4227/1693/1445	
база	2469	
колея спереди/сзади	1465/1457	
Объем багажника, л	430	
Радиус поворота, м	5,2	
Масса снаряженная/полная, кг	1145/ 1585	1130/ 1570
Время разгона 0–100 км/ч, с	10,2	12,4
Макс. скорость, км/ч	190	177
Топливо/запас топлива, л	A95/45	
Расход топлива, л/100 км: загородный цикл	4,5	4,7
городской цикл	6,8	8
смешанный цикл	5,3	5,9
Двигатель		
Расположение	спереди поперечно	
Конфигурация	P4	P4
Число клапанов	8	16
Рабочий объем, $см^3$	1197	1390
Степень сжатия	10,0	10,5
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	77/105 5000	63/85 5000
Крутящий момент, Н·м при об/мин	175 1550–4100	132 3800
Трансмиссия		
Тип	переднеприводная	
Коробка передач	M5	
Ходовая часть		
Подвеска: спереди/сзади	типа «Мак-Ферсон»/упругая поперечная балка	
Рулевое управление	реечное с электрогидравлическим усилителем	
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/дисковые	
Размер шин	185/60R15	175/70R14

Вместительная машина при компактных габаритах и внешних чертах спортсмена – универсальный рецепт СЕАТа.







Приятный стиль оформления, удобные органы управления – салон «Ибицы» не претендует на награды за дизайнерскую работу, но выполнен добротно.

В машине, ориентированной на молодую семью, сидеть спереди просторно и удобно.

Объем багажника не мал и не велик для класса компактных универсалов.





На правах рекламы

ПОДХОДЯЩИЕ МАСЛА

Для **Seat Ibiza ST**
с двигателем 1.2 STI от Volkswagen
производителем предписываются масла
с допуском VW 504.00/507.00.
Исходя из данных установок, специалисты
Total рекомендуют для Seat Ibiza ST 1.2 STI:

Моторное масло

QUARTZ INEO 504-507 SAE 5W-30



- Специально разработано для двигателей Volkswagen Group.
- Пригодно для наиболее сложных условий эксплуатации в любое время года.
- Удовлетворяет требованиям к маслам с увеличенным сервисным интервалом большинства производителей, рекомендующих экстрадлинный интервал замены (30000 - 50000 км), благодаря высокой стойкости к окислению.
- Температура застывания: -45°C

Стандарты

- ACEA A3/B4.

Одобрения производителей:

- Volkswagen: VW 504.00/507.00 – Заменяет: VW 502.00/505.00/505.01, VW 502.00/505.00, VW 503.00/506.00/506.01*, VW 501.01/505.00
  *для всех двигателей модельного ряда 2007
- BMW LL04 – Заменяет: BMW LL01, BMW LL98
- MB Approval 229.51 – Заменяет: MB Approval 229.31

Обращаем внимание, что при решении вопроса о выборе смазочного материала для каждого конкретного применения необходимо руководствоваться рекомендациями производителя техники и его официальных представителей.

РЕКЛАМА

Подробная информация:
www.total-lub.ru

TOTAL

Стальная птица, или Уникальная вещица

«Извержение исландского вулкана нас тоже коснулось. В начальный период производства некоторые комплектующие приходится доставлять самолетами – так вот мы чуть было не остались без коробок передач», – рассказывали люди из «Порше». Когда на следующий день завод в Лейпциге накрыла тень самого большого самолета в мире – украинского Ан-225 «Мрия», Антон Чуйкин невольно связал два этих факта. Далее – записки пилота.



Здравствуйте, дорогие! Пишу из Новосибирска – здесь встретил хорошего знакомого (в одном экипаже летали), он разрешил мне воспользоваться компьютером с Интернетом. Командир доволен, мы набрали хорошие заказы – «Мрия» нужна многим. Еще бы, за один рейс больше 200 тонн груза! Не скучайте! Дети, слушайтесь маму. До связи.

Новосибирск, 11 апреля

Чтобы войти в Интернет, пришлось долететь до Японии. Завтра принимаем на борт какие-то автомобильные агрегаты. Юра, купил тебе и Машке прикольную игрушку – маленького Годзиллу, точь-в-точь из фильма, даже огнем пыхает. Здесь детишки по таким с ума сходят…

Нагоя, 20 апреля

Ну вот, мы уже чуть ближе к дому. Скоро пролетим над вами и пойдем дальше на запад. Случилась нечаянная задержка (спасибо исландскому вулкану) – и теперь нагоняем график. Маша, мама пишет, что ты капризничаешь. Не надо, дружок, веди себя по-взрослому. Все, прощаюсь, напишу из Европы.

Алма-Ата, 25 апреля

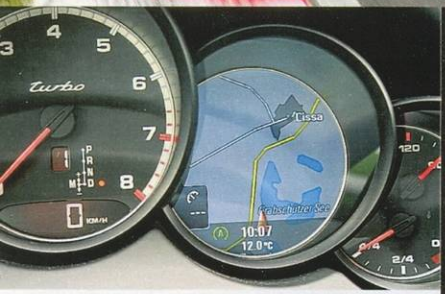
Машина стоит под разгрузкой – запчасти, что мы привезли, оказывается, очень ждали на заводе «Порше». Юра, помнишь, мы с тобой про эту фирму читали в «Энциклопедии марок»? «Мрия» им сразу все недостающие агрегаты доставила – трансмиссии японской фирмы «Айсин». В знак благодарности нам даже пообещали какую-то спецпрограмму. Завтра напишу, что было.

Лейпциг, 27 апреля





Новый «Кайен» – это, помимо интересных внешних решений (выпуклый капот, более динамичный силуэт, подчеркнутая мощь), еще и переработанная техника. Из главного: меньшая масса, лучшая экономичность, большая вместимость. Расставшись с понижающей передачей, конструкторы выиграли 33 кг. Далее, собирая по крохам в подвеске, двигателях, кузове, электрике, машину облегчили на 185 кг (модификация «Турбо»). Прежде 500-сильный автомобиль разменивал 100 км/ч за 5,1 с, теперь – за 4,7 с. Расход топлива в смешанном цикле сократился с 14,9 до 11,5 л/100 км: долой 23%. Отдельное спасибо новому 8-ступенчатому автомату.



В грозди из пяти приборов самый крупный – тахометр, а самый удобный – дублирующий информационный экран, на который в данном случае выведен фрагмент карты. Навигатор, кстати, обучен русскому. Надо будет, говорит, повернуть направо.



Благодаря возросшей на 40 мм базе салон стал просторнее. В новом интерьере большой монитор переехал выше, что намного удобнее для водителя.

Ну, ребята, немцы так нас принимали!.. Спешу все рассказать по горячим следам. Сейчас летим над Францией, полет еще долгий, так что спокойно могу записать вчерашние впечатления.

Привезли нас на завод «Порше» в Лейпциге – это совсем недалеко от аэропорта. Они сейчас запускают новый вседорожник «Кайен» и устраивают презентации: тест-драйв, производство, полигон… Представьте, там оказались русские ребята-журналисты, нас включили в их группу. Я попал в пару к главному редактору «За рулем».

Сели в серо-стальной «Кайен Турбо» и поехали. Я сначала малость тушевался, а потом и за руль попросился. Эх, вот так машина! 500 сил, 278 км/ч. На автобане выжал 230, потом страшновато стало – я на такой скорости



Объем багажника – 670 л, на 130 л больше, чем у предшественника. Поскольку заднее сиденье двигается, длина багажника меняется – от 987 до 1147 мм. Максимальный объем (до спинок передних кресел) – 1780 л.



Завод в Лейпциге собирает «панамеры» и «кайены». Вдоль конвейеров ничего не хранят: тележки с деталями едут каждая за «своим» автомобилем, а как только пустеет – подают следующую.





Впервые «Кайен» оснащают PTV Plus (Porsche Torque Vectoring) – системой, дополняющей активный полный привод с электронно-управляемой многодисковой муфтой между осями. PTV притормаживает внутреннее заднее колесо, повышая устойчивость в поворотах. На скользком покрытии и бездорожье система, блокируя задний дифференциал, снижает пробуксовку колес.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	Porsche Cayenne Turbo	Ан-225 «Мрия»
Общие данные		
Размеры, мм: длина/ширина/высота	4846/1939/1702	84 000/88 400/18 100
Снаряженная масса, кг	2170	285 000
Полная масса, кг	2880	640 000
Грузоподъемность, кг	710	250 000
Макс. скорость, км/ч	278	850
Запас топлива, л	100	300 000
Двигатель		
Расположение	спереди продольно	шесть под крылом
Тип, конфигурация	бензиновый с турбонаддувом, 4,8 л, V8/32	турбореактивный
Мощность, кВт/л.с. при об/мин, или тяга, кН	368/500 6000	6×229,47

привык уже вверх уходить, а этот к дороге словно липнет.

Антон (который из «За рулем») все коробку передач нахваливал: говорит, для сравнения брал в Москве старую версию «Кайена», так в ней переключения отчетливо заметны, паузы между передачами есть… А тут словно РУДы (ручки управления двигателями) дал до упора – и понеслись: тяга ровная, как у нашей «Мрии». А еще новый автомат помогает бензин экономить – процентов двадцать, шутка ли!

Навигация в машине, честное слово, не хуже нашей, авиационной. И главное, по-русски говорит. Ее тоже очень хвалили: мол, куда удобнее прежней.

Потом нас прокатили по заводскому треку. Раньше тут был танковый полигон, а теперь «Порше» отстроил гоночную и внедорожную трассы. Впрочем, кроссовую особо строить не понадобилось – после танков-то. Честно говоря, я не сильно впечатлился – дома, когда к Днепру едешь, еще и не такие колдобины штурмуешь. И Антон согласился – ничего особенного. «Кайен», дескать, как был прекрасным вездеходом, так и остался, только где же ему свои качества демонстрировать, при такой-то цене?

А вот на треке едва не укачало – заводской водитель так отжег, что даже мой вестибулярный аппарат запротестовал. Юрка, ты вот любишь карусель, тебе бы точно понравилось.

В общем, если уж журналистам машина по душе, то мне и подавно. Прервусь, попозже допишу…

28 апреля, Лейпциг – Тулуза, 10 000 м

Немцы нам еще и экскурсию на завод устроили. Здесь почти нет запасов деталей, готовые автомобили максимум на следующий день уходят потребителям. Рабочая смена – восемь часов, при этом каждые два часа рабочие меняются, переходя на новый пост. Это Антон сразу в блокнот записал – говорит, сам когда-то на конвейере работал и больше уставал от монотонности, когда приходилось день-деньской делать одно и то же.

Окрашенный кузов ставят на линию – и через полторы смены он становится готовым автомобилем. Но это еще не всё: потом тестовая трасса, дождевая камера, конечный контроль... и экспорт – например, в Россию. Там дилер распакует машину, выкатит в автосалон и повесит

Не будем горевать по ушедшей в прошлое пониженной передаче – и без нее автомобиль легко взлетает на 80-процентный подъем. При существующем арсенале с трудом представляешь себе, когда владельцу «Порше» может пригодиться пониженная – уж точно не в такой «ванне». Отправьте к колесам 700 Н·м, помноженные на отношение 4,9 первой передачи. Неужели мало?

табличку: «Новый Porsche Cayenne, от 3 103 000 руб.». Кстати, такой же, как стальной «Турбо», на котором мы ездили, будет стоить за шесть миллионов… «Ну да, самолетами-то коробки возить», – проворчал Антон, записывая цену. Я не стал возражать – не поверит, что так зачастую выгоднее. Надо же не только цену учитывать, но и скорость.

Когда прощались, я у немцев спросил: все-таки, за что нас так красиво отблагодарили? Ну, прилетели в срок… Отвечают: это самое главное и для нас, и для вас – точность во всем. А еще, говорят, вы водите уникальный самолет, а мы делаем уникальные автомобили. Так что спасибо, коллеги!

Антон, как услышал, опять блокнот достал. Напишу, говорит, про вас в материале о «Кайене». Так что надо будет журнальчик купить…

Юрка, давай Годзиллу отдадим Маше насовсем? Я тебе еще подарок везу – модельку первого гибридного «Ленор-Порше» 1901 года. Тоже уникальная вещица…

28 апреля, Тулуза – Хьюстон, 10 600 м ЗР



Узнать за 60 секунд

Рестайлинг для автомобиля – как вторая серия триллера. Главные персонажи уже известны, но драматическая развязка сюжета все еще остается в тени. На премьере обновленной «Мазды-6» присутствовал Дмитрий Федоров. Фото автора.

14 часов 24 минуты. Ростовская область, Азовский район, село Самарское, 1104-й км автомагистрали М4 «Дон».

Мой автомобиль – под номером 859. Впрочем, будь на его табличке 858, 857 или что-нибудь еще – от перестановки номеров суть машины из пресс-парка российского представительства «Мазды» не изменилась бы. Все обновленные «шестерки» в нем – модного белого цвета. Тип кузова наиболее востребованный – седан. Комплектация – Sport, перешедшая на высшую позицию после упразднения версии Luxury. Силовой агрегат – самый свежий: 2,5-литровый мотор в 170 сил и пятиступенчатый автомат. Раньше гидромеханическая трансмиссия предлагалась только под 2-литровый двигатель с отдачей в 147 л.с. А 2,5-литровый топ-мотор сочетался только с шестиступенчатой ручной коробкой. Эта комбинация мало кому нравилась. Относительно дорогой автомобиль без автомата в России заведомо обречен на провал. Появление новой версии должно резко увеличить интерес к 170-сильной «шестерке». Доля этих машин в российской гамме увеличится как минимум вчетверо – до 20%.

Разгоняясь вдоль череды ползущих на юг фур, понимаю, что автомат сделал свое дело. Теперь я не ищу крутой поворот, чтобы именно в нем полностью оправдать существование механической коробки передач на четырехдверной модели ценой в миллион с лишним. Зачем заниматься мальчишеством на такой большой и даже в чем-то солидной машине? Лучше спокойно придавить педаль газа в пол и, ощущая полное взаимопонимание с электроникой гидромеханической коробки, смаковать приятную энергетику разгона. Динамика, конечно, немного хуже, чем у машины с механикой (лишние 1,4 с в разгоне до 100 км/ч), но при обгоне для безопасного расхождения со встречным потоком ее хватает. Да и обозначить маневр теперь проще: «шестерка» наконец-то научилась троекратно мигать поворотниками при легком касании подрулевого рычага. А при экстренном торможении аварийка отныне включает-



Новый руль – пожалуй, самая заметная черта в интерьере. Отделка центральной консоли под рояльный лак выглядит солиднее прежней серебристой окантовки.

Центральный дисплей перекомпонован. В него перенесли показания забортной температуры. Слева появились клавиши управления часами.



Отныне все «шестерки» – для некурящих. Прикуриватель и пепельницу нельзя заказать даже за доплату.



Система CF-Net упразднена. Вместо нее появились клавиши управления «музыкой», бортовым компьютером и кнопка быстрого вывода показаний часов.



ся сама, предупреждая идущих сзади о возможной опасности.

Словом, первые впечатления от 2,5-литровой «шестерки» с автоматом – самые приятные. В ней нет нервозности, провокации, присущей версии с механической коробкой передач.

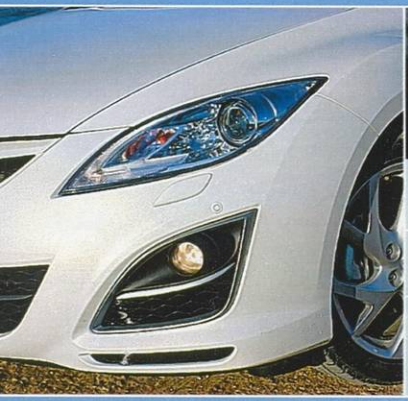
18 часов 15 минут. Краснодарский край, Ейский район, станица Должанская. Направление движения – коса Долгая.

Полет стремительной белой птицы лишь изредка прерывают взмахи охотничьей полосатой палки. Вопросы практические: какова обновленная «Мазда» супротив местной любимицы – «Тойоты-Авенсис»? Что сказать, на ходу «шестерка» явно жестче. Восемнадцатидюймовые диски с низкопрофильными шинами способны разрушить плавную монотонность езды в самой безобидной на вид ямке. Но и на базовых 16-дюймовых колесах «Мазда-6» не станет идеально комфортабельной.

Ходовая часть при модернизации также подверглась доработке. Специалисты компании долго и дотошно информировали об изменениях в шасси, применяя труднопереваримые сочетания фраз о заново отрегулированном усилителе руля и усовершенствованном расположении втулок поперечных элементов задней многорычажной подвески. Но я не скажу, что эти и многие другие перемены сильно изменили характер автомобиля. «Шестерка» осталась прежней – жесткой на ходу и острой в управлении.

Недаром отныне программу венчает исполнение Sport. Оно гораздо логичнее подходит образу самой дорогой «Мазды-6», нежели прежнее Luxury. Именно на такой машине я сейчас мчусь к узкой косе, разделяющей Азовское море и Таганрогский залив.

Только топ-версии полагается «птичка» на радиаторной решетке и небольшой спойлер на кромке багажника. Наиболее приметная черта рестайлинга – круглые противотуманные фары взамен прямоугольных. Раньше в них были встроены отдельные источники света для подсветки поворотов, в модернизированной машине эту функцию выполняют головные фары, способные поворачивать световой пучок на 15 градусов.





Хромированная окантовка «колец» климат-контроля – один из пунктов апгрейда салона.

Биксеноновые фары обрели возможность поворачиваться на 15 градусов.



Кожаная отделка салона и передние кресла с сервоприводами, бывшие ранее принадлежностью версии Luxury, теперь входят в пакет опций.

22 часа 46 минут. Город Ростов-на-Дону, Левобережная улица, Петровский причал.

Заканчивая тест-драйв, пришел к любопытному выводу. В результате обновления «шестерка» стала... проще. Из списка оснащения исчезла система CF-Net. Я о ней совершенно не жалею, хотя сама идея была неплоха. Набор из пяти кнопок и джойстика на левой половине руля позволял контролировать не только бортовой компьютер и «музыку», но также климат-контроль и навигационную систему. Инженеры «Мазды» преподносили данное устройство как прорыв. Вот только найти в движении необходимый параметр на узеньком центральном дисплее, подтвердить выбор и изменить настройки оказалось не легче, чем играть в тетрис на бегу.

На руле обновленной «шестерки» взамен CF-Net появились отдельные клавиши управления аудиокомплексом и бортовым компьютером. Прогресс уступил место банальному потребительскому удобству. Вообще, CF-Net стал апофеозом общей болезни последних моделей «Мазды» – чрезмерной перегруженности органов управления. Небольшой пример: чтобы проделать простейшую операцию – переставить время на часах, раньше требовалось лезть в инструкцию. В новой машине я обнаружил очередной шаг назад – часы получили отдельные кнопки управления.

Словом, отныне, чтобы разобраться с большинством функций, заложенных в «Мазду-6», не надо убивать кучу времени. В большинстве случаев хватит 60 секунд. **ЗР**

Mazda 6 2,5 AT

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Размеры, мм:	
длина	4755
ширина	1795
высота	1440
база	2725
колея спереди	1550
сзади	1550
Снаряженная масса, кг	1345
Максимальная скорость, км/ч	210
Разгон 0–100 км/ч, с	9,5
Топливо	А95
Запас топлива, л	64
Средний расход топлива, л/100 км	8,4

ДВИГАТЕЛЬ
бензиновый, Р4, 16 клапанов, 2,5 л, 125 кВт/170 л.с. при 6000 об/мин, 226 Н·м при 4000 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ переднеприводная, А5.

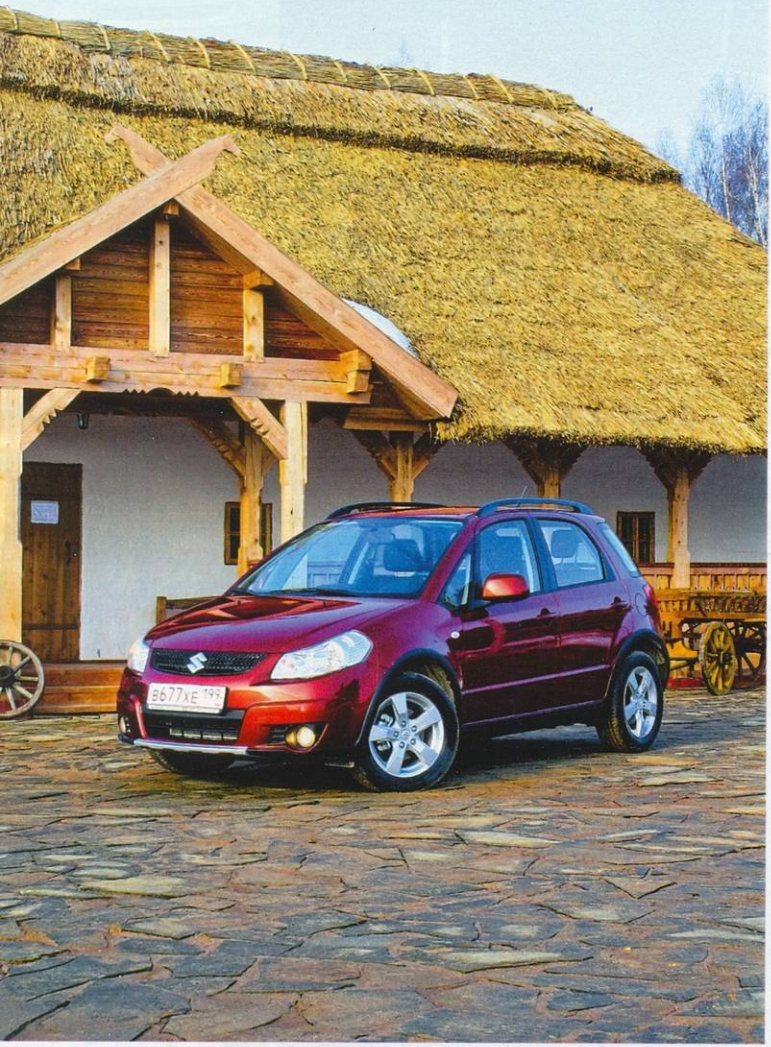
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ:
подвески – двухрычажная/многорычажная, рулевое управление – реечное с электроусилителем, тормоза – дисковые вентилируемые/дисковые, шины – 225/45R18.



За «Мазду-6» можно голосовать как умом, так и сердцем. Одним приглянется удачная комплектация, другим – отточенные ходовые качества.

Разносторонний

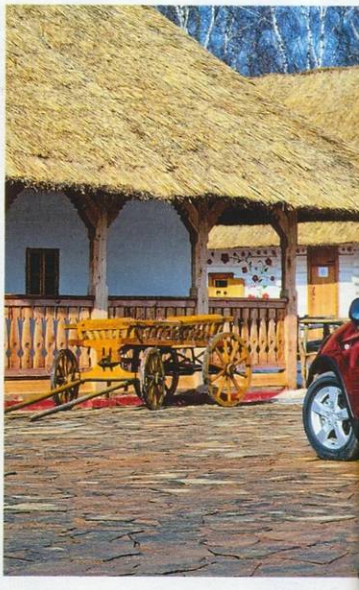
Обновленный «Сузуки» представили под девизом: «На все SX4 стороны!». Что это значит? С севера на юг и с востока на запад путешествовал Денис Арутюнян. Фото автора.



Довольно двусмысленный слоган подразумевает, видимо, стороны света. Что же, при определенной фантазии в «Сузуки» можно найти черты каждой. Скажем, не вызывающий особых эмоций салон наделен северной строгостью и лаконичностью. Что не мешает, впрочем, удобству в меру жестких сидений, изрядному запасу пространства, продуманной эргономике. Лишь наметанный глаз заметит изменения консоли – кнопки климата и «музыки» стали чуть удобнее. Ярким пятном, словно цветущий подснежник на фоне сутробов, выделяется симпатичный приборный щиток с синеватой подсветкой.

Попасть на задний диван легко – спасибо большим дверным проемам. Сидеть здесь неплохо, но высоким спинки передних сидений сильно ограничивают свободу ног. А как с багажом? Оставьте попытки взять с собой громоздкий походный инвентарь, ограничьтесь только самым нужным.

Считают, что южане – ездоки темпераментные. Горячего в SX4 немного. Быстрые, энергичные обгоны, скоростные виражи на серпантине не для него. Несмотря на то что мощность 1,6-литрового мотора подняли до 112 л.с., шумит он увереннее, чем везет. Зато экологические параметры на высоте: двигатель отвечает нормам Евро IV,



а при минимальной доработке может вписаться даже в Евро V. Как и мотор, неторопливый четырехступенчатый автомат не настраивает на спортивный стиль езды. А вот подвеску стоит похвалить: хорошо отрабатывает дорожную мелочь, не пасует и перед крупными ухабами. Порой кажется даже, что машина чересчур мягкая – на пологих асфальтовых волнах корма начинает ощутимо раскачиваться.

Если под востоком подразумевать наши широты, то «Сузуки» стал интересней. Теперь полноприводную версию можно купить и с автоматом. Раньше SX4 с приводом на все колеса продавали только с механикой. На подмосковном проселке кроссовер показал себя молодцом: уверенно проглатывал даже крупные ухабы. Правда, хочется добавить пару сантиметров дорожному просвету. А вот останавливаться на раскисшей дороге, чтобы полюбоваться видами, не стал: машина уверенно штурмует бездорожье ходом, но в жидкой каше ей явно не понравится!

Что у автомобиля западного? Цена! За обновленный SX4 придется выложить от 605 до 750 тыс. руб. Конечно, у добротного авто, тем более полноприводного, найдутся поклонники, однако в этой ценовой категории немало конкурентов. На какую сторону света падет их взор? **ЗР**



Салон «Сузуки» – словно удобная повседневная одежда: неброский и практичный.

Показания бортового компьютера переехали на приборный щиток – считывать их стало намного удобнее.





Обновленная консоль радует удобными кругляшами аудиосистемы и климатической установки.



Suzuki SX4 – неплохой универсальный автомобиль, не блещущий, однако, яркими достоинствами и оригинальным дизайном.



Снаружи новую машину отличает мелкоячеистая облицовка радиатора. Автомобили венгерского производства (переднеприводные) получат еще иной передний бампер, на японских SX4 с полным приводом он пока без изменений.

Suzuki SX4

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Размеры, мм:	
длина	4150
ширина	1755
высота	1605
база	2500
Объем багажника, л	253
Снаряженная масса, кг	1275
Полная масса, кг	1685
Время разгона 0–100 км/ч, с	13,1
Максимальная скорость, км/ч	170
Топливо	А95
Запас топлива, л	45
Расход топлива, л/100 км:	
смешанный цикл	7,5

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, Р4, 16 клапанов, 1,6 л, 82 кВт/112 л.с. при 5600 об/мин, 150 Н·м при 3800 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: полноприводная, А4.

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



С жаждой скорости

«Вольво» – автомобили респектабельные, и компания всегда поддерживала этот имидж. Но времена, а с ними и предпочтения меняются – новый S60 избавился от такой фамильной черты, как степенность в движении, считает Вячеслав Субботин. Фото Ивана Ананьева и «Вольво».

Минуло десять лет, как по дорогам покатило первое поколение S60. Уже тогда серия 60 претендовала на спортивность в характере. Модель оправдала представления маркетологов о спросе в Штатах, и S60 свой кусок рынка накрыл, причем не только за океаном, но и в Европе. Пришла пора замены.

Новый S60 явился звонко. В конце прошлого года по фотоагентствам разлетелись впечатляющие снимки, тут же заполонившие информационные порталы. Заметная новость, обсуждаемая! А в марте в Женеве на автосалоне засверкал готовый к производству образец. Броский автомо-



биль, ничего не скажешь! Но тогда знакомство было шапочным. Покрутил руль, поерзал на сиденье, ну, поцокал языком, вчитываясь в обещанные характеристики... Каких только новинок в конструкции нам не наобещали! Все ли сработают? На тесте проверим.

НА СТОЯНКУ У ГОЛЬФ-КЛУБА

Сажусь в самый мощный из «Вольво-S60» – с 3-литровым 300-сильным бензиновым мотором и автоматической трансмиссией. Настраиваю сиденье, чтобы было удобно при быстрой езде: чуть пониже и поближе к рулю. У меня все на электричестве, а вот у штурмана регулировки, к удивлению, только механические. Впрочем, кроме ручных настроек пассажирского сиденья, спортивной аскетичности в S60 не отметил. Напротив, все роскошно: кожаные мягкие кресла без глубоких боковых упоров, руль с массой переключателей сервисных функций, на уровне щитка приборов – большой экран бортового компьютера с навигатором (разобраться с ним за время теста с наскока так и не удалось – понадобится инструкция). Где ж тут сыскать спортивному «хард кору»? Разве в изгибах приборного щитка, которые должны, уверяют дизайнеры, напоминать мне повороты кольцевой трассы? Помилуйте! Здесь пахнет изяществом и дорогим парфюмом, а вовсе не смачным бензиновым зарядом трековой машины. Нет, на таком на кольцо не заявишься – максимум на стоянку у гольф-клуба.

И КРЕН БЫЛ С НИМ

Первый же спидбрейкер легонько подбросил машину, и я приободрился. Надо же, аппарат-то не американская размазня, а довольно плотный и жесткий. Прибавил газу. Попал на небольшой серпантин. Руль острый – отлично! Хотя для неподготовленного водителя даже чересчур. Чуть двинул руль в сторону, и машина отправилась за ним без секундной задержки. Можно через меню настроек загрубить усилитель



В салоне не увидишь «ковшей», то есть спортивных сидений, и четырехточечных ремней. Тут больше роскоши. Но едет S60 действительно быстро.

В S60 много приятных мелочей, о существовании которых водители порой не догадываются. Скажем, вот эта: спинка переднего сиденья складывается легко и ровно.



Для запаски места нет. А с таким ремкомплектом далеко не уедешь.



ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	Volvo S60		
	2,0T	T6	D5
Общие данные			
Размеры, мм: длина/ширина/высота	4628/1899/1484		
база	2776		
колея спереди/сзади	1578/1575		
Время разгона 0–100 км/ч, с	7,7 (8,2)*	6,5	7,8
Макс. скорость, км/ч	235	250	235 (230)
Топливо/запас топлива, л	А95/67,5	А95/67,5	ДТ/67,5
Расход топлива, л/100 км: смешанный цикл	8,1 (8,3)	9,9	5,3 (6,3)
Двигатель			
Расположение	спереди поперечно		
Конфигурация/ число клапанов	P4/16	P6/24	P5/20
Рабочий объем, $см^3$	1999	2953	2400
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	149/203 6000	224/304 5600	151/205 4000
Крутящий момент, Н·м при об/мин	300 1740–4020	440 2100–4200	420 1500–3240
Трансмиссия			
Тип	переднеприводная		
Коробка передач	P6 (A6)	A6	P6 (A6)
Ходовая часть			
Подвеска: спереди/сзади	типа «Мак-Ферсон»/ многорычажная		
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем		
Тормоза: передние и задние	дисковые вентилируемые (ABS, EBD, EBA)		

*В скобках – данные для версий с АКП.

руля, но мне и так нравится. Плавно пишу повороты, газ не топчу – не до него: привыкаю к неровностой подвеске и рулю. Какие они, оказывается, строгие, как точно и согласованно реагируют на команды водителя. Пока присматривался, чуть не пропустил участок из связки S-образных поворотов. Дроссель не терпелось открыть сразу же, однако торопиться не стал. В «Вольво-S60» заложили многое, и, если рвануть без подготовки, можно переборщить.

Посчитал повороты: пять правых, четыре левых, один, в середине отрезка, почти 180°. Дорога на подъем. Все понятно... «Открываюсь» – и 300 неподдельных сил вгоняют в первый правый. Вот это ускорение! Перекладываю руль влево без перехвата (от крайнего левого до крайнего правого положения два с половиной оборота) – и снова направо. Вот где нужен острый, чувствительный руль. Машина кренится, но совсем чуть-чуть и в апексе точно едет по краю полотна. С такой настройкой попасть в траекторию можно очень быстро, уже с двух-трех попыток. Еще вираж – тормоз, захожу в 180-градусный поворот. Чувствую, опоздал – вот-вот машина заскользит передком наружу. Но «Вольво» сам осаживает мотор и, похоже, самостоятельно подтормаживает. Спасибо, ошибка устранена, я вновь на траектории. В следующую связку вхожу без опаски, хотя и на грани срыва покрышек. Однако машина цепко держится за асфальт и даже, как мне показалось, проявляет избыточную поворачиваемость. То, что надо в темпераментной езде.

СЕКРЕТ ЕГО УСПЕХА

В ходовой части изменений – на целый том. Спортивность, точность в управлении, удачные настройки достигнуты за счет более жестких, измененных по форме и структуре сайлентблоков рычагов подвесок и подрамников в целом. Штоки передних стоек «Мак-Ферсона» теперь толще: такие несут бóльшую нагрузку, меньше гнутся, а машина четче пишет траекторию. Амортизаторы соответственно сделали более энергоемкими.

Укороченные, более жесткие пружины, и те добавили свои «пять копеек» в устойчивость аппарата.

Система стабилизации теперь срабатывает и от крена в поворотах – так точнее, а потому безопаснее. Вдобавок в ней выделили и настроили еще одну функцию – контроль тяги в повороте. В активных поворотах она подтормаживает внутреннее ведущее колесо, а внешнее продолжает тянуть с тем же моментом и тем самым обеспечивает превосходную поворачиваемость. Вот это свойство я по достоинству оценил на извилистой дороге.

МОТОРНЫЙ МЕТОД

В двигателях тоже полно фишек. В 3-литровом, самом мощном, удалось снизить потери на трение на 10%. Коленчатый вал крутится теперь бодрее, и, понятно, двигатель экономит топливо. Хотя при максималке в 250 км/ч и 6,5 с до сотни о рачительном расходе можно забыть. Но если не срываться с каждого перекрестка, а двигаться степенно, в городе уложишься и в 10 л/100 км.

Двухлитровая «четверка» мне понравилась не меньше. Сегодня у «Вольво» это самый передовой двигатель: компактный, легкий (даже турбоком-

НЕ ТРОНЬ ПЕШЕХОДА!



В Европе 16% смертельных случаев при ДТП – результат наездов на пешеходов. В России еще больше – 25%. Компания «Вольво» более пяти лет работала над проектом «Защита пешеходов от наезда автомобилей». На S60 эта система дебютирует. Камера и радар автомобиля постоянно посылают сигналы, компьютер обрабатывает их и распознает препятствие. В его памяти более 10 тысяч ситуаций, связанных с наездами на пешеходов. Если водитель не реагирует на человека перед капотом, система включает звуковой сигнал, загораются яркие сполохи на ветровом стекле. Когда же он игнорирует и эти предупреждения, машина сама экстренно тормозит и со скорости до 35 км/ч остановится в полуметре от пешехода. Скорость выше – наезда не избежать, но тяжесть последствий минимизирована.

Volvo S60 – самый мощный, стремительный автомобиль в линейке компании, притом самый дружелюбный к водителям, пассажирам, а теперь и к пешеходам.

прессор закрепили не на литом тяжелом коллекторе, а на штампованном сварном), с непосредственным впрыском топлива. Разгоняет аппарат до сотни лишь на секунду медленнее 3-литрового – за 7,7 с. Максималка – 230 км/ч, этого более чем достаточно. А расход – 8 л. Но больше всего впечатлила эластичность. Вывезет спокойно и на четвертой передаче даже с полутора тысяч, не провалится и на 6000 об/мин.

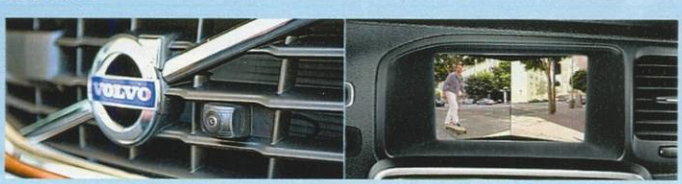
Само собой, в моторной линейке и дизели: 2,4-литровый 205-сильный D5 и D3 – 2-литровый в 160 «лошадей». Оба очень экономичные: 5,9 и 5,2 л солярки на сотню соответственно – отменный расход. При этом динамические качества S60 останутся вполне приличными. С D5 «Вольво» разгонится до сотни за 7,8 с и далее без остановок до 235 км/ч, а с D3 – за 9,2 с и 215 км/ч. Достаточно, чтобы удовлетворить не самые высокие спортивные амбиции. Я бы предпочел S60 с дизелем D3, но, увы, с ним машины в Россию пока поставлять не собираются. Первое время у дилеров будут S60 с 2- или 3-литровым бензиновым мотором или же с 2,4-литровым дизелем.

ЗОНА БЕЗОПАСНОСТИ

Раз уж «Вольво» примеряет на себя майку лидера по этой части, изволь в каждой модели приготовить нечто впечатляющее. В S60 это новая система обнаружения пешеходов и самостоятельное, то есть без участия водителя, экстренное торможение. Помимо защиты пешеходов, в штатном варианте смонтирована система «городской безопасности» (City Safety): она не даст «въехать» на малой скорости в корму находящейся впереди машины. Преднатяжители ремней безопасности, всевозможные подушки и шторки, новая защита от боковых ударов уже «зашиты» в базовую комплектацию. В 2020 году вовсе обещают систему, которая предотвратит смертельный исход в любой ситуации. Однако не стоит забывать: комплексы безопасности призваны лишь помочь уцелеть в аварии. Не допустить ее – ответственность водителей. Думаю, так будет и после 2020-го.

В планах «Вольво» – выпускать 90 тысяч S60 в год. Треть достанется, как и раньше, США и Канаде. Россиянам машину впервые покажут на Московском автосалоне в конце августа, там же объявят цену и сразу начнут продавать. **ЗР**

Камера «рыбий глаз» облегчит выезд на непросматриваемый участок дороги. Изображение передается на монитор панели приборов, причем картинка делится пополам – на вид слева и вид справа.



Силуэт автомобиля выглядит по-спортивному приземистым и напоминает четырехдверное купе, но с удобной посадкой водителя и пассажиров.



Изящество научного трактата

Казалось бы, освоиться в любом автомобиле так же просто, как прочитать книжку. Но в данном случае, чтобы понять машину, похоже, не обойтись без технических энциклопедий. Вооружившись специальным чтивом, с обновленным БМВ-X5 знакомился Денис Арутюнян.

До начала теста заглянул в пухлый пресс-релиз – и увлекся. В нем обо всех технических решениях, примененных в модернизированном X5: более экологичных и мощных моторах, восьмиступенчатом автомате, активном рулевом управлении и автоматическом круиз-контроле с функцией Stop & Go... Собственно, ничего революционного – все это уже обкатано на других моделях компании. А все равно интересно. Так бывает: иногда интереснее не только что написанный роман, а творческая, смело и со вкусом созданная компиляция того, что любимый автор опубликовал раньше.

ПОВОРОТЫ СЮЖЕТА

Начинать читать эту книгу можно с любой страницы – знакомые сюжеты помогут быстро освоиться за рулем. А столкнешься с чем-то новым – оно лишь облегчает жизнь. Например, впервые примененный на X5 активный круиз-контроль. Установив параметры, скорость, дистанцию до идущей впереди машины, можешь расслабиться – компьютер способен управлять динамикой, удерживая машину в потоке. Если радар покажет, что возникла угроза столкновения, управляющий блок активирует тормоза. Когда и этого мало, автоматика





BMW X5 – как мудрая, но увлекательнейшая книга в красивой суперобложке. За легкостью общения с машиной – вдохновенная работа дизайнеров и инженеров.

MADE IN USA

Завод BMW в Спартанбурге (Южная Каролина, США), где сейчас собирают X5 и X6, начал работать в 1994 году. Раньше здесь выпускали еще и обычные «трешки», а также спортивные модели серии Z. В ближайшее время собираются нарастить мощности американского филиала со 160 до 200 тысяч автомобилей в год, на конвейер поставят и кроссовер X3 нового поколения.

призовет водителя громкими звуковыми сигналами: «Бери управление на себя!».

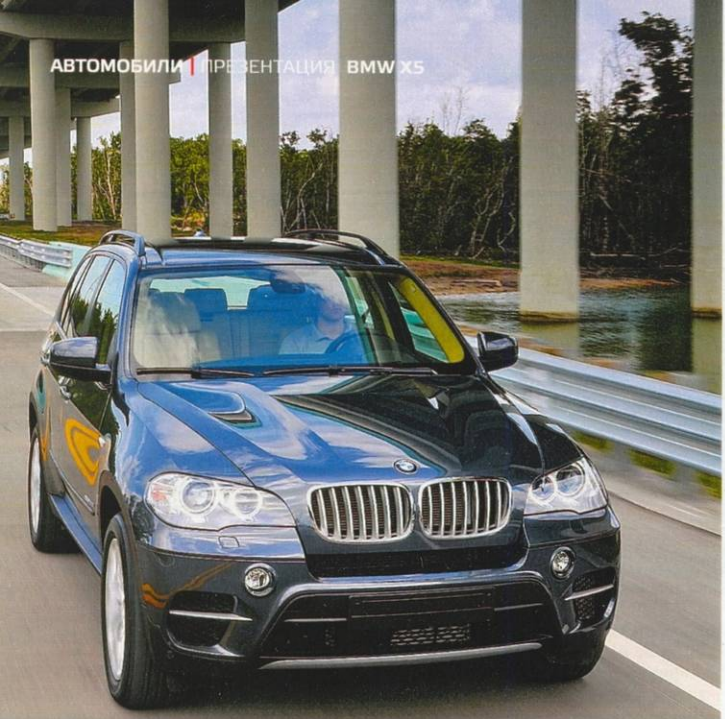
Другие приятные новинки: камеры кругового обзора Top View, работающие в содружестве с обычным парктроником, – они здорово помогают при маневрировании на стоянке. Камер пять: две в боковых зеркалах, одна на традиционном месте – в двери багажника. Картинки с них на центральном дисплее могут комбинироваться в одно изображение – будто съемка производится с некоторой высоты. И благодаря этому ты видишь местоположение своей машины относительно других. Еще две камеры объявились в передних крыльях – они помогают при выезде, к примеру, из глухой арки.

При движении по шоссе обнаружится еще один помощник – система, следящая за разметкой. Если при скорости свыше 70 км/ч вы начнете смещаться в сторону, не включив поворотник, вибрацией на руле автомобиль предупредит о потенциально опасной ситуации. Появилось у обновленного X5 и свойство отслеживать дорожные знаки. Камера на ветровом стекле фиксирует стоящие на обочине знаки, полученная информация сравнивается с данными в памяти навигационной системы, а затем в комбинацию приборов или на опционный проекционный дисплей выводятся данные о максимально разрешенной на данном участке скорости.

ЗАНИМАТЕЛЬНАЯ МЕХАНИКА

Продираться сквозь дебри научных трудов, разбираться в хитросплетениях формул – удел немногих. Поначалу магия больших чисел в характеристиках «икс-пятого» может отпугнуть. Про дорестайлинговую машину тоже не скажешь, что ее показатели были скромными, однако после модернизации они кардинально улучшились. Сколько раньше выдавала самая мощная бензиновая версия с V8 – 355 сил? Теперь получите 408. Прежде самый мощный дизель развивал 286 л.с., отныне – 306.

Но в любом случае под капотом больше не обнаружите атмосферных моторов. Вслед за полноприводным купе X6, которое поделилось бензиновыми двигателями, вся гамма моторов кроссовера перешла на наддув. Поэтому в моторном отсеке теперь можете обнаружить как перекочевавший сюда с модели X6 трехлитровый 245-сильный бензиновый агрегат, так и новый трехлитровый (вопреки шильдику 40d) турбодизель, обкатанный на «семерке». Мне достался второй вариант. А раз так, понадобилось вновь обратиться к баварскому техническому справочнику. Он рассказал, что полностью алюминиевый агрегат оснащен системой непосредственного впрыска Common Rail последнего поколения, с пьезофорсунками. Для достижения максимальной эффективности двигатель оборудовали двойным наддувом: на низких оборотах работает малая турбина, затем, на более высоких, активируется большой нагнетатель. Автомат отныне не только восьмиступенчатый. Разработчики утверждают, что благода-



Отличить обновленную машину от предыдущей модификации можно по иной форме бампера, чуть более крупному зеву воздухозаборника и иначе расположенным противотуманкам.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	BMW X5	
	xDrive 40d	xDrive 50i
Общие данные		
Размеры, мм: длина/ширина/высота	4857/1933/1776	
база	2933	
колея спереди/сзади	1644/1650	
Объем багажника, л	620	
Радиус поворота, м	6,4	
Снаряженная масса, кг	2110	2190
Полная масса, кг	2790	2870
Время разгона 0–100 км/ч, с	6,6	5,5
Макс. скорость, км/ч	236	240
Топливо/запас топлива, л	ДТ/85	А95/85
Расход топлива, л/100 км: загородный цикл	6,8	9,6
городской цикл	8,8	17,5
смешанный цикл	7,5	12,5
Двигатель		
Расположение	спереди продольно	
Конфигурация	P6	V8
Число клапанов	24	32
Рабочий объем, $см^3$	2993	4395
Степень сжатия	16,5	10,0
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	225/306 4400	300/408 5500–6400
Крутящий момент, Н·м при об/мин	600 1500–2500	600 1750–4500
Трансмиссия		
Тип	полноприводная	
Коробка передач	А8	
Ходовая часть		
Подвеска: спереди	на двойных поперечных рычагах	
сзади	многорычажная	
Рулевое управление	реечное с электроусилителем	
Тормоза: передние и задние	дисковые вентилируемые	

ря увеличению числа передач и улучшенной работе гидротрансформатора с новой коробкой значительно возрастает экономичность, сокращается объем вредных выбросов в атмосферу... Иной может и оробеть: как ездить-то на этом техническом великолепии?

Очень просто! С первыми же километрами в пути из головы выветриваются всякие мудреные мысли – ты просто наслаждаешься ездой. Уверен, далеко не каждый владелец БМВ думает о том, сколько ступеней в коробке и насколько выросла мощность двигателя. Неинтересно ему знать, что система Adaptive Drive, чьи сенсоры непрерывно регистрируют данные об угле поворота колес, продольных и поперечных ускорениях, оперативно корректирует жесткость амортизаторов и стабилизаторов поперечной устойчивости. Кстати, после модернизации возможности этой системы возросли – теперь она заведует и настройкой параметров рулевого управления. К примеру, нажмешь клавишу «Спорт» – система обостряет его реакции.

Знаете, какую книгу напоминает обновленный БМВ-Х5? «Занимательную механику». С красивыми иллюстрациями, которые ярко, доходчиво демонстрируют, как работает и что дает водителю тот или иной механизм. Умное чтиво, но совершенно ненапряжное. **ЗР**



В модернизированном кроссовере изменен интерфейс системы iDrive.

Винная карта



АПЕРИТИВ

Что-что, а показать товар лицом у «Шевроле» получается. Признаться, мне и самому импонирует строгость и в то же время шарм граненых боков «Круза». А какой салон! Где еще увидишь тканевые вставки на передней панели и восхитительные, с выдумкой приборы? Я почти влюблен в эту машину. Сидеть в «Крузе» – сплошное удовольствие: в сиденье с огромным диапазоном продольной регулировки удобно устроится водитель любого роста. Но стоит приглядеться, восторг поугаснет. Оказывается, закрытые гнутым пластиком шкалы бликуют, а данные борткомпьютера на узком дисплее в солнечную погоду почти не разглядеть.

«Рено» в сравнении с «Крузом» – полусладкое шампанское против сухого хереса. Никакой жесткости в облике: плавная подоконная линия, «улыбающийся» воздухозаборник в переднем бампере, крыша, неспешно перетекающая в багажник. За широким дверным проемом не менее «плюшевый» по стилистике и исполнению салон. «Флюэнс» обрадует прежде всего тех, кто выбирает автомобиль, что называется, на ощупь. Передняя панель из мягкого,

Два вкусных предложения в среднем ценовом сегменте кружат голову потенциальным покупателям. Чего желаете – французского, бутилированного в Турции? А может, корейского – российского разлива? Роль сомелье примерил Михаил Гзовский. Фото Александра Кульнева.



CHEVROLET CRUZE
1,6 л, 109 л.с., 5-ступенчатая механика, комплектация LS, 669 000 руб.

RENAULT FLUENCE
1,6 л, 106 л.с., 5-ступенчатая механика, комплектация Expression, 663 600 руб.

податливого пластика, руль красивый и приятный в хвате. Но и в «Рено» кое-какие огрехи.

Кто придумал настолько массивные подголовники? Они вынуждают буквально кланяться логотипу на баранке. Зачем делать подушку сиденья до того короткой, что долго ехать без разминки затекших конечностей не хочется?

Свое мнение у путешествующих во втором ряду. В «Шевроле» все бы ничего, но колени высоких пассажиров подопрут спинку. Во «Флюэнсе» у обладателя 45-го размера ступни не поместятся под сиденье, хотя для коленей места предостаточно. А еще массивная задняя стойка, нависая буквально у виска, мешает не столько физически, сколько психологически. И все же «Рено» просторнее, хотя от машин длиной более 4,5 м потребитель вправе ожидать большего.

Померимся багажниками? Оба автомобиля можно набить множеством не очень громоздких вещей. Коробка с микроволновой печкой лезет уже со скрипом. К тому же петли не позволят набить отсек под завязку – крышка просто не закроется. Да и внутренних ручек здесь нет.

Gillette
— лучше для фаната нет!
PHANTOM
Gillette FUSION POWER
PHANTOM
ПОДАРОК
Представляем ограниченную футбольную серию Gillette Fusion Power Phantom! В специальный набор для настоящих фанатов входят 4 кассеты и бритвенная ручка в ПОДАРОК*! Включайся в игру!
*По сравнению с отпускной ценой Procter&Gamble за упаковку 4 кассет Gillette Fusion Power.
Power Phantom – Пауэр Фантом
Gillette
Лучше для мужчины нет™
Реклама
На правах рекламы

Renault Fluence

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Седан на базе «Рено-Меган» показали публике осенью 2009 года. Продавать в Восточной Европе начали нынешней весной, в Западной Европе старт запланирован на май 2011-го.

ДВИГАТЕЛИ:
бензиновые, 1,6 и 2,0 л (106 и 138 л.с.).

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ:
5-ступенчатая механическая, 4-ступенчатая автоматическая, вариатор.

КОМПЛЕКТАЦИИ:
Authentique, Expression, Dynamique.

ЦЕНА:
559 000–765 000 руб.

РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТА

Приличный дорожный просвет, высокая плавность хода, огромный багажник.

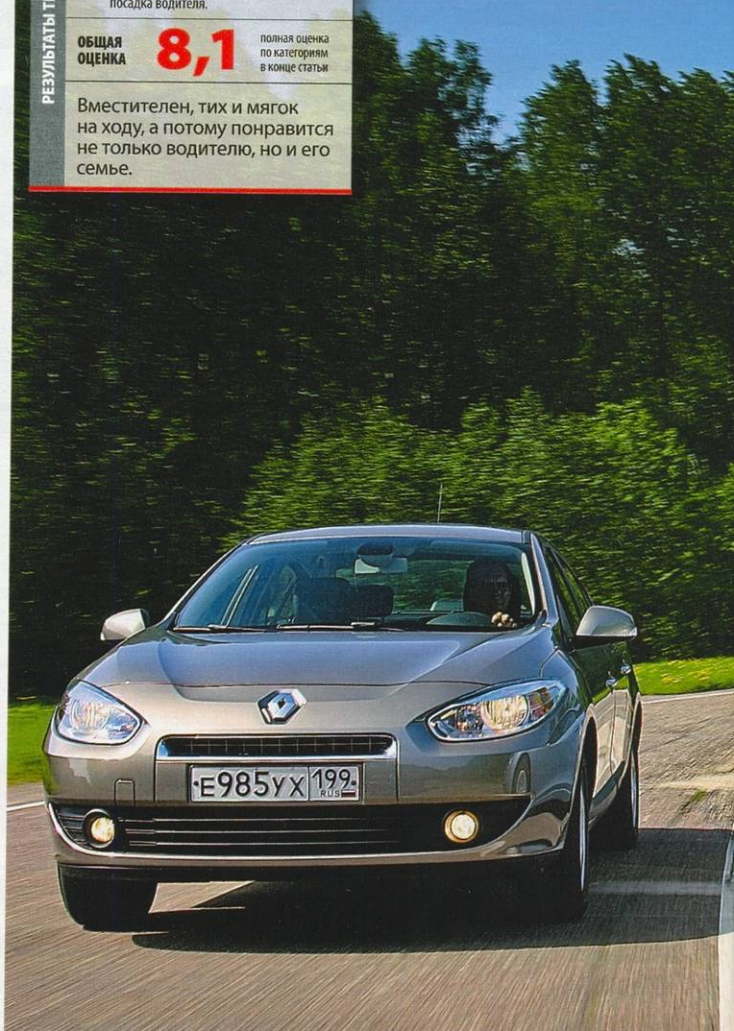
Вялый мотор, излишне «длинный» руль и нежные педали, не русифицировано меню бортовой компьютера, специфическая посадка водителя.

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

Вместителен, тих и мягок на ходу, а потому понравится не только водителю, но и его семье.

Лидер по объему – «Рено». Отсек хорош настолько, что коллеги даже нашли повод поворчать во время традиционного измерительного «кубирования» – мол, до отдаленных недр «кладовки» не доберешься. Чтобы перевезти длинномер, во «Флюэнсе» придется откинуть сначала подушку заднего сиденья (попутно заставив водителя подвинуться ближе к рулю), а уже затем – спинку. В «Шевроле» трансформация проходит в один этап, площадка получается абсолютно ровной.

Что же, обе машины с успехом справились с функцией аперитива – возбуждают аппетит перед основным блюдом. Велите подать!



ПОД ГОРЯЧЕЕ

«Команда «Шевроле» вырывается вперед!» – за день до теста в мой электронный ящик «упало» сообщение об успехах «Круза» в кольцевых гонках WTCC. Поэтому первым на горную дорогу полигона выехал именно он. Многообещающий, почти спортивный руль с удобными приливами провоцирует ехать быстрее, и настройки шасси это позволяют: машина почти не кренится, а на грани фола предсказуемо скользит передними колесами наружу поворота. Очень хорошее шасси. Интуитивно понятны и тормоза: ощутив сочное усилие на педали, можно филигранно дозировать замедление.

А вот двигатель не годится. Не только для гонок, но и для скольнибудь динамичной езды. Конечно, ждать чего-то особенного от 1,6-литрового атмосферного мотора наивно. Однако и получить разгонную динами-

Chevrolet Cruze

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Модель дебютировала на Парижском салоне 2008 года и пошла в серию в начале 2009 года. На американском рынке с осени 2010-го появится и с турбомотором 1,4 л.

ДВИГАТЕЛИ:
бензиновые, 1,6 и 1,8 л (109 и 141 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ:
5-ступенчатая механическая, 6- ступенчатая автоматическая.

КОМПЛЕКТАЦИИ:
Base, LS, LT.

ЦЕНА:
540 000–808 150 руб.

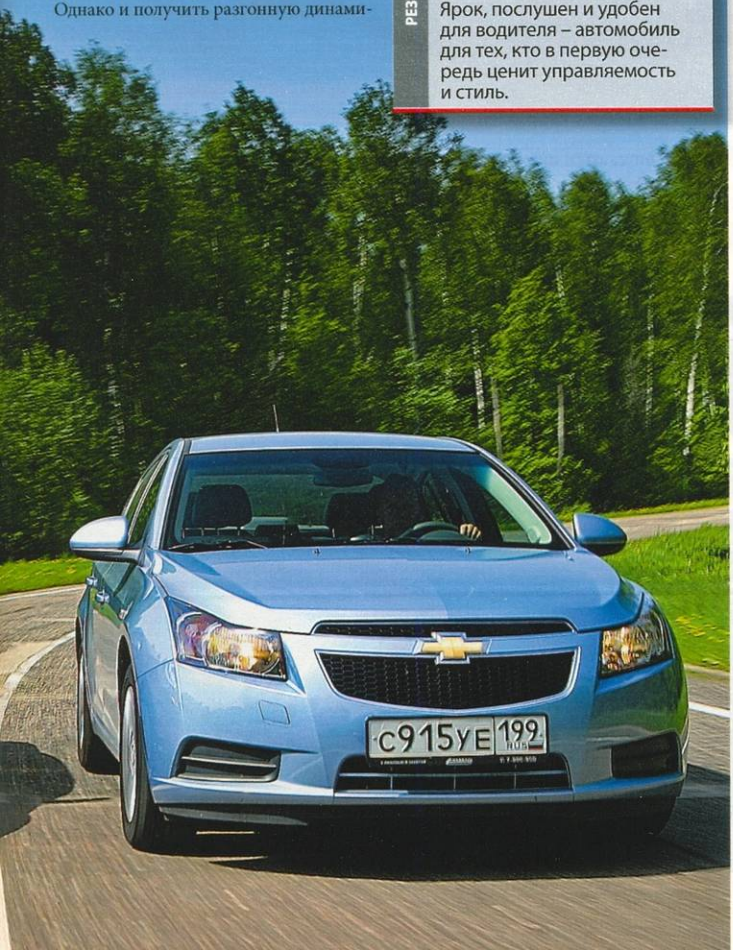
РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТА

Эффектные внешность и интерьер, удобное водительское место, достойная управляемость.

Слабый двигатель, нечеткая работа коробки передач, довольно голосистый мотор, небольшой дорожный просвет.

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

Ярок, послушен и удобен для водителя – автомобиль для тех, кто в первую очередь ценит управляемость и стиль.



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



В темноте приборы «Шевроле» считываются лучше, нежели ярким днем.



Рассмотреть на узком дисплее информацию о температуре наружного воздуха и выбранной радиостанции сложно. Неудачное сочетание – синие символы на черном фоне...

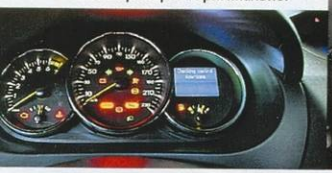


ку на уровне «Лады», но за совсем другие деньги, согласитесь, обидно. Мотор страдает нехваткой тяги на низких оборотах. Для поддержания его в тонусе приходится крутить коленчатый вал до отсечки и не позволять стрелке тахометра опускаться ниже 4000 об/мин. Соответственно переключаться приходится часто и быстро. Но и с переключениями не все гладко.

Механизм выбора передач тугой и провоцирует ошибки, синхронизаторы порой не выдерживают и хрустом молят водителя о пощаде. За растревоженную коробку седокам мстит подвеска. В дальней поездке она утомляет дотошным повторением профиля дороги и передачей подколесной ме-



В самом низу консоли, правее кнопки пуска двигателя, ниша для ключа-карточки, которую можно держать в кармане.



«Флюэнс»: желтые стрелки, белые шкалы, необычный угол наклона приборов. Оригинально!





Интерьер «Круза»: яркий стиль, удобное рабочее место.

Отлично спрофилированные сиденья «Шевроле» понравятся и поклонникам немецких автомобилей.

Запас пространства для коленей пассажиров второго ряда у «Круза» невелик.



лочи на кузов. Добавьте сюда довольно жесткую реакцию на более серьезные неровности, и станет понятно, почему дегустаторы оценивают вино не столько по цвету и запаху, сколько все же по вкусу.

Первые километры в городском потоке на «Рено» сформировали букет, который наверняка придется по душе дамам. Руль можно вращать хоть одним пальцем, педаль тормоза тоже по-французски чувственна: едва прикос-



Во второму ряду «Флюэнса» пассажиру мешают массивная стойка и совсем небольшой зазор между передними креслами и полом.

Салон «Рено» уютен, материалы отделки преимущественно мягкие и приятные на ощупь.

Мягкие кресла «Рено» доставляют дискомфорт короткой подушкой и подголовниками неудачной формы.



На правах рекламы

Gillette
— лучше для фаната нет!



СОБЕРИ КОМАНДУ ДЛЯ САМОГО КОМФОРТНОГО БРИТЬЯ ОТ GILLETTE

Воспользуйся гелем для бритья, помогающим защитить кожу во время бритья, и увлажняющим бальзамом Fusion. Они созданы, чтобы работать в одной команде!

Gillette
Лучше для мужчины нет™

Реклама







ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Общие данные	CHEVROLET CRUZE	RENAULT FLUENCE
Размеры, мм: длина/ширина/высота	4597/1788/1477	4620/1809/1501
база	2685	2703
колея спереди/сзади	1544/1558	1545/1563
Объем багажника, л	450	530
Радиус поворота, м	5,5	5,6
Масса снаряжен./полная, кг	1285/1788	1260/1725
Время разгона 0–100 км/ч, с	12,5	11,9
Максим. скорость, км/ч	185	183
Топливо/запас топлива, л	A95/60	A95/60
Расход топлива, л/100 км: загородный/городской/смешанный цикл	5,5/9,0/6,8	5,4/9,2/6,8
Двигатель		
Расположение	спереди поперечно	спереди поперечно
Конфигурация/число клапанов	P4/16	P4/16
Рабочий объем, см³	1598	1598
Степень сжатия	9,5	9,7
Мощность, кВт/л.с.	80/109 при 6000 об/мин	78/106 при 6000 об/мин
Крутящий момент, Н·м	150 при 4000 об/мин	145 при 4250 об/мин
Трансмиссия		
Тип	переднеприводная	переднеприводная
Коробка передач	M5	M5
Передаточные числа: I/II/III/IV/V/з.х.	3,82/2,16/1,49/1,12/0,89/3,33	3,73/2,05/1,39/1,03/0,82/3,54
Главная передача	3,94	4,21
Ходовая часть		
Подвеска: спереди	типа «Мак-Ферсон»	типа «Мак-Ферсон»
сзади	упругая поперечная балка	упругая поперечная балка
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем	реечное с электроусилителем
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/дисковые	дисковые вентилируемые/дисковые
Размер шин	205/60R16	205/60R16

РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ «ЗА РУЛЕМ»

Весовые и геометрические характеристики		
Снаряженная масса, кг	1403	1316
Нагрузка на ось, кг (%): переднюю/заднюю	843 (60)/560 (40)	794 (60)/522 (40)
Дорожный просвет, мм	150	165
Динамические качества		
Разгон, с:	 Погрешность спидометра 6,3%	 Погрешность спидометра 4,0%
Эластичность		
Время разгона, с: 60–100 км/ч (IV)	14,9	13,4
80–120 км/ч (V)	22,4	21,1
Выбег, м:		
120–50 км/ч	1670	1583
50–0 км/ч	752	753
Торможение со 100 км/ч:		
тормозной путь, м	41,3	38,7
замедление, м/с²	9,34	9,96

К достоинствам «Круза» отнесу прозрачную обратную связь на руле и хорошую курсовую устойчивость.

Кронштейны крышки багажника съедают полезный объем у обеих машин. Раскладывать заднее сиденье удобнее в «Крузе».

нулся – машина резко осаживается. И хотя беспристрастная измерительная электроника зафиксировала проигрыш «Шевроле» по длине тормозного пути, тормоза «Флюэнса» показались менее удобными. Раздосадовала длинноходная педаль сцепления: с нею повседневная «пробочная» езда особенно мучительна.

Для каждого напитка есть идеальная температура, при которой раскрываются все его достоинства. Авто-





На правах рекламы



«Рено» – антипод «Шевроле»: на скорости машина мягче, но склонна к раскачке.

Как показали наши замеры, багажник французской машины больше, чем у оппонента, на 61 л.

мобили тоже воспринимаются поразному в зависимости от среды обитания. Идеал «Рено» – шоссе. На нем машина ублажает мягкой подвеской и заметно меньшим, чем в салоне конкурента, уровнем шума, особенно при разгоне. На серпантине французское авто не отстает от «Шевроле» и весьма недурно заныривает в повороты. И все же возможности шасси «Флюэнса» поскромнее. Электроусилитель старательно увеличивает усилие на руле, но оно искусственное, полного взаимопонимания с автомобилем нет. К тому же у руля «Рено» три с лишним оборота от упора до упора, что принуждает перехватывать его. «Шевроле» удобен более «коротким» рулем.

По характеру мотор «Флюэнса» мало чем отличается от конкурента.

Gillette
— лучше для фаната нет!


СОБЕРИ КОМАНДУ ДЛЯ НАДЕЖНОЙ ЗАЩИТЫ
Как и в футбольной команде, в команде Gillette тоже есть защитник, который придаст тебе уверенности даже в самой трудной игре. Антиперспирант Gillette обеспечит тебе защиту от пота на 24 часа, разделяя твой азарт. Заверши утренний ритуал Fusion антиперспирантом Gillette и будь уверен в своей победе!
Gillette
Лучше для мужчины нет™
Реклама



СРЕДНЕЕ ЗНАЧЕНИЕ УРОВНЯ ШУМА В САЛОНЕ, дБА (замеры ЗР)

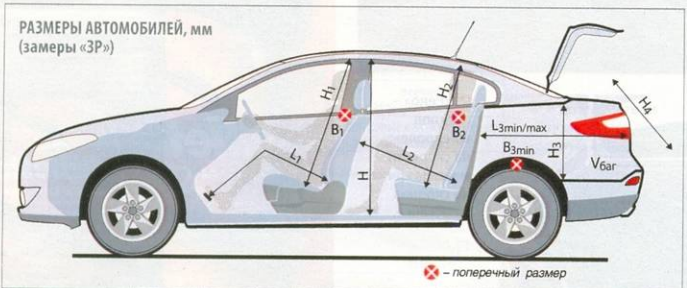
Модель	Разгон 0–100 км/ч
CHEVROLET CRUZE	79,2
RENAULT FLUENCE	72,6

Может, в нем меньше лени на низких оборотах, но с эластичностью та же удручающая ситуация. Ошибиться с выбором передачи труднее, чем на «Шевроле», хотя ходы рычага размашистые. Причем скорость можно «вживить» не напрягаясь – выжимая сцепление едва ли не наполовину. Так что быстрые переключения, вопреки опасениям, проходят без помарок.

Время подать на стол дижестив и поставить точку в нашем виртуальном застолье. Граненый бокал против шаркающего ножкой фужера. Виски против коньяка… Все зависит от обстоятельств и, конечно, вкуса – вашего и напитка. Семейный, мягкий и уютный француз против стильного, чуть агрессивного гражданина мира по фамилии «Шевроле». У обоих наверняка появится масса поклонников. Мы же трезво подсчитали баллы – и предпочли французское. **ЗР**

***P.S.** За время теста не выпито ни грамма алкоголя. Господа водители, не садитесь за руль подшофе!*

РАЗМЕРЫ АВТОМОБИЛЕЙ, мм (замеры «ЗР»)



– поперечный размер

Модель	L_1	L_2	H	H_1	H_2	B_1	B_2	$L_{3min/max}$	B_{3min}	H_3	H_4	$V_{баг.}$, л
CHEVROLET CRUZE	1025–1255	540–800	1150	1020	930	1385	1350	985/1520	1015	470	450	368
RENAULT FLUENCE	935–1190	665–900	1200	1025	940	1415	1330	1020/1950	1160	490	440	429

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	
CHEVROLET CRUZE	9	7	8	8	8	8	7	8	9	7	8	8	7	8	8	7,9
RENAULT FLUENCE	7	8	8	8	8	9	7	8	8	8	9	8	9	8	8	8,1

Баллы проставляются коллегиально, группой экспертов ЗР. Оценка не является абсолютной, она указывает место машины в рейтинге участников теста. Максимальная оценка – 10 баллов. 8 баллов – норма для этого класса машин.



Михаил Гзовский: «Поначалу мои симпатии были полностью на стороне «Круза», однако «Флюэнс» совокупностью качеств склонил-таки чашу весов на свою сторону. Обеим машинам чуть «не хватает мотора», зато настройки шасси весьма недурны».

Боевая Машина Премьера

В гараже руководителя нашего государства появился еще один отечественный автомобиль. По следам легендарной «Нивы» премьер-министра Владимира Путина отправился Сергей Мишин.



Расследование привело в управление спортивных автомобилей АВТОВАЗа, которое принимало самое активное участие в создании машины-звезды.

Прежде всего, это не уникальный образец, изготовленный в единственном экземпляре. Но и не обычная серийная модель. В 2008–2009 годах АВТОВАЗ выпустил спецпартию «нив» (около двадцати) под грифом «Госзаказ». Эти машины создавали с учетом решений, предназначенных для грядущей модернизации «Лады 4×4». Также в них нашли место наработки, опробованные в ралли-рейдах и марафонах. Итогом стала во многом оригинальная модель, обладающая улучшенными динамикой, управляемостью, проходимостью и комфортом. И вместе с тем гораздо более надежная, чем серийные образцы.

Автомобили этой партии никогда не поступали в розничную продажу, а разошлись, что называется, по своим. Один экземпляр попал к премьеру.

ЗДОРОВОЕ СЕРДЦЕ

Одну из особых «нив» оснастили 2-литровым двигателем «Опель» и коробкой передач с пристыкованной раздаткой от «Шевроле-Нива». Кому достался этот образец, узнать не удалось, зато доподлинно известно, что у путинской машины родной вазовский мотор, только значительно доработанный. Взамен стандартных поршней в нем установлены кованые, увеличенного до 84 мм диаметра. Под них расточен блок цилиндров. Специальный коленчатый вал обеспечивает ход поршней 86 мм взамен прежних 80 мм. В итоге рабочий объем двигателя доведен до 1,9 л. Доработав форму камеры сгорания, степень сжатия подняли до 10,5. Улучшили «дыхалку», увеличив впускные и выпускные каналы, а также переделав ресивер. Воздух мотор теперь забирает через шнорхель, выведенный по правой стойке на крышу, и не боится нахлебаться воды в глубоких лужах.

В ГРМ установили «низовой» распредвал, обеспечивающий увеличение крутящего момента. Форсунки в системе питания – повышенной производительности. Блок управления впрыском «Январь 7.2» – с измененными характеристиками.

Все вышеперечисленные усовершенствования дали мотору более ровную «полку» крутящего момента – 167 Н·м при 3400–4000 об/мин, а также увеличили мощность до 125 л.с. в интервале 5600–5800 об/мин.

ОПОРНО-ДВИГАТЕЛЬНЫЙ АППАРАТ

В трансмиссию и ходовую часть внесли почти все изменения, намеченные для модернизации серийной машины, – здесь сцепление диаметром 215 мм, поворотные кулаки и нижние рычаги от «Шевроле-Нива», вертикально расположенные амортизаторы с усиленными кронштейнами, сведенные продольные штанги в задней подвеске.

Но есть и эксклюзивные решения. К примеру, коробка передач: хоть и серийная, но селективной сборки, а с раздаткой соединена промежуточным валом с более эффективной эластичной муфтой от «Шевроле-Нивы». Раздаточная коробка получила синхронизаторы – их давно применяли гонщики на марафонских машинах.



Задняя балка усилена дополнительными наружными коробами. Штанга Панара заменена параллелограммом Уатта, чтобы кузов не гулял из стороны в сторону при работе подвески.



Салон «спецнивы» облагородили дополнительной шумоизоляцией, ковром на полу и элементами отделки в цветах кузова.



Ручная работа во всем мире стоит немалых денег. «Нива» по спецзаказу не исключение. За такой эксклюзив просят вдвое!

Главные пары с передаточным числом 4,3 взамен серийного 3,9 улучшили тяговые характеристики автомобиля. Редуктор переднего моста «отвязали» от двигателя (как на «Шевроле-Нива») и закрепили на кронштейнах. Спереди появился самоблокирующийся дифференциал червячного типа. Он не блокируется полностью, чтобы не усложнять управляемость машины и не увеличивать усилие на руле. Зато в заднем дифференциале «самоблок» на основе фрикционных шайб «запирается» почти на 100%. Диагонально вывесить такую «Ниву» гораздо сложнее.

Проведен небольшой лифтинг подвески – на 30 мм. Спереди – проставки между рычагами подвески и шаровыми опорами, а сзади – под пружинами. Амортизаторы – газонаполненные, с оригинальными характеристиками. Вакуумный усилитель тормозов – увеличенного диаметра.

СОСТАВЛЯЮЩИЕ ОБЛИКА

Такой боевой машине никак не обойтись без «кенгурина», переходящего снизу в защиту силового агрегата. Трубы переднего бампера связаны поперечиной. Здесь же установлена электролебедка и дополнительные фары.

Задний бампер разрезан для установки тягово-сцепного устройства. Оно здесь со ступенчатой регулировкой по высоте.

На кованые диски шириной 6,5 дюйма надеты шины 215/70R16 – из-за большего вылета колес были доработаны вырезы передних крыльев. Запаска такого размера на штатное место под капотом не вошла, а вешать ее на кронштейне снаружи почему-то не стали. Теперь в моторном отсеке лежит докатка – стандартное колесо 185/75R16.

Салон отличается от серийного дополнительной шумоизоляцией, ковром на полу и панелями с ворсовым покрытием. В передней части потолка установлен фонарь от «Калины». В дверях – электростеклоподъемники и зеркала с серворегулировками и обогревом. Замок двери задка – с актуатором, позволяющим отпирать его кнопкой.

Штатные передние сиденья уступили место аналогам от «Шевроле», дооснащенным механизмом откидывания спинок. Задний диван – с подголовниками.

И еще небольшое уточнение: «Джунгли» – название не комплектации, а цвета кузова.

Говорят, будто такую версию «Лады 4×4» нынче может купить любой желающий. Если он готов, правда, выложить сумму, примерно вдвое превышающую цену обычной машины. ЗР

Не за красивые глаза

Как подогреть интерес к уже приевшейся модели? Наименее затратный вариант – освежить внешность и интерьер. Гораздо важнее изменения в конструкции двигателей, трансмиссий, шасси. Перемены в моделях Q7 и TT «Ауди» проанализировал Максим Сачков. Фото автора и «Ауди».

ИГРУШКИ ДЛЯ БОЛЬШИХ

Самый рослый вседорожник с четырьмя кольцами на решетке радиатора внешне не изменился. Основная модернизация у «Ауди-Q7» – под капотом: на смену прежним бензиновым двигателям FSI объемом 3,6 и 4,2 л пришли скромные на первый взгляд 3-литровые агрегаты.

Несмотря на то что «кубиков» стало меньше, по основным характеристикам новые моторы не уступают предшественникам. Главная причина – наддув. Компактный компрессор типа «Рутс» умещается в развале блока цилиндров. Для лучшего «размельчения» топливо под давлением 150 бар непосредственно в камеру сгорания впрыскивают форсунки с шестью отверстиями в распылителях. Новый базовый V6 выдает 272 л.с. и 400 Н·м против 280 сил и 350 Н·м у «шестерки» объемом 3,6 л. Другой вариант – с тем же рабочим объемом, но большим давлением наддува – развивает одинаковый крутящий момент с прежним 4,2-литровым мотором (400 Н·м) и лишь немного слабее: 333 л.с. против прежних 350. Основное преимущество новых «шестерок» над предшественниками – сжигают меньше горючего. В смешанном цикле они экономичнее соответственно на 1,4 и 2,0 л/100 км (12 и 16%). Существенная разница!

Правда, заслуга в этом не только двигателей, но и новой 8-ступенчатой автоматической коробки, недавно дебютировавшей на модели A8. Теперь ею будут оснащать все модификации, за исключением самого мощного дизеля V12. Новый автомат снижает расход топлива примерно на 5%. Еще бы, с таким-то диапазоном передаточных отношений – 7,25:1!

Связка «3-литровый мотор – 8-ступенчатый автомат» работает на «отлично». Уверенный и одновременно плавный разгон, мягкие и своевременные переключения. Расход бензина при этом на скорости 120 км/ч лишь слегка переваливает





Внешне Q7 не изменился, зато его «лошади» стали менее прожорливыми.

за 10 л/100 км. И это у машины с массой за 2 тонны и двигателем мощностью более 330 «лошадей».

В дизельном стане тоже появилась новинка – 3-литровый TDI мощностью 240 сил. Принципиально мотор аналогичен старому с тем же объемом. Однако блок цилиндров из чугуна с вермикулярным графитом стал не только жестче, но и скинул 8 кг. Еще на 3 кг «похудели» головки блоков и на 2 кг – коленвал. В погоне за граммами многие крепежные соединения и патрубки системы охлаждения теперь переведены со стали на алюминий. Общий результат – 198 кг, то есть на четверть центнера легче предшественника.

ДВЕ ЗАГЛАВНЫЕ

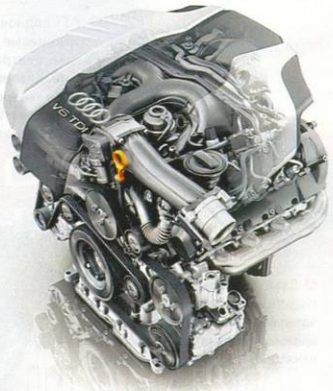
Во внешности обновленных ничего революционного: бамперы и решетка радиатора стали напоминать предыдущую спортверсию S-line, появились уже ставшие фирменным знаком полоски светодиодов, выполняющие роль фар дневного света.

Как и у вседорожника, основные новинки у TT под кузовом. Главная – бензиновый двигатель 2,0 TFSI мощностью 211 л.с. Он пришел на смену сразу двум нынешним моторам – 200-сильной 2-литровой «четверке» и 3,2-литровому V6.

Одна из интересных особенностей нового двигателя – Audi valvelift system (AVS), регулирующая в зависимости от оборотов и нагрузки высоту подъема выпускных клапанов. Благодаря этой системе удалось получить более гибкую характеристику крутящего момента в широком диапазоне оборотов. Кроме того, для лучшей тяги на «низах» доработали турбокомпрессор, изменив параметры турбинного колеса. Естественно, заодно по-



Применение компрессора на моторе 3,0 TFSI – второй виток данной технологии в истории фирмы. Еще в 30-е годы прошлого века 12- и 16-цилиндровые компрессорные моторы мощностью до 600 л.с. устанавливали на кольцевые болиды концерна «Ауто-Унион».



Лучших показателей мощности и токсичности турбодизель 3,0 TDI второго поколения достиг благодаря модернизированным системам впрыска топлива и наддува воздуха. Горючее подается через форсунки с пьезоэлементами под давлением 200 бар. Обновленный привод мгновенно изменяет положение лопаток, направляющих отработавшие газы на турбину, столь же быстро двигатель реагирует и на команды педали газа.



Модернизированный 2,0 TDI на моделях TT, как и дизель предыдущего поколения, сочетается только с 6-ступенчатой механической коробкой и полным приводом. А новый 2-литровый TFSI при желании можно состыковать и с 6-ступенчатой роботизированной трансмиссией S tronic.

По характерным особенностям новых моторов «Ауди» можно четко обрисовать произошедшую эволюцию ДВС: снижение литража, непосредственный впрыск, наддув.

высили и эффективность радиатора интеркулера.

Глядя на показатели другого 2-литрового мотора для купе и родстера – дизельного TDI на 170 сил, можно предположить, что агрегат не претерпел изменений. Однако под капотом обновленной TT дизель следующего поколения. Мотор стал легче на 4 кг, поднятое до 1800 бар давление впрыска и форсунки с восемью отверстиями в распылителях сделали рабочий процесс мягче и тише, модернизированная система рециркуляции сократила уровень NO_x в отработавших газах, а новый балансирный вал минимизировал вибрации. Я проехал на купе с таким дизелем – отличный двигатель! Уверенно везет с низких оборотов, а если от души надавить на педаль акселератора, мгновенно упирается в ограничитель – только успевай отщелкивать передачи. Жаль, что на наш рынок его пока не планируют поставлять.

Модернизированные TT скоро появятся в автосалонах, так что потенциальные покупатели уже могут начать отсчитывать банкноты. А вот сколько их потребуется – пока неизвестно. Но надеюсь, что прибавка в цене быстро отобьется экономией на заправках. Технический прогресс должен приносить владельцам не только удовлетворение, но и выгоду. **ЗР**



На пути от одного поколения к другому 2-литровый TDI не претерпел кардинальных изменений. Применив более легкий сплав, заметно снизили массу головки блока, узкие приводные ремни минимизировали потери на трение и уменьшили шум при работе, а новые уплотнители обеспечили коленвалу более легкое вращение.

Бензиновый 2,0 TFSI можно по праву считать современным техническим шедевром. Последняя модернизация сделала его не только более мощным, но и совершенным. Появилась система AVS, управляющая подъемом клапанов, инженеры доработали впрыск топлива и наддув и даже подкорректировали расположение водяных каналов в блоке цилиндров для оптимального охлаждения.





У TT подновили и интерьер. Новые алюминиевые вставки появились на руле, центральной консоли, обивках дверей. Клавиша *Sport* на центральном тоннеле теперь меняет (помимо жесткости подвески) настройки педали газа, рулевого управления, звук двигателя.

Благодаря компактному гидротрансформатору 8-ступенчатая коробка получилась короче прежнего автомата с шестью ступенями. К тому же на 11 кг легче.

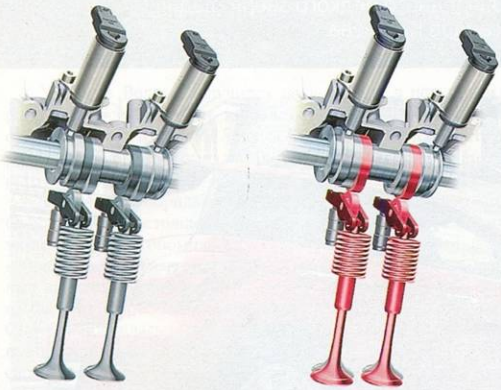


ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	Audi Q7		Audi TT	
	3,0 TFSI	3,0 TDI	2,0 TFSI	2,0 TDI
Общие данные				
Размеры, мм: длина/ширина/высота	5086/1983/1737		4187/1842/1352	
база	3002		2468	
колея спереди/сзади	1651/1676		1562/1548	
Объем багажника, л	775/2035		292	
Время разгона 0–100 км/ч, с	6,9	7,9	6,1 (5,6)*	7,5
Макс. скорость, км/ч	243	215	245 (н.д.)	226
Топливо/запас топлива, л	А95/100	ДТ/100	А95/60	ДТ/60
Расход топлива, л/100 км: смешанный цикл	10,7	7,4	6,6 (н.д.)	5,3
Двигатель				
Расположение	спереди продольно		спереди поперечно	
Конфигурация/число клапанов	V6/24		R4/16	
Рабочий объем, $см^3$	2995	2967	1984	1968
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	245/333 5500–6500	176/240 н.д.	155/211 4300–6000	125/170 4200
Крутящий момент, Н·м при об/мин	440 2900–5300	550 1750–2500	350 1600–4200	350 1750–2500
Трансмиссия				
Тип	полноприводная			
Коробка передач	А8		М6 (А6)	М6
Ходовая часть				
Подвеска: спереди/сзади	на двойных поперечных рычагах/многорычажная		типа «Мак-Ферсон»/ многорычажная	
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем		реечное с электроусилителем	
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/ дисковые вентилируемые		дисковые вентилируемые/ дисковые	
Размер шин	235/60R18, 255/55R18		225/55R16	

В скобках – данные для версий с автоматическими коробками.

На правах рекламы



Audi valvelift system (AVS) регулирует в моторе 2,0 TFSI высоту подъема выпускных клапанов. На распредвале расположены кулачки разного профиля, своей геометрией задающие клапану определенный ход. Механический привод под контролем электроники двигает распредвал в продольном направлении, подставляя под коромысла клапанов нужные кулачки.

реклама

НОВЫЙ ФОРМАТ!

BOND STREET SPECIAL 100's*

Качество сигарет марки BOND STREET в новом 100-миллиметровом формате!

Встречай новые сигареты BOND STREET SPECIAL 100's*!

SPECIAL 100's



* Bond Street Special 100's Original Selection

КАЧЕСТВО – НА ВСЕ 100!

МИНЗДРАВСОЦРАЗВИТИЯ РОССИИ ПРЕДУПРЕЖДАЕТ
КУРЕНИЕ ВРЕДИТ ВАШЕМУ ЗДОРОВЬЮ

Хорек, барсук и штопор

Некогда известная только вседорожниками китайская фирма «Грейт Уолл» предлагает все больше легковых моделей. Очередного редкого зверя гладил против шерсти Михаил Гзовский. Фото Александра Кульнева.

Где-то я его уже видел... Эта навязчивая мысль крутится в голове уже не первый час. Добравшись до работы, первым делом бросаюсь к компьютеру. Так и есть: китайские дизайнеры позаимствовали идеи японских коллег. Формой кузова и салоном «Флорид» практически копирует «Тойоту-Ист» и ее американский аналог «СайонхА», а с лица напоминает последнее поколение «Яриса».

Варкалось. Хливкие шорьки
Пырялись по наве.
И хрюкотали зелюки,
Как мюмзики в мове.





Интерьером автомобиль как две капли воды похож на «Тойоту-Ист», а вот руль срисован с ярисовского.



Штатная аудиосистема поддерживает формат MP3, но звучит невыразительно.



Расположенные по центру панели приборы мелковаты и вдобавок отвлекают от дороги.



Из элементов шика – управление аудиосистемой на руле.

У «Грейт Волла» получился натуральный шорёк – помесь хорька, барсука и штопора из сказки Льюиса Кэрролла. Лишь бы не возникали разговоры о прямом плагиате.

За рулем «Флорида» чувствую себя почти как в настоящей японской машине: явных эргономических огрехов не наблюдается. Разве что расположенные по центру приборы – на любителя. Да руль не регулируется по вылету. Очень понравилась высокая, почти как в «паркетнике», посадка: ориентируешься в городском потоке поверх крыш обычных легковушек. Уровень шума в салоне умеренный, а на холостом ходу практически не ощущаю вибраций.

Конечно, меня интересовало качество сборки «Флорида». Здесь явных проколов нет. Салон не цепляет одежду и обувь пластмассовыми заусенцами, в нем почти не ощутим характерный запах дешевой пластмассы, чем отличались ранние модели «Грейт Уолл». Фактура интерьерного пластика у хэтчбека не отдает дешевизной, а сами панели хорошо подогнаны. При пробеге 8000 км салон машины не скрипит и не гремит, двери открываются легко, кнопки нажимаются без труда. По ощущениям, все еще не Япония, но уже почти Корея!

Похожие ассоциации вызывает и ходовая. Китайские автомобильные поделки, на которых довелось поездить до «Флорида», по своим ездовым задаткам не имели ничего общего с японскими оригиналами. Этот «Грейт Уолл» уже похож на настоящий автомобиль: подвеска хорошо отрабатывает неровности и позволяет пройти поворот с ветерком; рулевое управление –

Great Wall Florid

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Модель, копирующая «Тойоту-Ист» 2002 года и ее американский аналог «Сайон-хА», вышла в свет в 2008 году.

ДВИГАТЕЛИ: бензиновые, 1,3 и 1,5 л (87 и 105 л.с.).

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ: 5-ступенчатая механическая.

КОМПЛЕКТАЦИИ: Luxury, Elite.

ЦЕНА: 399 000–460 000 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: 1,5 л, комплектация Elite, 440 000 руб.

ВПЕЧАТЛЕНИЯ

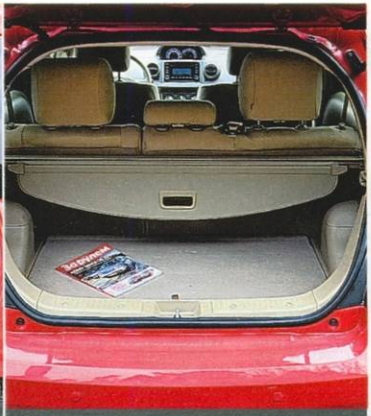
Комфортная подвеска, неплохая управляемость, хорошая обзорность.

Маленький багажник, тесный второй ряд сидений, скромная динамика.

Грамотно скопирован, неплохо собран. Можно считать альтернативой подержанному «Исту».



Комфортно усесться «сам за собой» (при росте 180 см) не смог – колени уперлись в спинку.



Багажник подойдет только для стремительного забега по магазинам. Спинки задних сидений раскладываются.

Great Wall Florid

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Размеры, мм:	
длина	3907
ширина	1694
высота	1521
база	2368
колея спереди	1459
сзади	1430
Снаряженная масса, кг	1120
Максимальная скорость, км/ч	172
Разгон 0–100 км/ч, с	12,0
Топливо	А95
Запас топлива, л	45
Средний расход топлива, л/100 км	5,5

ДВИГАТЕЛЬ

бензиновый, Р4, 16 клапанов, 1,5 л, 77 кВт/105 л.с. при 5600 об/мин, 138 Н·м при 4200 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ

переднеприводная, М5.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ:

подвески – типа «Мак-Ферсон»/многорычажная, рулевое управление – реечное с гидроусилителем, тормоза – дисковые вентилируемые/барабанные, шины – 185/65R15.

с задатками информативности. Тормоза не требуют привыкания, в базовом оснащении – ABS. Худшего ожидал от коробки передач. Но ходы рычага коротки и довольно точны, лишь усилие в момент включения великовато.

А вот двигатель немного расстроил. Сначала даже подумал, что по ошибке мне дали менее мощный «Флорид», 87-сильный. Нет, все верно: под капотом полуторалитровый 105-сильный мотор. Субъективно показалось, что он не дотягивает до заявленной мощности, особенно это чувствуется на трассе при обгонах. Но и в городе приходится выкручивать мотор до ограничителя, поскольку до 3500 об/мин его тяговые возможности скромны. Впрочем, есть и ложка меда: силовой агрегат неплох по экономичности – требует в городе всего около 8 л бензина на сотню.

Что же, умиления, как стихи из сказки Кэрролла, «Флорид» не вызвал. Но и отторжения – тоже. Шорёк оказался миролюбивым и поддающимся дрессировке. Если раньше мне хотелось кинуть китайским машинам безоговорочное «прощай», то «Флориду», пожалуй, скажу «до свидания»! **ЗР**

ЗА ТЕ ЖЕ ДЕНЬГИ

Chevrolet Lacetti

387 000–622 000 руб.



Этот «Шевроле» пользуется хорошим спросом, несмотря на преклонный по автомобильным меркам возраст. Предлагает неплохой для своей цены уровень комфорта. ЗР, 2010, № 6.

Peugeot 206 Sedan

424 000–485 000 руб.



Сделанный специально для стран третьего мира, традиционно предпочитающих седаны, автомобиль сочетает дачную практичность с оптимальными для мегаполиса габаритами. ЗР, 2007, № 3.



Спасибо деду за победу!

Еще не успел этот слоган появиться на сотнях машин, как мы уже услышали голоса сыновей и внуков военных водителей. Память, гордость, скорбь – они в откликах читателей на призыв журнала: «Вспомнить!». Нет, не грозит забвение труженикам военных дорог... Напоминаем: публикация текстов и фото в рубрике «Победа-65» продолжается. Ждем ваши послания!

Яков Иванович Клименков (13.02.1915–03.04.1996)

Не сразу узнал о вашей акции к Дню Победы, но оказалось, она еще продолжается. Так и должно быть в юбилейном году.

Мой дед всю войну прошел за рулем полуторки. Родом он из деревни Хлопотное Духовщинского р-на Смоленской области. В октябре 1939-го был призван в армию, служил шофером полка связи, участвовал в финской войне до марта 1940 года. Демобилизовался, а уже на второй день Отечественной войны, 23 июня 1941-го, снова был призван, на этот раз шофером в санитарную роту. Участвовал в обороне Москвы, в Курской битве, освобождал Киев, штурмовал Берлин. Замечательный День Победы встретил в Праге.

Вспоминал мой дед про войну очень редко, но в памяти остался его рассказ, как 29 февраля 1944 года он эвакуировал с поля боя тяжело раненного генерала армии Николая Федоровича Ватутина, в то время командовавшего 1-м Украинским фронтом.

Дед был несколько раз ранен. Награжден орденами и медалями. После войны (можно сказать, до конца жизни) проработал шофером. На фото он среди деревенских ребятишек со своей полуторкой.

Андрей Колпаков, внук

Наша неприхотливая полуторка верно служила и на фронте, и в тылу.





Александр Владимирович Ляушин

Дорогая редакция! Пишет вам сын ветерана Великой Отечественной. Отец был человеком скромным и мало что говорил о войне, но остались фотографии тех лет, красноармейская книжка, медали и удостоверения к ним. Из документов известно, что на войну папа попал 10 марта 1943 года, в 7-й Западный полк связи. Рассказывал, как при обстреле, когда восстанавливали связь, друга-напарника разорвало миной... Говоря об этом, отец не мог сдержаться – у него наворачивались слезы, чего в других обстоятельствах я никогда не замечал. Позже стал водителем, об этом есть запись в красноармейской книжке. В мирное время не изменил военной профессии до самой пенсии. Сколько помню, всегда выписывал журнал «За рулем», не выбросил ни одного экземпляра. Он привил нам с братом любовь к автомобилям: сначала мы рассматривали картинки и фото, а затем и сами стали вашими постоянными читателями. Хочу поздравить всех с 65-летием Победы, особенно ветеранов.

Константин Ляушин, сын

Тихон Юдаевич Коровин

Хочу рассказать про деда, через судьбу которого тоже прошли тяжелые километры фронтовых дорог. Срочную службу он начал еще в октябре 1936 года мотористом 18-го авиаотряда и в 1938-м участвовал в боях у озера Хасан. После службы вернулся в свое село Ефимовка Оренбургской области. Но ненадолго: уже в августе 1941-го его снова призвали, и с октября он участвовал в боях. Ему довелось защищать Москву и Сталинград, а весной 1943-го в районе Курска попал в окружение и некоторое время скрывался у местной жительницы. Полицаи прознали про это и отобрали у нее корову – наказали за молчание, деду же пришлось прятаться. (После войны хотел отблагодарить женщину за свое спасение, но не удалось.) Перешел линию фронта и попал к своим. После проверок снова стал в строй боевых водителей – на этот раз в составе 247-го отдельного истребительного противотанкового артдивизиона 354-й стрелковой дивизии. Военным шоферам, особенно на передовой, было нелегко обеспечивать своевременный подвоз боеприпасов и смену позиций орудий для борьбы с танками фашистов. Дивизия с боями прошла от Курской дуги до Белоруссии, где в марте 1944-го освободила из немецкого лагеря в окрестностях Озаричей 9 тысяч заключенных – женщин, стариков и детей. Дивизия освобождала Бобруйск, Калинковичи, Барановичи, а в августе 1944-го, форсировав Западный Буг, вступила на территорию Польши. Принимала участие в освобождении Варшавы и взятии порта Данциг (Гданьск), после чего были бои в Померании и форсирование Одера. Довелось деду повоевать и с Японией на Дальнем Востоке. До последних дней он берег множество благодарностей командования, а самой дорогой наградой для него был орден Славы, который по сей день хранит наша семья. Из военных фото располагаю только одним – к сожалению, без автотехники. Не получилось, видно, у деда в нелегких военных условиях сфотографироваться у своего автомобиля.



Евгений Коровин, внук



Григорий Ананьевич Лескин (1913–1974)

Это мой родной дядя, старший брат матери, от которой я получил часть информации для письма в редакцию. Дядю Гришу хоронили всей деревней в мужской праздник – 23 февраля: человек он был здесь известный. Курсы шоферов закончил еще в начале 1930-х и был призван в армию. Служил на Дальнем Востоке – фотография, наверное, того времени. Демобилизовавшись, уехал работать шофером в Рыбинск, откуда ушел на фронт в начале войны. Через какое-то время стал водителем машины командира полка или соединения (точно не знаю) гвардейских минометов – «катюш». Как вспоминал дядя, командир был москвичом, очень хорошим человеком. Отец командира, провожая сына и его водителя на фронт, дал каждому по серебряному полтиннику и сказал: «Берегите – это ваша жизнь...». Очень часто они попадали под сильнейшие бомбежки, и после каждой командир говорил: «Товарищ Лескин, посмотрим полтинники?». Вытаскивали их: «Целы!». Командир берег своего водителя, часто отправлял в тыл с огневых позиций: «Доберусь сам!». Может, поэтому за время войны дядя ни разу не был ранен.

После войны дядя Гриша жил в деревне, как тогда говорили, колхоза-миллионера. Вначале работал водителем, а последние 10–15 лет – механиком. Было у колхоза около двадцати ГАЗ-51А. Однажды в областной газете «Коммунист» поместили заметку о том, как хорошо стали жить колхозники: один из них, Григорий Лескин, купил… «Волгу» ГАЗ-21! На самом же деле таким образом колхоз «оформил» покупку председательской «Волги» – иного способа обзавестись машиной не было.

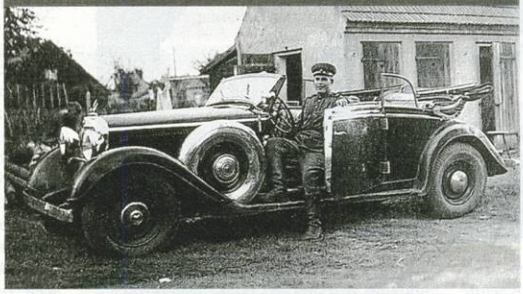
Александр Трифонов, племянник

Михаил Илларионович Ткаченко

Отправляю фото моего отца – участника войны, воевавшего и за рулем автомобиля. Призвали его в 1944-м в учебный полк под Рязанью. Оттуда направили на 1-й Белорусский фронт, в 71-й полк, который готовился к боям на Висловском плацдарме. После наступления на целый месяц попал в госпиталь, а затем воевал стрелком-радистом в 48-м танковом полку. Участвовал в боях за Берлин. Победу встретил уже водителем в городе Альтрупин. Вначале ему доверили «Форд-6», потом «Мерседес» командира полка, подполковника Семена Калабухова, который прошел всю войну от звонка до звонка.

После демобилизации отец вернулся в родное село Сырово Николаевской области, где живет и поныне. Работал водителем в колхозе на разных машинах – ЗИС-5, ГАЗ-69, ЗИЛ-130, ГАЗ-53. Награжден орденом Отечественной войны, медалью «За боевые заслуги» и другими. Спасибо журналу за «Победу-65»!

Владимир, сын



Трофейные «мерседесы» доверяли самым надежным водителям.

Благодарим

От всех нас – огромное спасибо за публикацию в майском номере журнала «За рулем» о нашем дедушке и прадедушке Толбанове Александре Александровиче.

Большая семья Волковых

От редакции. *Большая просьба: указывайте сведения, необходимые для выплаты вам вознаграждения, – фамилию, имя, отчество, адрес (с почтовым индексом), дату, место и год рождения, паспортные данные (номер, кем и когда выдан), а также номер страхового свидетельства Пенсионного фонда и номер ИНН. На электронном сообщении или на почтовом конверте укажите – «Победа-65». Спасибо.*



Василий Егорович Прошутинский

Мой восьмилетний сын Виталий увлекся репортажами с Формулы-1, и я стала покупать ему ваш журнал – для расширения кругозора. В апрельском номере его заинтересовала статья о фронтовиках, чья служба в годы войны была связана с автомобилями и техникой. В память о его прадедушке и моем деде Василии Егоровиче Прошутинском мы решили написать несколько слов.

Он родился в 1905 году в Иркутской области, в деревне Головское. Вместе с родными братьями, Иваном и Георгием, ушел защищать Родину. Дедушка работал шофером, не оставил руль и в военное время: участвовал в доставке продуктов и медикаментов жителям блокадного Ленинграда по «Дороге жизни». Погиб в Восточной Пруссии 15 января 1945 года. На фотографии, которая у нас осталась, он еще в довоенное время, в 1938 году. Спасибо всем ветеранам за то, что есть мы и наши дети!

Яна Прошутинская, Хабаровск, внучка

Рядовой Тютин, водитель

На снимке, который сделан 9 мая 1945 года у рейхстага в Берлине, «эмка» ГАЗ-11-73 командира 88-го отдельного тяжелого танкового полка. Благодаря исключительному мастерству и бережному отношению рядового Тютина к машине, она прошла от Сталинграда до Берлина. На ветровом стекле – заслуженные награды полка: ордена Ленина, Красного Знамени, Суворова III степени, Кутузова III степени, Богдана Хмельницкого II степени. А на снимке (справа налево) – командир полка П. Мжачих, водитель Тютин, заместитель командира полка Ф. Жаркой, адъютант командира полка Молотков.

Михаил Жаркой



«Эмка», известная советская легковушка той поры, в умелых руках была способна на многое.

Из России в Италию – на БМВ

Открытое письмо Кристиану Кремеру, покидающему пост главы представительства БМВ в России.



На заднем сиденье ты умудрялся учить русский язык… В дополнение к тем трем, которые уже знал.

Когда выйдет этот номер, ты, Кристиан, по-прежнему будешь «главным по БМВ» – но уже не в России, а в Италии. Зато журнал, возможно, увидишь раньше всех: передадим прямо из римской типографии. Ты же всегда говорил, что Россия не так далеко от Европы…

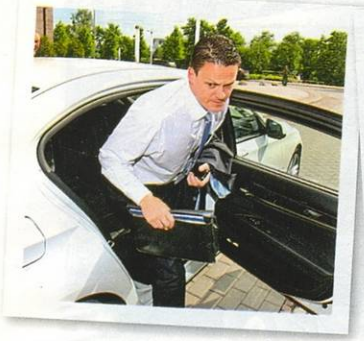
На чем ездишь по Италии – на М3? Такая машина проходит круг на скоростном кольце не хуже «Ламборгини-Галлардо». Я так и не успел тебя спросить: почему БМВ не строит выпендрежные спорткары типа «Ауди-R8» или «Мерседес-Бенца SLS AMG»? Впрочем, могу предположить, что́ бы ты ответил – как всегда, лаконично и обязательно на русском языке… Мол, БМВ вполне устраивает роль первооткрывателя в гражданских классах. Кстати, в России ты отвечал еще и за МИНИ. Это уникальный пример не только успешного возрождения марки, но и создания на ее базе актуального бренда. Специально приеду к тебе, если раньше нас получишь новый кроссовер от МИНИ. Не откажешь дать машину на пробу? А чем не первооткрыватель класса гибридный БМВ-X6? Или полноприводный БМВ-GT, который появится на нашем рынке осенью? Ты немало сделал, чтобы убедить центральный офис выпускать флагманскую «семерку» с полным приводом. И сам ездил на такой машине празднично-белого цвета. Что-то не помню представительских автомобилей других марок, выкрашенных в такой цвет. Четыре года назад он был гвоздем стенда БМВ на Московском автосалоне, тогда ты ввел эту моду, задав новый тренд в России.

За семь лет работы у нас ты сделал БМВ самой успешной маркой в представительском классе. Рынок продолжает падать, а ты заложил рост! И вовсе не за счет приобретения чиновниками престижных БМВ – кстати, этот скандал уже пошел на убыль. Молодец, что не стал подписывать письмо немецких предпринимателей, обязующихся не давать взятки российским чиновникам... Это какая-то нелепость.

Помню один твой прогноз. При всей твоей симпатии к России ты заметил, что все у нас наладится лет эдак через двадцать… Что ж, приезжай – проверим! В августе на Московском международном автосалоне будем ждать реализации твоих новых идей, доказывающих, что БМВ – это в высшей степени интеллигентные и стильные автомобили. Способные удовлетворить любой вкус и характер.

Спасибо тебе, что из пяти стран, языками которых ты владеешь, сердцем выбираешь Россию. Хорошо, что эти годы ты был с нами – русский немец на белом БМВ.

Твой друг *Петр Меньших*







Где встретить порядочного инспектора ДПС? Можно ли сэкономить, приобретая дорогие комплектующие? Как выглядит «Калинка»? Заезжайте в июльский почтамт ЗР – узнаете!

Настоящий инспектор

Я за рулем 20 лет, журнал читаю с момента, как вообще читать научился, а с 1997 года не пропустил ни одного номера – все в гараже. Написать же решился только сейчас, и побудила к этому недавняя встреча с автоинспектором.

Возвращались с женой от тетушки, благоверная на соседнем сиденье рычит – так бывает после визитов к родственникам. Слово за слово – дошло до ругани. Распсиховался – педаль в пол... А тут «патрулька» с камерой. Выхожу из машины – из ноздрей пламя. Сажусь к инспектору: виноват, мол, пишите протокол. А он мне: «Что у вас произошло?». Объясняю: мол, с женой ругаюсь!

Он не торопился заполнять бланк – поговорил со мной о жизни, о детях, о семье... И как-то незаметно успокоил! Да еще добавил: «Моя задача – не штрафы выписывать, а предотвращать худшие последствия». Отдал мне документы и пожелал счастливого пути.

Медальон инспектора я разглядел: Сергей Шевцов, ОБ ДПС Невинномысска. Но боюсь теперь только одного: все прочитают мое письмо, и как бы этого нормального сотрудника не наказали (вместо того, чтобы поощрить) за то, что он оказался белой вороной. С уважением,

Виталий Стехов, Михайловск Ставропольского края

«Калинка»

Прочитал в ЗР, 2010, № 4, материал «Педальный конь». Жаль, что российские производители не занимаются выпуском машинок для детей. В прошлом году мы сделали вот такую «Калинку» (к ВАЗу она никакого отношения не имеет, а назвали ее так потому, что живем в Тольятти да и патриотизм еще остался).



На машинке две педали – газ и тормоз. Она с двумя электромоторами от вентилятора радиатора ВАЗ-1118 и обычной стартерной батареей. Есть даже подвеска с ходами 30 мм. Делали запрос на АВТОВАЗ с просьбой разрешить использовать символику – ответа никакого. Может, и вправду наш автопром даже самому себе не нужен?

Федор, Тольятти

Потратиться, чтобы сэкономить

Что будет, если в одном автомобиле найдут применение «победители» наших последних экспертиз – детали и материалы? Об итогах этого необычного эксперимента мы рассказывали в ЗР, 2010, № 2.

Результаты эксперимента прогнозируемы и неоспоримы. Желаешь хорошо кататься – добавляй свои кровные. Но все эти ценовые добавки – ерунда, если хочешь легко лететь, не чертыхаться по поводу неустойчивого холостого хода и не задумываться о возможных проблемах пуска при внезапно наступившем морозе. Производители действительно вынуждены снижать себестоимость, а потребитель уже вправе выбирать: менять или не менять.

Mike_L

Тест очень интересный. Экономия – вещь относительная, как и всё в этом мире. Покупая компоненты именитых фирм, мы, может быть, и добиваемся экономии, но зачастую дороговизна этих расходников сводит полученную выгоду к нулю. Думаю, надо брать что-то среднее (масло, свечи, провода). А бензин – штука порой непредсказуемая.

Desovr

Что до бензина, то не стоит ориентироваться только на его цену. Иногда, сменив АЗС, обнаруживаешь, что выгоднее заливать топливо в бак на более дорогой заправке.

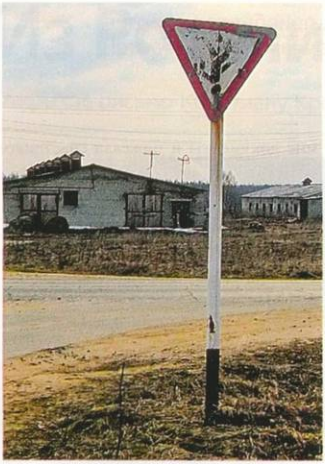
KAN

Журнал забыл еще об одном немаловажном условии экономии топлива – масле в коробке. Если заливать в вазовскую коробку обычное моторное масло, то движку легче крутить шестеренки. А если заливаешь специальную трансмиссионку для переднего привода, то сильно съедается мощность мотора, особенно зимой.

Ольгерд



Хочешь хорошо кататься – добавляй кровные.



С больной головы?

Ехал на разведку полей для весенней охоты и не смог проехать мимо такого любопытного симбиоза известных дорожных знаков. Как им должны руководствоваться участники дорожного движения – непонятно. Снимок сделал у деревни Елохово Некрасовского района Ярославской области.

Владимир Козлов,
п. Некрасовское Ярославской области

Шведская семейка

Заботу о пешеходах разной породы проявили в шведском городе Упсала.

Андрей Колчин,
г. Губаха Пермского края



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

Июльским почтамтом управлял Михаил КОЛОДОЧКИН

КУРЬЕР | ЛИЧНОЕ МНЕНИЕ

Мама – за детское кресло!

Даже самый обстоятельный журнальный обзор не заменит того, что почерпнешь из личного опыта пользования вещью – убеждена Татьяна Егорова из Сходни.

Хочу поделиться своим трехмесячным опытом пользования детским автокреслом. Долго выбирала то единственное, которое устроило бы и внешним видом (не хочется же ребенку покупать нечто страшное), и по результатам крэш-тестов, и ценой (я не жена олигарха). Универсальное брать не стала – взяла для первой возрастной категории, от 0 до 13 кг. Оно с боковой защитой головы, плавной регулировкой головной части и ремней. Рекламу никому делать не хочу, озвучу только стоимость – 7000 руб. вместе с доставкой. Не скажу, что дешево, но не экономить же на самом дорогом!

И вот в первый раз понадобилось усадить в него малышку. А ей дней десять от роду... Как сажать, насколько туго затягивать ремни? Ничего не знаю! Старший сын, правда, тоже ездил в кресле, но, когда у нас появилась машина, ему уже исполнилось два года, не так страшно было начинать. Но ничего – справились, расселись, поехали... И малышка тут же уснула!

За три месяца своей жизни дочка накатала столько километров, сколько иные не накатывают и за год. Покормить в дороге? Что сложного! Сцеживала молоко или заранее, или прямо в пути, а старший братик с удовольствием выполнял роль кормильца. Теперь абсолютно не переживаю, где дети – между сиденьями, прилипли к окну или уже на полу... А дорогу малышка переносит на ура! Мерное покачивание ее только успокаивает. Расстояния километров в сто для нас пустяк.

Благодаря детскому креслу у меня нет ощущения, что оторвана от жизни. Куда надо, туда и еду. В магазин? Легко! Припарковалась, отстегнула кресло, уложила его в магазинную тележку – и вперед! Слышала, появились кресла, которые ставят на колесную базу, как коляски, но у нас не такое.

Подрастая, дочка все меньше спит. Но на этот случай в продаже есть дуги с подвесными игрушками, их крепят на кресло, как прищепки, – дело двух секунд. Дуги из мягкого материала, игрушки тоже мягкие, из ткани – не травмоопасны.

Пару дней назад мы попали в жуткую пробку. Дочке стало жарко, в кресле к тому времени она провела уже больше трех часов – словом, устала и начала капризничать. Я перелезла назад (за рулем был муж), взяла ее на руки и только тогда поняла, насколько это опасно – держать ребенка в машине на руках! Как ни старалась удерживать головку, как ни прижимала ее к себе, все равно не смогла бы защитить ее, если... Не дай бог! Но после того случая поняла, что надо останавливаться и вынимать детку из кресла минут на пятнадцать каждые два часа, не реже.

А вчера моя девочка, сидя в своем кресле на разделочном столе, наблюдала, как мама готовит ужин. Конечно, для этого кресло не предназначено, но... В общем, моя душа спокойна. Я – за кресло!

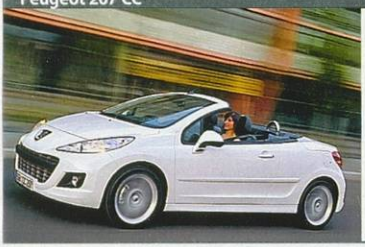
Душа нараспашку

Нынешний обзор мы посвятили, пожалуй, самым романтичным автомобилям на свете. Ведь покупка кабриолета – поступок весьма неординарный, начиная с отданной за него суммы. В автосалонах сорил деньгами Павел Леонов.

– стоимость. – гарантия производителя. – межсервисный интервал.

Технические данные в таблицах приведены для самых дешевых модификаций.

Peugeot 207 CC



Самое доступное купе-кабриолет российского рынка. Пришло на смену модели 206 CC – пионеру применения жесткой складной крыши в компактном классе. По сравнению с предшественником открытый «двести седьмой» существенно подрос (плюс 190 мм в длину и 80 мм в ширину). Но путь на задний ряд взрослым пассажирам по-прежнему заказан – места для ног практически нет. Увеличенные габариты привели к серьезному увеличению массы – на 266 кг. Но «ожирение» не сильно сказалось на динамике, ведь под капот 207-го устанавливают более мощные двигатели. У нас доступен только бензиновый 1,6 л (120 л.с.) Обычно он работает в паре с 5-ступенчатой механикой, а за доплату в 28 000 рублей получите 4-ступенчатый автомат. Тест – ЗР, 2007, № 5.

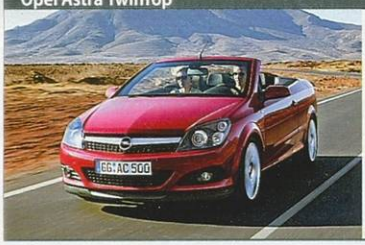
от 862 000 рублей

24 месяца без ограничения пробега

12 месяцев или 20 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 1,6 л, 120 л.с., М5, передний привод.
ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 192 км/ч, разгон до 100 км/ч – 10,7 с, средний расход топлива – 6,4 л/100 км, объем багажника – 145–370 л.

Opel Astra TwinTop



Купе-кабриолет делит платформу со стандартным хэтчбеком, однако более 70% кузовных деталей здесь новые. Благодаря этому не только серьезно изменился внешний облик, но и увеличилась жесткость кузова (плюс 30% по сравнению с прошлым поколением). Убрать крышу можно и на ходу. Доступна для «Твин Топ» и активная подвеска IDS Plus: она изменяет демпфирующие свойства амортизаторов в зависимости от дорожных условий. Сейчас открытые «астры» продают в двух комплектациях, но силовой агрегат у них один – 1,8-литровый двигатель с автоматом. Для индивидуализации машины предусмотрено несколько пакетов дополнительного оборудования. Тест – ЗР, 2007, № 9.

от 941 600 рублей

24 месяца без ограничения пробега

12 месяцев или 15 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 1,8 л, 140 л.с., А4, передний привод.
ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 209 км/ч, разгон до 100 км/ч – 11,4 с, средний расход топлива – 7,4 л/100 км, объем багажника – 230–372 л.

MINI Cooper Cabrio



Основные изменения в кабриолете МИНИ второго поколения: улучшенные (благодаря новой задней подвеске) комфорт и управляемость, усовершенствованная климатическая установка, «выстреливающие» дуги безопасности. Любопытная опция – таймер Always Open, отсчитывающий время езды со сложенным верхом. Базовый мотор – 1,6-литровый мощностью 122 л.с. У модификации «Купер S» его мощность за счет турбонаддува увеличена до 175 л.с. Цены начинаются с 1 176 000 рублей. Стандартная коробка передач – 6-ступенчатая механическая. АКП с таким же количеством передач предлагают в качестве опции за 74 500 рублей. В этом году обещают появление более простой и дешевой комплектации «Уан». Тест – ЗР, 2009, № 7.

от 974 000 рублей

24 месяца без ограничения пробега

зависит от условий эксплуатации

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 1,6 л, 122 л.с., М6, передний привод.
ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 198 км/ч, разгон до 100 км/ч – 9,8 с, средний расход топлива – 5,7 л/100 км, объем багажника – 125–660 л.

Mazda MX-5



Самый популярный в мире родстер недавно отметил 20-летний юбилей. За это время выпущено более 850 000 автомобилей трех поколений. Последнее увидело свет в 2005-м. В январе прошлого года машину обновили, но на российский рынок модернизированная версия выходит только сейчас. В большинстве стран мира MX-5 предлагается как с матерчатой, так и с жесткой крышей. Но в России продают только с жесткой – видимо, из-за особенностей климата. На выбор два двигателя: 1,8 л (126 л.с.) и 2,0 л (160 л.с.), три комплектации и столько же коробок передач (М5 для более слабого мотора, М6 или А6 для мощного). За 11 500 рублей «Мазду» окрасят металликом. Тест – ЗР, 2009, № 4.

от 1 061 126 рублей

36 месяцев или 100 000 км

12 месяцев или 15 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 1,8 л, 126 л.с., М5, задний привод.
ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 198 км/ч, разгон до 100 км/ч – 9,9 с, средний расход топлива – 7 л/100 км, объем багажника – 150 л.

Peugeot 308 CC



Для тех, кому маловато купе-кабриолет на базе 207-й модели, «Пежо» предлагает трансформер в семействе 308. Конструктивно он схож с предшественником 307 CC (их объединяет одна платформа), но размеры у новичка чуть больше. Любопытно, что в крэш-тестах EuroNCAP купе-кабриолет набрало на один балл больше, чем одноименный хэтчбек, при том что кабриолеты тестируют с опущенной крышей. Но это не помешало обеим версиям набрать максимальную оценку: пять звезд. Российская комплектация снабжена 1,6-литровым 150-сильным двигателем, работающим в тандеме с механической коробкой передач. Версия с автоматом отличается двигателем меньшей на 10 л.с. мощности. Тест – ЗР, 2009, № 5.

от 1 086 000 рублей

24 месяца без ограничения пробега

12 месяцев или 20 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 1,6 л, 150 л.с., М6, передний привод.
ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 215 км/ч, разгон до 100 км/ч – 10,4 с, средний расход топлива – 7,5 л/100 км, объем багажника – 225–405 л.

Audi A3 Cabriolet



«Ауди» продолжает делать ставку на машины с матерчатым верхом. Последние компактнее, легче и дешевле в производстве, нежели сложные жесткие конструкции. При этом мягкий верх А3 мало чем уступает жесткому в тепло- и звукоизоляции. К примеру, при скорости 140 км/ч уровень шума в салоне кабриолета всего лишь на 1 дБ выше, чем в хэтчбеке. Это достигается благодаря особой конструкции трехслойного тента. Складывается крыша всего за 9 с, поднимается на 2 с дольше. Оба устанавливаемых под капот бензиновых двигателя – 1,8 л (160 л.с.) и 2,0 л (200 л.с.) оснащены непосредственным впрыском топлива и турбонаддувом. Базовая коробка передач – 6-ступенчатая МКП, за доплату ее заменят автоматизированной S tronic. Тест – ЗР, 2008, № 4.

от 1 223 300 рублей

24 месяца без ограничения пробега

12 месяцев или 15 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 1,8 л, 160 л.с., М6, передний привод.
ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 220 км/ч, разгон до 100 км/ч – 8,2 с, средний расход топлива – 6,7 л/100 км, объем багажника – 260–675 л.

BMW 1 Series Convertible



Открытая «единичка» наделена традиционной для машин баварской фирмы азартной управляемостью. Немалая заслуга в этом принадлежит не только редкому заднему приводу, но и близкой к идеальной развесовке по осям. На выбор предусмотрено шесть двигателей, включая два дизельных. Их агрегатируют с 6-ступенчатой МКП. За 68 800 рублей для всех модификаций, кроме самой мощной 306-сильной 135i, предлагают АКП с таким же количеством передач. Для топ-версии – 7-ступенчатый робот стоимостью 125 885 рублей. В базовое оборудование входит климат-контроль со специальным, «кабриолетным» режимом работы. Он регулирует «погоду» в зависимости от скорости движения, температуры окружающей среды и интенсивности солнечного излучения. Тест – ЗР, 2008, № 4.

от 1 245 000 рублей

24 месяца без ограничения пробега

зависит от условий эксплуатации

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 2,0 л, 136 л.с., М6, задний привод.
ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 208 км/ч, разгон до 100 км/ч – 9,9 с, средний расход топлива – 7,9 л/100 км, объем багажника – 260–305 л.

Chrysler Sebring Cabrio



Его предшественник долгое время был самым популярным кабриолетом американского рынка, но у нас особым спросом не пользовался. Та же картина и с нынешним поколением модели, которое представили осенью 2007 года. Экстерьер кабриолета, за исключением крыши и количества дверей, выполнен в стиле одноименного седана. Любопытно, что убираемый верх может быть как мягким (в базе), так и жестким (за доплату). Единственный мотор – V-образная бензиновая «шестерка» объемом 2,7 л (186 л.с.) предлагается в сочетании с автоматической 6-ступенчатой коробкой передач. Стандартная комплектация весьма щедрая: климат-контроль, полный электропакет, кожаный салон и т. д. Тест – ЗР, 2008, № 10.

от 1 429 700 рублей

24 месяца без ограничения пробега

12 месяцев или 12 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 2,7 л, 186 л.с., А6, передний привод.
ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 206 км/ч, разгон до 100 км/ч – 10,3 с, средний расход топлива – 10,5 л/100 км, объем багажника – 195–360 л.

Audi TT Roadster



«Ауди-ТТ» – автомобиль незаурядный, касается ли дело внешности, интерьера или ездовых качеств. Со складывающимся верхом – матерчатым, как у всех кабриолетов фирмы, – он становится еще привлекательнее. Благодаря продуманной конструкции кузова и небольшой массе мягкого тента родстер тяжелее купе всего на 35 кг. Правда, сидений в салоне осталось только два: на месте заднего дивана теперь отсек для верха. Помимо базового бензинового двигателя объемом 1,8 л (160 л.с.), предлагают и 200-сильный 2-литровый. Машина с более мощным мотором оснащена полным приводом quattro. Исключительно полноприводной является и экстремальная версия TTS с 272 «лошадьми» под капотом. Цена подобных болидов – от 2 303 400 рублей. Тест – ЗР, 2007, № 3.

1 585 200 рублей

24 месяца без ограничения пробега

12 месяцев или 15 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 1,8 л, 160 л.с., М6, передний привод.
ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 223 км/ч, разгон до 100 км/ч – 7,4 с, средний расход топлива – 6,9 л/100 км, объем багажника – 250–700 л.

Volvo C70



Несмотря на индекс, это купе-кабриолет не имеет ничего общего с универсалом V70: базой для него послужила гораздо более компактная модель S40. После пяти лет выпуска автомобиль обновили. Причем не ограничились легким макияжем и существенно изменили «черты лица» в стиле последних моделей фирмы – XC60 и S60. Фонари тоже изменились и стали светодиодными. Предложены новые материалы отделки. Техническую начинку не меняли. У нас доступны два бензиновых двигателя: атмосферный 2,4 л (140 л.с.) и 2,5-литровый (230 л.с.) с турбонаддувом. Для купе-кабриолета предусмотрен огромный список опций, в который, помимо прочего, входит фирменная система слежения за мертвыми зонами BLIS.

от 1 698 200 рублей

24 месяца без ограничения пробега

12 месяцев или 20 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 2,4 л, 140 л.с., М5, передний привод.
ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 205 км/ч, разгон до 100 км/ч – 11 с, средний расход топлива – 8,9 л/100 км, объем багажника – 200–400 л.

Mercedes-Benz SLK



Купе-кабриолет SLK первого поколения многие критиковали за посредственные ездовые возможности. С дебютом в 2004 году новой генерации недовольных поубавилось. Два года назад автомобиль перенес небольшой рестайлинг. Агрессивной внешностью двухместная модель перекликается с суперкаром SLR, который, в свою очередь, копировал стилистические элементы болидов Формулы-1: «клюв» капота, треугольный диффузор внизу бампера. Самый слабый двигатель – 1,8 л с компрессором – выдает 184 л.с. Наиболее мощный V8 развивает 360 сил. Среди опций – встроенная в кресла система Airscarf («воздушный шарф»), обеспечивающая трехступенчатый обогрев головы и шеи. Тест – ЗР, 2008, № 2.

от 1 710 000 рублей

24 месяца без ограничения пробега

12 месяцев или 15 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 1,8 л, 184 л.с., М6, задний привод.
ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 236 км/ч, разгон до 100 км/ч – 7,6 с, средний расход топлива – 7,7 л/100 км, объем багажника – 208–300 л.

BMW 3 Series Convertible



Один из редких случаев, когда купе-кабриолет с жесткой складной крышей не заменяет двухдверку с фиксированным верхом, а дополняет ее. При закрытой крыше кабриолет внешне почти не отличается от традиционного купе. В этом году открытая версия прошла легкую модернизацию. Гамма начинается с модели 320i мощностью 156 сил, а заканчивается версией 335i, развивающей 306 л.с. Все кабриолеты в базе оснащены 6-ступенчатой ручной коробкой передач, автомат с таким же количеством ступеней – за доплату. Наиболее мощная модель снабжается 7-ступенчатым роботом. Особняком в семействе стоит 420-сильная модель M3. Ее стоимость наглядно отражает незаурядные динамические способности – 3 588 000 рублей. Тест – ЗР, 2010, № 6.

от 1 853 000 рублей

24 месяца без ограничения пробега

зависит от условий эксплуатации

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 2,0 л, 156 л.с., М6, задний привод.
ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 216 км/ч, разгон до 100 км/ч – 10,1 с, средний расход топлива – 8,2 л/100 км, объем багажника – 210–350 л.

Audi A5 Cabriolet



«Пятерка» с мягким верхом дебютировала в 2008 году. В модельной гамме фирмы она сменила кабриолет на базе предыдущего «Ауди-А4». В автомобиле с комфортом могут путешествовать четверо взрослых. Багажник при этом вмещает 320 л, а если сложить задние сиденья, то и все 750 л. Самый слабый двигатель выдает 180 л.с., два других, объемом 2,0 и 3,2 л, – 211 и 265 л.с. соответственно. Наиболее мощные версии оснащают постоянным приводом на все колеса. На заказ A5 снабдят системой Audi drive select, которая позволяет менять настройки двигателя, трансмиссии, рулевого управления, шасси, а также заднего активного дифференциала – в зависимости от ваших предпочтений. Тест – ЗР, 2009, № 5.

от 1 888 800 рублей

24 месяца без ограничения пробега

12 месяцев или 15 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 2,0 л, 180 л.с., вариатор, передний привод.
ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 219 км/ч, разгон до 100 км/ч – 8,9 с, средний расход топлива – 7,4 л/100 км, объем багажника – 322–750 л.

BMW Z4 Roadster



Родстер Z4, сохранив старое название, в прошлом году пережил полномасштабное обновление. При этом подрос в длину и ширину (колесная база осталась прежней), а главное – обрел жесткую складную крышу взамен мягкого тента. В двухместном кокпите наконец появилась система iDrive. На машину устанавливают двигатели объемом 2,5 л (204 л.с.) или 3,0 л (258 или 340 л). Наиболее мощная модификация может оснащаться 7-скоростным преселективным роботом. Базовая трансмиссия – 6-ступенчатая механическая. Для заказа доступна адаптивная спортивная М-подвеска (стандарт в самой мощной версии). Она отличается уменьшенным на 10 мм клиренсом и возможностью менять жесткость амортизаторов.

от 1 961 300 рублей

24 месяца без ограничения пробега

зависит от условий эксплуатации

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 2,5 л, 204 л.с., М6, задний привод.
ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 242 км/ч, разгон до 100 км/ч – 6,6 с, средний расход топлива – 8,5 л/100 км, объем багажника – 180–310 л.

Mercedes-Benz E-Klasse Cabriolet



Автомобиль, пришедший на смену открытому CLK, дебютировал на последнем Детройтском автосалоне. Для седоков предусмотрено четыре полноценных места. Кабриолет остался верен мягкому тенту. Зато взамен съемного ветрозащитного экрана теперь применяется электрифицированный аналог, выезжающий из «тайника» за спинкой заднего дивана. Для новинки можно заказать фирменную систему Airscarf («воздушный шарф»). Кроме того, на данном кабриолете впервые представлено устройство Aircap («воздушная шапка»). Это специальный спойлер, поднимающийся при открытом тенте над верхней кромкой ветрового стекла. Его задача – направлять воздушные потоки поверх салона, что значительно повышает комфорт. Тест – ЗР, 2010, № 2.

от 2 200 000 рублей

24 месяца без ограничения пробега

12 месяцев или 15 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 1,8 л, 184 л.с., А5, задний привод.
ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 231 км/ч, разгон до 100 км/ч – 8,6 с, средний расход топлива – 8,2 л/100 км, объем багажника – 300–390 л.

Lexus IS 250C



Построенное на базе известного седана двухдверное купе-кабриолет выглядит очень стильно и элегантно. В багажнике автомобиля легко умещается трехсекционная складная жесткая крыша, изготовленная из алюминия. Модель впервые представили на Парижском автосалоне еще в 2008 году, но в России дилеры начали принимать заказы только в начале апреля этого года. Двигатель единственный – V-образная «шестерка» объемом 2,5 л (208 л.с.). Трудится он в паре с 6-ступенчатым автоматом. Комплектаций всего две, но они очень щедрые. Уже в базовой, Premium, список оснащения весьма внушителен, начиная с кожаной отделки салона. Исполнение Luxury дополняют камера заднего вида, аудиокомплекс премиум-класса, система бесконтактного доступа.

от 2 258 500 рублей

36 месяцев или 100 000 км

12 месяцев или 10 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 2,5 л, 208 л.с., А6, задний привод.
ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 210 км/ч, разгон до 100 км/ч – 9 с, средний расход топлива – 9,3 л/100 км, объем багажника – 165–420 л.

Infiniti G37 Cabrio



Эта модель тоже долго добиралась до России. Показали ее еще в конце 2008 года, но в российских шоу-румах купе-кабриолет с жесткой крышей появилось только сейчас. Альтернативы 3,7-литровому двигателю мощностью 333 л.с., наделяющему G37 незаурядной динамикой, так же как и автоматической 7-ступенчатой коробке передач, не предусмотрено. Список оборудования соответствует статусу и стоимости автомобиля. В отличие от базового купе, такие вещи, как навигация или активный круиз-контроль, на кабриолете являются стандартным оснащением. За дополнительные 25 000 рублей предлагают специальную отделку салона. Вариантов два: кожа красного цвета в сочетании с кленовым деревом того же колера или серо-голубая кожа и алюминий с текстурой под японский шелк.

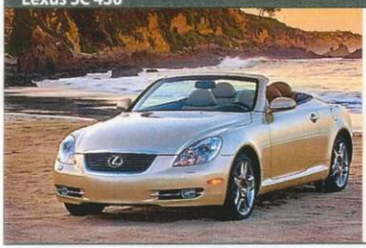
от 2 499 000 рублей

36 месяцев или 100 000 км

6 месяцев или 10 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 3,7 л, 333 л.с., А7, задний привод.
ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 250 км/ч, разгон до 100 км/ч – 6,4 с, средний расход топлива – 11,6 л/100 км, объем багажника – 70–333 л.

Lexus SC 430



По автомобильным меркам возраст модели почти преклонный – ее представили в 2001 году, в 2005-м провели фейслифтинг. Большой родстер по-прежнему выглядит очень элегантно, а вот оформление интерьера уже не смотрится современно. Безальтернативную V-образную «восьмерку» объемом 4,3 л и мощностью 286 л.с. агрегатируют исключительно с 6-ступенчатой АКП. На ходу автомобиль очень мягок и послушен. Вариантов комплектаций не предусмотрено – выбрать можно лишь цвет кузова. В списке оборудования, например, система адаптивного освещения I-AFS и высококлассная акустическая система Mark Levinson, специально разработанная для этой модели.

от 3 249 000 рублей

36 месяца или 100 000 км

12 месяцев или 10 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 4,3 л, 286 л.с., А6, задний привод.
ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 250 км/ч, разгон до 100 км/ч – 6,2 с, средний расход топлива – 11,4 л/100 км, объем багажника – 135–368 л.

BMW 6 Series Convertible



Вопреки всеобщей тенденции оснащения кабриолетов премиум-класса жесткой складной крышей, «шестерку» БМВ укрывает традиционный тент. На это пошли как для понижения массы автомобиля (хотя все равно открытая версия вышла тяжелее купе на 200 кг), так и для сохранения идеальной развесовки по осям – 50:50. Матерчатый верх довольно практичен – изнутри он покрыт специальным материалом, улучшающим звуко- и теплоизоляцию. Комфорту служит и аэродинамика «шестерки»: к примеру, с опущенным верхом можно ехать даже в дождь – главное, чтобы скорость была больше 60 км/ч. Под капот устанавливают один из двух моторов: 3,0 л (272 л.с.) или 4,8 (367 л.с.). Предусмотрена также спортивная модель М6 с 507-сильным мотором V10 стоимостью 6 993 000 рублей. Тест – ЗР, 2004, № 7.

от 3 629 000 рублей

24 месяца без ограничения пробега

зависит от условий эксплуатации

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 3,0 л, 272 л.с., М6, задний привод.
ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 250 км/ч, разгон до 100 км/ч – 6,8 с, средний расход топлива – 9,6 л/100 км, объем багажника – 300–350 л.



Галерея корейского искусства

В самом центре российской столицы, на Тверской, открылась галерея «Хёндай». Событие приурочено к началу продаж в стране кроссовера ix35, пришедшего на смену «Туссану». Здесь же выставлен и флагман модельного ряда – представительский седан «Эквус». Под его капотом 4,6-литровый V8 мощностью 373 л.с. Перечень оборудования единственной комплектации Royal собрал все самое-самое: пневмоподвеску, холодильник для задних пассажиров, аудиосистему Lexicon с 17 динамиками, водительское сиденье с электрорегулировкой в 12 направлениях и прочее. Цена – 3 300 000 руб. На флагмана можно не только посмотреть – дилеры уже принимают заказы на машины. Первым покупателем «Эквуса» стал наш знаменитый хоккеист Вячеслав Фетисов.

С «русским» пакетом, в рассрочку

Начались продажи «Пежо-308» калужской сборки. Машина с адаптационным для наших условий набором Russian Pack обрадует покупателей подогревом передних сидений, противотуманными фарами, уже установленной защитой картера и т. д. (сравнение машин французской и российской сборки – в одном из ближайших номеров). Под капотом 120-сильный двигатель объемом 1,6 л. Автомобиль с механической коробкой стоит 599 000 руб., с автоматом – 636 000 руб. Два выгодных варианта покупки «Пежо-308»: по условиям программы утилизации или же по кредитному предложению от Peugeot Finance. Если кредит берете на год и делаете первоначальный взнос в размере 35% общей суммы, заем предоставят беспроцентный.



Пополнение в «утильном» списке

Перечень машин, которые можно приобрести в рамках программы, получившей название «Новые взамен автохлама», пополнили «Шкода-Йети» (на фото) и «Суперб». До недавнего времени в список входили лишь две модели «Шкоды» – «Фабия» и «Октавия».





Гарантия... на секонд-хэнд

Компания Blue Fish (входит в ГК «Рольф»), едва ли не самый крупный в РФ оператор по продаже подержанных автомобилей, запустила программу гарантии. Теперь каждый покупатель приобретенных у нее машин с пробегом сможет воспользоваться услугами гарантийного ремонта, в том числе бесплатно заменить некоторые узлы и агрегаты. Сейчас срок гарантии – три месяца с момента покупки. В ближайшем будущем его собираются продлить до 12–24 месяцев.

Программа действует во всех точках продаж Blue Fish – в салонах «Рольфа», а также на независимых площадках в Москве и области, Санкт-Петербурге, Нижнем Новгороде, Ростове-на-Дону, Екатеринбурге.

По очень сходной цене

Украинская корпорация «Богдан» рассчитывает, что российские покупатели порадуются появившейся возможности приобрести улучшенные варианты моделей «Богдан-2110» и 2111 («Лада» украинской сборки). В июле дилерам завезут машины с 16-клапанным двигателем и кондиционером, а чуть позже и с противотуманными фарами, литыми колесами и электроусилителем руля. Цены подрастут незначительно – до 270 000–280 000 руб.





Выход на сцену

В салонах дилеров появился компактвэн «Рено-Сценик» нового поколения. Колесная база удлинилась, и это позволяет пассажирам второго ряда разместиться с комфортом. Багажник вмещает 437 л, а при сложенных спинках второго ряда – до 522 л. Вместительный перчаточный ящик снабжен функцией охлаждения. Машину продают в двух комплектациях – Authentique и Expression. Первую комплектуют 16-клапанным двигателем объемом 1,6 л (110 л.с.), работающим в паре с 6-ступенчатой механикой; его цена – 730 000 руб. Expression с таким же силовым агрегатом стоит 765 000 руб. Самая мощная машина со 140-сильным 2-литровым мотором и вариатором оценивается в 875 000 руб.

ПРИЦЕНИСЬ К НОВИНКАМ

Суперкар «Ниссан GT-R» пережил обновление. С перенастройкой его амортизаторов и установкой новых пружин передней подвески машина пошла более плавно. После пересмотра алгоритма распределения крутящего момента между передней и задней осями она лучше управляется в поворотах. В салоне появилась новая мультимедийная система со встроенной навигацией. В зависимости от комплектации автомобиль стоит от 4 209 000 до 4 289 000 руб.



Начался прием заказов на самую совершенную версию БМВ 7-й серии – бензоэлектрический ActiveHybrid 7. Цена седана с гибридной силовой установкой суммарной мощностью 450 л.с. начинается с 5 100 000 руб. Можно приобрести и длиннобазный вариант – за 5 300 000 руб.



Российский медиахолдинг «Пронто-Москва» совместно с одним из крупнейших в Европе автомобильных интернет-ресурсов AutoScout 24 создали совместное предприятие, задачей которого является размещение online-объявлений о продаже автомобилей. Сайт рассчитан не только на частные объявления – он готов сотрудничать с дилерами и автосалонами.

AUTO SCOUT 24



Мир, труд, май

Обменный марафон Олега Нестеркина завершен! В двух предыдущих номерах рассказано, как он, став участником нашумевшей госпрограммы, сдавал – легко сказать! – отслужившую свое «Оку», чтобы купить новый «Рено-Сандеро». Финальные строчки дневника нашего героя первым прочитал Максим Приходько. Фото Александра Батыру.

11 апреля. Я в отпуске и все еще на своей «окушке». Зверь-машина! Словно предчувствуя расставание, шпарит, как новая. Эх, хороший был автомобиль для своего времени! А сколько полезного я на нем перевез на дачу... Вечер воспоминаний какой-то. Будете смеяться, но я сфотографировал машинку – на память.

13 апреля. Вызвали на работу, по пути заехал в автосалон – что-нибудь разузнать про «Сандеро». Честно говоря, устал ждать: ровно месяц стою в очереди, а ведь обещали машину в конце марта. Ну и где этот «март»?! Вдобавок знакомые подогрели нетерпение – говорят, видели в одном из салонов «Рено-Сандеро» в свободной продаже, но только белого колера. Вот дела: я клюнул на черный цвет, «потому что он самый беспроблемный», как мне сказали в салоне, а оказывается, все наоборот?

16 апреля. Никто так не нуждается в отпуске, как человек только что из отпуска. Мужики на работе, конечно, спросили, на какой машине приехал. «На «Оке», другой пока нету...» Начал зачеркивать дни в настенном календаре. Похоже, уже крыша поехала. Немудрено: сколько прошло времени с 8 марта? Как в рекламе: «Чего сидим, кого ждем?». Машину ждем! Все ждем и ждем...

19 апреля. Писать дневник, когда ничего не происходит, очень трудно. Просто удивляюсь всем этим блогерам!

20 апреля. Ездили всей семьей на дачу. Еду и понимаю: жду новую машину.

22 апреля. Объяснял дочке, кто такой Ленин. Жду новую машину.

23 апреля. Теплый денек сегодня. Жду новую машину.



Вуаля! Подарок трудящемуся на 1 Мая!

26 апреля. Ну, это уже не смешно! По телику опять твердят про утилизацию: все ждут! Даже те, кто записался на «Жигули». Я понимаю, что «Автофрамос», работая изо всех сил, может собрать максимум тысяч сто машин в год, но АВТОВАЗ-то?! Да они своими «пятерками» должны завалить страну! На днях прочитал, что даже в далеком Благовещенске нашлось 400 желающих купить «Ладу» по программе утилизации. Если так пойдет и дальше, то выделенная под проект двухсоттысячная квота закончится уже этим летом, хотя программа рассчитана до ноября. Интересно, успею я к тому моменту получить свой автомобиль?

28 апреля. Трам-пам-пам! Вот и этот месяц подошел к концу, а мой «сандерик» все еще в пути. Господи, уже устал отвечать на вопросы родных и знакомых, когда я покатаю их на но-

НАША СПРАВКА

Буквально накануне сдачи номера стало известно, что программа утилизации продлена. Государство в этом году ассигнует на нее еще 10 млрд. рублей. То есть еще 200 тыс. старых машин пойдет под списание, а их владельцы получат сертификаты на 50 тыс. рублей. Логичное решение, ведь программа эффективно поддержала российский рынок и призводителей. А вот распространять утилизацию на грузовики и автобусы пока не планируется. Как и на старый транспорт, принадлежащий юридическим лицам.

Возможно, последует и дальнейшее продолжение. По крайней мере, премьер-министр Владимир Путин поручил правительству разработать к следующему году план «мягкого» завершения утилизации. Это необходимо во избежание обвала продаж новых машин с окончанием срока действия программы. Скорее всего, продолжать стимулирование рынка смогла бы специальная программа льготного кредитования.



«Уважаемый Олег Анатольевич!» Такую табличку я обнаружил рядом с машиной. Каюсь, свистнул ее из салона на память.

На правах рекламы

НАДЕЖНОСТЬ В ДЕТАЛЯХ
PEKAR™
ПОСТАВЩИК НА КОНВЕЙЕР

ТЕРМОСТАТЫ И ТЕРМОЭЛЕМЕНТЫ

ФИЛЬТРЫ МАСЛЯНЫЕ, ТОПЛИВНЫЕ, ВОЗДУШНЫЕ

- Повышенный ресурс изделия
- Легкость установки и обслуживания
- Стабильность работы
- 100% контроль качества

Для а/м ВАЗ, ИЖ, АЗЛК, ЗАЗ

Для легковых и малотоннажных коммерческих а/м ГАЗ, УАЗ

Для грузовых а/м ГАЗ, ЗИЛ, КАМАЗ, МАЗ, КрАЗ, БелАЗ, автобусов ПАЗ

СДЕЛАНО В РОССИИ

80 ЛЕТ ПОСТАВОК НА КОНВЕЙЕР!

Поставщик:
ООО «Торговый дом «ПЕКАР»
Россия, г. Санкт-Петербург,
ул. Самойловой, д. 5, лит. Я, тел.: +7-812-331-1399

www.tdpekar.ru

ISO 9001:2008



А знаете, как пахнет салон новой иномарки? Сногсшибательно!

вом «Рено». Впору, как Ваньке Жукову, писать письмо Карлосу Гону: «Милый дедушка Карлос! Пишет тебе далекий и незнакомый...» Во бред, а? Хотя, когда почитаешь, что люди пишут в своих электронных дневниках, волосы дыбом!

30 апреля. Последний рабочий день перед большими праздничными выходными. По дороге на дачу «Ока» всех на дороге порвала! Ну, почти всех – «мерседесы» и еще с десяток марок ей не по зубам в плане динамики... Накануне в одном из гипермаркетов купил «За рулем» с моим дневником. А что, неплохо получилось, мне понравилось. Хотя, судя по переживаниям, я словно не «Сандеро» жду, а «Роллс-Ройс» последней модели. Да здравствует 1 Мая!

3 мая. Позвонили из салона! Ура-а-а! Есть, пришел мой автомобиль, завтра поеду на «окушке» на Дмитровку. Дождался! Вроде и цвет мой, и комплектация: подушки, ABS, передние электростеклоподъемники! Наконец-то будет о чем написать.

4 мая. Всплакнул и отдал «Оку» в утиль. Моя на площадке была двенадцатой. Заодно дали посмотреть на «сандерик»: черненький такой. Сиденья в шуршащих полиэтиленовых чехлах. Красота!

5 мая. К дилеру езжу, как на работу. Свое свидетельство об утилизации разглядывал, словно фотку любимого дитяти: долго и с умилением. Вот оно, заветное: «Подтверждаю выбраковку 05.05.2010 г. транспортного средства». А фамилия милиционера – Пушкин!

6 мая. В салоне намекнули, что машина без сигналки – не машина. А, ладно! На радостях попросил, чтобы поставили что-нибудь подешевле и аналогичную «музыку». Самое недорогое обошлось мне в 26 тысяч – ну и расценки у них! Предлагали установить задние брызговики за доплату, их цена тоже «приятно» поразила – 2700 за пару! Да в любом магазине почти такие же стоят не больше 300 рублей. Меня жаба задавила – отказался. И от задних подкрылков тоже – они за 3200 рэ! Штука нужная в нашем климате, но деньги кончились, а еще надо оформить страховку, техосмотр, заплатить ГАИ за номера...

11 мая. Всё, финиш! Сегодня забрал «сандерик» у дилера. Пригласил ребят из журнала. Автомобиль мне выдавали, словно я его в первый раз увижу: накрыли серой тканью, сказали всякие теплые слова, вручили ключи и сдернули покрывало. А еще подарили маленькую машинку-модельку – ее дочке отдал. Красиво все прошло, чего говорить. Сказали, что так поступают с большинством покупателей – чтобы торжественно и все такое. Ребята, да я без речей и покрывал рад, как ребенок! Моя старая машина всяко не стоила 50 тысяч, так что я программой доволен! Вот бы еще не так долго ждать... Всё, с дневниками завязываю, из писателей увольняюсь. Точка.

13 мая. Я коротко. Позвонили из «Автомира», чтобы узнать, доволен ли машиной. ДА-А!.. Вот теперь точно всё. ЗР

КОММЕНТАРИЙ ОТДЕЛА АВТОРЫНКА

Программа утилизации старых автомобилей заметно оживила российский рынок. По данным АЕБ, только за апрель, в сравнении с тем же месяцем прошлого года, рост продаж новых машин составил 20%. Лидирует продукция АВТОВАЗа: граждане в массовом порядке записываются на недорогую «классику», «Калину» и «Приору». В результате ждать самые доступные модели приходится месяца три. Не отстают российские заводы, на которых собирают иномарки – эти машины подпадают еще и под различные госпрограммы предоставления льгот при покупке.

Однако не хотят отставать и компании-импортеры: они пересмотрели стратегию борьбы за покупателя. В большинстве своем предложили собственные программы льготного автокредитования, а также не поскупились на дополнительные расходы, чтобы увеличить в стране количество дилерских центров. Достойный результат у «Сузуки», чей рост продаж в апреле составил 23%. Лидеры спроса – кроссовер «Гранд Витара» и обновленный седан SX4. Не сдал позиций и «Мерседес-Бенц»: с января по апрель прирост его продаж – 30%. Практически на столько же «вырос» и «Ауди» – 27% прибавки. Это подтверждает, что премиум-брендам кризис не помеха.

Среди машин ценою до 400 тысяч рублей уверенно держится «Уз-Дэу». Компанию в России представляют всего две модели, однако именно «Нексия» и «Матиз» попали в двадцатку самых продаваемых автомобилей апреля, заняв 9 и 11-е места. Такой результат стал возможен благодаря тому, что цены на них заморозили на уровне прошлогодних. Вдобавок узбекская компания организовала собственную утилизационную программу обмена любого старого автомобиля на продукцию «Уз-Дэу».

Долговые обязательства

ПРОКАТ

Чтобы сесть за руль, автомобиль вовсе не обязательно приобретать в собственность – иногда его выгоднее одолжить. Офисы прокатных контор обошел, имея в кармане тысячу рублей, Евгений Борисенков.

По большому счету стоимость мероприятия определяют две вещи: класс машины и срок ее аренды. Пожалуй, наиболее простая схема из рассмотренных действует в Самаре. Здесь прокат двух-трехгодовалых автомобилей ВАЗ-2114/2115 стоит 1000 руб. в сутки, более свежих авто той же модели – на сотню дороже. «Калина» потянет на 1200, «Нива» – на 1300 руб. Залог на период пользования машиной составляет 7000–8000 руб. Иномарки, разумеется, обходятся дороже: за «Хёндай-Гетц» попросят 1400 руб., за «Ниссан-Альмера» – 1800, а за «Мицубиси-Паджеро» и вовсе 7000 руб. с лишним. Депозит при этом возрастает довольно прилично – на сумму от 2000 до 5000 руб. Аренда на длительный срок поощряется скидками: от семи дней – 10%, от месяца – 20%. Доставку машины в пределах города здесь оценивают в 600 руб. Если клиент захочет получить ее в аэропорту, цифра увеличится до 1600.

Примерно так же работают прокатчики во Владивостоке: заплати за необходимое количество дней – и катайся в свое удовольствие! Цены того же порядка, что и в Самаре, а вот модельный ряд куда шире. Правда, все машины – с правым рулем, так что жителям Европейской части России потребуется время на адаптацию. Зато почти все дополнительные услуги вроде доставки и возврата авто, вызова аварийного комиссара и т. п. здесь оказывают абсолютно безвозмездно.

В других крупных городах тарифы дифференцируют более изощренно. В Нижнем Новгороде и Екатеринбурге клиент оплачивает аренду за период, кратный трем дням, причем каждый последующий платеж меньше предыдущего. За «Форд-Фокус» с автоматом в городе на Волге придется отдать от 1250 руб. в сутки (срок аренды – месяц и более) до 1850 руб. (от суток до трех). Залог составит 8000 руб. На Урале для той же модели ценовая вилка выглядит по-другому: от 1800 до 2300 руб. с депозитом 5000 руб. В Ростове-на-Дону предпочли пятидневку: «Хёндай-Акцент» с автоматом в первые пять дней будет стоить 1550 руб. за сутки, ежесуточный платеж при аренде на 16 дней и более составит 1300 руб. (залог – 6000 руб.).

Но это не все. Договор предусматривает ограничение суточного пробега: до 200 км в Нижнем, до 300 км в Ростове-на-Дону и до 400 км в Екатеринбурге. Превышение карается штрафом в размере 2–5 руб. за каждый лишний километр.

В перечне дополнительных услуг помимо традиционных доставки и возврата (500–1000 руб.) появляются предложения оснастить машину детским креслом (150 руб. в сутки), багажником на крыше (150 руб.) или GPS-навигатором (150–200 руб.).

Обе наши столицы, официальная и культурная, как обычно, вне конкуренции. Но в данном случае лишь по длине прайс-листа, поскольку базовые ставки аренды аналогичны средним по стране. Здесь страждущим предлагают пакеты тарифов, привязанные к величине суточного километража. Популярные базовые варианты – 50, 100, 200, 300 км в сутки и безлимитный. Каждая последующая версия дороже предыдущей на 170–200 руб./сутки. В большинстве случаев повременную плату взимают начиная с одних суток, далее следуют интервалы 3–6, 7–14, 15–30 дней и от одного месяца. Поэтому прокат «Форда-Фокус» может стоить от 1550 до 2800 руб. в сутки. Залог составляет 5000–10 000 руб., за превышение лимита потребуют 4–7 руб./км.

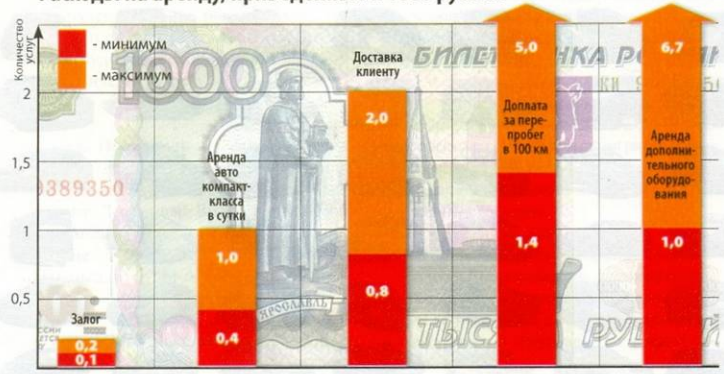
Существуют также тарифы выходного дня, действующие с вечера пятницы до утра понедельника. За аренду того же «Фокуса» в этом случае надо будет отдать 5500–10 300 руб. при нормативном пробеге 350–500 км соответственно.

Стоимость доставки машины клиенту нередко зависит от времени суток. В среднем это от 500 руб. днем и до 1200 руб. ночью. Возвращать автомобиль лучше вымытым и заправленным, поскольку неустойка заметно превышает розничную цену услуг: литр топлива обойдется в 30 руб., мойка – в тысячу.

Как правило, эксплуатировать арендованный автомобиль можно на всей территории России, а в специально оговоренных случаях и за ее пределами. Но некоторые конторы могут потребовать доплату: при выезде за пределы Московской области – до 650 руб., за границы РФ – до 2000 руб.

Несмотря на обилие «страшных» цифр, аренда не столь уж обременительна – если не шиковать при выборе авто и не гонять почем зря. ЗР

Расходы на аренду, приведенные к 1000 рублей





Средний уровень

Можно купить автомобиль поскромнее, но новый. А можно посолиднее, пусть из вторых рук, но за вполне разумную цену. Как не прогадать с приобретением, подскажет Евгений Борисенков. Фото Константина Якубова.

– за – против – ликвидность – угоняемость



«Мерседес-Бенц» A-класса

Средние цены по годам, руб.:

2005	458 220
2006	520 700
2007	542 400

ДВИГАТЕЛЬ: 1,5 л, 95 л.с.
ТИП АКП: гидромеханическая.
ОСНАЩЕНИЕ: ABS, ESP, 4 подушки, кондиционер.

престижный, добротный, надежный, просторный и комфортный автомобиль	5 место в рейтинге по 10-балльной шкале
высокая цена, низкая ликвидность на вторичном рынке, скромная комплектация не соответствует имиджу марки	12 место в рейтинге угонов в РФ в 2009-м



«Фольксваген-Гольф V»

Средние цены по годам, руб.:

2005	470 000
2006	510 000
2007	540 000

ДВИГАТЕЛЬ: 1,6 л, 102 л.с.
ТИП АКП: гидромеханическая.
ОСНАЩЕНИЕ: ABS, 6 подушек, раздельный климат-контроль.

отменный баланс потребительских качеств на фоне богатой внутренней отделки и неплохой управляемости	5 место в рейтинге по 10-балльной шкале
дорог в обслуживании и ремонте	7 место в рейтинге угонов в РФ в 2009-м



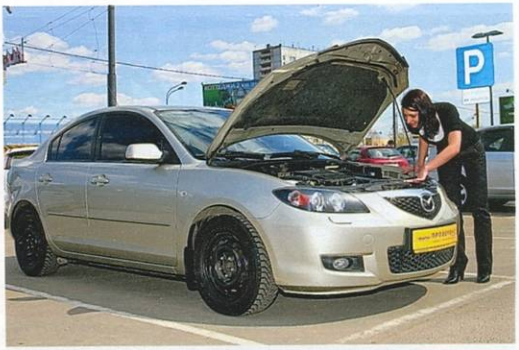
«Тойота-Королла»

Средние цены по годам, руб.:

2005	423 450
2006	445 740
2007	524 400

ДВИГАТЕЛЬ: 1,6 л, 108 л.с. (с 2007-го – 124 л.с.).
ТИП АКП: гидромеханическая (с 2007-го – роботизированная).
ОСНАЩЕНИЕ: ABS, 2 подушки, кондиционер (с 2007-го – ABS, ESP, 4 подушки).

легендарная надежность, солидная родословная; с 2007 года – абсолютно новая модель	3 место в рейтинге по 10-балльной шкале
главный недостаток – популярность у деятелей криминального мира	2 место в рейтинге угонов в РФ в 2009-м



«Мазда-3»

Средние цены по годам, руб.:

2005	425 000
2006	450 000
2007	470 000

ДВИГАТЕЛЬ: 1,6 л, 105 л.с.
ТИП АКП: гидромеханическая.
ОСНАЩЕНИЕ: ABS, 4 подушки, климат-контроль.

родная японская сборка, тяговитый мотор, эффектная внешность	1 место в рейтинге по 10-балльной шкале
не очень надежная АКП, посредственная плавность хода, небольшой дорожный просвет; магнитола не читает формат MP3	4 место в рейтинге угонов в РФ в 2009-м

По статистике, львиная доля продаж подержанных машин приходится на ценовой диапазон 400–600 тыс. рублей. Что могут предложить начинающему водителю за такие деньги?

Перво-наперво нужно определиться со способом покупки, ведь от этого, в частности, зависит ее стоимость. Самый богатый выбор (и самый широкий диапазон цен) по-прежнему у частников – количество объявлений в газетах и Интернете не поддается счету. Но этот рынок не зря называют диким – обязательства здесь устные, а их действие прекращается сразу после передачи денег. Чтобы не попасть впросак, неискушенному новичку стоит пригласить с собой более опытного товарища (что, впрочем, успеха тоже не гарантирует).

В отсутствие такового безопаснее прибегнуть к услугам дилеров. Цены у них несколько выше (в среднем на 7–15%), но и условия цивилизованнее. Фактически приобретение подержанного авто здесь не отличается от покупки нового, разве что гарантия поменьше – всего около трех месяцев. Этот вариант мы и приняли за основу.

Важнейший критерий предварительного отбора – год выпуска



«Опель-Астра»

Средние цены по годам, руб.:

2005	385 000
2006	421 000
2007	440 000

ДВИГАТЕЛЬ: 1,6 л, 115 л.с.
ТИП АКП: роботизированная.
ОСНАЩЕНИЕ: ABS, 4 подушки, климат-контроль.

бойкий и экономичный двигатель, просторный салон, большой клиренс	4 место в рейтинге по 10-балльной шкале
жесткая подвеска, неважная шумоизоляция, проникновение влаги в фонари, проблема с радиатором охлаждения АКП	15 место в рейтинге угонов в РФ в 2009-м



«Ниссан-Ноут»

Средние цены по годам, руб.:

2005	356 400
2006	395 000
2007	440 000

ДВИГАТЕЛЬ: 1,6 л, 110 л.с.
ТИП АКП: гидромеханическая.
ОСНАЩЕНИЕ: ABS, ESP, 2 подушки, кондиционер.

очень вместительный салон с возможностью трансформации	3 место в рейтинге по 10-балльной шкале
двигатель требователен к качеству топлива, внешность на любителя – женственная	6 место в рейтинге угонов в РФ в 2009-м



«Форд-Фокус»

Средние цены по годам, руб.:

2005	370 000
2006	404 200
2007	430 000

ДВИГАТЕЛЬ: 1,6 л, 100 л.с.
ТИП АКП: гидромеханическая.
ОСНАЩЕНИЕ: 1 подушка, кондиционер (ABS, ESP, климат и прочие опции устанавливали только по желанию владельца – смотрите конкретный автомобиль).

один из лучших в классе по управляемости и комфорту, хорошо развита сервисная сеть	1 место в рейтинге по 10-балльной шкале
скудная базовая комплектация, недолговечный топливный насос, неудобный замок капота	10 место в рейтинге угонов в РФ в 2009-м



«Мицубиси-Лансер IX»

Средние цены по годам, руб.:

2005	350 000
2006	380 000
2007	415 000

ДВИГАТЕЛЬ: 1,6 л, 98 л.с.
ТИП АКП: гидромеханическая.
ОСНАЩЕНИЕ: ABS, 2 подушки, кондиционер.

эластичный мотор, расторопная АКП	1 место в рейтинге по 10-балльной шкале
простоватая внешность, скучный интерьер, высокая популярность у похитителей	3 место в рейтинге угонов в РФ в 2009-м

МНЕНИЕ ЭКСПЕРТА

Дмитрий КУКОЛЕВ,
заместитель руководителя компании Blue Fish:
«Хёндай-Гетц» действительно отличный автомобиль для водителя-новичка – компактный и надежный. Однако, учитывая предпочтения российских автолюбителей, я также порекомендовал бы «Форд-Фокус». Хотя бы потому, что этот автомобиль можно приобрести в кузове седан».



«Хёндай-Гетц»

Средние цены по годам, руб.:

2005	283 240
2006	314 710
2007	338 400

ДВИГАТЕЛЬ: 1,4 л, 97 л.с.
ТИП АКП: гидромеханическая.
ОСНАЩЕНИЕ: ABS, 1 подушка, кондиционер.

низкая цена, большая (5 лет) гарантия, остаток которой достанется новому покупателю, достойное качество сборки	2 место в рейтинге по 10-балльной шкале
малый дорожный просвет, нерегулируемый руль, нестойкость радиатора к дорожным реагентам	в рейтинге угонов-2009 – за пределами первой двадцатки

машины и ее пробег. Доподлинно установить последний порой затруднительно, но среднестатистическая величина составляет 20 тыс. км в год. Слишком старый автомобиль, вероятнее всего, сильно изношен и малопригоден для постоянной эксплуатации. У свежего экземпляра свой недостаток – высокая цена. Золотая середина – трех-пятилетки, пробежавшие от 60 до 100 тыс. км соответственно.

Несколько слов о комплектации. Как правило, на вторичном рынке правят бал машины с достаточно богатым оснащением. Мы выбираем уровень, на языке дилеров называемый средним. Это обычно несколько подушек безопасности, ABS, реже – система курсовой устойчивости, электропакет, неплохой аудиокомплекс и т. д. Сверх того к машине прилагается комплект сезонной резины, в каждом втором случае годный к дальнейшему использованию. Тип кузова, как ни странно, на цену машины практически не влияет.

Также весьма популярны здесь автоматические коробки передач – именно такую мы рекомендуем начинающему автовладельцу. А вот двигатель лучше выбрать поскромнее, объемом 1400–1600 см³. Он порадует новичка невысоким расходом топлива и умеренным транспортным налогом, а мощности около 100 л.с. относительно небольшой машине (а большая начинающему опять-таки не нужна) хватит на все случаи жизни.

Подержанные авто становятся жертвой угонщиков ничуть не реже, чем новые, – лишь приоритеты среди них расставлены по-другому. Новичок вряд ли успел обзавестись гаражом или местом на платной стоянке, поэтому степень риска также стоит принять во внимание.

И наконец, нужно учесть ликвидность машины – «учебное пособие» покупают на год-другой, до обретения устойчивых навыков. С учетом всех этих факторов в наш список попали девять популярных авто.

Желающие могут присмотреть и другие распространенные модели, но эти, повторим, наиболее популярны – статистику предпочтений новичков мы позаимствовали у одного из крупнейших игроков на вторичном рынке.

Рассмотренные варианты имеют как достоинства, так и недостатки, весомость которых каждый определяет сам. Нам импонирует «Хёндай-Гетц»: достойное оснащение, относительно скромная цена и возможность воспользоваться заводской гарантией служат серьезными аргументами в пользу приобретения. Но раздумывать слишком долго не советуем – цены растут! ЗР

Сколько стоит старый «китаец»?

Максим Гомянин

СРЕДНИЕ ЦЕНЫ НА ПОДЕРЖАННЫЕ КИТАЙСКИЕ АВТОМОБИЛИ В 2009 ГОДУ, руб.

Марка	Модель	Возраст			
		до года	1–2 года	2–3 года	3–4 года
Brilliance	M2	471 900	444 300	392 700	н.д.
BYD	F3	351 000	316 000	303 000	н.д.
Chery	QQ6 (S21)	233 500	214 000	159 000	147 100
	Kimo (A1)	313 200	254 000	213 400	171 400
	Amulet	251 300	245 500	207 300	188 300
	Fora	313 300	306 600	282 600	254 600
	Tiggo	483 900	448 900	376 000	373 700
FAW	Vita	269 000	259 200	243 200	н.д.
Geely	MK	297 200	286 200	274 750	н.д.
	Deer	415 800	367 500	344 800	290 948
	Hover	600 500	565 700	501 100	454 100
Great Wall	Peri	315 000	253 500	н.д.	н.д.
	Safe	479 100	416 000	365 500	355 600
	SUV	505 000	444 200	384 200	382 000
	Wingle	497 400	444 300	402 200	н.д.
ZX	Landmark	534 300	490 800	454 300	н.д.

Источник: SmartUS.ru.

Читать таблицу следует так. Brilliance M2 возрастом до года в 2009 году стоил в среднем 471 900 руб., от года до 2 лет – 444 300 руб., от 2 до 3 лет – 392 700 руб. Моделей старше трех лет на рынке нет.

В наши руки попали любопытные данные о динамике цен на подержанные автомобили производства КНР. По ним можно составить приблизительное представление о степени обесценивания той или иной модели.

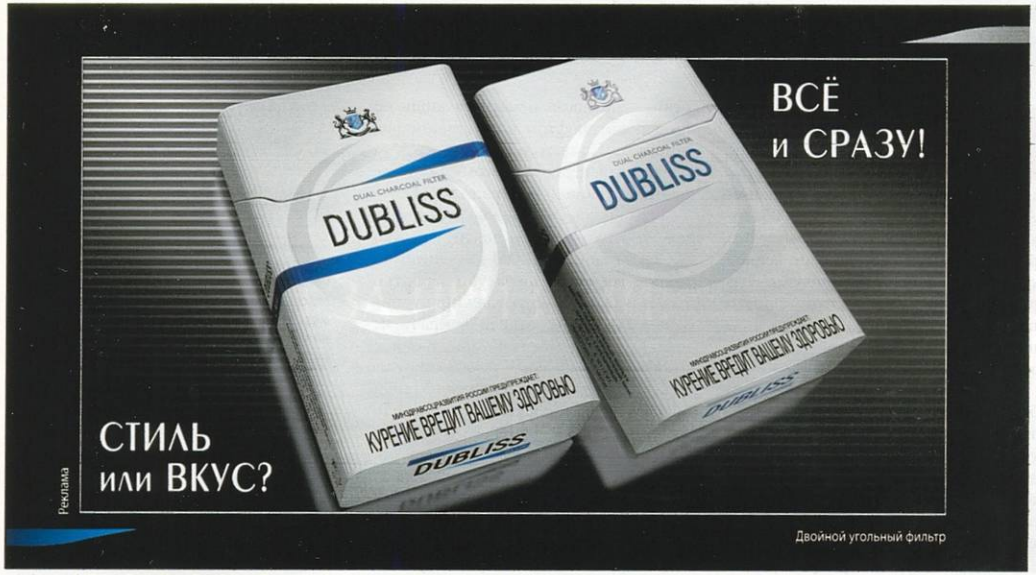
СРЕДНИЕ ЦЕНЫ НА ПОДЕРЖАННЫЕ КИТАЙСКИЕ АВТОМОБИЛИ ЗА 4 МЕСЯЦА 2010 ГОДА, руб.

Марка	Модель	Цена
BYD	F0	285 500
	F3	398 740
Chery	Amulet	235 000
	Fora	346 000
	Tiggo	426 600
Geely	MK	321 100
Great Wall	Florid	449 700
	SUV	510 200
	Hover	634 100
	Sailor	473 300
	Wingle	555 000

Источник: SmartUS.ru.

Читать таблицу следует так. BYD F0 возрастом до года в 2010 году стоит в среднем 285 000 руб.

На правах рекламы





Познается в сравнении

Максим Сачков

«ЛАДА-КАЛИНА»

Изготовитель ..... ОАО «АВТОВАЗ»	Пробег на момент отчета ..... 50 000 км
Год выпуска 2008	Предыдущие публикации в журнале .....
В эксплуатации «За рулем» ..... с июня 2008	..... 2008, № 9; 2009, № 2, 9, 11; 2010, № 6

На одометре подходящий пробег, чтобы сравнить универсал, который сейчас проходит в редакции длительные испытания, с предшественником – седаном ВАЗ-11183, выпущенным в 2005 году в числе первых «калин». Увы, за это время инфляция сделала свое черное дело, так что сверять денежные затраты бессмысленно. Поэтому просто оценим неисправности, приключившиеся за одинаковый пробег этих автомобилей.

Знакомство с их биографиями убеждает, что качество сборки как самих машин, так и отдельных комплектующих с годами улучшилось. У седана список дорогостоящих в ремонте и просто неприятных поломок длиннее: выходил из строя электроусилитель руля, переставали включаться передачи из-за разболтавшегося шарнира кулисы. Немало проблем доставила лопнувшая в дальней дороге пружина передней подвески, потребовали замены рулевые наконечники, а после 40 000 км даже пришлось заменить буксующее сцепление. Универсал отметился лишь повышенным люфтом в ступичном подшипнике. Причем это случилось в гарантийный период, поэтому брак бесплатно устранили на первом же ТО.

Но количество небольших дефектов у этих «калин» почти одинаково. На седане за 50 000 км успели поменять датчик температуры забортного воздуха, ремонтировали прикуриватель и блокировку задней передачи, искали «массу» погасшей фары. В списке отказов универсала – реле указателей поворота, подрулевой переключатель, электромотор стеклоочистителей. Тоже хватает.

Теперь переходим к самому интересному – болезням, передающимся из поколения в поколение. На обеих машинах почти одновременно вышли из строя звуковые сигналы, контакты которых закисли от грязи и реагентов. С разницей в несколько тысяч километров поменяли телескопические стойки и амортизаторы, терявшие масло. Причина – изъеденные коррозией штоки. Причем такая же участь, похо-



Болезнь, которую завод не может вылечить на протяжении уже пяти лет, – выходящий из строя звуковой сигнал. Причина очевидна: его разместили в неудачном месте, от воды и грязи через год-два внутренности сигнала закисают. А замена выливается в трудоемкую операцию: чтобы добраться до «бибикалки», приходится снимать бампер.



Электромотор дворника отправили на помойку – он не обеспечивал необходимой скорости. Вдобавок из-за поломки одного из контактов перестал исправно работать и прерывистый режим: как только отпустишь рычаг стеклоочистителей, они, не отработав полный цикл, останавливались. Кстати, мотор продают только в сборе с трапецией.



По закону подлости переключатель режимов стеклоочистителей сломался в самую ненастную погоду. Купили и установили новый. Но сразу обнаружилась другая неисправность: маршрутный компьютер (его клавиша – на том же рычаге) стал периодически сбрасывать показания. Решили скомбинировать узел из частей старого и нового переключателей – этот гибрид пока исправно трудится.



Лампочки щитка приборов на протяжении пробега перегорали последовательно, и к 50 000 км их число выросло до четырех. Поменяли «оптом», причем в сборе с патронами, так как лампы в них впаяны.

СКОЛЬКО ГРАДУСОВ?

На «калинах» с кондиционером температуру регулирует климатическая установка «Панасоник». Водитель выставляет скорость вентилятора и градусы, дело автоматики – поддерживать заданный микроклимат. Правда, как показали многочисленные замеры, цифры на шкале переключателя часто не соответствуют реальной температуре. Немудрено, ведь блок управления ориентируется на показания единственного датчика, расположенного около потолочного светильника. Так, при заданных 26°С мы намерили в ногах 29,2°, а около подголовника переднего сиденья – всего 22,8°. Более того, получаемый результат зависит и от наружной температуры. Например, при уличных –10° температура в районе головы переднего пассажира не превысила 20,6°, а при +10° достигла 24,3°С.



же, ждет и новый комплект стоек D3 (ЗР, 2009, № 9), изготовленных питерской фирмой «РусАм» и установленных на универсал чуть меньше года назад: на блестящей поверхности штока уже хорошо видны коричневые вкрапления. Странно, ведь, по заверению производителей, штоки у этих стоек импортные и должны быть более долговечными. Но пока ни течей, ни стуков нет, узлы трогать не стали. Кроме того, на седане по гарантии поменяли два электростеклоподъемника. На универсале пока лишь один из четырех внушает недоверие – при достижении стеклом верхней точки сервопривод издает звук, напоминающий пулеметную очередь. И так до тех пор, пока не отпустишь клавишу. Ждем скорой кончины.

За последние 10 000 км универсал стал требовательнее, чем раньше. Падавший до последнего времени показатель «рубль/километр» на сей раз не снизился, а даже немного подрос (в том числе с учетом потери стоимости автомобиля – до 4,57 руб./км). Некое оправдание этому – большие затраты на бензин в холодную зиму и продолжительная толкотня в городских пробках, в которой расход горючего растет. При этом расходы на запчасти и ремонт по сравнению с прежними также выросли. Неужели наступает преждевременная старость? ЗР

РАСХОДЫ НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ И ОБСЛУЖИВАНИЕ «ЛАДЫ-КАЛИНА» (0–50 000 км)

Статья расхода	Цена, руб.
Расходы на содержание (0–40 000 км)	**120 751**
Из них на бензин (А95)	30 015
Расходы на содержание (40 000–50 000 км)	**31 840**
Из них на бензин (средний расход – 8,9 л/100 км)	20 915
ТО-45 000 (только материалы)	2100
Лампы подсветки приборов (4 шт.)	80
Звуковой сигнал	180
Подрулевой переключатель	170
Телескопические стойки и амортизаторы	6100
Электромотор стеклоочистителя в сборе с трапецией	1950
Лампы фар и фонарей	345
Общие расходы (0–50 000 км)	**152 591**
Стоимость 1 км пробега	**3,05**

На правах рекламы





Из угла в угол

Денис Арутюнян

KIA SPORTAGE 2,0 CRDI

Изготовитель ..... АВТОТОР, Калининград	Пробег на момент отчета ..... 25 тыс. км
Год выпуска 2009	Предыдущие публикации в журнале ..... 2009, № 10; 2010, № 3
В эксплуатации «За рулем» ..... с августа 2009	

Работа автомобильного журналиста позволяет поездить на самых разных машинах: больших и маленьких, дешевых и дорогих. Но каждый раз, возвращаясь за руль «КИА-Спортидж», не перестаю радоваться ненадуманной простоте этой машины. Удобный и неприхотливый кроссовер с дизелем не подводил ни разу, даже в самые лютые морозы.

Но некоторые грешки за ним все же водятся. При подготовке к зимнему пробегу вспомнили об «уходе» углов установки задних колес, который проявился во время прошлогодних редакционных испытаний «60 часов» (ЗР, 2009, № 10). Решили проверить – ведь с последней регулировки автомобиль проехал почти 10 тысяч километров. Увы, стенд вновь выявил отклонения от нормы. Что это – дефект конкретной машины или конструктивный недостаток? Однозначно сказать не беремся (но приглашаем для комментария представителей марки). Ясно одно: оставлять без внимания заднюю ось нельзя, поэтому всем товарищам по модели рекомендую проверять углы на каждом ТО.

Помня о выпавшей на долю «Спортиджа» серии тяжелых зимних испытаний, решил заехать на сервис чуть раньше положенного – при пробеге 25 тысяч вместо предписанных тридцати. Бороться с появившимся зимой скрипом задних стоек сервисменам не пришлось: с наступлением весны посторонние звуки исчезли сами собой. Потому обошлись регламентными работами, оцененными в 12 450 руб.

Фирменные тканевые коврики после первой же зимы превратились в бесформенные лохмотья. Пришлось потратиться на новые, резиновые, комплект обошелся в 2500 руб. Скажете – мелочь? Но из-за нее стоимость одного километра пробега подскочила с 3,85 до 4,01 руб. Ну а кроме того, именно мелочи, как известно, способны подпортить настроение от пользования автомобилем. ЗР

РАСХОДЫ НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ KIA SPORTAGE 2,0 CRDI (0–25 000 км)

Статья расхода	Цена, руб.
Расходы на содержание (0–16 400 км)	26 387
Из них на дизтопливо*	14 838
Расходы на содержание (16 400–25 000 км)	36 231
Коврики салонные	2500
ТО-25 000	12 450
Дизтопливо (средний расход – 12,6 л/100 км)	21 281
Общие расходы (0–25 000 км)	62 618
Из них на дизтопливо (средний расход – 12,0 л/100 км)*	36 119
Стоимость 1 км пробега*	4,01

*Без учета марафона «60 часов «За рулем».

Петли подъемного стекла на двери багажника облезли после первой же зимы. На других деталях краска держится.



Со временем в механизме регулировки водительского сиденья появилась слабина – приходится поправлять и подушку, и спинку.



По регламенту салонный фильтр подлежит замене на каждом ТО, что позволяет избежать неприятных запахов.



Первый среди равных

Юрий Тимкин



RENAULT SANDERO

Изготовитель ..... «Автофрамос»
Год выпуска 2010
В эксплуатации «За рулем» ..... с июня 2010
Предыдущие публикации в журнале ..... 2010, № 4, 5

Пошел обратный отсчет перед стартом нашего традиционного теста «60 часов «За рулем». Представляем первого участника марафона – новенький, только что от дилера, «Рено-Сандеро».

Машину мы заказали, едва появилась такая возможность – еще в начале марта. И не зря: на «Сандеро» сразу образовались очереди. Кризису вопреки!

Цены на хэтчбек божеские: базовая версия дороже аналогичного «Логана» всего на 10 000 руб. Начальная цена на такую машину с 1,4-литровым двигателем мощностью 75 сил составляла 319 000 руб. Но мы хотели рассказать вам о «Сандеро» более многогранно и выбрали автомобиль в наиболее насыщенной комплектации. Поэтому наш автомобиль – с флагманским мотором 1,6 л мощностью 102 л.с. (очень интересно проверить именно этот агрегат – самый новый в гамме) и в исполнении с многообещающим названием «Престиж». Оно предоставляет водительскую подушку безопасности, кондиционер, центральный замок с дистанционным управлением, противотуманные фары, обогрев передних кресел, электроприводы зеркал и боковых стекол. За такую машину в марте просили 428 000 руб.

СПАСИБО, КОЛЛЕГИ

Провести такие сложные испытания, как марафон «60 часов «За рулем», нам традиционно помогают фирмы-партнеры. Например, поскольку никакие шины не выдержат 60 часов езды на максимальной скорости, мы всегда переобуваем машины, отложив штатные колеса для обычной эксплуатации. А по скоростному кольцу участники в этом году помчат на шинах Goodyear, смонтированных на легкосплавные диски K&K.

Но даже на этой планке мы решили не останавливаться и дооснастили марафонца в первую очередь теми вещами, которые непосредственно влияют на безопасность и комфорт экипажа. Так, в списке опций нашего «Сандеро» появился комплект из второй подушки безопасности и ABS, магнитола, обшитые кожей руль и рычаг коробки передач, легкосплавные 15-дюймовые диски. Окончательная цена машины достигла 474 500 руб.

Первые впечатления от новичка нашего парка приятные. Все собрано и пригнано аккуратно. В салоне, несмотря на ожидаемую простоту дизайна, вполне уютно. Особенно нравится нарядная отделка кресел.

В ближайшее время новобранцу предстоит обкатка (примерно до 3000 км), затем – внеплановое ТО и тщательный контроль – сначала в дилерском сервисе, потом в техцентре ЗР. Это обязательная процедура перед стартом марафона, намеченным на август. А тем временем и конкуренты, седаны «Фольксваген-Поло» и «ФИАТ-Линия», которым предстоит вести с московским «французом» честную, бескомпромиссную борьбу, подоспеют... ЗР



Приплывшие с островов

ДОСТОЙНЫЕ КАНДИДАТЫ

Необходимость то и дело ремонтировать автомобиль навевает тоску – мне по душе ездить без поломок. А высочайшей надежностью всегда отличались японские машины. Значит, покупать буду одну из них, причем собранную именно на дальневосточных островах. И не дороже 680 000 руб. – потратить большую сумму домашний бюджет не позволит.

Магическая сила эмблемы из трех бриллиантов привела к дилеру «Мицубиси». Свежий «Лансер» с автоматом здесь предложили за 629 000 руб. Да ведь еще понадобятся защита картера, коврики в салон и комплект зимней резины на дисках. Итого – 677 735 руб. Другой претендент сыскался на вторичном рынке – «Хонда-Аккорд» 2006 года выпуска с пробегом 60 000 км. За нее, изначально более престижную и богаче оснащенную, попросили 660 000 руб. – надо только чуть подремонтировать. Зато обувь по сезону, защита и коврики в салоне уже есть. Но настолько ли убедительно преимущество «Аккорда»?

ВЫСЧИТЫВАЮ, ПРЕДПОЛАГАЯ ХУДШЕЕ

В шоу-руме «Мицубиси» от обилия вариантов разбежались глаза. Но я упрямо осмотрел все, что есть. Неплох «Лансер» со 143-сильным мотором объемом 1,8 л, однако его поставки придется ждать. Машин с 1,5-литровым двигателем в 109 л.с. предостаточно. Так может, взять эту «синицу в руке»? Та, что в комплектации «Интенс» (от 659 000 до 689 000 руб.), привлекательна обвесом: с ним обычная машина выглядит не хуже, чем экстремальные «лансеры» со звучными названиями «Раллиарт» и «Эволюшн». Но пороги и «клыки» накладок переднего бампера, окрашенные в цвет кузова, со временем придется подновлять – соль и песок российских дорог безжалостны. Привлекательны и варианты попроще – «Инвайт» с автоматом и «Инвайт+» с механикой (оба по 629 000 руб.). «Плюс» подразумевает отделку руля, рукояток КП и ручного тормоза кожей, кнопки управления магнитолой на баранке, а также 16-дюймовые легкосплавные колеса. Но мне нужен удобный в городе автомат, поэтому запал на «Инвайт». Позже разоряюсь на диски и нешипованную зимнюю резину, они поднимают стоимость товара на 39 600 руб. (19 600 руб. за шины известного бренда и 20 000 руб. за диски).

Клиренс «Лансера» достаточный (165 мм), однако дополнительная защита не помешает: зачем лишние волнения при езде по грунтовке? Но защита стоит не пятак. Ее установить – 2300 руб., сама железяка – около 4000 руб. На кузове нет широких защитных пластиковых молдингов, кото-

Mitsubishi Lancer

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Экземпляр 2010 года; 629 000 руб. + 48 735 руб. за защиту картера, коврики, зимние шины и диски, итого 677 735 руб.

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: 1,5 л (109 л.с.), А4.

КОМПЛЕКТАЦИЯ: Invite.

МЕЖСЕРВИСНЫЙ ИНТЕРВАЛ: 15 000 км.

ВПЕЧАТЛЕНИЯ

Удобные сиденья, хорошее оснащение, эластичный мотор.

Непрактичный багажник, рослым пассажирам на заднем сиденье недостаточно места над головой.

Вместительный салон, сбалансированные двигатель и трансмиссия делают «Лансер» хорошим вариантом машины на каждый день. Спортивных амбиций автомобиль лишен, так что яркая внешность – лишь повод обратить на себя внимание.



КОМПЛЕКТАЦИЯ MITSUBISHI LANCER (Invite)

- ABS
- Иммобилайзер
- Кондиционер
- ЭУР
- EBD
- Борткомпьютер
- Центральный замок
- CD-ресивер и 4 динамика
- Обогрев сидений
- Антикор
- 4 электростеклоподъемника
- Электропривод и обогрев зеркал
- Регулируемая по углу наклона рулевая колонка
- Фронтальные подушки безопасности водителя и пассажира
- Полноразмерная запаска
- 16-дюймовые стальные колеса с колпаками

Машины из Японии получили признание российских покупателей. А некоторые модели не только любят, но и буквально обожествляют. Предмет культа изучал Максим Гомянин. Фото Георгия Садкова.

рые оберегают двери от царапин, так что, если какая-нибудь дамочка, щебеча по телефону и одновременно паркуясь, заденет свежекупленный «Мицубиси», цена ремонта огорчит. Покрасить, к примеру, левую заднюю дверь у официального дилера стоит 13 000 руб. А ведь ее сначала придется рихтовать...

Отогнав мысли о печальных дорожных случайностях, уселся в салон. Выглядит современно, хотя материалы отделки недорогие. Две глубокие шахты на панели приборов снова напомнили «Эволюшн» – спортивные нотки в интерьере явно к месту. Фирменные коврики добавляют к цене машины прилично – 2835 руб., итого 677 735 руб. Это на пределе моих финансовых возможностей.

Кресло можно опустить очень низко, так что рослые вроде меня не будут гнуться за рулем в три погибели. Пусть тканевый салон, в отличие от кожаного, говорит о более скромном оснащении, но зато зимой пятой точке не холодно на подушке... На заднем сиденье просторно. Лишь самые высокие пассажиры будут касаться обивки потолка. У водительского порога обнаружил рычажок, которым открывается багажник; появилась ручка и на внутренней стороне его крышки. Раньше ее не было – рад, что пожелания клиентов услышаны! Сам отсек не очень вместительный, 315 л объема – маловато. Несомненное же достоинство в том, что под поликом полноразмерная запаска.

В городском потоке ураганной динамики от машины не ждите: 109-сильный двигатель и автомат разгоняют «Лансер» плавно. Автомобиль нетороплив.

Машина достаточно надежна и серьезных хлопот не доставляет. Подтверждение тому – редакционный «Лансер», о котором мы писали в ЗР, 2007, № 12; 2008, № 1; 2009, № 4. О ремонте своими силами рассказано в ЗР, 2009, № 8.

СОБЛАЗНЫ НЕ ТОЛЬКО ДЛЯ ВОДИТЕЛЯ

Узкие, с прищуром фары, стремительный силуэт – «Аккорд» и через пять лет после выпуска внешностью даст фору многим нынешним машинам. Точно подогнанные детали вызывают уважение к марке. Но, окинув критическим взглядом это поджарое животное, не могу отбросить возникшие сомнения. Зеркала заднего вида весьма большие, и это хорошо: с места водителя все прекрасно видно. Но стоит при парковке притереться одним из «лопухов» к забору – понадобится менять встроенный в него хрупкий повторитель поворота. А если зеркало снесут под корень, новое обойдется в 12 840 руб., еще 6000 руб. отдашь за покраску. Как и на «Лансере», здесь



Honda Accord

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Экземпляр 2006 года, 60 000 км; 660 000 руб. + 17 300 руб. на ремонт, итого 677 300 руб.

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: 2,4 л (190 л.с.), А5.

КОМПЛЕКТАЦИЯ: Executive.

МЕЖСЕРВИСНЫЙ ИНТЕРВАЛ: 15 000 км.

ВПЕЧАТЛЕНИЯ

Хорошие ездовые качества, добротные материалы отделки салона.

Малый дорожный просвет, жестковатая подвеска.

Автомобиль со спортивной внешностью, однако характер его спокойный и уравновешенный. Машина скорее подойдет солидному господину, нежели «стритрейсеру». В активе «Аккорда» высокая жизнестойкость.

КОМПЛЕКТАЦИЯ HONDA ACCORD (Executive)

- ABS
- EBD
- ГУР
- Бортокомпьютер
- Ксеноновые фары
- Люк в крыше
- CD-магнитола
- 4 электростеклоподъемника
- Передние и боковые подушки и шторки безопасности
- Обогрев сидений
- Кожаный салон
- Электропривод и обогрев зеркал
- Электропривод сидений водителя и пассажира
- Цвет кузова «металлик»
- Круиз-контроль
- 17-дюймовые легкосплавные колеса





К удивлению, внутри «Лансер» (слева) более выразительный, чем «Аккорд» (справа). Но «Хонда» выигрывает в богатстве оснащения и качестве материалов отделки.

нет пластиковых молдингов. Случись что, деталь придется красить целиком (покраска передней двери – примерно 10 000 руб.). С бамперами та же история. Кстати, их нижние части, как и пороги, окрашенные в цвет кузова, уже потеряли былую сочность. Хорошо, что хоть брызговики есть... Фары иссечены песком. На первое время сойдет, хотя, по-хорошему, их не мешало бы отполировать. Стеклам противотуманок процедура не поможет – оба треснули. Лампы тоже не горят. Пусть это не влияет на скорость, да перед техосмотром их придется починить, иначе заветного талона не видать. Одна противотуманка стоит 12 100 руб., замена – 1300 руб. Свесы кузова большие, но о возможной встрече с высокими бордюрами предупредит парктроник.

По словам владелицы, машина изначально была на 16-дюймовых легкосплавных колесах, но однажды темной ночью их «заменили» кирпичами. Помогла денежная компенсация по страховке, пришлось чуть добавить из личных сбережений – и вот они, 17-дюймовые диски с низкопрофильной резиной. К слову, машина до сих пор пользуется вниманием угонщиков, так что полис каско не будет лишним. Правда, это дорогое удовольствие. В Москве каско (угон + ущерб) без франшизы стоит примерно 96 000 руб. У владельца новенького «Лансера» попросят меньше – около 78 000 руб.

С мыслью, что недостатков слишком много, сажусь в салон. Люк в кры-





В «Мицубиси» (слева) достаточно места для ног, а вот пространства над головой рослому пассажиру не хватит. На заднем сиденье «Хонды» (справа) простор для седоков любой комплекции.

Узкий проем делает багажник «Лансера» (слева) непрактичным. У «Аккорда» (справа) он более широкий. Здесь есть даже ремни для крепления мелочовки.





СТОИМОСТЬ HONDA ACCORD

Год выпуска	Цена, руб.
2003	350 000–600 000
2004	490 000–625 000
2005 (рестайлинг)	500 000–675 000
2006	555 000–760 000
2007	570 000–800 000
2008	715 000–1 200 000

ПРИМЕРНЫЕ РАСХОДЫ НА ОБСЛУЖИВАНИЕ MITSUBISHI LANCER

Наименование работ	Стоимость, руб.
ТО-1 (15 000 км)	8500
ТО-2 (30 000 км)	11 200
ТО-3 (45 000 км)	8500
ТО-4 (60 000 км)	17 500
ТО-5 (75 000 км)	7000
ТО-6 (90 000 км)	21 000

ПОДЕРЖАННЫЙ HONDA ACCORD: НА ЧТО ОБРАТИТЬ ВНИМАНИЕ



■ **Ходовая часть.** Передняя подвеска – на двойных поперечных рычагах, задняя – многорычажная с подруливающим эффектом. Ходовая часть по-спортивному жесткая, зато крены в поворотах минимальны. Проблемных мест немного. При активной езде могут потечь сальники полуосей; смертный приговор передним колодкам уже через 15 000–20 000 км вынесут торможения «в пол». Меняют и мелочовку вроде «резинок» передних опор.

■ **Электрооборудование.** Алгоритм работы датчика дождя непредсказуем, однако большинству владельцев это не мешает жить в гармонии с «Аккордом».

■ **Двигатель.** Официальные дилеры продавали машины только с бензиновыми двигателями объемом 2,0 л (155 л.с.) и 2,4 л (190 л.с.). Серьезных претензий к моторам нет. Небольшие проблемы с системой питания могут возникнуть на «аккордах» после солидного пробега.

■ **Коробка передач.** На машины устанавливали 5- или 6-ступенчатую механическую коробку передач, альтернатива – 5-ступенчатый автомат. Все они надежны и особых хлопот не доставят.

■ **Кузов.** Оцинковка оберегает «Аккорд» от ржавчины, но одна деталь все же уязвима – капот, его передняя кромка. При покупке обязательно осмотрите это место. Лакокрасочное покрытие и стекла фар страдают от «пескоструйки», так что на поживших «аккордах» сколов предостаточно. Длительная езда зимой по городским улицам также может выйти боком: коррозия постепенно проест металл радиатора охлаждения – и тогда течи в нем не избежать. На многих машинах потеют фары, трескаются стекла противотуманок. Клиренс «Хонды» очень мал, так что на грунтовке можно запросто задеть днищем дорогу. Установка защиты картера – не лишняя предосторожность.



Чтобы, разложив спинку, увеличить объем багажного отделения «Хонды», нужно потянуть за одну из двух желтых петель в его темных недрах.

Голубые шкалы приборов «Лансера» приятны глазу.



ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ НЕКОТОРЫХ РАБОТ С HONDA ACCORD У ДИЛЕРОВ (работа плюс запчасти)

Наименование работ	Стоимость, руб.
Замена масла и фильтра двигателя	3740*
Замена свечей зажигания	7100*
Замена фильтра воздушного	1380*
Замена фильтра топливного	2400*
Замена фильтра салона	690*
Замена колодок передних/задних	4770/3000
Диагностика двигателя	1480*
Диагностика подвески	520*
Замена рулевой рейки	71890
ИТОГО	**96 970**

*Рекомендуем сделать в первую очередь.

ше, сиденья с развитой боковой поддержкой, теплая кожа руля… Внутренний мир «японки» симпатичен. Кожаные кресла просто великолепны! Выделка, крой – словно здесь поработали кутюрье. Профиль заднего дивана рассчитан на двоих, но и третий не будет обделен. Чтобы его голова не касалась крыши, в обивке потолка выштамповка.

Рулится автомобиль прекрасно, но плата за это удовольствие – жесткая подвеска. Дорожный просвет всего 130 мм, так что съехать с таким на грунтовку – забудьте: слишком высок риск изуродовать передний бампер, а также низко висящие глушитель и катализатор (хорошо, что здесь установлена защита картера). С бодрым 190-сильным двигателем водитель выиграет у многих светофорный спринт. Но надо ли? Мы едем с достоинством, не пугая пешеходов ревом мотора. В таком режиме «Аккорд» очень приятен. Идиллию нарушают лишь неровности дороги да посредственная шумоизоляция.

Напоследок заглянул в багажник. Его объема – 450 л – вполне достаточно. А еще можно сложить спинки сидений и тем самым увеличить грузовместимость. Но широкий длинномер сюда не войдет – усилители между салоном и багажником сужают проем.

Начинка машины не слывет проблемной; пожалуй, единственное слабое место – рулевая рейка. При пробеге около 100 000 км рейку лучше поменять, обойдется это в 66 690 руб. за узел и 5200 руб. за труды.

ПРЕДМЕТ ОБОЖАНИЯ

«Лансер» ладно скроен и внешне, и внутри. Гарантия на него – три года (или 100 000 км пробега). Материалы отделки салона не вызывают неприятия, а большой клиренс – некая страховка от поломок, если попадешь в яму. Машина надежна и вряд ли потребует большего, нежели плановые ТО.

«Аккорд» своим видом словно призывает ездить быстро. Мощный мотор позволит легко уйти со светофора, автомат обеспечит комфорт, а острый руль подарит удовольствие в виражах. Машина не станет досаждать частыми поломками.

Но пугает нездоровый интерес к этому авто – «Аккорд» страшновато оставлять на улице (а каско ведь дорого). Добавит расходов диагностика подвески. А ее надо бы сделать – низкопрофильные колеса повышают нагрузку на стойки. Побывала ли машина в авариях? Тоже стоит проверить.

«Аккорд» легко влюбит в себя, и тогда владелец вознесет его на свой личный Олимп. «Лансер» же – просто хорошо упакованный автомобиль на каждый день. И главное, более практичный. Для меня это важно, потому симпатий к «Мицубиси» чуть больше. Но была бы возможность, согласился бы взять... обе машины: «Лансер» – для необходимых поездок по городу и на дачу, «Аккорд» – для души.

ЗР

Благодарим ГК «Рольф» за помощь в организации съемки.



Играем в прятки

В детстве все мы во что-то недоиграли. Не потому ли разного рода «шпионские» вещицы на прилавках не залеживаются? И мы туда же: попытались сделать невидимым для гаишных средств распознавания регистрационный номер на автомобиле. В дерзкий поиск пустились Алексей Воробьев-Обухов и Михаил Колодочкин.

Наклейка на самолете-невидимке «Стелс»: «Если ты можешь это прочитать, значит, мы зря потратили $50 000 000»

МЫ НЕ ХУЖЕ БОНДА

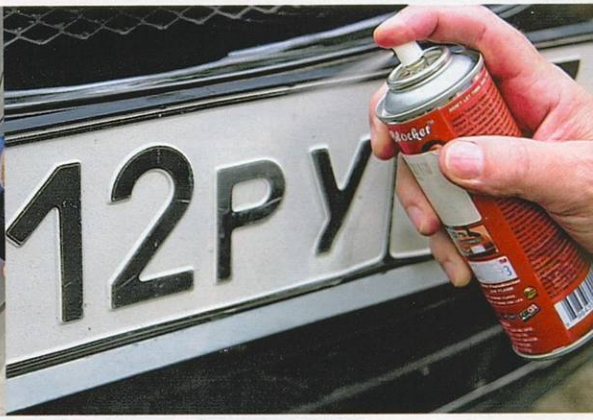
Сказочный успех фильмов про звездные войны или агента 007 во многом объясняется непревзойденной технической фантазией авторов – где еще увидишь ныряющие под воду автомобили, лазерные мечи или карманные циркулярные пилы? А когда замечаешь нечто подобное на прилавке, невольно хочешь это приобрести, чтобы окунуться в сказку, позабыв про начальников, инфляцию и свистящий кран на кухне. Тем более если игра в Бонда сулит и практическую выгоду. Например, экономию на штрафах за превышение скорости…

У Бонда образца Шона Коннери был «Астон-Мартин» со сменными номерами. Правда, британский супермен сражался не с фоторадарами, а с компанией нехорошего Голдфингера, но сути это не меняет. Еще интереснее, что изначально такая идея пришла в голову режиссеру после того, как он оплатил... очередной штраф за неправильную парковку. А мы чем хуже – али штрафов мало оплачивали?!

Накупив в магазинах, на рынках и через Интернет разнообразных приспособлений, призванных обманывать закон и его служителей – от гаишников до радарных комплексов, мы поехали за город поиграть в бондиану. По ряду причин, не обя-



Неужто работает? В лоб номер можно прочитать, а вот сбоку…



Как такая сеточка может обмануть камеру – непонятно. Разве что помешает бомжам оторвать номер и сдать его вместе с пустыми пивными банками во вторцветмет или нацарапать на нем неприличное слово.

Супершпионский спрей Photoblocker. По идее призван сделать номер настолько блестящим, чтобы на фото получилось сплошное белое пятно.



Куда бы эту рамку подключить? К фарам, что ли?..



зательных к разъяснению, использовали не «Астон-Мартин», а редакционный «Хёндай-Гетц». Разница невелика: в названии тоже два слова.

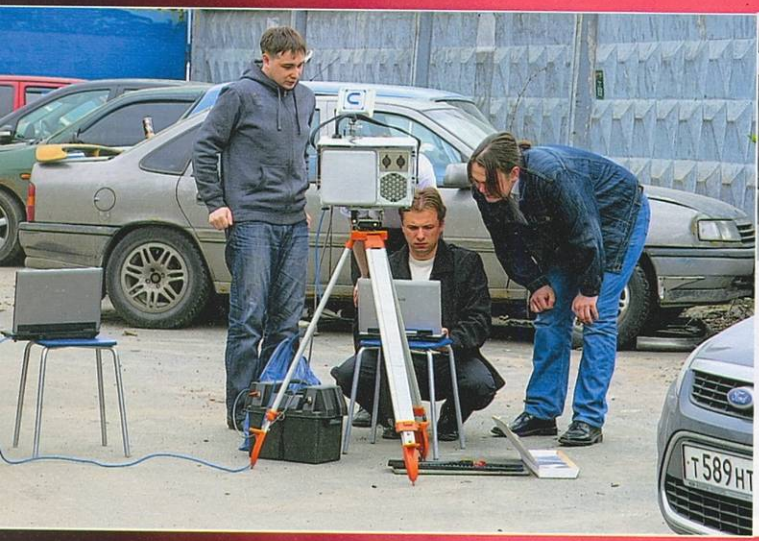
«Стелс» против «Крис»

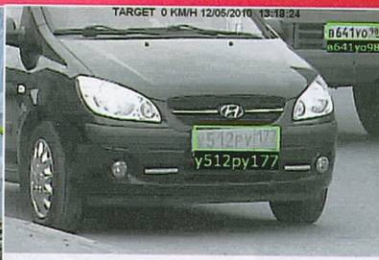
Штучек, превращающих номера в невидимые, набралось пять: баллончик с «секретным» спреем, металлическая сетка-накладка, пара растровых пластинок (или как их еще обозвать?) и рамка номерного знака, усеянная инфракрасными светодиодами. Наш оптимизм несколько подпортили редакционные фотографы: их камеры не зафиксировали эффекта исчезновения букв и цифр! Может, потому, что аппараты у них слишком чуткие и «видят» все? Ладно, вооружились адекватной аппаратурой – профессиональным «надсмотрщиком» за потоком на дороге фоторадарным комплексом «КРИС»П. Однажды он уже помогал нам испытывать радар-детекторы.

Разработчики радара, наши старые знакомые, только вздохнули: делать людям нечего... Однако техническое любопытство пересилило (не каждый день встречаешься с невидимками!), и они подключились к нашей забаве. Гаджеты фиксировались камерами в лаборатории и на улице, в темноте и при солнечном свете, под углом и в лоб, сверху и сбоку… Вывод короткий: барахло!

Даже «Бликер» – тоненькая растровая пластинка? Ведь глазу сбоку она кажется зеркальной! Но дело в том, что фоторадары ставят под определенным углом – примерно в 25 градусов. Сверху или сбоку – не важно.

Кстати, именно так устанавливают передвижные фотофиксаторы, а их сегодня куда больше, чем стационарных. Пластинка же начинает искажать картинку при гораздо больших углах наблюдения – градусов эдак за шестьдесят. А раз так, против нынешних систем контроля подобные «стелсы» не тянут. Как бы убедительно их продавец ни доказывал обратное.





Компанию подопытному «Гетцу»-невидимке неожиданно составил проезжавший мимо автомобиль. Вредина фоторадар легко прочитал оба номера и выдал их на экран милицейского монитора. Нет, не «Стелс».

«Стелс», говорите? Ну-ну… Поиграть в заокеанские игрушки пригласили отечественный фоторадарный комплекс «КРИС»П от питерской фирмы «Симикон» – его «коллеги» часто обнаруживаются на обочинах и у разделительных барьеров.

НАКЛАДНАЯ РОЖА ДЛЯ ПОТЕХИ

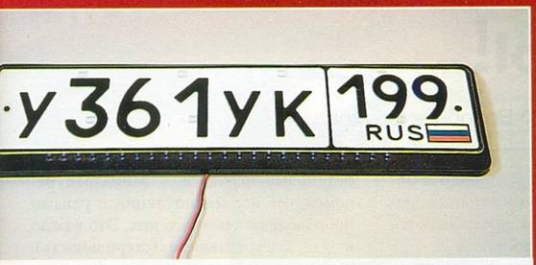
По словарю Даля, маска – это «накладная рожа для потехи». Емко и точно. Хотите потратиться на такую «рожу» – дело ваше. Желаете изобрести что-то свое – не возбраняется. Наверняка найдется доморощенный Кью, который начнет заталкивать в номерную рамку мощные инфракрасные источники и сканирующие устройства, чтобы навредить милицейской фотокамере. (В конце концов изобретатели вечного двигателя тоже не переводятся.)

Чтобы зря не мучился, приводим краткий список «достижений» в этой области, почерпнутый из различных источников.

Касательно юридической стороны вопроса сознательно комментариев не даем – не сомневаемся, даже самый упрямый на свете спорщик конечно же знает, что номерной знак нельзя не то что скрывать – даже загрязнять. А игрушки а-ля Бонд, как и мечи джедаев, пусть останутся в памяти как орудия борьбы с киношными злодеями. На наших дорогах да с нашим пристрастием к скорости неприятностей хватает и без них. ЗР



Набор гаджетов в стиле Кью из классической бондианы: спрей, сетка, рамка с инфракрасной засветкой, растровые фильтры… Разработки Кью действовали безотказно, а эти точно придумал кто-то другой.



«По-научному» эта штука называется SPY-рамкой – шпионской рамкой то есть. Инфракрасные светодиоды, работающие в диапазоне, не воспринимаемом человеческим глазом, обещают «испортить зрение» фоторадару. Если захотите проверить работоспособность такого прибамбаса в магазине, используйте камеру мобильного телефона: она видит все.

Ночные забавы: работоспособность прибамбасов проверяется в специальной камере. Под разными углами, сверху и сбоку… Несколько сотен кадров, а результат один – никакой.



Игра в полицейских и воров увлекательна во все времена. Но с таким инструментарием «убегающему» не скрыться. И нечего забивать голову ерундой! Тем более что «полицейским» не до шуток. Вот и вы не заиграйтесь.

ВРЕДНЫЕ И ПРОСТО ИДИОТСКИЕ СОВЕТЫ ДЛЯ НАЧИНАЮЩИХ ПРАВОНАРУШИТЕЛЕЙ

- Можно отклонять номерной знак на скорости силой набегающего потока воздуха.
- Стрелять лазерной указкой по камере.
- Нарисовать на плотной фотобумаге «чужую» для вашего регистрационного номера цифру или букву, приклеить капелькой клея к номеру и привязать к листку нитку. В случае чего – дергать за нитку.
- Использовать «случайно прицепившийся» к номеру полиэтиленовый пакет.
- Как развитие идеи – установить форсунки омывателя, способные при необходимости сбить пакет струей воды.
- Пристроить на номерной знак прозрачную накладку, которая при подаче электрического импульса мгновенно темнеет. Надо полагать, накладка жидкокристаллическая. Где такую найти – не знаем.
- Присобачить номер вверх тормашками. Если остановит автоинспектор, понатуральнее изобразить удивление: «Наверное, сосед подшутил».
- Заклеить часть какой-нибудь цифры белым скотчем. Уверенно свалить вину на того же «соседа»...

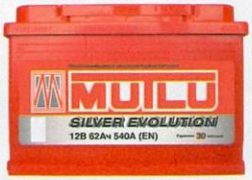
На правах рекламы



гадаете?

Опять гадаете, заведется ваш автомобиль или нет? Успеете вы на важную встречу или к семейному торжеству вовремя или будете реанимировать ваш аккумулятор? С индикатором уровня заряда батареи MUTLU вы будете точно знать, когда батарею следует заменить. А применение прогрессивной silver-технологии и использование оригинальной лабиринтной крышки обеспечит высокую эффективность работы батарей MUTLU.

Не гадайте! Купите Mutlu!



Официальный дистрибьютор аккумуляторных батарей Mutlu silver evolution и Mutlu calcium silver на территории России и Украины компания «Автоюнион-Бат»

тел.: +7 (495) 737-69-37, 417-03-34, 417-04-94
www.autounion.ru e-mail: office@autounion.ru

Будьте здоровы!

Комплектацию новой аптечки представляет Алексей Воробьев-Обухов.

Этот призыв тем более актуален, что в аптечках для автомобилистов, выпущенных после 1 июля, больше не будет ни одного лекарства. Кардинальные изменения в комплектации произошли в соответствии с приказом Министерства здравоохранения и социального развития РФ № 697н от 8 сентября 2009 года. Тех, кто пожалеет об аспирине и валидоле, можем успокоить: никто не запрещает самостоятельно дополнить коробочку нужными именно вам препаратами. Но не забывайте, что в автомобиле, оставленном на солнце, любые лекарства быстро превращаются в свою противоположность.

Разумеется, не стоит торопиться выбрасывать старые аптечки: их использование правомерно до 31 декабря 2011 года. Условие одно: неистекший срок годности! Просто с 1 июля 2010 года их начнут плавно вытеснять аптечки нового образца – комплект показан на фото. В нем намного больше перевязочного материала и появились резиновые перчатки – Минздрав рекомендует все манипуляции с ранами производить именно в них. Это важно и для пострадавшего (стерильность), и для оказывающего помощь (мало ли что может оказаться нынче в крови).

Покупая набор, на всякий случай сравните вложенные бинты и пластыри с нашим списком. Другие размеры, а также замена стерильного материала нестерильным не допускаются и могут вызвать обоснованное непонимание инспектора ГИБДД. Счастливого пути! ЗР



Масла хватит до Луны?



Мне 27 лет. Из них двенадцать учился в школе, потом еще почти семь – в университете. Плюс армия два года. Вообще-то, у нас можно служить в возрасте от 18 до 35 лет на выбор, но мы стараемся попасть на службу после первого курса. На потом не откладываем, иначе трудно будет устроиться в хорошую фирму.

Как попал сюда? Окончил университет и послал в компанию SK Energy свое резюме. Нет, отличником я не был, но учился хорошо. Позвали на собеседование, предложили пройти тест. Он многоплановый – в нем вопросы и на знание языка (английского), и на сообразительность, и просто из серии «Что будете делать, если…». Похоже, мои ответы понравились больше прочих (соискателей – около ста человек на место). Кстати, структура распределения новых сотрудников примерно такая: из десяти новичков пять идут на завод, четыре попадают в офисы, один – в исследовательскую лабораторию. А я – региональный менеджер по России и СНГ, занимаюсь смазочными материалами.



Почему я выбрал SK? Всегда мечтал попасть в солидную фирму – что тут объяснять! Моей корпорации 48 лет, она объединяет 75 компаний по всему миру. Общая выручка за прошлый год – более 80 млрд. долларов! Таких могучих объединений в Корее всего четыре – еще LG, Samsung и Hyundai.

Мне, конечно же, повезло. Не буду скрывать, платят хорошо (точнее сказать не могу). Примерно 60% откладываю на будущие крупные расходы (покупка квартиры и т. п.), а остальное трачу на себя – на одежду, еду и все такое.

Редакционное задание было коротким: перевоплотиться на пару дней в рядового сотрудника корейской корпорации SK Energy (известна маслами марки ZIC), победившей в нашей экспертизе (ЗР, 2010, № 3). Чем занимается, о чем мечтает, какой видит свою фирму? О выполнении задания докладывает Мун Кьюхван, менеджер, – а ему немножко помогает Михаил Колодочкин.



В 2009 году было решено создать подразделение SK Lubricants с целью дальнейшего развития направления ГСМ. Глава компании г-н Пак Бонг Кюн беседует с российскими журналистами, обсуждая мартовскую статью в русском журнале «За рулем». (В экспертизе масел, проведенной этим изданием, мы поделили первое-второе места с «Шеллом»!) Русские, конечно же, интересуются: какие, мол, известные фирмы используют базовые масла SK? Ведь мы продаем их ведущим мировым производителям, занимая более 60% мирового рынка по группе III. Но ответ главы компании нетрудно угадать: он вежливо скажет, что это коммерческая тайна…



Ни один нефтеперерабатывающий комплекс мира не может сравниться размерами с нашим, построенным в Ульсане. Площадь примерно 24 км²! При этом непосредственно производство занимает 8 км² – это 1100 футбольных полей. Если все заводские трубопроводы вытянуть в линейку, достанем… до Луны! Иначе не переработаешь более 100 млн. литров нефти в день. Кстати, в одной только России в прошлом году мы продали 4 млн. канистр с нашими продуктами. А теперь надеемся построить у вас свой завод.

На заводе в Ульсане людей почти не видно: за всеми процессами наблюдают на расстоянии. При желании нужную информацию могут мгновенно получить даже в Сеуле – в головном офисе фирмы, где я и работаю. Мой обычный рабочий день – с 9 до 18. Я приезжаю в офис примерно в 8.30, уезжаю тоже не «по гудку». Это нормально: все так работают. Отпуск? Пятнадцать дней тебе положены, но их берут не сразу, а по частям: скажем, неделю, а потом по денечку. А так, чтобы все сразу, – не принято.





Базовое масло мы не закупаем, а делаем сами! А кто еще умеет делать, к примеру, полусинтетику категории 0W с таким высоким индексом вязкости, как VHVI? Предпочитаете синтетику? Не вопрос: вот она, на конвейере… Свою готовую продукцию мы поставляем на девять заводов концерна «Хёндай-КИА», а также на заводы «Рено» и GM.



Мой коллега г-н Чжон Инго беседует с русским журналистом. Оказалось, у обоих общее пристрастие: влюблены в Санкт-Петербург! Я в России пока не был, хотя и хочется. Шансы есть: масла ZIC решено использовать для заводской заправки на питерском заводе «Хёндай». Вскоре наше масло получат и КИА калининградской сборки..

А г-н Инго, между прочим, к своему корейскому образованию добавил диплом Петербургского университета! Прочитал в Интернете, будто в нем читают лекции на английском, примчался в Россию... и понял, что это не совсем так. Пришлось бегом изучать русский. И выучил. Да так, что и в университет поступил, и экскурсоводом поработал: от Эрмитажа до Петергофа!



Корея – очень красивая страна. Цветы, деревья, женщины… Нет, семьи пока нет. Думаю, что женюсь в течение ближайших трех лет. Будет ли жена работать? Скорее всего, да. Дело не в моей жадности – просто сегодня это обычное решение для всех корейских семей. Впрочем, деньги тоже нужны: записать ребенка в одну секцию, в другую – мало ли… Квартира? Да, придется покупать. В центре Сеула? Безумно дорого. А вот на окраине есть подешевле. Сколько будет стоить? 100–150 тыс. долларов! Для России это не много? Ну, не знаю… А вообще-то, молодая семья может взять кредит в банке – лет на двадцать.



Этот солидный «Хёндай-Грандер» хотел бы купить, стоит он 13 тыс. долларов – дорого, хотя зарплата и позволяет… Лучше буду копить на квартиру, а пока поезжу на автобусе. Так удобнее да и быстрее: для общественного транспорта выделены отдельные полосы, в обход пробок.

Окружающая среда? За последние 20 лет мы снизили уровень серы в продукции SK на 95%! Кстати, такие деликатные продукты, как сугубо детские масла «Джонсонс бэби», тоже используют нашу основу! А цветы… Они у нас просто повсюду!



Разведку, разработку и добычу нефти мы ведем в 14 странах мира. Но может случиться и так, что себе куплю автомобиль на водородном топливе! Где его заправлять, уже знаю: на колонке SK Energy, разумеется!

РАСПОРКИ

Ориентировочная цена – 700 руб. за пару



Это необычное изделие ступинского ООО «Трейлер» адресовано автомобилям «Шевроле-Нива» Bertone Edition. Распорки устанавливают между нижней поперечиной рамки радиатора и кронштейнами передней подвески. Новый силовой элемент повышает жесткость передней части машины, а значит, сулит лучшую управляемость.

РЕМКОМПЛЕКТ ДЛЯ КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ

Ориентировочная цена – 1200 руб.



Чтобы раз и навсегда починить коробку передач (не важно – 4- или 5-ступенчатую) автомобилей семейства ВАЗ-2101–2107, есть смысл воспользоваться ремкомплектом итальянской фирмы Trialli. Он включает в себя высококачественные подшипники, манжеты, прокладки, болты, кольца и втулки. Очевидно, итальянцы знают толк в конструкции «Жигулей», но в данном случае важнее жесткие требования к подшипникам и другим комплектующим – они соответствуют современным стандартам для аналогичных изделий.

КОМПРЕССОР

Ориентировочная цена – 1700 руб.



Внешне компрессор Red Green почти не отличается от многих других. Проявляются его особенности в работе: он почти не шумит и не вибрирует, а воздух накачивает со скоростью до 40 л в минуту. Длинный шланг с выносным манометром и быстросъемным разъемом делает работу с компрессором удобной. В компрессор встроен светодиодный фонарь, способный светить даже без подключения к сети автомобиля.

САЛФЕТКИ

Ориентировочная цена – 35 руб.

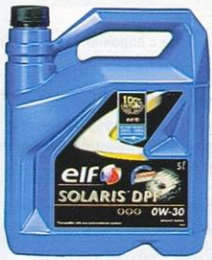


Компания «Астрохим» предлагает пропитанные химическими составами салфетки, которые пригодятся в самых разных ситуациях.

Теми, что обозначаются индексом АС-2450, можно освежить руки – пропитка придаст коже приятный аромат и убьет вредные бактерии. Версия АС-2460 – для протирки стекол, фар, зеркал автомобиля (стекла вдобавок обретут способность противостоять запотеванию). Наконец, салфетки АС-2470 очистят пластик и кожаную обивку, а заодно придадут им антистатические свойства, что уменьшит оседание пыли.

МОТОРНОЕ МАСЛО

Ориентировочная цена – 1900 руб. за 5 л



В ассортименте моторных масел появился новый продукт – ELF SOLARIS DPF FE 0W-30. Его разработали специально для дизельных автомобилей «Рено», оснащенных сажевыми фильтрами. Масло официально одобрено французским автопроизводителем (допуск RN 0720) и удовлетворяет стандарту ACEA C4, C3.

Для новинки характерна высокая термостабильность: масло можно использовать как при экстремально низких, так и при высоких температурах окружающей среды.



АВТОМОБИЛЬНЫЙ ПЫЛЕСОС

Ориентировочная цена – 620 руб.

Airline собирает не только пыль, грязь, песок, но и воду, за что автомобилисты только скажут спасибо. Аппарат компактен, в нем нет мешков для сбора пыли – он оснащен легко очищаемым фильтром. Питание как автономное, так и от бортсети автомобиля. Эффективность пылесоса повышает завихрение потока всасываемого воздуха.

ОГНЕТУШИТЕЛЬ

Ориентировочная цена – 3500 руб.



Воздушно-эмульсионный огнетушитель «Бонтел» выпускают в России, но работает он на активной смеси Bonpet, разработанной в Японии. Аксессуар прошел надлежащие сертификационные испытания и получил положительные отзывы специалистов МЧС. Эффективность его заметно выше, чем у порошковых аналогов: не требуется частая перезарядка и контроль (в этом нуждаются огнетушители на углекислом газе), а комбинированный способ тушения (происходит вытеснение кислорода, охлаждение поверхности и образование защитной пленки) исключает повторное возгорание. Сам же состав абсолютно безвреден для человека и окружающей среды.

ТОРМОЗНЫЕ КОЛОДКИ

Ориентировочная цена – 650 руб.

Владельцы автомобилей «Тойота-Кэмри» смогут сэкономить на тормозных колодках: в продажу поступили изделия фирмы LYNXauto по весьма привлекательной цене. Все колодки производятся по современным технологиям в соответствии с OEM-спецификациями материала и полностью соответствуют тем, что применяются на сборочных конвейерах.



В свете фар – темный лес

Безродные лампочки для фар, может, не так плохи, как принято считать? С надеждой набраться оптимизма Алексей Воробьев-Обухов и Михаил Колодочкин накупили и проверили массу дешевых галогенных ламп H7. Худшие предчувствия их не обманули...

Забрели недавно авторы в столичный «Южный порт» (это, кто не знает, большущий такой авторынок) и случайно подслушали диалог у прилавка с лампочками… Оказывается, чтобы купить нужную, не потребуется произносить мудреные слова типа «филипсы», «осрамы» и уж подавно что-то типа «ашсемь». Здесь все проще:

– Командир, мне это – лампу для «Ауди»…

– Не вопрос!

Улетают направо-налево лампочки для «ауди», «тойот», «жигулей»... Яркие упаковки, приемлемая цена – да кому нужно ломать голову над какими-то светораспределениями и прочими технарскими премудростями!

И мы полезли за деньгами – приобрели по три лампочки H7, произведенные в России, Китае, Корее, Индии и… еще незнамо где. Позже, уже в лаборатории НИИ автоэлектроники, поочередно устанавливали их в штатную фару от ВАЗ-1118 и направляли луч на измерительный экран. Для сравнения в качестве некоего эталона взяли проверенную лампу Philips Premium + 30% extra light.

Пословицу «...дешево, да гнило» никто не отменял. Для того и покупали по три экземпляра, чтобы хоть какая-то лампа оказалась нормально работающей. Однако первые же оттестированные изделия, произведенные компанией Teslaft (город Вязники), продемонстрировали поразительное единообразие свойств: замерить их параметры... не удалось вовсе! Поясним: в соответствии с принятой методикой после установки лампочки в тест-фару эту фару юстируют, дабы выставить на экране светотеневую границу так, чтобы освещенность в зоне III (здесь расположено зеркало заднего вида впереди идущего автомобиля) составляла 0,7 лк. Ничего сложного, если эта светотеневая граница существует. А тут – размытое световое пятно. Где в нем прикажете замерять освещенность? Повторим: «отличились» все три экземпляра.

Не составило труда рассмотреть, что размер спиральки в этих лампочках заметно больше, чем в других. Столь обширное тело накала обязательно «вылезет» из зоны фокуса отражателя. Мало того, такая спираль должна и другую мощность потреблять – закон Ома! Что и случилось: лампы Teslaft потребляли 65 Вт вместо заявленных 55 Вт.

В мусорное ведро вслед за Teslaft полетели по одному экземпляру из индийских Autopal и китайских «Диалуч» – с ними точно так же не определялась светотеневая граница. Две невыброшенные индийские лампочки светили тускло. Правую обочину на расстоянии 75 м освещали вчетверо слабее, чем Philips, и втрое хуже по сравнению с нормативами. «Диалуч» удовлетворил требования Правил ЕЭК ООН № 37 лишь в одной из трех попыток. По разным причинам пришлось забраковать все три корейские Eaglite: две светили слабее, чем нужно,

Не играйте с лампочками в лотерею – как и во всякой лотерее, скорее всего, проиграете!

Teslaft, Россия



Ориентировочная цена ..... 90 руб.

Параметры этих ламп остались тайной, поскольку так и не удалось установить светотеневую границу.

Лампа светит заведомо ярче конкурентов по тесту (это условное достоинство).

Если оценивать по критериям правил и нормативов, все три образца непригодны для использования.

Autopal, Индия



Ориентировочная цена ..... 100 руб.

Первая из этих ламп не смогла «провести» светотеневую границу – и мы отправили ее на помойку. Вторая и третья недодали освещенности правой обочины на расстоянии 75 м (соответственно 4,02 и 6,5 лк вместо 12 лк), не высветили как надо дорогу перед встречным водителем. Зато в освещенности перед своим автомобилем на расстоянии 25 м они заметно превысили норматив.

Перед носом будет светло!

ТО не пройдете.

«Диалуч», Китай



Ориентировочная цена ..... 100 руб.

Один из экземпляров – безоговорочный брак, другая лампа недодала света перед встречным водителем (2,7 лк вместо 3 лк). Третья – вполне пригодная. Лотерея! Вы согласны в нее поиграть?

Удалось обнаружить один нормальный экземпляр. На общем фоне это достижение.

Но кто будет проверять все лампочки на рынке?

Eaglite, Корея



Ориентировочная цена ..... 100 руб.

Два образца немного недобрали в части освещенности правой обочины на расстоянии 75 м (10,6 и 11,2 лк соответственно вместо минимальных 12 лк), третья на 10 лк превысила допустимую освещенность прямо по курсу на расстоянии 25 м.

Лампы «почти уложились» в нормативы – уже хорошо.

Не обеспечено светораспределение согласно правилам ЕЭК ООН.

«Маяк», страна-производитель не указана



Ориентировочная цена ..... 60 руб.

Одна из этих ламп не пожелала как должно подсвечивать дорогу перед встречным водителем (1,8 вместо минимальных 3 лк). Две другие соответствуют нормативам.

Самая высокая доля пригодных к использованию ламп – 67%.

Все равно лотерея.

Philips Premium, Германия (вне зачета)



Ориентировочная цена ..... 250 руб.

Эта лампа шла вне конкурса. Все параметры в норме. Только не воспринимайте буквально обещание на упаковке: «+ 30% света». Речь идет лишь об освещенности в какой-то одной точке дороги.

Гарантия качества.

Цифры на ценнике.

ДЛИННЕЕ – ХУЖЕ!

Получив обескураживающие результаты испытаний ламп Teslaft, мы задумались о причинах их столь дружного нежелания светить как полагается. Вспомним законы оптики. Известно, что для идеальной фокусировки тело накала должно быть размером с геометрическую точку, что, понятное дело, невозможно. Ну а в реальной фаре размер и положение нити лампы строго соответствуют весьма сложной форме отражателя. Стоит всей спиральке или ее частям сместиться из зоны фокуса, как светораспределение сразу и безнадежно исказится. Обратите внимание, насколько нить ламп Teslaft длиннее спиралек конкурентов! Вероятно, ее края и засвечивают экран там, где должна начинаться тень. Почему так получилось? Вопрос к производителю…

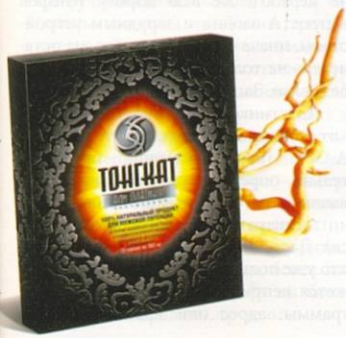


одна – сильнее. На этом фоне результаты изделий от компании «Маяк» (место их производства не указано) можно назвать чуть ли не приемлемыми. Подумаешь, одна подкачала в зоне IV (дорога перед встречным водителем), высвечивая ее всего-то вдвое слабее требуемого…

Барахло? Оценка зависит от заряда оптимизма и возможностей покупателя. Если у вас есть доступ к складу с подобного рода лампами, при большом везении, возможно, сможете подобрать что-то более или менее приемлемое. Но о ресурсе этих «избранных» лучше не думать. **ЗР**

На правах рекламы

МУЖЧИНЫ МОГУТ ВСЁ!



Мне 52 года. Потенция не такая, как раньше. Скажите, ка вернуть мужскую силу и вновь чувствовать себя молодым?

Поддерживать великолепную сексуальную форму мужчинам помогает ТОНГКА Али ПЛАТИНУМ – новая улучшенная формула известного препарата ТОНГКАТ Ал Плюс. Легендарный корень **ТОНГКАТ** повышает выработку половыми железами тесто стерона – гормона мужской молодости и сексуальной силы – в 4 раза.

ТОНГКАТ Али ПЛАТИНУМ:

- обеспечивает мужчине любого возраста сильную, длительную и устойчивую эрекцию
- продлевает половой акт и увеличивает способность к повторным половым актам
- усиливает влечение и оргазм.

Препарат безопасен, совместим с умеренными дозами алкоголя. Улучшает состояни при аденоме, простатите и инфекциях мочеполовых путей.

заказ по телефону **8-800-200-0202** Звонок бесплатный, конфиденциально

www.aliplus.ru

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

Следую своим курсом

Каждый водитель хотя бы раз в жизни попадал в ситуацию, когда адрес места назначения известен, а как к месту доехать – непонятно. Блуждать на «своей» территории – еще полбеды, а если нелегкая занесла в чужой город или другую страну? Многообразию электронных поводырей для мегаполиса подивился Денис Арутюнян. Фото Константина Якубова.



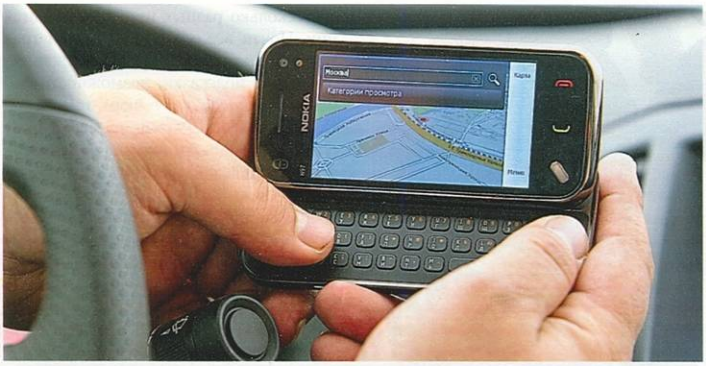


МОБИЛЬНЫЙ ТЕЛЕФОН

Не знаешь, как проехать, – взгляни на свой мобильник! Такой совет выручит владельцев некоторых моделей «Нокиа»: финская компания первой встроила в свои телефоны GPS-навигацию. Воспользоваться ею довольно просто – после покупки аппарата достаточно установить с приложенного диска программу Ovi Maps, а затем подключиться к Интернету, чтобы скачать необходимые карты и голосовой пакет. Один раз потратив на новую трубку от 7 до 20 тысяч рублей (в зависимости от модели), бесплатно получите навигационную программу и богатый набор регулярно обновляемых карт от одного из лидеров картографии – компании NAVTEQ.

Можно ли использовать мобильник в качестве автомобильного навигатора? Конечно. Правда, сначала придется обзавестись кронштейном – не держать же всю дорогу телефон в руке. А заодно и зарядным устройством, иначе через пару часов вы останетесь не только без навигатора, но и без связи. Запаслись? В путь!

Спутниковый сигнал аппарат ловит шустро благодаря технологии A-GPS (местоположение предварительно определяется по ближайшим вышкам сотовой связи, чтобы облегчить аппарату поиск сигнала из космоса). Далее можно вводить адрес. Тем, кто уже пользовался навигацией, покажется непривычной особенность программы: адрес или название «точки



Набирать адрес на выдвижной клавиатуре «Нокиа-N97 Mini» оказалось неожиданно просто, несмотря на миниатюрность кнопочек. Правда, для этого придется снять аппарат с держателя. Или же пользоваться не самой удобной сенсорной клавиатурой на экране.

интереса» (так расшифровывается английская аббревиатура POI; это магазины, театры, музеи и т. д.) нужно забивать не последовательно – улица/дом, а одной строкой. Если система не нашла нужный объект, попробуйте добавить к указанному адресу… название города – иногда помогает.

Вот теперь можно расслабиться и следовать указаниям программы. Обратите внимание, что картинка на экране четкая и понятная, по-русски телефон говорит грамотно, подсказывает вовремя. Хотелось бы только, чтобы голос звучал погромче. А вот если съедете с намеченного маршрута, телефон может на несколько секунд впасть в ступор и лишь после паузы пересчитает маршрут заново.

АВТОМОБИЛЬНЫЙ НАВИГАТОР

На прилавках магазинов множество специализированных навигаторов. Цены – от 3 до 15 тысяч рублей. «Железом» все приборы очень похожи, а программная часть разная. Одни производители устанавливают сторонний софт, другие используют исключительно собственные разработки. К последним относится, например, «Гармин-Нюви 1200».

Несомненное достоинство «коробочек» – высокая чувствительность встроенной антенны. Как правило, на поиск спутников уходит не больше минуты. Основной недостаток большинства моделей – в них нет кнопок для быстрой регулировки громкости и яркости экрана. Да и пользовательский интерфейс порой вызывает разные оценки. Например, испытуемый «Гармин» порадовал предельно простым управлением и виртуальной клавиатурой во весь экран, но расстроил кислотно-едким цветовым решением и булькающим голосом, совсем как у птицы говоруна из «Тайны третьей планеты». Впрочем, и у других изделий хватает огрехов: иной раз ставит в тупик слишком сложное меню, сбивает с толку невнятная озвучка, а иногда вызывает досаду подслеповатый экран. Эти особенности не влияют на главную обязанность навигатора – быстро и точно вести к пункту назначения. Но раздражают. Поэтому, выбирая навигатор, обязательно присмотритесь к дизайну интерфейса. Тем более что впоследствии сменить софт на более удобный, как правило, трудно.





Большинство автомобильных навигаторов не балуют величиной экрана. Тем не менее разумная организация гарминовского интерфейса позволяет набирать адрес без затруднений.

КОММУНИКАТОР

Армия пользователей коммуникаторов растет день ото дня – многим пришлось по вкусу сочетание мобильного телефона, карманного компьютера и GPS-навигатора в одном устройстве. Правда, с последней функцией все не так уж просто. Во-первых, встроенная антенна далеко не всегда обеспечивает уверенный прием сигнала со спутника. Во-вторых, как и в случае с мобильным телефоном, придется потратиться на автомобильные держатель и зарядник – лишь некоторые аппараты изначально укомплектованы этими аксессуарами. При том что сами устройства недешевы: наиболее доступные обойдутся примерно в 10 тысяч рублей, а наш подопытный «Айфон» стоит и вовсе около 30 тысяч. И не забудьте прибавить цену навигационной программы (от 3,5 тысячи рублей), ведь без нее устройство сможет работать лишь как телефон, но не как навигатор.

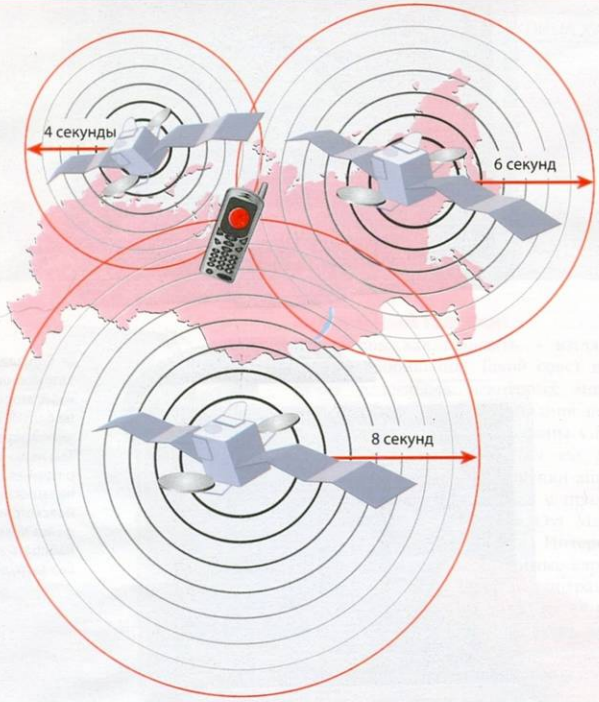
Несомненное достоинство многофункционального коммуникатора в том, что в него можно установить сразу несколько разных программ навигации. Почти все они обеспечивают грамотную прокладку маршрута, удобные голосовые подсказки, возможность поиска по адресу и «точкам интереса». По большому счету разница между программами заключается лишь в дизайне интерфейса и степени детализации карт. Производители отечественного софта, например «Навител» или «Автоспутник», предлагают более детализированные карты России. А вот для поездки за рубеж лучше воспользоваться импортными аналогами. Из них самые популярные: iGo, Navigon и TomTom.

А если тратить деньги на программное обеспечение жалко? Попробуйте воспользоваться бесплатными приложениями, такими как «Яндекс.Карты» или Google Maps. Правда, проку от них куда меньше – они требуют постоянного подключения к Интернету и лишены многих второстепенных функций, включая голосовое сопровождение. Небольшой компенсацией станет то, что почти все они способны учитывать пробки при прокладке маршрута.



На коммуникаторах можно оперативно менять громкость голосовых подсказок и сигналов системы. Столь же быстро отрегулировать яркость экрана не удастся – нужно лезть в меню.

ДВАДЦАТЬ ТЫСЯЧ НАД ЗЕМЛЕЙ



Навигационная система NAVSTAR GPS, которую американцы начали разрабатывать еще в конце 1970-х, функционирует в штатном режиме с 1995 года. Ее основа – группировка из 24 спутников, которые вращаются вокруг Земли по шести орбитальным траекториям (по четыре на каждой) на высоте около 20,2 тыс. км.

Наземный приемник вычисляет текущее местоположение, анализируя время прохождения сигнала с космического аппарата, координаты которого известны, до поверхности планеты. Для определения координат необходимо, чтобы устройство принимало сигнал как минимум с четырех спутников. Три из них используются для так называемой трилатерации (определение местоположения по трем точкам), четвертый – для окончательной коррекции. Отсюда закономерность: чем больше спутников в «поле зрения» приемника, тем выше точность вычисления координат (максимальная – до 1–2 метров в горизонтальной плоскости).

По такому же принципу работает и российская система ГЛОНАСС. В 1995 году ее орбитальную группировку довели до штатного состава – 24 спутника на высоте 19,1 тыс. км. Позже из-за недостатка финансирования программу чуть не свернули (в космосе осталось всего 11 сателлитов). Однако сейчас ее активно возрождают: сегодня на орбите вращается 21 спутник, а в следующем году ГЛОНАСС должна начать функционировать в полном объеме. К тому времени наверняка вырастет и количество приемников, работающих с отечественной системой, – пока же на рынке их крайне мало.



ШТАТНАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ НАВИГАЦИЯ

Владельцы автомобилей со встроенными навигационными системами лишены возможности выбирать программное обеспечение. Но их это мало волнует – у заводских устройств много других преимуществ: большой экран, громкие и четкие голосовые подсказки. Оповещая водителя, устройство даже приглушает музыку. Да и оперировать встроенной системой намного удобнее: одни компании оснащают автомобили сенсорным дисплеем, другие предлагают пользоваться удобным джойстиком на консоли или центральном тоннеле. Прибавьте сюда почти мгновенный поиск спутников благодаря мощной антенне. Казалось бы, чем не идеал?

Но вот их стоимость... Оснащенный системой DVD800 тестовый «Опель-Инсигния» дороже машины с обычной магнитолой на 50 тысяч рублей! Покупателям предлагают, правда, и более дешевый вариант – с мультимедийным комплексом CD500 за 25 тысяч рублей. Не дешевле и системы других марок: у некоторых доплата за навигацию переваливает за 100 тысяч!

Но это не единственный недостаток фирменных устройств. Несмотря на их солидную стоимость, случаются ошибки при прокладке маршрута, детализация карт частенько отстает от современного уровня, а бывает, и голосовые подсказки оказываются невразумительными. Но это частности. Больше всего досадуешь из-за того, что сложно обновлять карты. Владельцу автомобиля со встроенной навигацией Интернет не помощник. Для апгрейда придется покупать официальный диск, или обратиться в фирменный автосервис, или… смириться с тем, что на экране никогда не появятся вновь построенные дороги и развязки.

Управлять штатной навигацией «Опеля» с помощью «шайбы» на центральном тоннеле гораздо удобнее, чем тыкать пальцем в подвешенную на стекле коробочку.



На правах рекламы



И ЭТО ВСЕ?

Разобравшись с основными типами устройств-проводников, оценим другие, редко встречающиеся.



Туристический навигатор. На первый взгляд, «Гармин-Орегон 450» очень похож на автомобильного собрата. Но отличий немало: прорезиненный влаго- и пылезащищенный корпус, высокочувствительная антенна, наличие в памяти не только автомобильных, но и топографических карт. Сравнение позволило сделать вывод: походный «Орегон» и автомобильный «Нюви-1200» маршруты прокладывают одинаково. Правда, пользователю туристического аппарата придется часто смотреть на экран: голосовых подсказок он не дает. Зато можно не беспокоиться об электропитании: все навигаторы «Гармин» из туристической серии «Орегон» и «Дакота» работают от двух пальчиковых (тип АА) батареек.



«МТС Навигатор Link 300». Растущий спрос на навигационные устройства привлекает на рынок новых поставщиков. Не остался в стороне и один из гигантов российской сотовой связи: компания МТС представила под своей маркой навигатор Link 300. Правда, под белоснежным (на любителя) корпусом скрывается не оригинальная разработка, а хорошо знакомое многим устройство Shturmann Link 300. Навигатор заряжен свежими картами NAVTEQ, «симкой» для выхода в Интернет и телефонных звонков, а также фирменным интерфейсом, над дизайном которого работали специалисты из студии Артемия Лебедева.

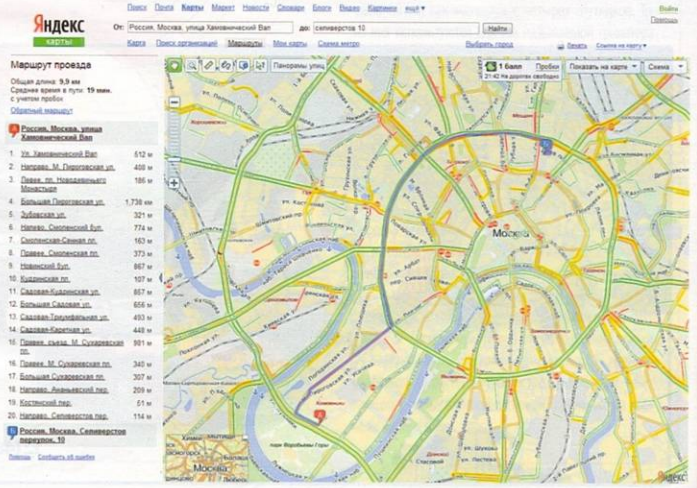


ОНЛАЙН-КАРТЫ

А стоит ли вообще тратиться на покупку навигатора, если в чужие края ездим только раз в год? Тогда перед стартом в неизведанное открываем дома интернет-карту (например, maps.yandex.ru или maps.ovi.com), задаем точки старта и финиша и распечатываем полученную схему. В дорогу желательно прихватить пассажира, чтобы возложить на него обязанности штурмана – ведь одновременно управлять автомобилем и читать легенду непросто и небезопасно. Зато детализация карт, представленных в Интернете, зачастую куда лучше, чем в мобильных устройствах. Возможен даже поиск по номеру корпуса – такой «талант» есть только у считаных навигационных программ. Но езда по легенде, при всех ее немногочисленных достоинствах, все-таки не заменит полноценную GPS-навигацию.

Героя древнегреческого эпоса Тесея спасла Ариадна, которая дала ему клубок ниток. Только с его помощью победитель Минотавра смог выйти из лабиринта. Спутниковые системы можно считать современным воплощением мифического клубка. Конечно, они еще далеки от совершенства, но уже неплохо помогают ориентироваться в дорожных хитросплетениях. Ну а выбор аппаратуры определяют в первую очередь ваши возможности. Штатная навигация намного удобнее, но цена кусается. Переносные устройства доступны многим, да и по функциональности близки. Так что у нынешних Тесеев выбор куда богаче. **ЗР**

Большинство интернет-карт не только прокладывает маршрут, но и высчитывает время в пути, причем с учетом задержек в пробках. А некоторые сайты даже предсказывают, сколько топлива в среднем потребуется на преодоление дистанции.



Бог в машине

Человек все меньше и меньше нужен автомобилям БМВ – даже в качестве водителя. Какие электронные новшества будут внедрены на этих машинах в ближайшее десятилетие? В лабораториях перспективных исследований немецкой компании искал ответ Дмитрий Федоров.



ПРОЙТИ В ИГОЛЬНОЕ УШКО

Вот ситуация, типичная для европейских стран с многорядными скоростными шоссе: вы летите по трассе, все замечательно, пока впереди не появляются знаки, предупреждающие о дорожных работах. На смену широким полосам приходят более узкие временные, отмеченные желтой разметкой. Простора для безопасного обгона становится гораздо меньше, и вы сомневаетесь, стоит ли опережать идущий справа автопоезд, втискиваясь между его громадными колесами и расположенным слева отбойником. Придать уверенности в такой ситуации призвана система Narrow Passage Assistant.

Принцип работы устройства таков. В автомобиле активирована система, удерживающая его в пределах разметки. Когда до идущей в соседней полосе машины или участка дороги, зажатого временными барьерами, остается метров сто, лазерный сканер начинает оценивать безопасность прохождения узкого места. На ветровое стекло проецируются метки, демонстрирующие запас по ширине справа и слева. Если с каждой стороны остается минимум 0,5 м – препятствий для проезда нет. От 0,2 до 0,5 м – требуется повышенное внимание. Меньше 0,2 м – вспыхивает тревожный символ, предлагающий отказаться от маневра.

Машина вошла в узкий коридор – эстафету принимают ультразвуковые сенсоры. Они отмеряют дистанцию по бокам автомобиля. Если вы неосторожно сблизитесь с соседней машиной или защитным барьером, вам напомнят об опасности коротким возвратным импульсом на руле.

Еще одна идея, нацеленная на перспективу, – автомобиль будет способен самостоятельно заезжать в тесный гараж. Такой, где человеку трудно выйти из салона, не задев дверью стенку или стоящую рядом машину. Система высчитывает траекторию движения в стесненном пространстве на основе изображений, сделанных цифровой камерой – она расположена рядом с внутренним зеркалом заднего вида. Точкой, относительно которой электроника прокладывает траекторию заезда, служит специальный рефлектор, закрепленный на стене гаража. Руль крутит встроенный в рулевую рейку электромотор (он уже есть в автомобилях с активным рулевым управлением). Автоматическое включение первой передачи и реверса, а также постановка в положение «паркинг» тоже не про-





Протискиваться в узкие места на собственный страх и риск больше нет нужды: за расчет безопасной дистанции в скором времени станет отвечать электроника.



Вот так в не самом отдаленном будущем будет выглядеть автоматизированное общение между соседями по потоку, а также диалог с дорожной инфраструктурой.

Автомобиль надежно припаркован, спасатели вот-вот подъедут – так, по мнению специалистов немецкой компании, должен выглядеть финал поездки с потерявшим сознание водителем.

В компании БМВ уже четыре года отлаживают систему автоматизированного заезда в тесный гараж.

блема, ведь в последних моделях БМВ, оснащенных автоматической трансмиссией, нет механической связи между селектором и самой коробкой передач – команды передаются по проводам. За сближением автомобиля с препятствием следят обычные ультразвуковые датчики – если что, они сразу прикажут машине остановиться.

Движение назад повторяет траекторию въезда – машина остановится именно в том месте, где получила исходную команду заехать в гараж. Все, что требуется от водителя, – держать кнопку на брелоке до завершения процесса. Стоит ее отпустить, автомобиль моментально затормозит.

А если после выезда дверь в течение определенного времени не открыли, машина самостоятельно запрет замки и остановит двигатель.

АВТОПИЛОТ

Не менее интересная тема – автомобиль, способный без участия водителя выйти из потока и остановиться в безопасном месте. Допустим, человеку стало плохо во время движения по автобану, он даже потерял сознание. Обычно это грозит катастрофой. Но уже на нынешнем этапе развития техники трагический сценарий можно исключить.

Вот как должна развиваться в идеале ситуация с беспомощным господином за рулем. Состояние водителя непрерывно контролируется: по частоте моргания, по смещению кузова относительно полосы и другим признакам компьютер определяет, способен человек вести машину или нет. В случае необходимости электроника берет управление на себя. Современные модели уже оснащены массой устройств, снимающих с водителя многие заботы и обязанности. Теперь стоит задача объединить их в комплекс, способный самостоятельно принимать решения.

Смотрите, электронный «эвакуатор», используя данные навигационной системы о местоположении автомобиля и хранящиеся в памяти карты, рассчитает наиболее безопасный сценарий выхода из потока и найдет место для остановки. Системы, отвечающие за удержание полосы и предупреждающие об опасности перестроения, при содействии активного рулевого управления сумеют аккуратно провести автомобиль через соседние ряды без помех для других участников движения. Активный круиз-контроль возьмет на себя функцию регулятора скорости и мягко притормозит маши-



Ситуация вроде бы безобидная, но дисплей в комбинации приборов мотоцикла уже предупредил водителя: впереди кто-то экстренно тормозит.

Эта же ситуация с высоты птичьего полета.



ну на обочине. «Старт-стоп» заглушит двигатель, после чего еще одна система оповестит службу спасения о местонахождении автомобиля.

ТЫ МНЕ – Я ТЕБЕ

Программа Car-to-X Communication – глобальный проект: среди его участников не только БМВ, но и другие гранды европейской автопромышленности. Его цель – научить автомобили, мотоциклы, а также дорожную инфраструктуру постоянно обмениваться информацией в режиме реального времени. Зачем? Чтобы заранее предупреждать водителя о возможной опасности.

Если где-то произошла нештатная ситуация, сопровождающаяся экстренным торможением, массовым включением дворников, противотуманных фар или срабатыванием системы стабилизации, то идущие следом автомобили и их водители мигом получат предупреждение. Больше не будут страшны «слепые» перекрестки – автомобили и мотоциклы оповестят водителей о своем приближении.

Светофоры тоже поучаствуют в обмене данными. Они сообщат приближающимся машинам о том, какой сигнал сейчас горит и сколько осталось секунд до его смены. Автомобиль же, сверив полученные данные с расстоянием до светофора и собственной скоростью, сможет рекомендовать водителю прибавить или снизить скорость, чтобы проскочить перекресток без задержки.

До массового внедрения подобной системы, конечно, еще далеко. Хотя уже через три-четыре года во Франкфурте начнется опытная эксплуатация нескольких сотен автомобилей, оборудованных в соответствии с проектом Car-to-X.

ЗОЛОТОЙ КЛЮЧИК

Ключ от машины – повседневный аксессуар современного человека. Функции ключа не менялись десятилетиями. Как и раньше, его основное назначение – открывать двери и пускать двигатель. Но через несколько лет,

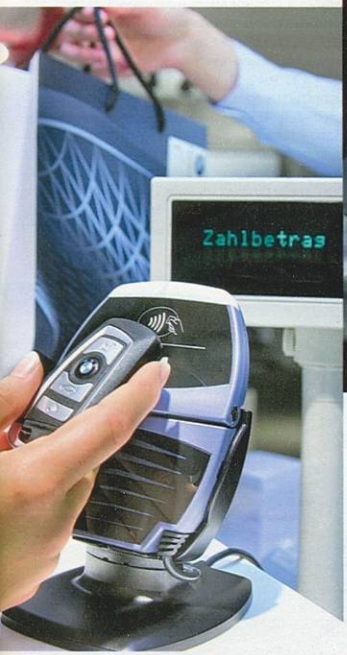


С внедрением обмена данными между автомобилями и дорожной инфраструктурой машина станет предупреждать водителя о смене сигнала на светофоре.

Сегодня автоматическое управление машиной в потоке продолжают отрабатывать на компьютерных симуляторах.



Такой ключ в идеале способен заменить кредитную карту.



не изменив своей формы, он станет воистину универсальным инструментом, способным запомнить массу дополнительной информации, и даже заменит наличные деньги.

Сейчас, когда чипы запоминающих устройств уменьшились до микроскопических размеров, они сами напрашиваются на внедрение в автомобильный ключ. Тогда любые заказы, оформленные через интернет-портал автомобиля, например покупка электронного билета на самолет или бронирование гостиничного номера, смогут сохраняться в памяти ключа. При необходимости их легко перекачать в обычный компьютер, используя тот или иной протокол беспроводной связи. Кроме того, «умный» ключ пригодится в качестве платежного средства – необходимые суммы электронных денег будут списаны бесконтактными считывающими устройствами. Эту идею можно развить, дополнив ключ функциями кредитной карты. Тогда оплата покупки пойдет непосредственно через интернет-портал автомобиля.

Связав «умный» ключ в единый комплекс со смартфоном, можно будет вывести на его дисплей справку о техническом состоянии машины.



Рассматриваются и другие возможности. Уже сейчас некоторые фирмы практикуют сохранение данных автомобиля на чип-карте брелока. Следующий шаг – наладить коммуникацию между ключом и, допустим, мобильным телефоном. Установив связь между лежащим в кармане ключом и смартфоном, на экран последнего можно будет вывести развернутые данные о текущем состоянии машины – ее местоположении, статусе сигнализации, сервисных делах и так далее.

Наконец, если в ключе прописать некий секретный код, дающий доступ сразу к нескольким автомобилям, это сильно облегчит жизнь тем, у кого в гараже далеко не один БМВ. Пересаживаясь с одной машины на другую, не понадобится каждый раз настраивать кресла, редактировать телефонную книгу или вводить частоты любимых радиостанций – все настройки сохранены в одном-единственном ключе. ЗР

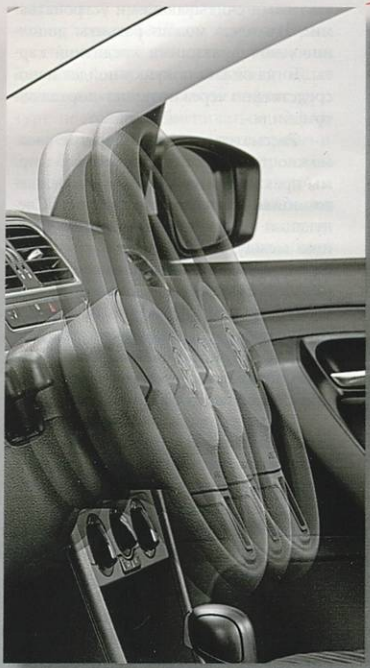
Все, что вы хотели знать...



Несмотря на общее название и схожий дизайн передней части кузова, седан и хэтчбек «Поло» почти не имеют общих кузовных деталей. Различны не только длина, но даже ширина и высота кузова. Автомобиль дорабатывали под российские условия эксплуатации, поэтому у него увеличенный на 15 мм дорожный просвет. «Поло» с кузовом седан будет продаваться в трех вариантах комплектации. При выборе минимальной Trendline (399 000 рублей) нельзя заказать даже ABS и кондиционер. Зато у такой машины четыре электростеклоподъемника, две подушки безопасности, регулируемая рулевая колонка, бортовой компьютер, центральный замок, бамперы в цвет кузова. Промежуточное исполнение Comfortline (стальные 15-дюймовые колеса, ABS) обойдется в 468 000 рублей. На фото – топ-версия Highline с противотуманными фарами и 15-дюймовыми литыми дисками (534 400 рублей).

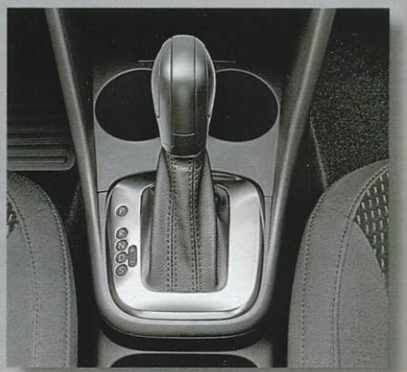
Передняя панель в целом напоминает аналогичную деталь хэтчбека и полностью отформована из жесткого пластика. Расположенный между приборами дисплей снабжен уже отмененной на других «фольксвагенах» красной подсветкой. Магнитола – стандарт на Highline, для остальных исполнений за нее придется доплатить 8000 рублей. За электрообогрев ветрового стекла отдаем 7300 рублей. Двухступенчатый подогрев кресел, зеркала с сервоприводами и подогревом идут начиная с промежуточной комплектации Comfortline. Кондиционер на эту версию стоит 33 300 рублей.





На удобстве посадки водителя «Фольксваген» экономить не стал. Регулировка руля по высоте и вылету присутствует во всех комплектациях, начиная с самой дешевой. Но чтобы не держать в руках пластиковый руль, придется отдать 4160 рублей – тогда его вместе с рычагом коробки отделают кожей.

В стандартной комплектации все российские «поло» будут с пятиступенчатой ручной коробкой передач. Но начиная с Comfortline можно заказать автомат. Причем вы получите хорошо знакомую по прежним «Поло» и «Шкоде-Фабия» шестиступенчатую гидромеханическую трансмиссию с возможностью ручного выбора. Цена вопроса – 44 300 рублей. Более примитивные автоматы конкурентов стоят примерно столько же.



Одна из наиболее ожидаемых российских новинок, наконец, встала на конвейер калужского завода «Фольксваген». Дмитрий Федоров представляет «Поло» с кузовом седан – модель, специально созданную для развивающихся рынков и не имеющую аналогов в европейской гамме фирмы.



Система климат-контроля включена в опционный пакет «Премиум». Им предлагается дополнять оснащение уровня Highline (литые колеса, кондиционер, магнитола, центральный подлокотник). Помимо климата, в «Премиум» входят: система стабилизации ESP (редкость для машин данной ценовой категории), более дорогая магнитола с USB-входом, руль с кнопками управления «музыкой», боковые подушки, датчики парковки, хромированная накладка на кромке крышки багажника, отделка руля и рычага коробки кожей. За все про все довольно скромная сумма – 67 000 рублей. А кое-какие из этих позиций можно докупить отдельно.

Регулировку кресла водителя по высоте опять же можно найти на всех без исключения седанах «Поло». Обивка сидений, как правило, тканевая. Лишь в пакете «Премиум» появляются велюровые вставки.









Двигатель российского «Поло» не имеет ничего общего с моторной гаммой хэтчбеков европейской сборки. Если там правят бал моторы с уменьшенным рабочим объемом и нагнетателями, то для наших условий выбран простой и надежный 16-клапанный 1,6-литровый двигатель мощностью 105 сил. Он известен по «Поло» прошлого поколения и «Фабии». Позже может появиться и 86-сильная версия. Кстати, защита картера на «Поло» почему-то заказная (5000 рублей), хотя на некоторые другие иномарки российской сборки она идет в стандарте.

Выбор размерности колес (максимум –15 дюймов) и марки шин также продиктован российскими реалиями. Локализация производства требовала найти отечественного поставщика – после длительных испытаний выбор пал на шины «Кама-Евро». Кстати, на калужский «Фольксваген-Поло» работают 29 российских смежников. В числе прочего наши предприятия будут поставлять бамперы, переднюю панель, сиденья, бензобак. А вот оцинкованную сталь для штамповки кузовных панелей пока импортируют. Кстати, «Поло-седан» стал первым иностранным автомобилем российской сборки, чьи детали кузова штампуют на местном производстве.



Проложить «тоннель» из багажника в салон можно на любом российском «Поло». Откинув подушку и спинку, получаем почти ровное грузовое пространство. Правда, раздельное заднее сиденье найдем только в машинах уровня Comfortline и выше. На базовом Trendline подушка и спинка раскладываются целиком.



Три подголовника – немного оптимистичная заявка на вместимость заднего дивана. Даже при том, что седан «Поло» слегка шире базового хэтчбека, вдвоем там отлично, но третий – явно лишний.

Колесная база седана на 82 мм длиннее (2552 мм), чем у хэтчбека. Поэтому пассажиры второго ряда могут не думать о том, куда девать ноги. Любопытно, что одновременно производство четырехдверного «Поло» налаживается в Индии, а там владельцы даже таких небольших автомобилей предпочитают нанимать шофера. Поэтому простор на втором ряду очень важен для этого автомобиля. Для большего комфорта задние стекла можно заказать с заводской тонировкой (7060 рублей).



Багажник – объемом 460 л. Величина не малая, но и не рекордная. С этой вместимостью могут легко поспорить «Рено-Логан» (510 л) и будущий ближайший конкурент «Поло» – намеченный к сборке в Елабуге «ФИАТ-Линия» (500 л). Стенки и пол багажника обиты мягким материалом. Не забыта и внутренняя ручка на крышке. Между прочим, ради большей грузоподъемности задняя полунезависимая подвеска для «Поло» с кузовом седан позаимствована у модели классом выше – «Гольфа» четвертого поколения.





Под полом багажника – полноразмерная запаска. Причем несмотря на то, что максимальный размер шин у российского «Поло» равен 15 дюймам (кроме базовой версии, обходящейся 14 дюймами), в эту нишу спокойно войдет и 16-дюймовое колесо. А ближе к заднему борту находится удобный легкосъемный бокс для разнообразной дорожной мелочи.

С железной выдержкой

Испытателям автомобилей часто приходится выполнять вовсе не уникальные трюки, а вполне рутинную работу. Например, многократно выполнять переставку с разными настройками шасси, но со строго одинаковыми углами поворота баранки. Соблюсти безукоризненную идентичность под силу либо самым опытным, либо… роботам. «Железного человека» как раз и посадили за руль «Мерседеса». Повторяемость режима вождения ему гарантирует лишенный эмоций компьютер.

Но есть причина поважнее использовать в роли испытателя автопилот – с ним машину можно безбоязненно отправить в заезд на пограничных режимах, при которых авто то ли перевернется, то ли нет, врежется в препятствие или успеет остановиться. Испытательная езда в самых отчаянных условиях особенно актуальна при апробации новейших систем активной безопасности. Траектории в различных заездах отличаются всего на плюс-минус 2 см, при торможении – на 3 см! На трассу полигона в Зиндельфингене порой выходит сразу несколько авто с роботами за баранкой, однако опасные сближения «железных водителей» ничуть не смущают – они продолжают хладнокровно выполнять задание.





Вот такой испытатель «сидит» за рулем и педалями.

А те, что из плоти и крови, расположились за компьютерами.

Этот прыжок выполняют для проверки не подвески, а эйрбегов – они не должны сработать при приземлении.



Материалы рубрики подготовил
Алексей Воробьев-Обухов

Вязь под капотом

Эффект турбонаддува, казалось бы, давно известен: выхлопные газы направляют на турбину, которая крутит компрессор, нагнетающий воздух в цилиндры. Но турбина обязана вращаться равномерно, а поток из одного цилиндра не должен мешать выпуску из другого. Разработчики фирмы «Бойзен» обратили внимание на последовательность вспышек в V-образной «восьмерке» (1-5-4-8-6-3-7-2), следующих с интервалом 90° угла поворота коленчатого вала. Получается, что выхлопы 1 и 6-го цилиндров мешали выпуску во 2 и 8-м.

Для оптимизации процесса разработали необычный выпускной коллектор, размещенный в развале блоков. Потоки из цилиндров 1-6, 5-3, 4-7 и 8-2 идут изолированно друг от друга вплоть до попадания на лопатки турбин. Правда, обнаружилась тенденция к перегреву элементов выхлопной системы, так как в этом месте двигателя отвод тепла затруднен. Решение найдено – в использовании термостойких никелевых сплавов, выдерживающих нагрев до 1050°С при толщине стенок труб всего 1 мм.



Снаружи кажется, что ничего сложного в новом коллекторе нет.

Если снять внешний кожух, то под ним обнаружится хитросплетение тонкостенных жаропрочных труб.



На правах рекламы

SUPRA
Хорошая техника!
www.supra.ru

Штатные головы SUPRA - превосходный навигатор в мире мультимедиа



SWM-759B
Toyota Camry



SWM-767B
Ford Focus III, Mondeo, S-MAX, Galaxy



SWM-769B
Toyota Corolla

NAVITEL navigation system

IASCA RUSSIA
Официальный спонсор

Информация о ближайшем дилере: (495) 931-50-10,
e-mail: supra@supra.ru.
Розничная торговля: магазин "АВТОЗВУК" ТВЦ
"Горбушкин двор" павильон С1-065/066,
(495)782-69-04.
www.suprashop.ru

Реклама

ПРИГЛАШАЕМ
К СОТРУДНИЧЕСТВУ ДИЛЕРОВ

Золотой гребешок

Не так давно автомобильная антенна служила всего лишь признаком того, что в машине есть радиоприемник. А какие сигналы из эфира принимают автомобили сегодня? Загибаем пальцы: аналоговое и цифровое радио, телевидение, сигналы навигационных спутников GPS, беспроводной Интернет, сотовая связь, данные от датчиков контроля давления воздуха в шинах и брелока противоугонной системы… Ах да, еще вот-вот войдет в моду связь car2car – автомобиля с автомобилем. А теперь представьте, что иные из этих систем работают в разных частотных диапазонах, некоторые делятся волнами друг с другом, но не должны друг другу мешать. И станет ясна сложность задачи, которую решили специалисты фирмы Continental Kathrein. Они сумели создать единый приемопередающий модуль для всех перечисленных устройств! В нем сосредоточены не только антенны, но и вся высокочастотная электроника. Теперь не надо тянуть по всему автомобилю коаксиальные кабели – достаточно подвести к «гребешку» всего одну цифровую шину.

Еще одно преимущество новинки: с ее использованием улучшился микроклимат в салоне. Дело в том, что примененные в ней металлизированные атермальные стекла эффективно поглощают не только тепловое, но и радиоизлучение. А поскольку все антенны вынесены наружу, экранирующие свойства стекол роли не играют, и можно повышать их эффективность без оглядки на радиоэлектронную начинку.



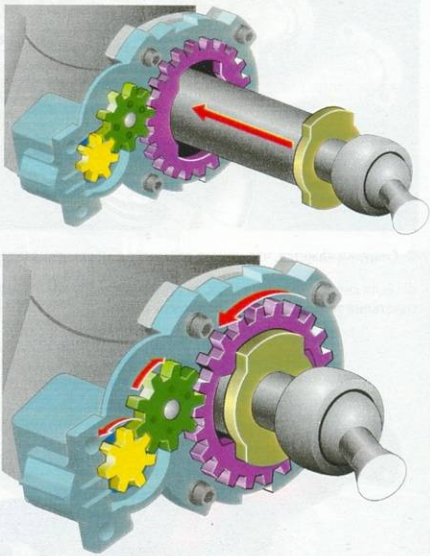
В этом воистину «золотом гребешке» скрыта вся приемопередающая часть автомобильной электроники.

Есть контакт?

Маневрировать в стесненном пространстве всегда сложно. Однако у машин, у которых ведущие колеса еще и управляемые, всегда ограниченный радиус поворота. Почему? Оказывается, существуют стандарты, которые предписывают устанавливать ограничители поворота так, чтобы колеса не упирались в детали подвески или колесную арку даже при смонтированных на них цепях противоскольжения. Спасибо, конечно, за заботу, но часто ли вам приходилось цепями пользоваться? А разворачиваемся ежедневно, зимой и летом.

Вот и запатентовали на «Хёндай» конструкцию под названием VRS (Variable Rack Stroke System), позволяющую использовать полный ход рейки рулевого механизма без оглядки на мифические для многих цепи. Идея проста: небольшой электродвигатель изменяет положение фигурной шайбы ограничителя хода рейки по команде специального переключателя на панели приборов. Нет цепей – спокойно развернетесь на пятачке, если они на колесах – получится только в два приема.

Система VRS увеличивает ход рулевой рейки на каких-то 4–6 мм. Казалось бы, ерунда, но, например, для «КИА-Карнавал» это лишние 3° угла поворота колес, то есть радиус разворота уменьшается на 0,3 м!

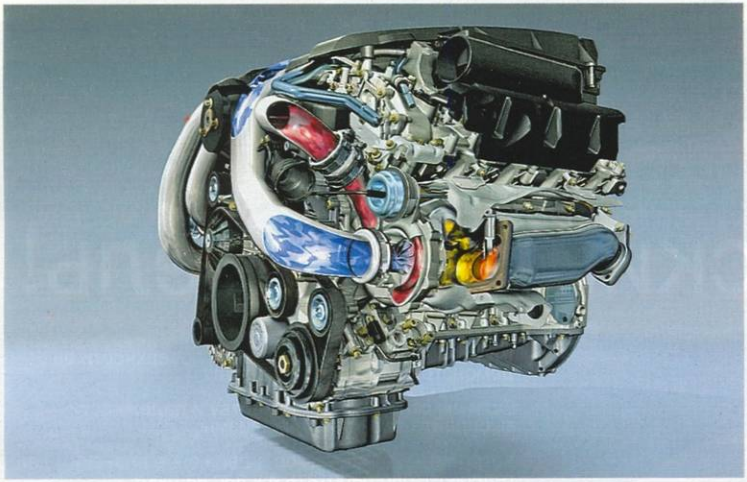


Небольшой электромотор поворачивает на 90° упорное кольцо с вырезами. В первом случае ответная шайба на рейке проходит внутрь, во втором – упирается в кольцо на 4–6 мм раньше.

Важное преимущество новинки и в том, что ее можно смонтировать на штатное рулевое управление, не изменяя его геометрию, то есть без больших расходов.

Эффективная бедность

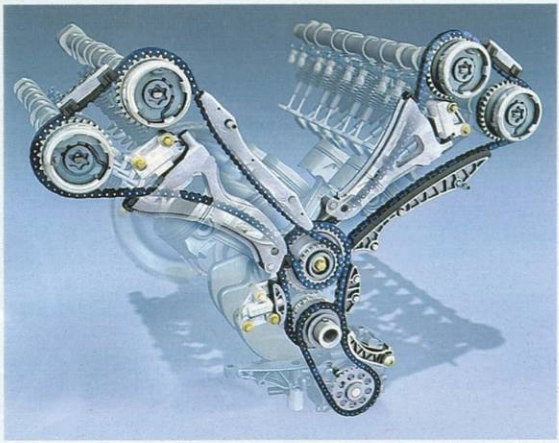
Девиз инженеров-двигателистов «Мерседес-Бенца»: более эффективное сгорание при максимально обедненной смеси. Четко следовать ему – значит улучшить рабочие характеристики, снизив при этом расход топлива и объем вредных выбросов. Одним из первых в цилиндры бензиновых 6- и 8-цилиндровых моторов нового поколения заглянул Сергей Баландюк. Фото автора и «Даймлер».



Новый V8 создан на базе предшественника – 5,5-литрового агрегата, который устанавливали на большие седаны, купе и вседорожники. Рабочий объем уменьшили на 15%, но мощность и крутящий момент выросли благодаря применению двух турбокомпрессоров – по одному агрегату на каждый ряд цилиндров. Компрессоры развивают давление до 0,9 бар, при этом турбины раскручиваются до 150 000 об/мин. Ради компактности радиаторы интеркулера с водяным охлаждением уложили в развал блока цилиндров.

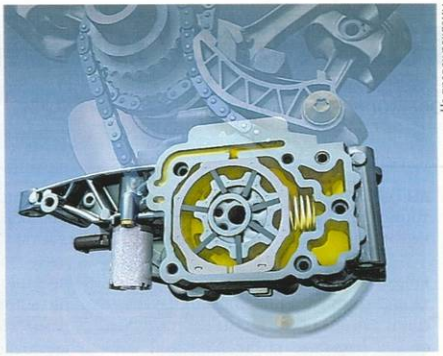
В «восьмерке» последнего поколения две отдельные цепи, приводящие механизмы газораспределения, – по одной на каждый из блоков цилиндров. Специалисты утверждают, что такая схема позволяет снизить шум при работе. Еще одной цепью от коленвала приводится масляный насос.





На двигателях V6 и V8 применен непосредственный впрыск третьего поколения. Форсунки «Бош» с пьезоэлементами подают бензин несколькими дозами (до пяти за такт) под давлением до 200 бар. Количество порций топлива и объем заряда изменяются каждые 0,1 мс в зависимости от нагрузки и оборотов. Система зажигания выдает до четырех вспышек за такт с интервалом 1 мс – для более полного сгорания первый раз смесь поджигается еще до контакта со стенками камеры сгорания.

Еще одна любопытная новинка 8-цилиндрового мотора – двухступенчатый масляный насос, поддерживающий на малых оборотах постоянное давление в магистрали – 2 бар. После 3000 об/мин давление удваивается. Это помогает избежать масляного голодания на низких оборотах и, напротив, избыточного давления масла на высоких. Кроме того, меньше сил из мотора стали вытягивать вспомогательные агрегаты: водяной насос с усовершенствованным терморегулятором, ТНВД с регулируемой производительностью, «умный» генератор.



ОСНОВНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ НОВЫХ ДВИГАТЕЛЕЙ «МЕРСЕДЕС-БЕНЦ» И ИХ ПРЕДШЕСТВЕННИКОВ

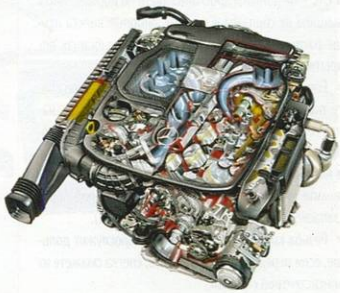
Обозначение	M273	M278 (новинка)	M272	M276 (новинка)
Тип	V8, атмосферный	V8, с двойным турбонаддувом	V6, атмосферный	V6, атмосферный
Рабочий объем, $см^3$	5461	4633	3499	3499
Степень сжатия	10,7:1	10,5:1	10,7:1	12,2:1
Диаметр цилиндра, мм	98	92,9	92,9	92,9
Ход поршня, мм	90,5	86	86	86
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	285/388 6000	320/435 5250	200/272 6000	225/306 6500
Крутящий момент, Н·м при об/мин	530 2800–4800	700 1800–3500	350 2400–5000	370 3500–5250
Расход топлива ЕС, л/100 км	12,3	9,5	10,0	7,6
Выбросы CO_2, г/км	288	224	234	177

Герхард ДОЛЛ,
специалист департамента конструирования двигателей концерна «Даймлер»



Мы будем и дальше вести работы по двигателям внутреннего сгорания – эра, когда электромобили смогут перемещаться на большие расстояния, пока слишком далеко. Компания всегда была первооткрывателем в области моторостроения. Сейчас же наше преимущество – в наиболее эффективном использовании самых прогрессивных технологий.

V6 под заводским кодом M276 – атмосферный двигатель, хотя в нем заложены конструктивные решения, позволяющие превратить его в наддувный. Наиболее заметное отличие двигателя от предшественника – уменьшенный с 90 до 60° угол развала блока цилиндров, благодаря чему удалось компенсировать неуравновешенные моменты инерции первого порядка и избавиться от балансирного вала. Оптимизировали и рабочий процесс. В зависимости от нагрузки и оборотов в камере сгорания формируется либо однородный, либо послойный (богатая смесь возле свечи и бедная – у стенок камеры сгорания) заряд из топливо-воздушных паров. Данное решение позволяет комбинировать солидные мощностные характеристики и отличную топливную экономичность.



На правах рекламы

УАЗ sollers

представляют марку

ДВОЙНОЙ РЕСУРС®

ГИДРАВЛИЧЕСКИЕ ЦИЛИНДРЫ ТОРМОЗОВ И СЦЕПЛЕНИЯ

Для автомобилей УАЗ

- Высокая точность изготовления;
- срок службы более 300 000 циклов;
- коррозионная стойкость деталей цилиндров;
- уплотнители из высококачественной резины.



реклама

100% контроль качества

Гарантия — 1 год.

ДВОЙНОЙ РЕСУРС КАЧЕСТВО ПРОВЕРЕНО

НАШИ РЕГИОНАЛЬНЫЕ ПРЕДСТАВИТЕЛИ
на сайтах: www.zmz.ru, www.2resurs.ru
www.uaz.ru

Подробная информация
по тел: +7 (83161) 6 61 38, +7 (83161) 6 57 44

Шиномонтаж на обочине

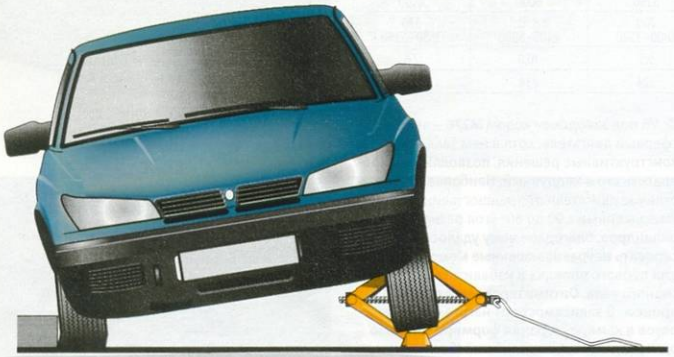
Лучшее средство от боязни прокола колеса – запаска. Но Владимир Арбузов может обойтись и без нее.

Вы попали: колесо спускает, а запаски нет. Современные шины бескамерные – если удалось перекрыть небольшую утечку герметизирующим составом, залив его в вентиль, прокол можно и не искать. Эффективно – заткнуть дырку резиновым жгутом. Его вводят снаружи особым приспособлением (такие наборы на рынке недороги). Но сейчас речь о крайнем случае – когда у беспечного водителя нет под рукой ничего, чтобы быстро заделать прокол.

Заглушить небольшую дырку удастся, вкрутив в нее саморез. Взять его можно, например, из обшивки багажника. Другой вариант, если прокол мелкий: залить в шину пол-литра воды (насосом через вентиль), чтобы она тормозила выход воздуха. Но периодически подкачивать колесо придется.

Для заделки крупной дыры покрышку придется снять с диска, хотя бы одной стороной. Но сначала – сдвинуть оба борта шины вглубь ручья обода. Бывалые возят на такой случай отрезок стального уголка и тяжелый молоток. Либо сдвигают домкратом, уперев его пяту в боковину шины, а полку – в порог автомобиля. Далее монтажками надо перетянуть нужный борт через закраину обода, и лишь после этого можно браться за ремонтные грибки, клей и заплаты.

Прокол заделали – но как вернуть шину на полки обода? Не у каждого при себе электрический компрессор с высокой производительностью. А чтобы пользоваться обычным насосом, придется максимально уплотнить щели – например, стянуть покрышку по окружности веревками. На практике эти методы требуют ловкости рук. Проще посадить шину легким взрывом. Внутрь шины наливаем несколько миллилитров горючего, затем, чтобы оно лучше испарялось, прокатываем колесо. Кладем его на бок и, нажав на боковину ногой, подносим к щели пламя. Но не спичку, а факел, чтобы при вспышке случайно не пострадали пальцы, занятые покрышкой. Раздастся хлопок – и шина на месте. Типичная ошибка – на-





Прием не нов, но эффективен: сдвигаем борт шины, используя вес машины и силу домкрата.



Примерно десять кубиков бензина, факел, хлопок – и борт сидит на месте!

УХОД ЗА КОЛЕСАМИ, ПРАВИЛА ДЕМОНТАЖА И МОНТАЖА

- Не всякое повреждение шины можно устранить без потери ее качеств. Ездите так, чтобы риск фатальных повреждений свести к минимуму. В дальнюю дорогу возьмите про запас камеру – может пригодиться.
- Следите за состоянием баллонного ключа и домкрата. Трещины или вытяжка металла, сильно изношенная резьба, тугое, несмотря на смазку, вращение – недопустимы!
- При установке колеса болты (гайки) крепления нужно подтянуть еще на весу – так оно будет правильно отцентрировано на ступице.
- Перед тем как поднять автомобиль на домкрате, зафиксируйте колеса противоположной стороны. Стопоры под опорными колесами – клинья, камни и т. п. – не должны проскальзывать по дороге. Чтобы машина не сползала в сторону, опорные колеса лучше расположить в неглубокой колее, выбоинах покрытия или вплотную к бордюру.
- Если придется работать на мягком грунте или снегу, под пяту домкрата положите опору пошире – например, кусок прочной доски. Вращая винт, не поправляйте другой рукой домкрат, тем более не суйте в него пальцы. Подняв машину, для страховки подложите надежную дополнительную опору под порог (запасное колесо, устойчивый чурбак и т. п.).
- Резьба крепежных болтов (гаек) прослужит дольше, если перед тем, как закрутить, слегка смажете их консистентной смазкой.



«Накачиваем» шину поливочным шлангом. Дело требует терпения, зато на таком колесе дотянете до места ремонта.

лить слишком много бензина: вместо хлопка вспыхнет костер. Гасим, проветриваем...

Когда дыра в кулак, шину уже не спасти. Разве что вставить в покрышку камеру. Изнутри дыру полезно перекрыть «шубой» из пары слоев резины или же бандажом, вырезанным из боковины шины, валяющейся на обочине, – этого добра вдоль дорог немало. Так вы защитите камеру от песка и снизите вероятность дальнейшего разрыва. А если до цели поездки недалеко? На спущенной шине порой удается проехать по асфальту 15–20 км со скоростью до 40 км/ч, прежде чем она окончательно развалится. Об этом эксперименте мы рассказывали в ЗР, 2009, № 7.

Но если камеры нет? Тогда включайте фантазию. Кто-то «заправляет» шину поливочным шлангом; в ход идут всевозможная ветошь, губчатая резина от старых сидений, пластиковая пленка, полосы линолеума, боковины, вырезанные из старых шин, и т. п. С подобной набивкой покрышки на ходу будут меньше сминаться. Но о езде в обычном режиме забудьте – не спеша, предельно аккуратно едем до ближайшей шиномонтажной мастерской. **ЗР**

Дорожный набор: клинья-упоры, домкрат, монтажки, баллонный ключ, молоток, перчатки, уголки, компрессор. Не забудьте ремонтные грибки, самовулканизирующиеся заплаты и обязательно – колпачок вентиля с головкой, которым выкручивают золотник.
На колесах современных машин таких колпачков обычно нет, но вы такой купите – он может пригодиться.



На правах рекламы

УАЗ sollers

представляют марку

ДВОЙНОЙ РЕСУРС®

АМОРТИЗАТОРЫ МАСЛЯНЫЕ И ГАЗОМАСЛЯНЫЕ

Для автомобилей УАЗ, ГАЗ

- высокая плавность хода;
- отличная управляемость;
- надежный контакт колеса с дорогой;
- долгий срок службы.







100% контроль качества

реклама

ДВОЙНОЙ РЕСУРС КАЧЕСТВО ПРОВЕРЕНО

НАШИ РЕГИОНАЛЬНЫЕ ПРЕДСТАВИТЕЛИ
на сайтах: www.zmz.ru, www.2resurs.ru
www.uaz.ru

Подробная информация
по тел: +7 (83161) 6 61 38, +7 (83161) 6 57 44

Искро-образование

С устройствами для диагностики систем зажигания знакомят Геннадий Емелькин и технический эксперт компании «АмЕвро» Сергей Газетин.

Даже у самых современных автомобилей редко встретишь полноценную самодиагностику систем зажигания, поэтому для работы с ними нужно специальное оборудование и, конечно, определенные технические знания, опыт, умение искать и устранять неисправности.

Обычно ЭБУ контролируют только первичную цепь зажигания и могут обнаруживать изменение тока в ней – например, при обрыве, коротком замыкании, повышении сопротивления. Но даже этот минимум поддерживается далеко не всеми блоками управления. А уж о вторичной цепи, в которой происходит повышение напряжения и передача энергии на искровой промежуток свечи, и говорить не приходится.

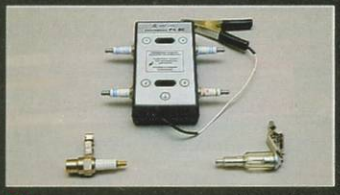
Неисправностей вторичной цепи большинство ЭБУ либо вообще не замечает, либо узнает о них по пропускам воспламенения смеси в цилиндрах. Начиная с 1996 года это стало нормой для ЭБУ североамериканского рынка, а с 2001 года – и европейского. Однако даже если пропуски обнаружены (что удается не всегда), то в них не обязательно виновато зажигание. Часто причиной тому неполадки в топливоподаче (например, перебои в работе форсунок), механике двигателя (снижена компрессия в отдельных цилиндрах) и т. д.

Итак, система зажигания требует специфических подходов. Рынок предлагает немало довольно простых устройств для ее экспресс-диагностики. Одно из самых полезных и давно известных – искровой разрядник. Хороший разрядник, при всей своей простоте и дешевизне, позволяет не только проверить наличие искры между электродами, но и судить о способности системы зажигания развить достаточно высокое напряжение во вторичной цепи.

Другой пример удачного и недорогого решения – тестер для поиска утечек во вторичной цепи. Им можно отыскать не только повреждения высоковольтных компонентов (катушки и модули зажигания, провода), но и выявить самые незначительные утечки. Тем самым – диагностировать неисправности на ранних стадиях развития.

Есть более совершенные, но и более дорогие устройства. Например, тестер, позволяющий быстро и достоверно обнаруживать пропуски импульсов во вторичной цепи, то есть на свече. Синхронно с высоковольтными импульсами происходят вспышки светодиода, которые дублируются зуммером. При низких оборотах коленчатого вала сбои в работе увидит и услышит даже нетренированный человек. Мало того, приборчик способен измерять амплитуду импульса – величину напряжения пробоя и его полярность.

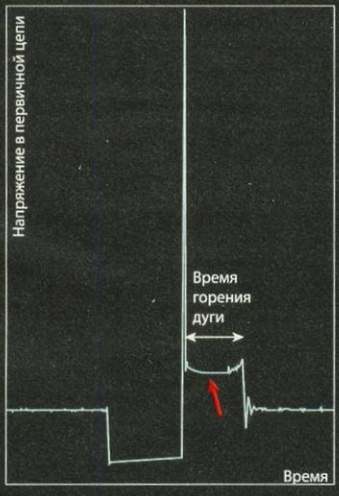
Для сервиса, работающего с одной-двумя марками автомобилей, очень удобны специализированные приборы. Например, тестеры для проверки катушек и модулей зажигания на автомобиле или на рабочем столе. Приборы ТК3-2 и ТМ3-2, выпускаемые в Самаре, работают в паре с искровыми разрядниками. Созданные под модули ВАЗ и катушки ГАЗ, они вполне подходят для проверки аналогичных компонентов на большинстве иномарок – нужны лишь несложные переходники, некоторые базовые знания и электросхе-



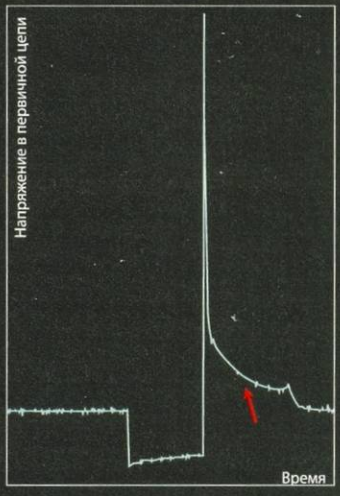
Три типа разрядников: верхний – прибор для проверки четырехвыводной катушки (модуля) зажигания, слева – разрядник, выполненный на базе свечи с увеличенным зазором, справа – с центральным расположением электродов в прозрачном корпусе.

Этот тестер быстро и достоверно обнаружит пропуски импульсов во вторичной цепи, измерит величину напряжения пробоя и его полярность.





Катушка исправна: на осциллограмме после фазы пробоя четко видна горизонтальная «полка», говорящая о стабильности искрового разряда.



Катушка с внутренними утечками тока не способна поддерживать напряжение дуги. На данном участке оно непрерывно уменьшается.

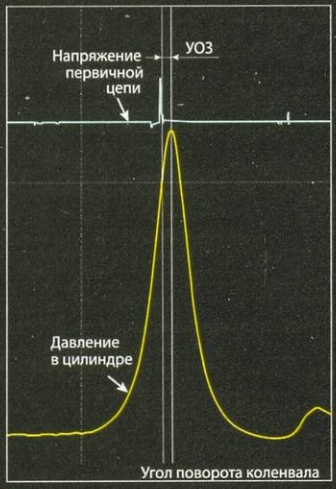
мы. Американские и европейские аналоги в несколько раз дороже.

Ну а на вершине «зажигательной» пирамиды царят мотор-тестеры и автомобильные осциллографы. Ими можно анализировать состояние системы зажигания не только качественно, но и количественно. Такие приборы способны измерять время накопления заряда, напряжение и ток в первичной цепи, пробивное напряжение и напряжение дуги, длительность искрового разряда, а также показывать эти параметры в виде гистограмм для удобства сравнения по цилиндрам и т. д. Но главным режимом был и остается вывод осциллограмм сигналов в первичной и вторичной цепях. Для специалиста именно осциллограмма – основной источник информации. Рассмотрите рисунки. Одного взгляда на экран достаточно, чтобы определить неисправность. Здесь показаны осциллограммы напряжения первичной цепи в исправной катушке зажигания и в неисправной.

Но и самые умные приборы эффективны лишь в содружестве со светлой головой диагноста. Вопреки распространенному заблуждению, осциллографы и мотор-тестеры позволяют выявлять далеко не все проблемы с зажиганием. Скажем, они малоэффективны, если сбой искрообразования проявляется лишь под большой нагрузкой, в движении. Здесь более полезными могут оказаться разрядники и тестеры утечек.

Напоследок вспомним о таком важном показателе, как угол опережения зажигания. Для его измерения служат стробоскопы (timing light). На современных автомобилях угол рассчитывается блоком управления и регулировке не подлежит. К этому уже привыкли, и многие полагают, что всю информацию легко получить с помощью сканера. На самом деле не всю! Сканеру можно доверять лишь при условии, что задающий диск на коленчатом валу никуда не сдвинулся. Иначе грош цена такой диагностике! Вот тут-то и пригодится старый добрый стробоскоп. Он абсолютно достоверно определит момент зажигания относительно положения поршня (именно это и нужно диагносту), причем сделает это, даже если двигатель по каким-то причинам не пускается.

А есть ли альтернатива стробоскопу? Есть – все тот же осциллограф, к одному из каналов которого подключен датчик давления в цилиндре. Сопоставляя положение импульса зажигания и пика кривой давления, достоверно определяют истинный момент искрового разряда относительно положения поршня в данном цилиндре. ЗР



Располагая осциллограммами изменения давления в цилиндре и напряжения в цепях зажигания, можно оценить величину УОЗ даже на глаз.



Тестер утечек во вторичной цепи зажигания способен выявлять неисправности в самом начале их развития.

Тестеры ТК3-2 и ТМ3-2 предназначены для проверки некоторых типов модулей и катушек зажигания, как установленных на машине, так и снятых – например, при покупке в магазине.



На правах рекламы

sollers ЗАВОЛЖСКИЙ МОТОРНЫЙ ЗАВОД

представляют марку
ДВОЙНОЙ РЕСУРС®

КОМПЛЕКТ СЦЕПЛЕНИЯ
Для автомобилей ГАЗ, УАЗ



МУФТА СЦЕПЛЕНИЯ
Для автомобилей ГАЗ, УАЗ



ДИСК СЦЕПЛЕНИЯ ВЕДОМЫЙ
с активной ступицей
Для автомобилей ГАЗ, УАЗ



ДВОЙНОЙ РЕСУРС КАЧЕСТВО ПРОВЕРЕНО

НАШИ РЕГИОНАЛЬНЫЕ ПРЕДСТАВИТЕЛИ
на сайтах: www.zmz.ru, www.2resurs.ru
www.uaz.ru
Подробная информация
по тел: +7 (83161) 6 61 38, +7 (83161) 6 57 44



Прост, как грузовик

Собственно, «Мицубиси-L200» таковым и является. Трудоемкость его обслуживания оценил Игорь Козлов. Фото Александра Кульнева.

БЕЗ ЯМ

Чем хороши полноприводные вседорожники и пикапы? Большой дорожный просвет позволяет в большинстве случаев работать под машиной без смотровой канавы или эстакады.

Например, для замены масла снимаем заднюю часть защиты двигателя (потребуется отвернуть четыре болта под ключ «на 10»). Чтобы исключить эту операцию в будущем, следует сразу вырезать в защите отверстие для доступа к сливной пробке. К масляному фильтру проще подбираться через правую колесную арку. Для этого выворачиваем колеса до упора вправо и, вынув грибки из трех нижних пистонов, отвечающих за крепеж переднего защитного фартука, вынимаем их сердцевины. С трех верхних пистонов фартук просто снимаем, а затем вынимаем и сами пистоны – так будет проще вернуть резинку на место. Без съемника-качашки отвернуть фильтр сложно: рукой не ухватишь, а другие съемники здесь не помогут – тесно. Первый минус за неудобство.

Для замены охлаждающей жидкости вновь подлезаем под правую арку. Там, вывернув колеса до упора влево и отогнув задний фартук, подбираемся к сливной пробке охлаждающей жидкости на блоке (она над кронштейном правой опоры двигателя). Чтобы выкрутить сливную пробку радиатора, снимаем переднюю защиту моторного отсека – она на пяти болтах под ключ «на 10». Три передних выкручиваем полностью, а задние лишь ослабляем, после чего сдвигаем лист по ходу авто. Напомним: антифриз ядовит, поэтому соблюдайте осторожность.

Пока защиту не ставим – займемся заменой масла в редукторе переднего моста. Заливную и сливную пробки ни с чем не спутаешь – они единственные на картере под ключ «на 24». Точно такие же на балке заднего моста, раздатке и МКП. Кстати, закручивая пробки, не переусердствуйте – может лопнуть картер! Балке моста это не грозит – она стальная. Но здесь свои нюансы: редуктор может быть либо со свободным дифференциалом, либо с дифференциалом повышенного трения, а масло для них нужно разное: соответственно 75W90 и 75W90 LS. Не спутайте!

Mitsubishi L200

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

ДЕБЮТ: декабрь 2005-го.

КУЗОВ: грузопассажирский пикап.

ДВИГАТЕЛЬ:
дизельный с турбонаддувом, 2,5 л, 136 л.с.

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ: М5 или А4.

ПРИВОД:
полный (трансмиссия Easy-Select или Super-Select).

КОМПЛЕКТАЦИИ:
CC Invite, DC Invite, DC Invite+, DC Intense.

ЦЕНА В МАЕ 2010 ГОДА: 699 000–945 000 руб.

Как правило, при замене масла в автомате фильтр не меняют. Даже дилеры этим себя не утруждают. Лишь при пробеге под 200 тыс. км фильтр все же стоит поменять, для чего потребуется снять поддон картера. Водружая его на место, не переборщите с герметиком – излишки могут попасть внутрь агрегата.

Меняя жидкость в приводе тормозов и сцепления, знайте, что благодаря солидной разнице в высоте между бачками и штуцерами прокачки на рабочих механизмах жидкость неплохо идет самотеком. Ослабляем на один-два оборота штуцер, предварительно надев на него подходящий шланг, и сливаем жидкость в емкость. Начинаем с заднего правого колеса, затем переходим к заднему левому, переднему правому и, наконец, переднему левому. Через каждый штуцер выпускаем не менее 50 мл жидкости, не забывая пополнять бачок свежей. Процесс пойдет еще веселее, если создать в бачке небольшое (до 0,5 бар) избыточное давление. Для этого в пробку надо врезать вентиль от бескамерного колеса, через который и подадим воздух шинным насосом. А чтобы воздух не стравливался, заклеим на время лабиринт, связывающий бачок с атмосферой, например, пластилином (не забудьте только его потом удалить!).

ЛУЧШЕ НЕ НАЧИНАТЬ

Ремень генератора и ГУРа снабжен автоматическим натяжителем, и, казалось бы, трудностей с его заменой нет. Но сперва надо снять второй ремень, приводящий компрессор кондиционера, а его натяжной ролик не имеет подобного механизма – усилие задается вручную, поворотом ходового винта. Если у вас нет опыта, поручите замену специалистам, поскольку очень важно натянуть ремень с определенным усилием.

С приводом ГРМ самостоятельно возиться не стоит. Ведь предстоит разобрать полмашины – снять ремни вспомогательных агрегатов, их ролики, вентилятор, радиатор. Кроме того, сам привод непрост. Он состоит из двух ремней: один крутит ТНВД и распредвал, второй – балансирные валы. Малейшая ошибка в установке последнего – и он соскочит, подмяв основной ремень. Ликвидация последствий обойдется недешево.

Если все же решитесь менять ремни самостоятельно, то знайте: на всех зубчатых шкивах есть шпонки и метки, а натяжные ролики снабжены автоматическими натяжителями, облегчающими установку. Один нюанс: убедитесь при сборке, что поршень первого цилиндра находится в ВМТ в конце такта сжатия, а балансирные валы при этом обращены противовесами вниз – это несложно почувствовать, прокрутив каждый вал за шкив. И обязательно замените все ролики!

ПОМНИМ О СКРЫТОМ ОТ ГЛАЗ

Замена воздушного фильтра на этом японском пикапе более проста, чем даже на некоторых отечественных машинах.

Меняя топливный фильтр, отсоединяем два электрических разъема. Один из них можно и не заметить – он расположен не на самом фильтре, а сбоку, на проводке, – между блоком предохранителей и левым аккумулятором. Отсоединив разъемы и топливные шланги, откручиваем две гайки и вынимаем фильтр в сборе вверх. Далее выкручиваем сменный картридж, подготовив заранее емкость для слива солярки. Собираем следующим образом: вкручиваем корпус датчика воды в новый картридж, заполняем последний чистым топливом и лишь затем навинчиваем крышку. Так потом будет проще выгнать из системы воздух.

Лампочки заменяются без проблем. Правда, фонари придется снимать. К стоп-сигналу в заднем борту подобраться сложнее обычного – для этого надо выкрутить восемь саморезов, прикрывающих защитную крышку.

Салонный фильтр конструкцией не предусмотрен, однако его несложно установить, вырезав окно в корпусе отопителя. Выкручиваем саморезы в задней панели бардачка и получаем доступ к фрагменту корпуса отопителя, где и вырезаем окно. В него встает сменный элемент от «Лансера» девятого поколения или «Грандиса».

НЕКОТОРЫЕ РАБОТЫ ПО ЗАМЕНЕ

Наименование позиции	Периодичность, тыс. км (лет)
Масло в двигателе, масляный фильтр	15 (1)
Воздушный фильтр	30
Топливный фильтр	15
Фильтр салона	15 (1)
Ремни ГРМ, балансирных валов и навесного оборудования	90
Масло в МКП/АКП	45/90
Масло в раздаточной коробке и редукторах мостов	45
Шприцевание карданных шарниров	15
Жидкость ГУРа и антифриз в системе охлаждения	60
Жидкость в приводе тормозов	30 (2)

ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ НЕКОТОРЫХ ЗАПЧАСТЕЙ У ДИЛЕРОВ

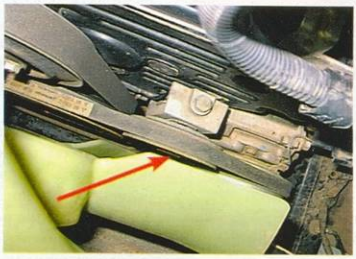
Запчасть	Стоимость, руб.
Крыло переднее	13 680
Бампер передний	17 320
Блок-фара/фонарь	20 090/6550
Капот	17 330
Фильтр масляный/воздушный/топливный/салонный (предположим, что окно в отопителе уже вырезано)	780/2040/1680/1180
Ремень ГРМ в комплекте с роликами	16 450
Ремень балансирных валов с роликом	4510
Ремень генератора и ГУРа/кондиционера	3690/610
Автомат натяжителя поликлинового ремня	10 000
Тормозные колодки передние/задние	4870/4190

ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ НЕКОТОРЫХ РАБОТ У ДИЛЕРОВ

Работа	Стоимость, руб.
Компьютерная диагностика двигателя	750
Замена масла и фильтра двигателя	600
Замена фильтра воздушного/топливного/салонного	450/750/450
Прорезание окна в отопителе и установка салонного фильтра	1200
Замена ремней ГРМ, балансирных валов и навесных агрегатов	7500
Замена охлаждающей жидкости	900
Замена масла МКП/АКП	450/1200
Замена масла в раздаточной коробке/переднем и заднем мостах	450/900
Шприцевание карданных шарниров	150
Замена тормозных колодок передних/задних	1500/2100
Регулировка углов установки передних колес	2100
Нормочас	1500

Подобраться к масляному фильтру проще не из-под капота, а через колесную арку. Для этого выворачиваем колеса вправо и снимаем передний резиновый фартук брызговика.

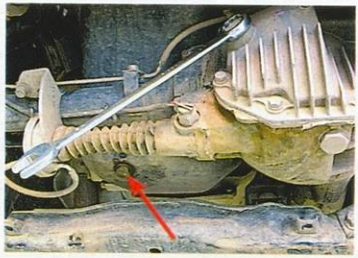




Ремень кондиционера натягиваем так: ослабляем болт ролика (он по направлению стрелки) и, вращая ходовой винт, передвигаем натяжитель.

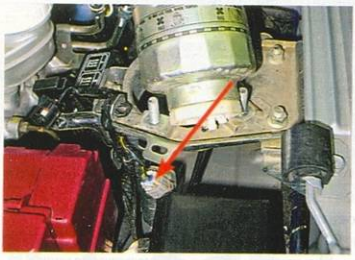
Отстегнув четыре защелки, приподнимаем крышку воздушного фильтра и извлекаем из корпуса сменный элемент. Проводку на крышке не трогаем – она не мешает.





Сливная пробка на картере двигателя показана стрелкой. Привод подключения переднего моста расположен низко, поэтому обязательно ставим защиту на место.

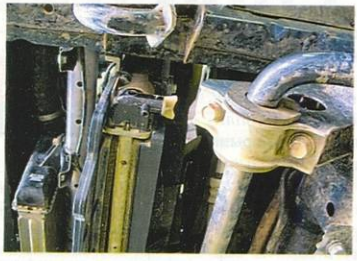
Типичная ошибка: вынимая фильтр, забывают отстегнуть нижний разъем проводки (показан стрелкой). С этой проводкой будьте аккуратны – не обломите, выкручивая датчик воды!





Затягивайте пробки на раздаточной коробке (показаны стрелками) умеренным усилием, иначе может лопнуть картер.

Сливной краник на радиаторе снабжен удобным носиком. Надев на него шланг, сольешь жидкость хоть в бутылку. Не выкручивайте пробку полностью – жидкость пойдет в две струи.





Шприцевать крестовины карданов удобнее, если вывесить задний мост. Тогда шарнир раскроется на больший угол, позволив без перекоса установить наконечник шприца.

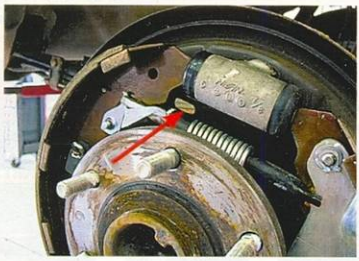
Выкручивать сливную пробку на блоке удобнее не ключом, а головкой «на 12» с полуметровым удлинителем. Не забудьте подставить широкую емкость для жидкости.





Поставив новые колодки, вдавливаем поршень. Нет специального устройства – сгодится и столярная струбцина. Обязательно удалите воздух из-под пыльника, иначе его можно загубить.

Прежде чем снимать задний барабан, сводим колодки: вынимаем заглушку из тормозного щита и сквозь это отверстие прокручиваем жалом шлицевой отвертки корончатую гайку храповика.



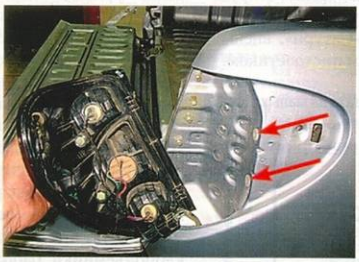
Меняем лампу головного света: отсоединяем колодку и снимаем резиновый колпак, который надет на цоколь. Затем отщелкиваем пружинный держатель, нажав и подав его вверх.



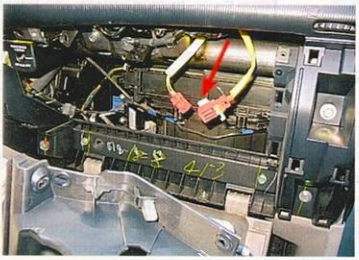
Фиксатор оправы расположен в зоне «7 часов – 8 часов». Сняв ее, выковыриваем фиксатор из отверстия в кузове и возвращаем его на оправу. Фара крепится тремя болтами М6.



Откинув задний борт, выкручиваем два самореза крепления и вытягиваем фонарь из фиксаторов (показаны стрелками) строго назад. Чтобы руки не скользили, наденьте перчатки.



Фрагмент корпуса отопителя, который предстоит вырезать для установки салонного фильтра, показан стрелкой. Резать удобнее сапожным ножом и ножовочным полотном по металлу.



ОЦЕНКА ТРУДОЕМКОСТИ ОБСЛУЖИВАНИЯ*

Название операции	Описание операции	Итоговая оценка
Замена масла в двигателе	+ Хороший доступ к щупу	3,5
	– Фильтр удобнее менять из колесной арки, а там много грязи	
Замена воздушного фильтра	+ Хороший доступ, не нужен инструмент	4,5
	– Неудобно, если потребуется, протирать корпус фильтра изнутри	
Замена топливного фильтра	+ Приемлемый доступ	4
	– Есть вероятность повредить проводку датчика воды в топливе	
Замена ремней навесных агрегатов	+ Есть автоматический натяжитель ремня ГУРа и генератора	3
	– Ручная натяжка ремня компрессора кондиционера	
Замена привода ГРМ	+ Есть шпонки, метки, автоматический натяжитель	–**
	– Нужно снимать многие соседние детали	
Замена ОЖ двигателя	+ Удобный краник на радиаторе	4
	– Из блока жидкость стекает широким потоком	
Замена масла в МКП, переднем мосту и раздаточной коробке	+ Хороший доступ к пробкам	4
	– При чрезмерной затяжке пробок может лопнуть корпус агрегата	
Замена масла в заднем мосту	+ Хороший доступ к пробкам	4
	– Можно перепутать тип масла	
Замена тормозных колодок	+ Простая и привычная конструкция механизмов	4
	– Бывает трудно отделить прикипевший диск от ступицы (передний тормоз)	
Замена салонного фильтра	+ Легко устанавливается	3,5
	– Конструкцией не предусмотрен	
Замена ламп в головных фарах	+ Хороший доступ	4,5
	– По незнанию легко сломать фиксатор оправы противотуманок	
Замена ламп в фонарях	+ Хороший доступ	3,5
	– Хрупкие рассеиватели подсветки номера, затруднен доступ к дополнительному стоп-сигналу	

*В сравнении с «Шевроле-Нива», трудоемкость обслуживания которой условно оценена в четыре балла по пятибалльной шкале (ЗР, 2008, № 6). **Нет объекта для сравнения (у «Шевроле-Нива» привод цепной).



Благодарим компанию «Мицубиси» на Коломенской» за помощь в подготовке материала.

Лишняя деталь

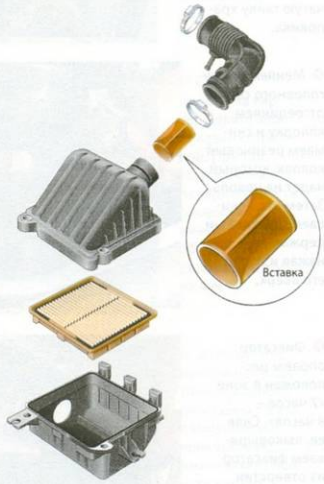
Интернет-клуб владельцев «Дэу-Матиз» (www.matizclub.ru) гостил на наших страницах уже дважды (ЗР, 2009, № 2 и 12), однако интересные предложения не иссякают. Их представит модератор клуба Сергей Чупраков (его ник – Sereno).

Основной вопрос, будораживший в последнее время участников форума, – назначение вставки-диффузора во впускном тракте мотора. Официальное название детали – «колено верхнее», на сленге – «дудка». Казалось бы, лишних деталей в двигателе в принципе быть не может, однако целесообразность этой вызывала большие сомнения. По мнению большинства, она только мешала свободному дыханию мотора – оказалось, так и есть. Мы подтвердили свою правоту актом стендовых испытаний, которые провели в НАМИ. Не бесплатно, конечно, – пришлось скинуться. Машина Максима (на форуме – Механик), принимавшая участие в тесте, не совсем обычная – с тюнинговым «низовым» распредвалом и разрезным зубчатым шкивом, поэтому на графике мощность и момент исходного варианта выше, нежели у стандартного «Матиза». Когда демонтировали «дудку», показатель мощности возрос на тройку «лошадей», момент – на 10 Н·м на низких оборотах и на 4 Н·м на высоких. Тот же эффект получили владельцы самых обычных «матизов»: после удаления лишней детали автомобили слегка прибавили прыти. Неприятных побочных эффектов нет: звук мотора не изменился, а расход топлива даже немного уменьшился.

***

В «Матизе» нет подсветки замка зажигания, что, конечно, неудобно в темноте. Берем светодиод и вклеиваем его в кожух рулевой колонки – в том месте, где выполнено углубление под замок. Чтобы свет попадал на замочную скважину, располагаем его немного под углом. Для этого отверстие в кожухе делаем не круглое, а овальное. Клеить лучше на силиконовый герметик. Осталось подвести питание. «Плюс» подаем через ограничительный резистор 510 Ом, подключившись к самому замку (красный провод), а «минус» – по усмотрению. Например, от дверного выключателя или сигнализации, если она установлена на вашей машине и в ней есть функция «вежливый свет».

В комплектации STD нет центрального замка, поэтому многие дооборудуют им машину, когда ставят сигнализацию. Как правило, в двери монтируют недорогие (60–80 рублей за штуку) электроприводы типа «Сатурн», внешне схожие с игрушечным пистолетиком.



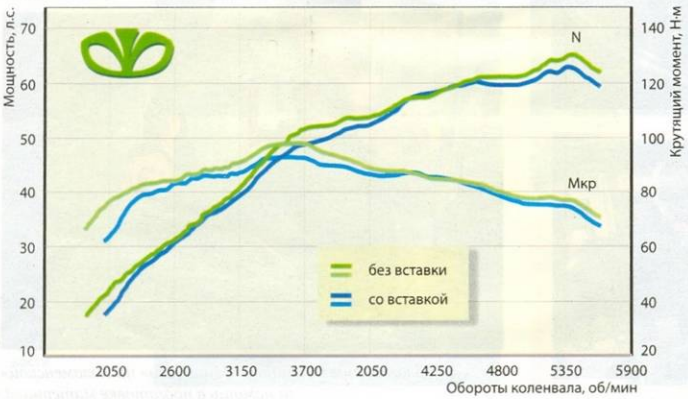
Чтобы вынуть вставку-диффузор, нужно снять гофрированный патрубок, соединяющий воздушный фильтр с дроссельным узлом.

Такие приводы зарекомендовали себя лучше, чем хилые штатные из заводской богатой комплектации – те на морозе едва тянут. На форуме советуют заменить хлюпиков, не дожидаясь холодов. При этом штатный привод в водительской двери нужно оставить, а «Сатурн» подключить параллельно – тогда дополнительный привод будет блокировать замок, а стандартный – командовать тремя оставшимися дверьми.

Вам не нравится, что электростеклоподъемники работают только при включенном зажигании? Перекиньте толстый коричневый провод, подходящий к контакту 12 разъема С203, на постоянный «плюс». Для этого провод следует нарастить, а затем через навесной предохранитель подключить его к замку зажигания или непосредственно к аккумулятору. ЗР

*Редакция приглашает интернет-клубы владельцев автомобилей разных марок поделиться полезными советами. Пишите по адресу: **ikozlov@zr.ru***

Избавление от вставки-диффузора дает ощутимый прирост крутящего момента на малых оборотах.



Ничего не вижу, ничего не слышу

В хорошем сервисе работают не только руками, но и головой. О приоритетах в области диагностики рассуждает руководитель центра технической экспертизы НАМИ Юрий Глумов.

«Ауди-А6 Олроуд».



ВИДИМО-НЕВИДИМО

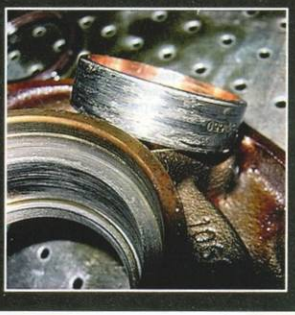
Если верить рекламе, самой надежной защитой от неприятностей служит страховой полис. Неудивительно, что, попав в ДТП, водитель «Ауди-А6 Олроуд» не особенно расстроился: люди не пострадали, а восстановить авто страховщик обещал на «своем» фирменном сервисе.

В процессе ремонта тамошние мастера, если верить заказ-наряду, провели среди прочего дефектовку пострадавшей в аварии коробки-автомата. Поврежденные трубки системы охлаждения агрегата заменили новыми, после чего исправный «Ауди» возвратили владельцу. Вот только радовался он недолго. Не прошло и недели, как машина встала посреди дороги – автомат напрочь отказался переключать передачи. Понимая, что ремонтники своего коллегу-диагноста просто так не сдадут, хозяин машины обратился к экспертам.

Осмотр на подъемнике показал, что на сей раз в АКП оказалась негерметична другая система: корпус агрегата был щедро полит горелым трансмиссионным маслом. Разумеется, «сухой» эксплуатации коробка перенести не смогла – вал привода масляного насоса приварился к втулке подшипника, втулка провернулась в гнезде... Все это выяснили после снятия и разборки, заодно обнаружив источник всех бед. Им оказался копеечный сальник, поврежденный, видимо, еще в момент того самого столкновения. Но снаружи это уплотнение не просматривается, а снимать коробку передач «дефектовщик» поленился (хотя деньги за невыполненную работу со страховой компании наверняка стряс!). Зато теперь эту операцию сервису пришлось выполнить за свой счет, а еще – оплатить стоимость нового автомата.



При работе на сухую вал привода масляного насоса приварился к втулке...



...а сама втулка подшипника скольжения провернулась в своем гнезде.



«Мицубиси-Паджеро».

На правах рекламы

ПОБОЧНЫЙ ЭФФЕКТ

«Мицубиси-Паджеро III» – машина надежная. И даже в условиях интенсивной эксплуатации (50 тыс. км в год) особых хлопот владельцу не доставляла. Серьезная неисправность возникла лишь на четвертом году: двигатель перестал набирать обороты выше трех тысяч. Одновременно на приборном щитке зажглась контрольная лампа межосевого дифференциала. Решив, что гаражному сервису задачки не по зубам, хозяин обратился к официалам.

Поначалу профи в грязь лицом не ударили. Начали с лампочки и, проследив всю причинно-следственную цепочку, обнаружили-таки слабое звено. Им оказался фильтр клапана управления включением переднего моста, напрочь забитый дорожной пылью. После очистки тревожная метка с экрана панели приборов исчезла.

Что произошло в ремзоне потом, неизвестно, но, похоже, за дело принялся совсем другой человек. Не мастер – подмастерье. Не мудрствуя лукаво, он подключил к диагностическому разъему автомобиля сканер и старательно зафиксировал коды выявленных ошибок. Расшифровка показала, что провинились топливный насос, блок управления двигателем, форсунки и «мозги» противоугонной системы. «Виноват – отвечай», – решил диагност и приговорил все эти узлы... к замене! После ремонта (потянувшего, кстати, на 307 563 рубля 10 копеек) ошибки исчезли, но... проблема с оборотами осталась. Однако наш спец привычно списал ее на некачественное топливо.

Клиент оплачивать счет отказался, поскольку его заявку, судя по результату, так и не выполнили. Обиженные сервисмены обратились в суд, который, в свою очередь, привлек к делу эксперта.

Изучив пресловутые коды, специалист пришел к выводу, что каждый из них мог быть вызван несколькими неисправностями и, чтобы установить истину, все подозрительные системы надо проверять по отдельности. Однако демонтированных при ремонте деталей в мастерской не оказалось – их передали сторонней организации... для утилизации! Обошлись и без них – при проверке электропроводки блока управления двигателем эксперт обнаружил обрыв в цепи датчика скорости. Как выяснилось, код этой неисправности попадал в поле зрения горе-диагноста, но он ограничился лишь зачисткой контактов в разъеме.

Наконец-то все встало на свои места: не получая информации о скорости автомобиля, некоторые системы (например, дозирующая муфта ТНВД) перешли в аварийный режим, что и привело к появлению в памяти контроллера информации об ошибках. Очевидно, высокие обороты в этом сценарии управления двигателем прописаны не были... Остальное попало под раздачу случайно. Возможно, учитывая немалый пробег, оно и нуждалось в замене, но по другому поводу. А должен ли клиент платить за то, чего не заказывал? Служители Фемиды посчитали, что нет. ЗР

Превосходство в значениях.
Превосходство в технологиях.

Морское течение Гольфстрим пропускает более
25 000 000 м³ воды за **1 с**,
обеспечивая комфортный климат Европы

Высоковольтные провода NGK
пропускают электрический ток, выдерживая
напряжение **до 40 000 В**
и обеспечивая надежную работу системы зажигания



Выбирайте высоковольтные провода NGK!

- Передовые технологии от лидера рынка
- Испытанные ноу-хау первичной комплектации
- Выбор ведущих мировых производителей*

* Audi · Alfa Romeo · Bentley · BMW · Daewoo
Ferrari · Fiat · Ford · Hyundai · Honda
Kia · Jaguar · Lancia · Mazda · Mercedes
Mitsubishi · Nissan · Opel · Renault
Skoda · Subaru · Toyota · Volkswagen · Volvo

NGK
www.ngk.ru

ЛУЧШИЕ СОВЕТЫ НОМЕРА

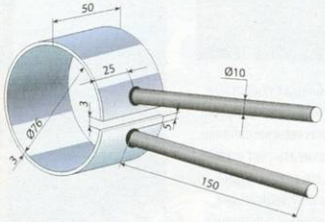
Максим Афонин из Волгоградской области предложил конструкцию съемника для масляного фильтра «Логана», за что награждается банкой масла ZIC от южнокорейской компании SK Energy. Владимир Кононов из Гусь-Хрустального рассказал о том, как просто смазать привод дроссельной заслонки. Приз для него – буксировочный трос-рулетка от компании «Авто-Новь».





М. АФОНИН

Собрался заменить масло в двигателе «Рено-Логан», а выкрутить фильтр нечем. Под руку попала стальная труба диаметром 76 мм с толщиной стенки 3 мм. Отрезал от нее кольцо длиной 50 мм, распилил в одном месте, приварил к концам две ручки длиной 150 мм из арматуры – и получил удобное приспособление.



В. КОНОНОВ

Когда на «Ниве» ВАЗ-21214-20 стали плавать обороты холостого хода, я обратился в сервис, и здесь поменяли датчик положения дроссельной заслонки. Какое-то время казалось, что дефект устранен, но потом «плавание» вернулось. Оказалось, что виноват тросик привода заслонки – он закис. Я его отсоединил, подвесил конец на мягкой проволоке вертикально к открытому капоту. В рубашку тросика медицинским шприцем ввел два кубика трансмиссионного масла. Примерно через 20 минут масло протекло до нижнего предела – теперь тросик буквально плавал в рубашке.

От отдела эксплуатации ЗР.

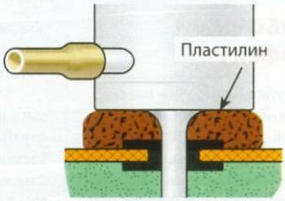
Если тросик хоть немного заедает, положение заслонки становится нестабильным – обороты холостого хода могут меняться как от пуска к пуску, так и во время работы, ведь мотор вибрирует. Мало того, когда заслонка закрыта, даже хорошо смазанный тросик не должен передавать на нее никакого усилия. Нормально, если он немного прослаблен по натяжению.

Н. ФОКИН, Рязань

На «десятке» стала уходить жидкость из бачка омывателя ветрового стекла – резиновое уплотнение в соединении с насосом задубело и дало течь. Заменить резинку нечем, в продаже эту копеечную деталь я не встречал. Подматывал изоляционной лентой и т. п. – бесполезно. Тогда вынул насос, протер насухо, наложил снизу слой детского пластилина – и плотно вставил на место. Герметичность восстановлена.

От отдела эксплуатации ЗР.

Конечно, в крайнем случае сгодится и пластилин. Но в продаже есть куда более подходящие материалы, например разнообразные автомобильные герметики.

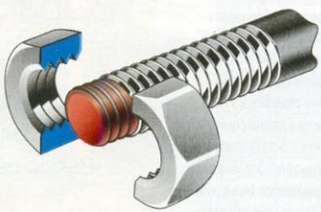


П. ПЕТРОВИЧ, Котлас

На старых автомобилях какие-то панели кузова (например, крыша) порой шумно отзываются на толчки от неровностей дорожного покрытия. Грохот не только создает дискомфорт, но и ускоряет разрушение кузова. Чтобы от него избавиться, на вибрирующую панель наклейте изнутри подходящий по размеру кусок оргалита – он погасит колебания. Клей предпочтительно использовать тот, что после высыхания будет эластичным.

В. БАШТАНОВ, Суздаль

Одного неосторожного удара бывает достаточно, чтобы смять резьбу на конце болта. А когда его нечем заменить, что делать? Если есть запас длины, можно просто укоротить резьбу на два-три витка, аккуратно сделать заход, убрать заусенцы. Когда же это сделать невозможно, предлагаю воспользоваться моим способом ремонта. Подобрав гайку, соответствующую резьбе, распиливаю ее, как показано на рисунке. Затем на-



кладываю на исправную часть резьбы и зажимаю в тисках. Остается выкрутить болт – резьба восстановится.

Ф. ГАЛЕЕВ, Туймазы, Башкортостан

При скорости меньше 40 км/ч на выщербленном асфальте проявился резкий стук в районе задней подвески. Показалось, стучат амортизаторы в верхних креплениях. Проверил – они в отличном состоянии. Зато пыльники амортизаторов сидели на отбойниках слишком свободно и на неровной дороге вполне могли дребезжать. Сняв их, намотал на отбойники три слоя изоляционной ленты, поставил на место. Посторонний шум исчез.

Одну минуточку!



За отличный ответ на задачу № 28 «Подсказка» Владимир Мисиков из Ростовской области получает от НПТК «Супротек» комплект препаратов для обработки двигателя и трансмиссии.

Начнем с содержания задачи. «Только что автомобиль вел себя нормально, но стоило нажать на тормоз – руль потянуло вправо. Затормозил снова – та же картина. Потом еще...»

Если до начала торможения автомобиль двигался устойчиво, состояние дороги здесь ни при чем. Каверза наверняка в самой машине. Водитель ее не обнаружил, но, прежде чем ехать в сервис, позвонил опытному приятелю. Тот засмеялся: ты, мол, сначала попробуй вот что... Наш герой последовал совету – и в минуту избавился от дефекта. Что же он проделал?

Немало конкурсантов с ходу предложили подкачать правое переднее колесо – ведь сопротивление шины качению тем больше, чем ниже в ней давление. Но если шина «травила» помалу, то и увод нарастал бы постепенно. Что-то тут не сходится... Другое предположение – случился прокол непосредственно перед торможением. Но тогда обод загремел бы об асфальт – какие уж тут загадки! Ставь запаску, а колесо – в ремонт. Вот только вряд ли за минуту управишься.

Значит, не в шинах дело. Некоторые читатели подробно останавливались на ошибках, которые допускают мастера при регулировке углов установки передних колес и т. п. Гипотезы интересные, но и это опять-таки не исправишь за оговоренное время.

Все ведет к тому, что дефект кроется в тормозах. Большинство конкурсантов к этому выводу и пришли, да многие чересчур увлеклись. Можно ли за минуту поменять тормозную жидкость, прокачать систему, виртуозно заменить рабочий тормозной цилиндр или регулятор тормозных сил?.. Предлагали версии, касающиеся ABS. В одном из писем такая гипотеза: мог отказать один из датчиков – его нужно заменить. Но давайте порассуждаем: во-первых, вряд ли автолюбитель, даже если он не совсем новичок, быстро это проделает; во-вторых, при отказе датчика современная умная ABS сама отключается – увода машины с траектории по ее вине не должно случиться.

Что еще можно предположить? Цитата из письма победителя: *«Похоже, перед торможением автомобиль левой стороной проехал по довольно большой и грязной луже и на детали дискового тормоза вместе с водой попала скользкая грязь – скажем, пропитанная нефтепродуктами. Выход – хорошенько очистить от нее колодки и диск. Обычно для этого достаточно проехать некоторое расстояние, непрерывно притормаживая, чтобы детали тормозной системы посильнее нагрелись».*

Иной возразит: таким приемом стопроцентно восстановить первоначальные свойства колодок невозможно – все-таки лучше их заменить. Но зачем? Если машина тормозит нормально, по сторонам ее не водит – значит, колодки работоспособны. От добра добра не ищут. **ЗР**

Всех участников конкурса благодарим за активность, а Владимира Мисикова поздравляем с победой!

ЗАДАЧА № 31

ТАЙНА СТАРОГО ФИЗИКА

После замены привода на моей весьма подержанной «девятке» угрожающие щелчки в поворотах наконец-то пропали. Но возник другой дефект: ни с того ни с сего машину вдруг начинает трясти так, что руль ходуном ходит. И никакой закономерности: бывает, весь день проездишь – не тряхнет ни разу, а иногда руки к вечеру просто гудят!.. Разгадку подсказал сосед. Он физик, к тому же автолюбитель старой закалки – постоянно возится со своей машиной. Будь я ученым, наверное, тоже сообразил бы. А вы обошлись бы без знания физики?

Ответ с пометкой «Конкурс» отправьте до 1 августа 2010 года по адресу: 107045, Москва, Селиверстов пер., 10, или по e-mail: exp@zr.ru. Укажите свой контактный телефон или иной способ быстрой связи. Победителя представим в октябрьском номере ЗР.

На правах рекламы





Жизнь полна сюрпризов...



основа
страховые услуги

Автострахование. www.osnova.org, (495) 276-22-09



Упрямый малый

Маленькие машины в обслуживании обычно доставляют не меньше хлопот, чем большие. Свойственно ли это и «Сузуки-Джимни», выяснял Игорь Козлов. Фото Константина Якубова.

РЫСАЧИТЬ НУЖНО В МЕРУ

Многие смотрят на него снисходительно: что за «джип» такой, если от его носа до хвоста чуть больше трех с половиной метров! Багажничек крохотный – вдвое меньше, чем у «Оки»...

Конечно же, «джима» покупают не картошку возить, а ради удовольствия – у машинки потрясающая проходимость. В чем я убедился на одном из слетов клуба джиперов-экстремалов. На трассе эта мелюзга на равных боролась с огромными вседорожниками и, более того, выигрывала некоторые упражнения. Сила автомобиля не только в параметрах геометрической проходимости. Даже конструктивно «Джимни» не отличается от настоящих вездеходов: у него неразрезные мосты, прочная рама, к которой крепятся кузов и двигатель с агрегатами трансмиссии, раздаточная коробка с понижающей передачей. Однако обольщаться не стоит: иной экстремал и балку моста загнет в бараний рог! Но не будем рассматривать столь специфические поломки, а поговорим о том, с чем можно столкнуться при штатной эксплуатации.

ПО РЕГЛАМЕНТУ И ХИТРОСТЬЮ

У кузова одно слабое место: частенько проступает ржавчина на рамках боковых дверей и под стеклом распашной двери багажника – некоторые машины перекрашивали еще во время гарантийного срока. А поскольку силовые элементы кузова устойчивы к коррозии, многие владельцы по поводу ржавчины на дверях не переживают: дескать, сгниют до дыр, тогда их и поменяю.

Наиболее часто возникающая проблема с электроникой связана с неустойчивой работой двигателя M13A на машинах первых выпусков при прогреве зимой. Этот мотор в 2005 году пришел на смену G13B (оба – 1,3 л, см. Историю модели). Его особенность не только в том, что привод ГРМ у него цепной (у предшественника – ременный), – он и в отношении экологических требований совершеннее: если старый мотор соответствовал нормам Евро III, то новый укладывается в Евро V. Наша, российская беда лишь в том, что японские разработчики не учли специфики суровых зим и временами встречающегося паршивого топлива – оставили настройки блока управления двигателем такими же, как для остальных рынков. Поэтому зачастую сразу после пуска двигатель



«троил» и лишь после того, как слегка прогревался, начинал работать устойчиво. Владельцы били тревогу: не пострадает ли дорогущий нейтрализатор от пропусков воспламенения? Но вскоре успокаивались – на практике ничего похожего почти не случалось.

Спустя пару лет завод модифицировал электронные программы (их четыре, в зависимости от комплектации авто). Идентификаторы (номера программ) приведены в таблице. Если вы не первый владелец и не знаете, перепрошивали блок управления или нет, наведайтесь к ближайшему дилеру. Распознать номер программы с помощью сканера – минутное дело. Можно или программу поменять, или ее обмануть. Сообразительные нашли простой способ: при первых признаках «троения» глушат двигатель, тут же вновь его заводят – и мотор работает ровно, как ни в чем не бывало.

Примерно с 2006 года взамен стального натяжного ролика поликлинового ремня стали применять пластиковый. Однако он иной раз не доживал и до 30 тыс. км – разваливался. Тогда вернулись к старой конструкции, при этом в запчасти поставляют оба варианта. Брать пластиковый стоит только от безысходности. Ремень по регламенту положено менять каждые 90 тыс. км, но рисковые тянули и до 150 тыс. км.

Теперь о моторе G13B. Менять ременный привод его ГРМ – святое! Если не представляете, сколько он отходил, – замените немедля. Выйдет дешевле, чем ремонтировать двигатель после встречи клапанов с поршнями. Кстати, клапанные зазоры здесь предписано регулировать каждые 120 тыс. км. Обычно же все сводится к проверке – зазоры почти не «уходят». Если регулировать все же понадобится, знайте: конструкция клапанного механизма схожа с используемой на наших «восьмерках», трудно лишь найти регулировочные шайбы нужной толщины.

ИСТОРИЯ МОДЕЛИ

- **1998** Дебют «Сузуки-Джимни» (JB-серия). Кузова: 3-дверный универсал (SUV), кабриолет. Двигатели: бензиновый с турбонаддувом, Р3, 0,66 л, 47 кВт/64 л.с.; бензиновые – Р4, 1,3 л, 59 кВт/80 л.с.; Р4, 1,4 л, 60 кВт/82 л.с. (только для испанского рынка). Привод полный с жестко подключаемым передним мостом (раздаточная коробка с передаточными числами 1,320/2,145), М5 или А4.
- **2004** Появились машины с дизельными двигателями с турбонаддувом: Р4, 1,3 л, 51 кВт/70 л.с.; Р4, 1,4 л, 48 кВт/65 л.с.
- **2005** Проведен рестайлинг модели. Изменились: бамперы, противотуманки, панель приборов, сиденья, рулевое колесо, расположение рукоятки открывания капота, отделочные материалы салона. Новый бензиновый двигатель VVTi (с изменяемыми фазами газораспределения), Р4, 1,3 л, 62 кВт/85 л.с. Раздаточная коробка с электронным управлением. В конце года вышла машина в новой тогда комплектации Wild Wind (другие бамперы, решетка радиатора, колпак на запаске).
- **2006** Машину начали оснащать турбодизелем Р4, 1,5 л, 63 кВт/86 л.с. Вышла ограниченная серия «Рейнджер» (съемный фаркоп, иные отделочные материалы, сетка между салоном и багажником).



Салон после рестайлинга. Вместо рукоятки раздатки на центральной консоли появились три удобные кнопки. Рычажок открывания капота наконец-то переехал из бардачка в привычное место, левее педалей.



Объем багажника – всего 83 л! Но спинку диванчика можно сложить и тем самым увеличить этот показатель до 622 л.



Взять такую кручу с места? Запросто! Только сцепление после таких подвигов долго не протянет.

Официально к нам поставляли только машины с бензиновыми моторами 1,3 л. На фото двигатель M13A, у которого ГРМ приводится «вечной» цепью. После преодоления глубокого брода не забудьте снять и смазать стартер, иначе он может уйти в отказ.



Основная забота с двигателями 1,3 л (другие к нам официально не поставляли) – менять в срок расходники, следить за уровнем масла и температурным режимом. Если мотор перегреть, поведет головку.

Праворульные версии, завезенные из Японии, укомплектованы в основном маздовскими моторами K6A (0,66 л) с турбонаддувом. Само собой, точно такой же агрегат у близнеца «Джимни» – «Мазды-AZ Offroad». После 150 тыс. км у них может забарахлить турбина, особенно в случае, если машина не оснащена турботаймером. Предыдущий владелец запросто мог пренебрегать простым правилом: после серьезных нагрузок нельзя глушить двигатель сразу – следует дать ему хоть минуту поработать на холостом ходу, чтобы турбина остыла.

Одним из самых выносливых считают турбодизель 1,5 л (65 л.с.) производства «Рено». Но в России экземпляров с такими моторами единицы. И специалистов по ремонту тоже. Перед покупкой такой машины хорошенько подумайте, где будете ее чинить.

ГЕНЫ ДОЛГОЖИТЕЛЯ

Синхронизаторы МКП начинают хрустеть к 200–220 тыс. км. Ресурс сцепле-

РАСЧЕТНЫЕ ЗАТРАТЫ НА СОДЕРЖАНИЕ

Затраты (ремонт и ТО у дилера)	Стоимость, руб.*	
	1,3 МКП	1,3 АКП
Средняя цена трехлетнего экземпляра с пробегом 75 тыс. км	471 000	514 000
Стоимость ТО у дилеров за пробег 75–150 тыс. км включительно (каждые 15 тыс. км, с расходниками)	78 330	76 200
Вероятные затраты за пробег 75–150 тыс. км (деталь с заменой)		
Натяжной ролик поликлинового ремня	4100	
Концевики раздатки	3600	
Опорные подшипники поворотных кулаков (две стороны)	5150	
Задние сайлент-блоки рычагов передней подвески	6400	
Амортизаторы задние	11 730	
Сцепление	17 050	–
Тормозные диски и колодки передние	22 970	
Тормозные колодки передние	–	5540
Тормозные колодки задние	7630	
ИТОГО	627 960	657 320
Средняя цена шестилетнего экземпляра с пробегом 150 тыс. км	361 000	380 000
Потери за три года эксплуатации (сумма затрат на авто с вычетом его продажи)**	266 960	277 320
Средний расход топлива в городе (данные производителя), л/100 км	9,1	9,6
Расходы на топливо (А95, 23 руб./л)	156 980	165 600
Стоимость 1 км пробега*	**5,65**	**5,90**
Возможные дополнительные затраты за пробег 75–150 тыс. км (деталь с заменой)		
Ремонт проводки концевиков раздатки	1800	
Уплотнения шаров поворотных кулаков	7300	
Ремонт МКП	10 300	–

*Цены на май 2010 года. **Без учета шин, инфляции и ДТП.
***С учетом расходов на топливо.

ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ НЕКОТОРЫХ РАБОТ У ДИЛЕРОВ

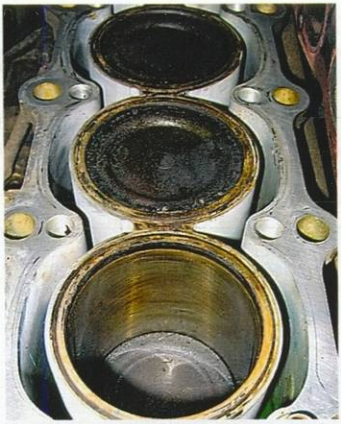
Работа	Стоимость, руб.
Компьютерная диагностика электронных систем	980
Диагностика ходовой части и тормозов	1500
Замена масла и фильтра двигателя	720
Замена масла АКП (с промывкой)	2700
Замена натяжного ролика поликлинового ремня	600
Замена опорных подшипников поворотных кулаков	3150
Замена задних сайлент-блоков рычагов передней подвески	3600
Замена тормозных колодок передних/задних	1450/1650
Регулировка углов установки колес	1950
Нормочас	1500



Натяжной ролик поликлинового ремня вновь стали делать из стали. Промежуточный вариант из пластика оказался ненадежным.

Основное внимание в передней подвеске уделите опорным подшипникам кулаков. Упустите момент – и из-за слишком больших люфтов быстро сотрутся уплотнения поворотного шара.



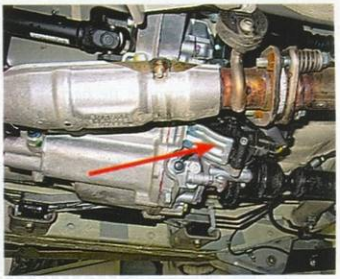


Сухие чугунные гильзы впрессованы в алюминиевый блок и допускают расточку под два ремонтных размера. Первые признаки повышенного угара масла проявляются далеко за 200 тыс. км.



Чтобы поменять опорный подшипник, достаточно вывернуть четыре болта и выпрессовать из кулака наружное кольцо.

Концевики и проводку раздаточной коробки теперь прикрывают таким вот стальным щитком (показан стрелкой).



СТОИМОСТЬ ОРИГИНАЛЬНЫХ ЗАПЧАСТЕЙ

Запчасть	Стоимость, руб.
Крыло переднее/заднее	8810/14 490
Накладка бампера переднего/заднего	11 600/12 500
Блок-фара/фонарь	11 700/3900
Капот	21 150
Фильтры: масляный/воздушный/топливный/салонный	350/1030/7410/2280
Свечи зажигания (комплект)	605
Ремень поликлиновый	3250
Задние амортизаторы	9600
Сцепление, комплект	12 400
Тормозные диски передние	16 240

ИДЕНТИФИКАТОРЫ ПРОШИВОК КОНТРОЛЛЕРОВ ДВИГАТЕЛЕЙ

Спецификация модели*	Старая прошивка		Новая прошивка	
	программа	версия	программа	версия
MT E2, E6, E24	33920-76JB1	0001	33920-76JB2	0002
AT E2, E6, E24	33920-76JC1	0001	33920-76JC2	0002
MT E22, E54	33920-76JD1	0001	33920-76JD2	0002
AT E22, E54	33920-76JE1	0001	33920-76JE2	0002

*Зависит от комплектации.

ния сильно зависит от условий эксплуатации – порой его сжигают за одну поездку по непролазным дебрям. В среднем же агрегат служит 120–140 тыс. км.

Автомат неприятностей не приносит, если вовремя менять масло и фильтр. Он бывает двух типов – старого образца (дет. 26570-81A10) и нового (дет. 26570-81A11). Внешне они разные, но, тем не менее, полностью взаимозаменяемы. Так что не возмущайтесь, если в автомагазине вам «подсунут не ту деталь».

После долгого буксования автомат может перегреться и перейти в аварийный режим – зависнуть на третьей передаче.

Механическая часть раздаточной коробки вряд ли доставит хлопоты. А вот с концевиками режимов включения на машинах до 2006 года выпуска их хватает: то контакты перегорят, то проводка оттниет. Позже их стали защищать дополнительными стальными щитками – отказов сразу стало меньше.

В передней подвеске следите за опорными подшипниками поворотных кулаков. Обычно они служат 100–120 тыс. км, но если часто ездите по брусчатке, готовьтесь менять через 30–40 тыс. Обнаружили люфт – не тяните с ремонтом, иначе «налетите» на замену уплотнения поворотного шара. А это куда более трудоемкая и дорогостоящая операция.

Если к 90 тыс. км машина стала рыскать по дороге, знайте, что пришло время обновить задние сайлент-блоки рычагов передней подвески. Возможно, заодно придется уменьшить зазор между червяком и роликом в рулевом механизме. Это проделать несложно. Рулевые наконечники наделены огромным запасом прочности, поэтому не люфтят даже при пробегах под 200 тыс. км. Стойки и втулки стабилизатора обычно меняют не раньше 150 тыс. км. Тормозные колодки служат 45–60 тыс. км (в зависимости от типа трансмиссии), диски – вдвое дольше.

В задней подвеске довольно быстро (случается, что и через 40 тыс. км) сдают амортизаторы, и автомобиль начинает больше «козлить». Зато колодки задних тормозов долгожители: трудятся под 120–150 тыс. км. Барабаны и вовсе «вечные» – ни одной замены вследствие износа специалисты не припоминают.

Поразительно, но, несмотря на свою кажущуюся игрушечность, «Джимни» на редкость надежен. По крайней мере, в сравнении со многими большими вседорожниками. ЗР

Благодарим компанию «Автомир» в Лыковском проезде» за помощь в подготовке материала.

Быстрее – за деньги

Нам уже который год обещают, что планируемая сеть платных автодорог способна в корне изменить привычную жизнь автомобилистов. Но пока в категорию платных переводят лишь наиболее оживленные участки основных магистралей страны. В товарно-денежные отношения с дорожниками вступили Игорь Моржаретто и Георгий Садков (фото).

Мы решили узнать на собственном опыте, каково будет ехать по трассе «Дон» уже этой осенью, когда на платную основу переведут три ее участка общей протяженностью 115 км. Если конкретно, это вновь построенные обходы городов Богородицка и Ефремова в Тульской области, а также Задонска и села Хлевного – в Липецкой. Новые участки практически достроены (а некоторые даже сданы), но денег за проезд не берут. Пока. Поэтому уже сейчас можно спокойно сравнить, где быстрее и комфортнее ехать – по старым бесплатным дорогам или по новым платным.

ЗА КОМФОРТ НЕ ЖАЛКО

Первый участок – объезд Богородицка: 35 км отличного шоссе с разделительным барьером посредине и разметкой; вдоль трассы выстроились фонарные столбы, правда, света пока нет. Шикарная дорога: можно мчаться со скоростью до 120 км/ч (когда участок будет полностью запущен, говорят, разрешат даже быстрее…). Мы и пролетели весь отрезок за какие-то 16 минут, привычно не заплатив ни копейки. Но осенью (точную дату пока не называют) тут появятся турникеты, у которых придется достать кошелек.

Вторая платная альтернатива совсем недалеко: обход города Ефремова. Но в конце мая здесь еще полным ходом шли строительные работы и проехать по нему не удалось. Говорят, он ничем не хуже первого: и барьеры есть, и разметка, и свет… Первая категория! Длина – 34 км.

Третий участок – самый протяженный: 52 км; он огибает город Задонск и село Хлевное. Этот готов полностью, а еще интересен тем, что одна его часть (20 км в объезд Хлевного) сдана в эксплуатацию более десяти лет



назад и там уже вовсю собирают с проезжающих деньги. За легковой автомобиль надо отдать 20 рублей. Большинство автомобилистов-транзитников предпочитают заплатить за комфорт и скорость. Мы остановились у развилки двух дорог (платной и обычной), недалеко от турникета, и в течение получаса добросовестно считали машины. Водители восьми легковушек из десяти выбирали платный вариант! А почти все, кто сворачивали на бесплатную, были с местными, «48-ми» номерами!

Если вычесть пару минут, потраченных на проезд через турникет, то все 52 км можно преодолеть за 25 минут – на разрешенной скорости!.

А ЕСЛИ НЕ ПЛАТИТЬ?

В обратный путь решили двинуть по альтернативным дорогам. Честно говоря, думали увидеть там грязь и разруху, сфотографировать ямы, в которые проваливаются машины… Ничего подобного мы не нашли. Во всех трех случаях бесплатная дорога – вполне приличного качества и везде соответствует требованиям третьей технической категории: асфальтовое покрытие, по полосе в каждую сторону, посредине, как правило, двойная сплошная. Скорость ограничена ПДД – стандартные 90 км/ч за городом. Но большей частью дорога проходит по территории населенных пунктов, где максимальная разрешенная скорость иной раз – 40 км/ч. Хватает и светофоров, и «лежачих полицейских». Приходится быть осторожным и по другой причине: трассу то и дело перебегают местные жители, часто нетрезвые.

Немного статистики. Старая дорога через Богородицк – это 32 км, на проезд мы потратили всего полчаса. Но по объездной (35 км) все равно вдвое быстрее. Бесплатная дорога через Задонск, Хлевное и Конь-Колодезь длится 48 км (в обход – 52 км), но ехать по ней почти час! Кстати, там у нас местами пропадала мобильная связь – еще одно неудобство. По платной дороге опять получается в два раза быстрее. И безопаснее.

А теперь краткий вывод из результатов нашего небольшого рейда: принципиальных неудобств платные дороги в нашу жизнь не внесут. Наоборот, ехать по ним можно быстро и с комфортом, потому их, без сомнения, выберут те, кто ценит время и безопасность. И всегда существует альтерна-





Будущий платный участок трассы М4 в районе Задонска. Красота!

Новый объезд Богородицка наш GPS-навигатор пока не находит. На самом деле здесь не чистое поле, а современный автобан.

На трассе «Дон» повсюду идет масштабная реконструкция. К 2014 году на всем своем протяжении она получит первую категорию.



НАША СПРАВКА

В среднем по Европе проезд на легковом автомобиле по платной дороге обходится в 0,1 евро за 1 км. Но это если платить разово; когда ездишь регулярно, выгоднее купить абонемент – так гораздо дешевле. В небогатых странах Восточной Европы, например в Словакии, за 1,5 евро можно кататься по местным автобанам в течение двух недель. В Чехии за 5 евро – неделю, а за 45 евро – целый год. Ночные и сезонные проездные еще дешевле. А в соседней Белоруссии за 300 км Минской трассы, которая по качеству приближается к автобану, с транзитных путешественников взимают сумму, эквивалентную 1 доллару. Местные жители от платы освобождены.

тива. Вот мы и подошли к самой сути: общество согласится на появление платных трасс, если у них обязательно будут бесплатные дублеры! И если такса за проезд не вырастет до нереальных цифр. Нам обещают, что ее установят на уровне 1 рубля за 1 км для легковых автомобилей, от 2 до 4 рублей – для грузовых (в зависимости от веса). За 115 рублей в сумме я, пожалуй, соглашусь объехать населенные пункты и с ветерком полететь в сторону моря…

Правда, уже в будущем году согласно планам дорожников протяженность платных участков на трассе «Дон» увеличится, а в 2014 году, чтобы доехать с комфортом до столицы зимней Олимпиады, придется отдать почти 800 рублей! Считай, бак бензина по сегодняшним ценам. И это если не повысят тарифы. Вот тут я уже крепко подумаю, какую дорогу выбрать…

НА ПОЛТОРА ТРИЛЛИОНА

Всего в доверительное управление госкомпании «Автодор» в 2010–2011 годах планируется передать три федеральные трассы. Кроме М4 «Дон» (протяженность – 1517 км) и М1 «Беларусь» (450 км), это М3 «Украина» (489 км). Всего из 3 тыс. км, которые отойдут «Автодору» до 2015 года, платными станут 1412 км (46%). Все доходы планируется направлять на содержание и ремонт подведомственных компании дорог – как платных, так и альтернативных. Уже через пять лет, по оценкам экспертов, «Автодор» сможет отказаться от федеральных субсидий и жить «на свои». А пока общий объем капиталовложений в развитие платных трасс запланирован в размере около 1,5 трлн. рублей, причем большую часть этой суммы составят, естественно, бюджетные средства. Планируются и частные инвестиции, примерно 30–35% всей суммы. **ЗР**



К турникету при въезде на участок дороги возле села Хлевное очередей пока нет. Но летом будут: тут проходит до 50 тыс. автомобилей в сутки.

ПЛАТНЫЕ УЧАСТКИ НА ТРАССЕ М4 «ДОН»

Год	Участки	Длина вводимых участков, км	Общая длина участков, км
2010	3 участка: 225–260-й км (обход Богородицка), 287–321-й км (обход Ефремова), 414–464-й км	115,5	115,5
2011	6 участков: 21–48, 48–71, 117–211, 330–355-й км (обход Яркина), 414–455-й км (обход Ельца), 1119–1195-й км	298,3	413,8
2012	3 участка: 71–117, 492-502-й км (новый обход Воронежа, 1-й этап), 544–633-й км	144,8	558,6
2013	3 участка: 948–1024, 1091–1119, 211–225-й км	119	677,6
2014	3 участка: 502–517-й км (новый обход Воронежа, 2-й этап), 633–658-й км (обход Лосева), 658–700-й км (обход Павловска)	88,7	766,3

Качество альтернативных дорог неплохое, но проложены они, как правило, через населенные пункты. Хватает и светофоров, и пешеходов-нарушителей



СПРОСИМ ЧИТАТЕЛЕЙ

Будут ли выгодны платные дороги?

- 4% – *да, это даст дополнительные средства дорожному хозяйству*
- 11% – *да, немного разгрузятся важнейшие трассы*
- 14% – *нет, только прибавится хлопот водителям*
- 71% – *нет, собранные деньги снова уйдут в песок*



Прикуриватели не горят. А штекеры?

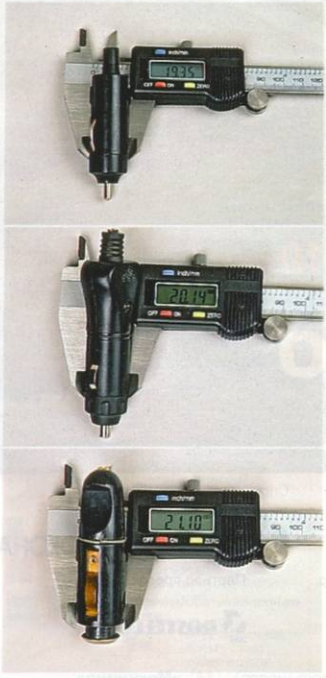
Хуже – только курить

Нашумевший недавно сюжет о сгоревшей новенькой «Хонде» жительницы Подмосковья породил споры на тему «Кто виноват?». Свои соображения на сей счет у Алексея Воробьева-Обухова и Михаила Колодочкина.

ПРИНЦИПИАЛЬНО И ПРОИЗВОЛЬНО

Виновником пожара признали зарядное устройство для телефона, подключенное к гнезду прикуривателя. Владелицу автомобиля искренне жаль. Но сейчас нас интересует не причина возгорания конкретного авто, а общий вопрос: не опасно ли вставлять в такое гнездо что-то, кроме штатного прикуривателя? Аргументы вроде «да мы все так делаем!» неубедительны.

Неоспоримый авторитет в подобных спорах – изготовители автомобилей: что они скажут, то и верно. Однако у всех по-разному. «Хёндай», например, вставлять в гнездо прикуривателя электрические приборы разрешает, однако только те, что с его клеймом. «Форд» допускает вставлять разъемы, но опять-таки с условием: соответствующие некоему стандарту SAE (номер стандарта не указан, а если бы и был назван, что с того простому потребителю?). «Сузуки» категорически запрещает использовать гнездо для подключения посторонних потребителей. Настолько же принципиальна компания «Чери». А вот другой «китаец» – ZX не против, лишь бы ток потребителя не превышал 10 А... Сколько производителей, столько и рекомендаций. А что говорят стандарты? В них ясности не больше.



Три штекера – и такой разброс в размерах! Тот, что диаметром больше 21 мм, в гнездо вообще не влезает.

У ВАС КАКОГО РАЗМЕРА?

Прикуриватель появился раньше, чем бортовая розетка. Его запатентовала фирма «Моррис» в 1921 году, а на автомобилях он прописался примерно четыре года спустя. Нехитрую автоматику на основе биметаллического саморазжимающегося захвата придумали в 1956-м. Тогда же хватило ума унифицировать размеры гнезда прикуривателя – они описаны в стандарте SAE J563 и не меняются уже более полувека. И все равно существует два типоразмера! Гнездо А должно быть с внутренним диаметром 20,97 ± 0,04 мм, оно предназначено для прикуривателей с диаметром корпуса 20,805 ± 0,075 мм. Гнездо В чуть больше: 21,455 ± 0,045 и 21,18 + 0,15 (– 0,05) мм соответственно.

По мере расширения фронта борьбы с курильщиками, а вместе с тем с развитием разнообразных подключаемых девайсов прикуриватель стали подменять схожей с ним розеткой. Она изначально предназначалась для подключения внешних потребителей и выглядела точно так же, вплоть до размеров. Однако в ней нет биметаллической пружины-захвата. Прикуриватель в такой розетке работать не будет, а вот штекер дополнительного устройства эту разницу практически не чувствует.

Одна беда: поскольку центральный контакт штекера подпружинен, плохо подобранная вилка может легко выскочить из гнезда.

ПЕРЕГОРАТЬ НЕ ОБЯЗАН

Вопросом, какими должны быть гнезда, похоже, никто не занимается – ни за рубежом, ни у нас. В головном НИИ автоэлектроники профильный отдел вообще расформировали. Так что предлагает потребителю рынок?

Посмотрите на фото. Мы легко нашли три штекера, диаметры которых увеличиваются с шагом в миллиметр. Какие там сотые, прописанные в стандарте! Более того, контакт «массы» на одном из них настолько «уехал» назад, что при вибрации вилка выпадает из гнезда прикуривателя/розетки. Отсюда угроза возникновения искры, перегрев и, как следствие... сами знаете что. На другом образце штекера кольцевой контакт должен фиксироваться штатной биметаллической пластиной гнезда прикуривателя, вот только штекер в него вообще не влезает!

Нам возразят: электрическая цепь гнезда прикуривателя защищена предохранителем, который в случае чего обязан перегореть! Предохранитель выручает не всегда. Смотрите, штатный прикуриватель работает в кратковременном режиме и не успевает раскалить гнездо своим жаром. Когда же вместо него вставите тот же зарядник для мобильника, который плохо контачит, искрит, греется, но при этом не выходит за допу-



На «Гетце» установлены и прикуриватель (слева), и розетка. Хорошо видны разные конструкции торцевого контакта.

Обратите внимание и на разную высоту установки контакта «массы».



МОЖНО, ЕСЛИ ОСТОРОЖНО

- Если решитесь подключить в гнездо прикуривателя или розетки дополнительное оборудование (и против этого не возражает руководство по эксплуатации), оцените потребляемую им силу тока: она не должна превышать 10 А при 12 В, что соответствует мощности 120 Вт. Опасными могут стать преобразователи напряжения на 220 В или адаптеры для ноутбуков, пылесосы, кофеварки, подогреватели сидений, компрессоры, минимойки, полировщики. Обязательно прочитайте приложенную к ним документацию.
- Зарядные устройства для мобильников, ионизаторы, адаптеры для навигаторов, миниатюрные телевизоры в исправном состоянии потребляют заведомо меньший ток. Чтобы так и было, не приобретайте изделия у придорожных коробейников – велика вероятность наткнуться на приборы некачественной сборки. Сэкономите копейки – можете потерять автомобиль. Ей-богу, спокойнее не пожадничать и совершить покупку в фирменном салоне дилера или солидном магазине.
- Штекер обязан плотно держаться в гнезде (или розетке) и не должен выстрелить из него при малейшем пошатывании. Эту проверку нелишне повторять в пути, особенно если дорога ухабистая. К тому же, прикасаясь к штекеру, вы сможете почувствовать перегрев. Хорошо, если внутри электропотребителя установлен дополнительный предохранитель (поищите указание об этом в инструкции к прибору).
- Спиральный провод подключенного устройства не должен быть туго натянут. Если ослабить натяжение подвижкой электропотребителя не получается, попытайтесь растянуть провод руками; лучше получится, если подогреете его феном. Пружинящий эффект ослабнет, и провод перестанет вытягивать штекер.
- Не оставляйте без присмотра машину с подключенным оборудованием, особенно если прикуриватель (или розетка) не обесточивается, когда вынимаешь ключ из замка зажигания. Это, пожалуй, самое главное, если хочешь предупредить пожар.

стимые рамки по току, предохранитель останется целехонек... Насколько вероятен худший ход дальнейших событий? Ответьте сами, вспомнив: разве, соблазнившись ценой и пристойным внешним видом, не покупали товар, предлагаемый услужливыми уличными торговцами? Можете быть уверены в его качестве? Мы – нет. Прикиньте, чем это чревато. И учтите, что даже самый лояльный производитель сделает каменное лицо, когда автомобилист-погорелец, он же обладатель прибора неизвестного происхождения, потребует компенсацию за потерю. **ЗР**

На правах рекламы

НОВОЕ КАЧЕСТВО ИЗВЕСТНОЙ ПРОДУКЦИИ!

ЗАКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО КАРДАН

Владельцам автомобилей «классика», Lada 4x4 и Chevrolet Niva известно, что на комфорт машины сильно влияют характеристики карданного вала: радиальное биение и остаточный дисбаланс; при использовании некачественных валов появляются шум, вибрация и большой риск поломки. Есть только один производитель, обеспечивающий по-настоящему высокий уровень качества,– ЗАО «КАРДАН»*.

ЗАО «КАРДАН» гарантирует качество продукции, контролируя каждый этап производства: изготовление заготовок и комплектующих, механическую и термическую обработку, сварку, сборку и окраску. Все это – на новейшем оборудовании с уникальным технологическим процессом. Продукция ЗАО «КАРДАН» маркируется особым образом. **Обратите внимание!** Каждый карданный вал должен быть в фирменной картонной упаковке, и на каждом валу должны быть: бирка ОТК, маркировка иглоударным способом и DAT-стикер.





К сожалению, на авторынках много валов, которые выдаются за нашу продукцию. Они производятся в гаражных условиях, а безопасность их эксплуатации не гарантируется. На них клеят «левые» бирки «КАРДАН» и блестящие полоски, внешне похожие на DAT-стикер. Да, контрафакт немного дешевле, но все скидки, как известно, оплачивает покупатель.

Стоит ли рисковать жизнью за 1000 «сэкономленных» рублей? Думайте сами; с валом, собранным «на коленках», вы получите:

- подшипник крестовины с нарезанной в нем незакаленной проволокой; пробег – не более 1000 км;
- отсутствие термообработки в шлицевом соединении; пробег – не более 2000 км;
- отсутствие качественной смазки в крестовинах; момент поломки непредсказуем
- радиальное биение свыше 1 мм и такой дисбаланс, что заводские стенды зашкаливают при попытке его измерить.

Говоря проще, карданный вал ЗАО «КАРДАН» (на который, кстати, дается гарантия 2 года) без потери качества работает как минимум 30 000 км, а поддельный, если очень повезет – 5 000 км. Так стоит ли разрушать коробку и задний мост своей машины контрафактом?

Продукция ЗАО «КАРДАН» - выбор экономных покупателей, ведь это самые современные технологии и высокое качество.

Подробности – на www.cardan-syzran.ru
г. Сызрань, ул. Гидротурбинная, 13
Тел./факс: (8464) 37-03-38, 37-25-18, 37-15-29
E-mail: cardan-syzran@rambler.ru

Официальные дилеры:
ООО «Алев-Лада», г. Тольятти 8 (8482) 75-94-04
ООО «Магна ПКФ», г. Сызрань 8 (8464) 37-03-03

*ЗАО «КАРДАН» - официальный и единственный поставщик карданных валов ОАО «АвтоВАЗ»



Власть изменяет правила

Госдума и прокуратура вносят свою лепту в реформирование отношений водителя с государством. В свою очередь, правительство приняло поправки к ПДД. Предложения властей комментирует Сергей Смирнов.

Штрафу висеть пожизненно?

ВЕЧНЫЕ ДОЛЖНИКИ

Депутаты внесли в мае в Думу законопроект об отмене срока давности действия постановлений о дорожных штрафах. Напомню: по действующему закону водителю дается 30 дней, чтобы уплатить штраф. Если он этого не сделает, долг «выбивают» судебные приставы. Но только в течение года. А после денег уже не взыскать – закон не позволяет. Вот и решили депутаты: пусть должок висит до скончания дней нарушителя. С этим согласен главный автоинспектор Виктор Кирьянов: неуплата штрафов порождает чувство безнаказанности, водитель вновь совершает правонарушение. Попирается принцип неотвратимости наказания!

Вроде справедливо, если бы не одно «но». Обязанность контролировать сбор дорожных штрафов возложена законом именно на ГИБДД. Не поступила в установленный срок информация об уплате – ГАИ направляет дело в суд, где с провинившегося взыщут в двойном размере, а то и вовсе посадят на 15 суток... Только как за всеми уследить? Раньше оштрафованного обязывали лично представить квитанцию в отделение ГИБДД, сейчас эта норма отменена: нарушитель оплатил штраф через банк – дальнейшее не его забота. Однако система связи банк – ГАИ налажена из рук вон плохо, информация во многих регионах поступает урывками и не полностью. Поэтому, чтобы водитель не числился злостным неплательщиком, ГИБДД рекомендует постоянно как минимум в течение года (!) возить с собой оплаченные квитанции. Дорожно-надзорному ведомству так удобно: пока еще в ГИБДД обнаружат, что долг висит, пока направят информацию приставам, а те соберутся заняться такой для них мелочовкой… Выходит, удобно, пользуясь властью, сделать дырку в чужой голове вместо того, чтобы закрыть свою – наладить нормально функционирующую информационную базу.

Добиваться неотвратимости наказания за счет самих наказуемых смешно и бесперспективно. Вот занести над головой палаш – действенно! Однако даже для уголовных преступлений существует срок давности. Не ограничены таковым только особо тяжкие преступления – против мира и безопасности человечества: развязывание войны или геноцида. Не ровен час, проштрафившихся на дорогах предложат расстреливать.

Невольные водители, конечно, могут пойти на массовые акции протеста, но и здесь нашего брата депутаты прижимают. Дума собирается внести поправки в Закон о собраниях, митингах, демонстрациях, шествиях и пикетированиях. Если и это предложение народных избранников пройдет, то выражать свою гражданскую позицию придется лишь с разрешения властей.

НАЛОГ – В ЦЕНУ БЕНЗИНА

С другим предложением депутатов, скорее всего, не поспоришь. Речь идет об отмене транспортного налога как единовременного ежегодного платежа – его предлагается «растворить» в стоимости купленного на АЗС горючего. Подобная схема принята во многих европейских странах и в США. Резон и в том, что принятый у нас порядок работает неидеально: зачастую квитанции из налоговой либо не приходят владельцу машины вовсе, либо их, наоборот, присылают уже после продажи авто. Если же налог включат в стоимость бензина, сам принцип принуждения к его оплате отпадет. Зато воцарится справедливость: больше выложит тот, кто больше ездит. Розничная цена горючего – да, чуть поднимется (не более чем на 30–50 копеек), однако собственникам машин придется принять неочевидное: вовсе не топливо подорожает – в этих расходах «сидит» транспортный налог. Другое дело, с принятием такого порядка не следует торопиться. Предстоит выработать механизм компенсации тем, кто нынче в виде социальной привилегии освобожден от транспортного налога – например, ветеранам военных действий или инвалидам, столичным многодетным семьям.

Депутаты предлагают отменить срок давности для неплательщиков штрафов за нарушения ПДД, хотя амнистия за истечением давности существует даже в отношении уголовных преступлений.

ТОЛЬКО ТРЕЗВЕННИКАМ!

Генеральная прокуратура РФ провела масштабную проверку с целью выявить обладателей водительских удостоверений, которые по состоянию здоровья не могут управлять автомобилем. В нескольких регионах сотрудники надзорного ведомства обнаружили буквально сотни водителей, состоящих на учете в наркологических и психиатрических диспансерах! Кто и как выдал права людям с диагнозом «наркотическая зависимость», придется выяснять. Но понятно, что обозначилась та же проблема – отсутствие полноценного информационного обмена

между подразделениями ГИБДД, выдающими водительские удостоверения, и медицинскими учреждениями, такую выдачу санкционирующими. Да и сам процесс выдачи справок автомобильными медкомиссиями вызывает вопросы. До сих пор нет единой базы данных о том, состоит ли кандидат в водители на психо-, алко- или наркоучете. Сейчас справку о допуске к управлению могут выдать практически в любом медучреждении (за плату, естественно, и чем проще ее получить, тем больше клиентуры), а вот единых требований к ним, а также методик проведения обследования не существует, лишь общий принцип сложившейся практики.

Президент страны в последнее время фактически возложил на себя патронат над компьютеризацией государственных органов. Водители, огромная часть общества, все острее ощущают, что это сделать нужно, и поскорее. Так ли остро воспринимают такую необходимость в ведомстве, занимающемся обеспечением порядка на дорогах?

В полдень поезжай в степь

В ноябре вступают в силу поправки к ПДД. Самые важные для каждодневной практики изменения коснутся обгона и кругового движения.

С ТЕМИ ЖЕ КАВЕРЗАМИ

Вкратце мы уже рассказывали о предложенных ГИБДД изменениях в Правилах (ЗР, 2010, № 6). Теперь, когда они стали строчками постановления, давайте изучим их в деталях.

В разделе 1.1 ПДД даны измененные трактовки некоторых понятий и терминов. Так, термин «обгон» в новой редакции обозначает вот что. Если ранее таковым считалось опережение транспортного средства с выездом из занимаемой полосы, то теперь – опережение с выездом на полосу встречного движения. Таким образом, опережение машины с перестроением на соседнюю полосу попутного направления обгоном больше не является.

Не менее значима формулировка понятия «ограниченная видимость». Ранее в Правилах вообще не существовало его расшифровки, хотя само понятие фигурировало: пунктом 11.5 запрещалось обгонять «при ограниченной видимости». Этой нестыковкой нередко злоупотребляли инспекторы ДПС, чтобы приписать водителю не совершенное им нарушение. Теперь беспочвенные инсинуации станут невозможными? К сожалению, в новой редакции хрен редьки не слаще. Читаем: «ограниченная видимость» – это «…видимость водителем дороги в направлении движения, ограниченная рельефом местности, геометрическими параметрами дороги, растительностью, строениями, сооружениями или иными объектами, в том числе транспортными средствами…». Под такое определение подпадают практически все наши дороги, кроме абсолютно пустой автотрассы в заволжской степи в полдень!

Наконец-то разъяснен таящий козни термин «препятствие». Сколько шло споров с инспекторами по этому поводу – не сосчитать! Чаще всего возникал вопрос: является ли автобус (троллейбус, маршрутка) препятствием, если на узкой улице он долго стоит на остановке, а объехать его, не выезжая на встречку, никак не получается? Самые нетерпеливые рисковали, и если свидетелем тому был инспектор, то дело оканчивалось лишением прав. Теперь препятствием считается неподвижный объект (поврежденное транспортное средство, какие-либо посторонние предметы или дефекты самой дороги), не позволяющий водителю беспрепятственно продолжить движение по полосе. Отдельно прописано, что не являются препятствием пробка или транспорт, остановившийся на полосе согласно ПДД. То есть мигающий аварийкой грузовик объезжать можно, а вот автобус, который высаживает пассажиров, – ни в коем случае.

ПЕШЕХОД ТОЖЕ ОБЯЗАН

В ГИБДД пришли к понимаю того, что плоть представителей оперативных служб, а также инструкторов, обучающих курсантов вождению, так же уязвима в ДТП, как плоть других водителей. И исключили из Правил положение, согласно которому представители этих категорий водителей во время выполнения профессиональных обязанностей могли не пристегиваться ремнями безопасности. С ноября обязаны пристегиваться все без исключения!

В новой редакции ПДД появились и новые пункты, касающиеся поведения пешеходов. Если «безлошадный» гражданин увидит приближающийся автомобиль с мигалками и сиреной, он обязан повременить с переходом через дорогу и пропустить транспорт спецслужб, а если спецмашины застали его уже на проезжей части, то быстро ретироваться на тротуар! Зато в отношении обычных машин за пешеходами устанавливается безоговорочный приоритет: автомобиль должен затормозить, как только пешеход ступит на зебру.

ПРЕИМУЩЕСТВА КРУГА

Самые же важные изменения связаны с обгоном (раздел 11 ПДД, «Обгон, встречный разъезд»). Если тихоходы (транспортные средства, скорость которых не превышает 30 км/ч) двигаются вне населенных пунктов и создают за собой пробку, им предписано прижаться к обочине и остановиться, чтобы пропустить другие машины. А чтобы всякие там трактористы-ротозеи наконец поняли, что пора уступить полосу, следующим сзади водителям разрешено посигналить или поморгать дальним светом. Больше того, даже в зоне действия знака 3.20 «Обгон запрещен» будет позволено обгонять тихоходные транспортные средства (с максимальной конструктивной скоростью не более 30 км/ч), гужевые повозки, мопеды и мотоциклы без коляски.

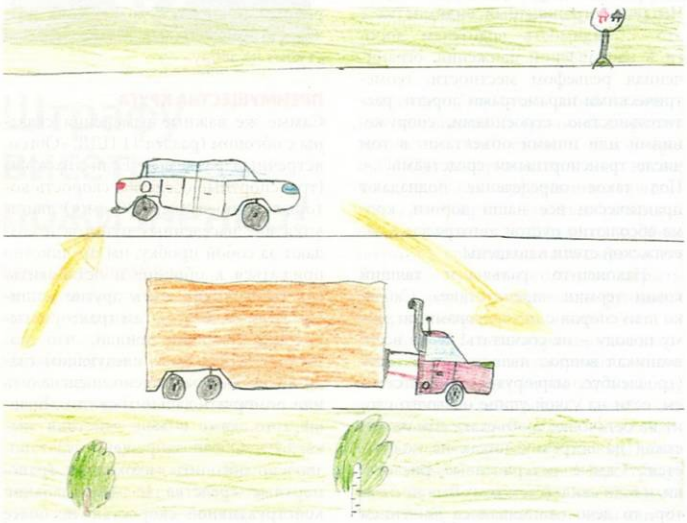
Правила движения по кругу наконец приведены к европейскому стандарту. Водитель, который уже находится на круге, получает преимущество перед въезжающими на него. Положение продублируют знаки «Уступи дорогу».

Последнее существенное изменение касается случаев, когда дорожная разметка противоречит знакам, – все еще встречаются места, где линии на дороге предписывают одно, а знаки – совсем другое. Как поступать в подобных ситуациях? Отредактированные ПДД дают однозначный ответ: следует руководствоваться требованиями дорожных знаков! Не важно, временных или постоянных.

Очередная порция поправок – лишь прелюдия к наведению полного порядка в трактовке Правил. В Госдуме планируют провести парламентские слушания о принятии нового закона – «Правила дорожного движения в Российской Федерации». **ЗР**

«Художники» из ГАИ

«Нет оснований не доверять сотруднику ДПС!» – эта фраза встречается почти в каждом судебном решении, когда водитель опровергает показания автоинспектора, а его все равно лишают прав. Можно ли защититься от предвзятости судейского корпуса? Ответ – в расследовании Сергея Смирнова.



Схему нарушения составил ученик 4-го класса Никита Смирнов.

ВОТ ТАКОЕ КИНО

Леонид Гронский на своем «Додже» в воскресенье вечером возвращался с дачи. В это время на трассе М9, известной как «Новая Рига», движение, как всегда, более чем плотное, тяжелые фуры собирали за собой хвосты легковушек. Дачники обреченно плелись за большегрузами, пока дорожная разметка и знаки не позволяли хоть на чуть рвануть вперед. Но обгонишь один КамАЗ – тут же упираешься в другой. В районе поселка Шаховская Леонид пристроился за ползущей фурой. Водитель грузовика увидел, что за ним выстроилась вереница машин, и съехал на обочину. Леонид обрадовался: есть же понятливые водители! В благодарность мигнул аварийкой и метнулся вперед по свободной полосе. А через несколько сотен метров из автомобиля ДПС на обочине вышел инспектор и жезлом велел остановиться.

– Инспектор ДПС Шаховского района лейтенант Коротков! – представился он. – Вы совершили обгон с выездом на встречную полосу и пересекли сплошную линию разметки! Предъявите документы.

Леонид протянул портмоне, но возразил:

– Обгон я не совершал!

– Нет, совершили. Пройдемте, покажу видеозапись.

В салоне милицейского автомобиля Леонид увидел видеокамеру, подключенную к ноутбуку. На мониторе было видно, как автомобиль с включенными фарами обгоняет грузовик и выезжает на встречную. Только вот качество изображения настолько отвратительное, что ни номера машины, ни даже ее марку не распознать. Не было и даты съемки. О чем Леонид и сказал, однако инспектор пропустил замечание мимо ушей: «Ну что, протокол составлять будем?». Сделал длинную паузу и, не дождавшись реакции на намек, принялся заполнять бланк.

КАРТИНА МАСЛОМ

Леонид попросил направить дело по месту жительства, и вызов пришел не из Шаховского района, а из столичного судебного участка № 53. Я ознакомился с материалами дела. И удивился тому, насколько обстоятельно оформляют сопроводительные бумаги в ГИБДД Московской области! Кроме административного протокола, к делу была подшита схема места совершения правонарушения – на ней инспектор Коротков тщательно нарисовал дорогу, машинки и дорожный знак, стрелками указал, куда и как двигались автомобили. Дальше – «карта дислокации» с указанием приметных объектов этого участка трассы, в том числе АЗС. Прилагалось также «досье на гр. Гронского Леонида». Работники Шаховской ГИБДД не зря получают зарплату – не поленились, вытащили на свет все его нарушения начиная с 2002 года!.. Лучше бы почитали КоАП и узнали, что срок давности исполнения постановления об административном наказании установлен в один год. Тем не менее милиционеры с тщательностью, заслуживающей лучшего применения, постарались продемонстрировать суду, что за опасный тип этот Леонид Гронский: за последние восемь лет совершил 14 правонарушений (чуть не по два в год)! Правда, в половине случаев нарушал ПДД не за рулем – не выполнял их требований как пешеход (обвиняемый смог вспомнить только один такой эпизод, откуда взялись остальные – не представляет). Все равно – нехороший человек!

«Вот такая получается картина маслом», как говаривал герой кинофильма. По бумажкам Леонид – монстр, чуть ли не рецидивист. Но если по части «художественного оформления» дела работники ГИБДД преуспели, то фактических доказательств у них было негусто.

ЗАКОН – ПРОТИВ

На судебном заседании, на котором выступал в качестве защитника, я сра-

Доказательства вины водителя обязаны предоставить сотрудники ГИБДД, они должны быть неопровержимыми! Неверно оформленное обвинение – повод оправдать водителя.

зу же заявил два ходатайства. Первое: попросил вызвать в суд понятых, которые оставили свои подписи на художественном шедевре с нарисованными машинками. Сделали они это, судя по записи, через полчаса после «правонарушения». Могли ли они видеть и оценить то, как складывалась обстановка, – или подписали вслепую? Второе: попросил суд затребовать запись видеокамеры. Я был уверен, что никакой видеозаписи «операторы» из ГИБДД не пришлют: какой смысл показывать кино, в котором размыты сюжет и главный герой?

Я обратил внимание суда на то, что в деле нет ни одного неопровержимого доказательства вины Леонида. Из всех документов дела только административный протокол может рассматриваться в качестве доказательства, но не служит таковым. Ни схема места совершения правонарушения, ни «карта дислокации» не являются процессуальными доказательствами – так гласит Кодекс об административных правонарушениях РФ.

Мировой судья Локтионова согласилась с защитой и запросила видеоматериалы. А вот «понятых» решила даже не тревожить – и так ясно, что они ничего не видели. На следующее заседание мы шли с некоторой опаской: а вдруг в этом отделе ГИБДД работают не только художники-любители, но и одаренные видеомонтажеры-самоучки? Вдруг та запись, которую изначально показали Леониду, – всего лишь черновой вариант, а в суде будет представлена отретушированная версия? Зря переживали: видеоматериалы в суд не доставили. Из Шаховской ГИБДД пришла депеша, в которой ее начальник сообщил: видеозапись нарушения, мол, существует, но представить ее никак невозможно – техника не позволяет. На скрижалях, что ли, записали они сюжет с Леонидом и нет волов, чтобы довезти плиты в Москву за 100 километров?..

Словом, суд постановил: дело прекратить, Леонида оправдать.

Очередное расследование подтвердило: опускать руки перед посягательствами на ваши права ни в коем случае нельзя. Считаете себя невиновным – боритесь до конца! Дело это непростое, поэтому повторю несколько рекомендаций.

Перед тем как подписать протокол, обязательно укажите в нем, что, по вашему мнению, не соответствует действительности. Если есть свидетели, готовые подтвердить ваши слова, приведите их данные в объяснении. Подобные мелочи помогут отсечь надуманные обвинения.

И помните: именно сотрудники ГИБДД обязаны предоставить доказательства вашей вины, а не вы – своей невиновности.

Ваша задача, если считаете обвинение ложным, – обнаружить в формулировках и приведенных инспектором фактах ту самую ниточку, потянув за которую можно развалить всю систему «доказательств».

Особенно если она построена на «художественном творчестве» сотрудников ДПС. **ЗР**

На правах рекламы





Игорь КОМАРОВ:
Точка возврата пройдена

Наконец-то хорошие новости с АВТОВАЗа: в апреле и мае продажи «Лады» стабильно росли! Более того, за вазовской «классикой» по всей России выстроились очереди: «пятерку» или «семерку» придется ждать три месяца, «Приору», «Калину» и «Самару» – полтора. О том, что происходит в Тольятти сегодня и чего ждать завтра, нашему обозревателю Игорю Моржаретто рассказал президент АВТОВАЗА Игорь Комаров.

Игорь КОМАРОВ родился 25 мая 1964 года в Энгельсе Саратовской области. Окончил в 1986 году МГУ по специальности «экономист». Работал в кредитно-финансовых учреждениях на руководящих должностях (Инкомбанк, Национальный резервный банк, Сбербанк). В 2002–2008 годах – заместитель генерального директора ОАО «Горно-металлургическая компания «Норильский никель» по экономике и финансам. С октября 2008 года занимал должность советника генерального директора госкорпорации «Ростехнологии». В мае 2009 года назначен исполнительным вице-президентом ОАО «АВТОВАЗ», а 28 августа 2009 года стал президентом компании.

РЫНОК «ПОШЕЛ»

– Игорь Анатольевич, очень трудно делать какие-либо прогнозы в этом году… Рынок по весне показал рост, снова возникли очереди на популярные модели. Но дилеры боятся делать крупные заказы – вдруг осенью случится падение! А вы что чувствуете: спрос ожил надолго?

– Кажется, ожил, и надолго… Но сейчас действительно нужно осторожно относиться ко всем прогнозам, потому что совпали два фактора: сезонный весенний подъем и начало программы утилизации, которую ждали очень долго. Продажи существенно выросли, и это обнадеживает. Но зимой положение было тяжелое, по тогдашнему пессимистическому сценарию в России могли продать за год не более 1 млн. автомобилей. Мало! Надеюсь, теперь будет реализовано 1,6–1,7 млн. машин.

– И какова будет доля марки «Лада»?

– Ставим задачу занимать не менее четверти рынка. Пока получается даже чуть больше – около 27%. За этот год надеемся продать на внутреннем рынке более 400 тыс. автомобилей. Я оптимист и думаю, что цифра будет даже выше.

– Вы сказали, что большую роль в оживлении рынка сыграла программа утилизации. Есть ли у вас основания полагать, что ее продлят? *(В начале июня правительство решило продлить программу до конца года. – Ред.)* **Она ведь очень, очень нужна…**

– Согласен, программа оказалась очень востребованной. На конец мая – больше 200 тысяч заявок! Мы в мае более половины всех выпущенных автомобилей направили именно на обеспечение программы – несмотря на общий высокий спрос. Скрывать не буду, именно благодаря эксперименту

нам удалось существенно увеличить объемы производства, хотя это далось очень непросто. Ведь у нас огромное количество поставщиков, а те, в свою очередь, тоже имеют рабочие связи с партнерами… Но мы смогли перестроиться буквально за месяц.

Если осенью программа утилизации закончится, то продажи и производство могут сократиться вдвое: нужно ли увеличивать производство в два раза, чтобы потом через три месяца его снова сокращать? Безусловно, мы выполним все обязательства перед клиентами по госпрограмме. И конечно, нам надо знать, продлят ли ее. И если да, то на какой срок. В этом заинтересованы не только покупатели, не только автомобилестроители и наши смежники, но и те, кто строит свой бизнес в области утилизации.

«КЛАССИКА» НА РАСПУТЬЕ

– Допустим, госпрограмму продлят. Но как тогда сложится судьба «классики», ведь вы собирались снимать ее с производства?

– До марта мы видели, что продажи «классики» падают, причем быстрее рынка в целом, интерес к моделям угасает. Были идеи вовсе отказаться от производства старых моделей. Но решили дождаться начала программы утилизации, и она показала: на семейство 2105–2107 спрос довольно высок. Теперь ждем решения о судьбе программы, чтобы в соответствии с ней определить, когда закончится конвейерная жизнь «классики». Тем не менее перспективный модельный ряд «Лада» формируется с учетом замещения новыми моделями тех автомобилей, которые выпускаются сейчас. Это относится и к «классике», которая будет заменена машиной на калиновской платформе – автомобилем «Лада-2190». При этом сохранение производства семейства 2105–2107 на территории России может привести к прямой конкуренции с новинкой. Хотя можно сохранить определенный объем «классики», поставляя машинокомплекты нашим партнерам.

– Я слышал, «классика» – не самая рентабельная в производстве машина…

– Это так. Но рентабельность зависит и от объемов выпуска. При реализации свыше 100 тыс. штук в год производство выгодно.

– Как реализуются планы выпуска моделей на французской платформе B0 – укладываетесь в намеченные сроки?

– Мы обещали начать производство в первом квартале 2012 года и отступать от этих сроков не намерены. Тогда сойдут с конвейера две новые модели под маркой «Лада» – 7-местный универсал (R90) и его грузопассажирский вариант (F90) (обе созданы на базе «Логана-MCV». – *Ред.*). Сейчас активно работаем над совместным проектом трех компаний – АВТОВАЗа, «Рено», «Ниссана». В марте 2012 года в Тольятти стартует производство автомобилей «Ниссан» (седан), а еще через полгода – «Рено» (седан и хэтчбек). Таким образом, на одной платформе будет выпускаться не менее пяти разных моделей под тремя брендами.

– Порадуете подробностями?

– Про «Ладу» уже сказал; под маркой «Ниссан» выпустим новый для нашего рынка автомобиль. С «Рено» еще предстоит решить, какие модели собирать в Москве, на «Автофрамосе», а какие – в Тольятти.

Первый эффект от кооперации, кстати, уже чувствуется: в рамках общего проекта мы приняли ряд решений о закупках оборудования, что позволило весьма существенно сэкономить. Теперь очень плотно работаем с поставщиками. Ведь помимо того, что у каждого из членов альянса есть свои традиционные смежники, будут и общие для всех.

КТО ОСТАНЕТСЯ В ПАРТНЕРАХ?

– Насколько я знаю, недавно даже создана совместная российско-французско-японская компания, занимающаяся работой с поставщиками комплектующих…

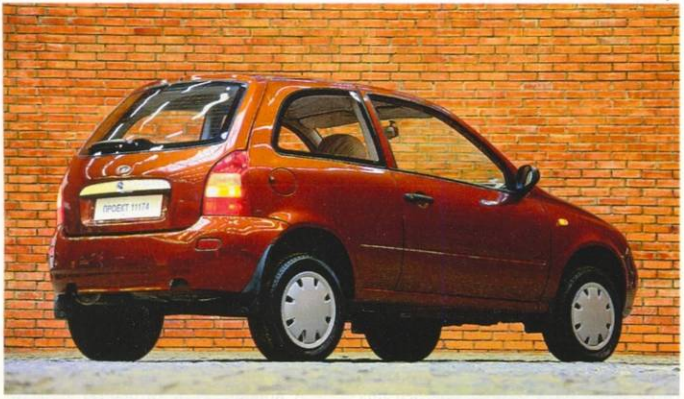
– Пока это лишь рабочая группа из специалистов АВТОВАЗа и «Рено», но она уже действует. Параллельно регистрируется новая совместная компания. Кстати, эта группа, начиная с проекта B0, будет работать на всех новых направлениях, оценивать всех смежников – как российских, так и зарубежных. Даже если взять уже действующие проекты – нашу «Калину» и «Логан», который собирают в Москве, – анализ показывает: будь у нас общие поставщики ряда комплектующих, это принесло бы значительную экономию всем участникам альянса.

– А вообще, есть ли шансы у традиционных российских поставщиков остаться вашими партнерами? Ведь лишь очень немногие из них выпускают продукцию, отвечающую мировому уровню...

– Такая ситуация характерна для российского машиностроения в целом. Но если мы хотим серьезных изменений на АВТОВАЗе, надо предъявить самые высокие требования и к партнерам. Задача такова: не избавиться от наших в пользу иностранцев, а помочь. Приоритет будет отдан российским поставщикам, которые уже достигли международных стандартов. Зарубежным компаниям, которые придут в Россию, мы порекомендуем сотрудничать именно с этими поставщиками. Ну а некоторым достаточно поменять менеджмент и вложить какие-то средства, чтобы в течение короткого срока (у нас до запуска всего полтора-два года!) достичь возросшего уровня требований. Мы го-

Несколько ходовых прототипов автомобиля ВАЗ-2116 («Проект С») уже больше года бегают по территории завода. Есть надежда, что проделанная работа не пропадет зря и модель в том или ином виде доберется до конвейера.





Семейство «Калина» – на сегодня самое перспективное для АВТОВАЗа. Оно служит основой как для создания модели low cost (проект 2190), так и для некоторых других проектов. В их числе – укороченная версия ВАЗ-11174 («Ока-3»).

товы помогать нашим традиционным поставщикам, в том числе в организации СП с зарубежными производителями комплектующих, но только если у них самих есть желание меняться. Кстати, работа со смежниками должна сказаться на качестве всех выпускаемых моделей.

Но есть поставщики, которые не попадут в число наших партнеров. Не поймите так, что мы оставляем, скажем, сотню поставщиков, а остальные семьсот разоряются. Просто АВТОВАЗ станет напрямую работать только с производителями комплектующих первого уровня, а они уже сами выберут, с кем кооперироваться. Такова общепринятая мировая схема.

– В любом случае, как я понимаю, конечная цель – создать пул поставщиков такой квалификации, чтобы они могли самостоятельно вести инженерные разработки по вашему заказу?

– Вы озвучили идеальное решение. Конечно, среди смежников появятся компании с мировым именем, способные не только решать инженерные задачи, но и разрабатывать документацию для поставщиков второго и третьего уровней. А вот отечественные предприятия, даже если подтянут качество выпускаемых изделий, вряд ли смогут сразу разработать те или иные узлы мирового класса. Эту задачу пока возьмет на себя научно-технический центр (НТЦ) АВТОВАЗа. Кстати, многие зарубежные поставщики комплектующих, которые приходят на наш рынок, готовы заказывать нам инженерные разработки. Здесь открывается одно из перспективных направлений нашего развития.

СПРОЕКТИРОВАНО В ТОЛЬЯТТИ

– Вы упомянули НТЦ. Там работает масса опытных инженеров, конструкторов, есть современное оборудование. Как в условиях альянса выгоднее использовать возможности центра? Есть ли виды на него у французов и японцев? Мне казалось, что именно здесь стоило бы заняться разработкой бюджетных моделей для всей группы…

– Мы этого очень хотели бы. Но в силу ряда причин – объективных и субъективных – центр много лет был недогружен и часть своей компетенции и квалификации растерял. Чтобы их восстановить, требуется загрузить центр перспективными заданиями. Так и делаем: в последнее время специалисты НТЦ выполняют огромный объем работы по моделям B0, low cost, сегменту C. Сможет ли в будущем наш НТЦ стать одним из центров разработки моделей для всего альянса? Я очень надеюсь.

– А что сейчас происходит с проектом автомобиля low cost?

– Модель появится на конвейере к концу следующего года. Все идет по плану, закончены работы над дизайном, в течение двух ближайших месяцев окончательно определим круг поставщиков.

– В него войдут только те, что одобрены альянсом?

– Нам хотелось бы, чтобы поставщики по проекту 2190 (тот самый low cost) и B0 были одни и те же. Это позволит увеличить объемы заказов и снизить цены на комплектующие. Но мешает разный уровень локализации. Проект B0 намечено локализовать поэтапно, и на первой стадии большая часть деталей пойдет из-за рубежа. Комплектующие для low cost в гораздо большей степени будут российскими – не забывайте, эта машина делается на платформе «Калины», да и другие модели данного семейства АВТОВАЗ не собирается в ближайшее время снимать с производства.

– А «Проект С» окончательно закрыт или временно приостановлен?

– В какой форме он будет реализован, пока не скажу. В нашей стратегии прописано появление новой модели класса С через пять лет. К концу года мы поймем, как развивается рынок, и тогда, возможно, ускорим работы по этому проекту. Но на какой платформе будет построена модель – пока сам не знаю.

«КЛУБ САМОУБИЙЦ»

– Игорь Анатольевич, вы были успешным финансистом, затем советником главы крупнейшей компании… Как вы решились в такое тяжелое время возглавить АВТОВАЗ, который, по мнению некоторых экспертов, проще закрыть раз и навсегда, чем пытаться оживить? Ведь вас и всю вашу команду, если не слышали, за глаза называли «самоубийцами»...

– Я себя к самоубийцам не причисляю. Моя задача – сделать работу так, чтобы потом стыдно не было. А работа интересная!

И уже есть ощущение – что-то получается. Но самый тяжелый этап только начался. Мы реструктурировали АВТОВАЗ и его долги. Сократили 30 тыс. работников, причем не оставили их без работы. Передали на баланс города и области объекты инфраструктуры.

Мы как бы сняли верхнюю часть, мягкий грунт, теперь надо вгрызаться в скальную породу. Менять организацию производства не только на самом АВТОВАЗе, но и у поставщиков. Пересматривать всю идеологию работы конвейера, всю логистику. В короткие сроки, вдвое быстрее обычного, запустить две новые сборочные линии. Задачи очень серьезные… Но решение уже принято, отступать не будем. Тем более что, по моему ощущению, точка возврата уже пройдена. ЗР

Возрастные изменения

Программа утилизации показала, что в стране масса желающих избавиться от старой рухляди. «Базу» для переработки изучали Игорь Моржаретто и Сергей Целиков.

Ни для кого не секрет, что автопарк России в большинстве своем старый и очень старый. Исследования, которые провели весной этого года в аналитическом агентстве «Автостат», показали: средний возраст легковых автомобилей в нашей стране составляет 12,9 года. Причем за последний год российский автопарк резко постарел (в начале 2009-го показатель не превышал отметку в 12 лет). Объясняется это просто: в прошлом году продажи новых автомобилей сократились примерно в два раза (причем добрая их половина была 2008 года выпуска).

По прогнозам аналитиков, еще как минимум год наш парк молодеть не будет. А дальше ситуацию могут исправить два фактора: собственно рост продаж новых машин (небольшое оживление ожидается уже в этом году) и серьезно проработанная государственная программа утилизации старья. **ЗР**

ВОЗРАСТНОЙ СОСТАВ АВТОПАРКА В РЕГИОНАХ РОССИИ (на начало 2010 года)

Федеральный округ	Регион России	Средний возраст, лет	Доля возрастной группы автомобилей, %			
			до 5 лет	5–10 лет	10–20 лет	старше 20 лет
ДФО	Сахалинская обл.	19,1	5,1	15,0	31,3	48,6
СЗФО	Калининградская обл.	19,0	7,9	13,5	30,0	48,6
ДФО	Еврейская АО	18,9	2,4	16,6	36,6	44,4
ДФО	Камчатский край	18,8	2,4	16,4	37,5	43,7
ДФО	Магаданская обл.	18,6	2,4	10,7	48,4	38,5
ДФО	Амурская обл.	18,2	3,9	18,6	37,1	40,4
ДФО	Приморский край	17,8	1,4	13,8	48,0	36,8
СФО	Алтайский край	17,6	9,4	16,6	33,3	40,8
СФО	Забайкальский край	17,2	6,0	21,9	35,0	37,1
ЦФО	Тверская обл.	17,2	18,7	12,1	25,5	43,7
СФО	Иркутская обл.	16,7	6,2	20,1	43,0	30,7
ДФО	Хабаровский край	16,2	4,7	24,6	42,2	28,5
ДФО	Республика Саха (Якутия)	16,0	5,7	22,0	47,6	24,6
ЦФО	Воронежская обл.	15,9	20,2	16,0	26,5	37,4
ДФО	Чукотский АО	15,9	10,3	22,0	38,7	29,0
СЗФО	Псковская обл.	15,9	16,3	17,7	31,0	35,0
СКФО	Республика Сев. Осетия – Алания	15,8	15,6	20,1	30,0	34,3
СФО	Республика Алтай	15,8	9,6	24,4	35,1	30,9
СКФО	Кабардино-Балкарская Республика	15,7	17,0	19,4	29,2	34,5
СФО	Республика Хакасия	15,4	9,3	23,2	41,7	25,7
СФО	Республика Бурятия	15,4	6,5	27,8	40,6	25,1
ЦФО	Орловская обл.	15,2	18,0	17,8	33,0	31,2
ЮФО	Республика Адыгея	14,9	21,1	17,8	30,4	30,7
СФО	Новосибирская обл.	14,8	11,7	28,6	32,3	27,4
СКФО	Республика Дагестан	14,8	18,7	23,0	27,2	31,1
СФО	Красноярский край	14,7	11,9	26,6	36,5	25,0
ЦФО	Смоленская обл.	14,6	20,1	19,3	30,9	29,8
УФО	Курганская обл.	14,5	21,5	21,3	27,1	30,1
ПФО	Пензенская обл.	14,5	23,4	18,1	27,5	31,0
ЮФО	Республика Калмыкия	14,5	24,0	17,9	27,8	30,3
ЦФО	Тамбовская обл.	14,4	24,9	15,6	28,9	30,7
ЮФО	Астраханская обл.	14,3	22,2	20,7	27,7	29,4
СКФО	Карачаево-Черкесская Республика	14,2	21,4	20,8	30,1	27,8
СФО	Республика Тыва	14,2	15,1	26,9	33,8	24,2
СКФО	Ставропольский край	14,1	26,3	18,2	25,6	29,9
СФО	Томская обл.	14,0	17,8	26,9	29,3	26,0
ПФО	Саратовская обл.	14,0	26,8	17,8	25,9	29,5
ПФО	Ульяновская обл.	14,0	26,7	17,4	27,0	28,9
ПФО	Оренбургская обл.	13,9	26,4	18,8	26,1	28,7
СЗФО	Мурманская обл.	13,9	25,1	18,5	28,7	27,7
ЮФО	Волгоградская обл.	13,9	26,8	17,7	27,1	28,4
ЦФО	Курская обл.	13,8	24,7	18,5	29,8	27,0
СЗФО	Республика Карелия	13,8	27,0	19,1	25,2	28,7
ЦФО	Ивановская обл.	13,6	25,4	19,6	28,3	26,6
СЗФО	Республика Коми	13,5	25,5	20,1	29,6	24,9
ЦФО	Тульская обл.	13,4	28,0	17,8	27,7	26,5
ЮФО	Краснодарский край	13,4	25,5	22,0	27,0	25,4
ЦФО	Брянская обл.	13,3	23,4	20,7	32,2	23,6
ЦФО	Калужская обл.	13,3	25,5	20,0	29,6	24,9
ЮФО	Ростовская обл.	13,2	29,5	18,7	25,9	25,9
СФО	Кемеровская обл.	13,1	21,2	26,2	31,6	21,0
ЦФО	Рязанская обл.	13,1	29,5	18,9	25,8	25,9
СКФО	Республика Ингушетия	13,1	19,7	28,7	30,7	20,8
СФО	Омская обл.	13,1	18,8	28,0	33,6	19,6
ПФО	Республика Марий Эл	13,0	25,4	21,9	30,0	22,8
ЦФО	Белгородская обл.	13,0	27,8	19,5	29,1	23,7
СЗФО	Ленинградская обл.	12,9	29,7	19,2	26,5	24,7
ПФО	Кировская обл.	12,8	24,2	23,3	31,5	21,0
ПФО	Республика Мордовия	12,5	27,9	21,5	29,0	21,6
СЗФО	Новгородская обл.	12,4	30,3	19,9	27,6	22,2
ЦФО	Костромская обл.	12,4	28,0	22,3	28,8	20,9
ЦФО	Ярославская обл.	12,1	27,8	21,8	32,0	18,4
ЦФО	Липецкая обл.	12,0	31,8	19,4	29,3	19,5
ЦФО	Владимирская обл.	11,8	30,9	21,6	28,9	18,6
УФО	Челябинская обл.	11,7	31,8	22,7	27,1	18,4
СКФО	Чеченская Республика	11,6	30,5	26,0	24,7	18,8
ПФО	Нижегородская обл.	11,5	35,1	20,7	24,5	19,7
УФО	Тюменская обл.	11,5	34,8	21,7	24,5	19,0
СЗФО	Архангельская обл.	11,4	36,7	21,3	21,5	20,5
СЗФО	г. Санкт-Петербург	11,3	38,4	19,1	22,0	20,5
ПФО	Республика Башкортостан	11,3	35,0	21,2	26,7	17,2
ПФО	Чувашская Республика	11,3	31,0	25,2	27,7	16,1
СЗФО	Вологодская обл.	11,0	36,6	21,4	24,4	17,5
УФО	Свердловская обл.	10,8	33,7	25,4	26,1	14,8
ЦФО	Московская обл.	10,4	39,1	21,2	24,9	14,9
ПФО	Удмуртская Республика	10,2	37,2	25,9	24,0	12,9
ПФО	Самарская обл.	10,0	42,2	20,7	23,2	13,9
УФО	ЯМНАО	9,8	35,5	25,2	31,5	7,8
ЦФО	г. Москва	9,8	44,3	20,1	21,5	14,0
СЗФО	Ненецкий АО	9,7	36,4	32,1	19,5	12,0
УФО	ХМАО	9,5	41,7	24,2	23,8	10,3
ПФО	Пермский край	9,3	43,4	24,1	21,3	11,2
ПФО	Республика Татарстан	9,1	45,2	22,3	22,5	10,1
	Всего по РФ	12,9	28,0	20,6	28,1	23,3



Лево руля!

Кажется, в последние годы правительство всерьез озаботилось проблемами Дальнего Востока. За процессом внедрения нового наблюдал Игорь Моржаретто.

Новые лоббистские, а если совсем откровенно – заградительные таможенные пошлины на подержанные импортные автомобили вступили в силу с января прошлого года. Большинство потребителей, проживающих в Европейской части России, урон для себя вряд ли ощутили, но вот на Дальнем Востоке правительственное решение практически разрушило основы еще недавно налаженного бизнеса, который кормил очень многих в регионе. Пострадали не только продавцы подержанных «японок» – свернули деятельность компании, занимавшиеся переправкой автомобилей на восток страны, техобслуживанием, тюнингом… Идея, на первый взгляд казавшаяся здравой – дать продукции отечественного автопрома шанс вернуться в Дальневосточный регион, – пока не сработала: спрос на «лады» здесь по-прежнему мизерный. А вместе с тем и иностранные компании, за редчайшим исключением, даже не пытаются зайти на этот рынок.

ПОЛПРОЦЕНТА НОВИЗНЫ

По данным аналитического агентства «Автостат», на всем Дальнем Востоке (здесь на территории большей, чем вся Европа, обитает всего 5% населения РФ) в 2009 году продали лишь 6,5 тыс. новых машин – меньше 0,5% общероссийского рынка. Больше всего реализовано «лад» (1715 автомобилей). Но радоваться нечему: почти 85% объема продаж приходится на старые «нивы» («Лада 4×4» – 860 шт.) и «классику» (583 шт.). А вот новые модели АВТОВАЗа – «Приору» и «Калину» в регионе категорически не берут (их реализовали 79 и 54 штуки соответственно). На втором месте, естественно, «Тойота» – 1455 единиц. Самый же популярный новый автомобиль в регионе – вы не поверите – «Тойота-Ленд Крузер» (923 штуки).

Вообще, к любым новым (особенно неяпонского происхождения) машинам дальневосточники относятся, мягко говоря, настороженно – скорее купят подержанную «японку», чем новую «европейку». Даже если они будут стоить примерно одинаково. Причины очевидны. Во-первых, автомобили для внутреннего рынка Японии укомплектованы очень богато. И во-вторых, укоренился миф о том, что они надежнее всех других. А стереотипы ломать трудно… Вместе с тем в 2009 году на Дальнем Востоке реализовали 145,3 тыс. подержанных автомобилей – в 22 (!) раза больше, чем новых. Больше половины их пришлось на самый популярный здесь бренд – «Тойоту», при том что сейчас средняя цена сделки на вторичном рынке приближается к 15 тыс. долларов!

Самая же популярная машина на вторичном рынке опять-таки «Ленд Крузер» (8296 штук).

ПОВСЮДУ КОНКУРСЫ

Вечно так продолжаться не может. Весь прошлый год и начало нынешнего рынок переваривал автомобили, в большом количестве вывезенные из Японии в канун повышения таможенных пошлин. С тех пор этот вид импорта сократился более чем в 20 (!) раз. Автопарк региона – самый старый в России. С другой стороны – значит, есть большие резервы для его обновления.

Пока во всем регионе открыли лишь одно автосборочное предприятие: с декабря прошлого года корейские автомобили «СанЙонг» собирают на заводе компании «Соллерс» во Владивостоке. Он занял несколько цехов «Дальзавода», где раньше строили и ремонтировали военные корабли. Нынче аппетиты и возможности моряков стали скромнее, и они поделились частью незагруженных площадей. Кстати, с точки зрения логистики этот проект уникален: комплектующие приходят морем из Кореи за три дня, разгружают их прямо на территории предприятия (причал в сотне метров от сборочного цеха), тут же растаможивают (создан свой пост)… Правительство поспособствовало в прошлом году выделению льготного кредита на приобретение первенца дальневосточного автопрома,

ПРОДАЖИ НОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ
В ДАЛЬНЕВОСТОЧНОМ РЕГИОНЕ В 2009 ГОДУ

Марка	Количество, шт.
«Лада»	1715
«Тойота»	1455
УАЗ	583
«Ниссан»	475
«Форд»	316
«Мицубиси»	315
«Лексус»	263
«Сузуки»	244
«Рено»	177

но этот проект пока остается скорее социально-политическим, чем экономическим: жители Дальнего Востока очень осторожно покупают продукцию местного автозавода.

Чтобы устроиться на новое предприятие, надо пройти конкурс. Место у конвейера в ситуации, когда большинство традиционных предприятий города (судостроительные, порт, рыбный флот и т. д.) в полуобморочном состоянии, а «праворульный» автобизнес сворачивается, выглядит не только денежным, но и достаточно престижным. Пока в двух сменах задействовано около 500 человек, а до конца года их будет уже около тысячи. В этом году во Владивостоке соберут 13,2 тыс. корейских вседорожников. Главная надежда руководителей компании – на новую модель, кроссовер с рабочим индексом С200. Первая машина сойдет с конвейера во Владивостоке уже в конце сентября, а через два года здесь будет организована сборка по полному циклу – со сваркой и окраской.

На каждое рабочее место на заводе «Соллерс-Дальний Восток» – конкурс.

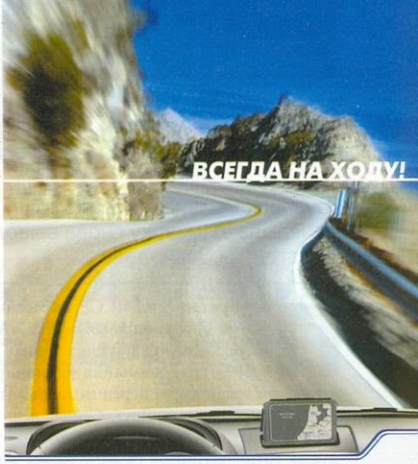


При этом и руководители страны, и местные власти не оставляют надежд заманить сюда и главных любимцев – японцев. Известно, что возможность организации производства на Дальнем Востоке уже изучали менеджеры концерна «Рено – Ниссан». Правда, в оценках они были осторожны: мол, перспективы у края есть, но сейчас «не та обстановка, когда можно решиться на дорогостоящую масштабную экспансию в столь непростой регион». Однако губернатор Приморского края Сергей Дарькин готов предоставить под новые производства не только пустующие заводские цеха, но и льготы по налогам. Кроме того, как показал пример «Соллерса», местные власти берутся оплатить обучение сотрудников новых предприятий. Это уже немало. Может, и впрямь через несколько лет станут собирать не подержанные иномарки из «конструкторов» (автомобили одно время выгодно было привозить в Россию разобранными, растаможивать как запчасти, а потом снова собирать в единое целое), а нормальные машины?

…Водитель Валера, который возил меня по городу, очень сокрушался по поводу недавних времен, когда он занимался доставкой «японок» во Владивосток. Рассказывал, как прямо на палубе разбирали машины, как скручивали приборы… Да мало ли что было! «И кому мешал наш бизнес?» Но соглашался: вечно так продолжаться не могло. Вот теперь приходится крутить баранку, чтобы кормить семью. С интересом расспрашивал про новый автозавод. Может, и пошел бы туда работать, да побаивается: один родственник пытался устроиться, так его на собеседовании срезали…

Наш автомобиль все петлял между стройками – в городе повсюду идут дорожно-строительные работы. Столица Приморья готовится принять крупнейший саммит стран АТЭС. Кстати, по словам Валеры, и в дорожное хозяйство сейчас устроиться тоже непросто: конкурс! **ЗР**

На правах рекламы



HOLA ШРУСы HOLA

Обеспечат надежную передачу крутящего момента от двигателя на колеса автомобиля в любых дорожных условиях.

Преимущества ШРУСов HOLA:

- Детали ШРУСов изготавливаются из высококачественной легированной стали и подвергаются термической обработке по специальной технологии, обеспечивающей максимальную твердость дорожек качения шариков при относительно пластичной сердцевине и высокую ударную прочность;
- Пыльник из неопрена устойчив к физическим и химическим воздействиям создает надежное уплотнение и герметичность;
- Прилагается комплект деталей, необходимых для установки на автомобиль.



Реклама. Товар сертифицирован.

Вся продукция HOLA проходит 100% контроль качества.

Подробная информация по тел. +7 (495) 74-161-74
Контакты наших региональных представителей
Вы можете найти на сайте www.hola-auto.ru

Хотите чешского?

Грузовики «Авиа» были хорошо известны в СССР с начала 1980-х годов. После долгого перерыва эту марку снова выводят на рынок России. С ее нынешними моделями познакомился Константин Закурдаев.

После разделения ЧССР на Чехию и Словакию автомобильная марка «Авиа» тоже пережила ряд существенных перемен. В 1992 году компания акционировалась, а еще три года спустя перешла под контроль корейской корпорации «Дэу». Сейчас чешская марка принадлежит индийскому холдингу «Хиндуджа груп», который также владеет компанией «Ашок Лейланд» – вторым по величине частным автопроизводителем в Индии. Ежегодно фирма «Авиа» выпускает около 17 тыс. грузовиков. Основные узлы и агрегаты закупают у ведущих производителей: дизели – «Камминс», сцепления и коробки передач – ZF, мосты – «Меритор».

В начале 2010 года чешская компания решила вернуться на российский рынок. Уже заключены соглашения с пятью дилерами, а в ближайшее время их число обещают как минимум утроить. Есть договоренность с крупной лизинговой компанией, идут переговоры о сотрудничестве с российскими изготовителями надстроек. Более того, фирма намерена начать сборку своих машин прямо в России. Хотя имя возможного партнера еще неизвестно, мы знаем, что на эту роль претендует сразу несколько российских компаний. Возможно, грузовики «Авиа» с табличкой «Сделано в России» появятся уже в следующем году.

Сейчас чешские грузовики – в основном среднетоннажного сектора. Гамма весьма обширна – восемь типоразмеров двухосных шасси полной массой от 6 до 12 т. Но у нас пока будет представлен ограниченный контингент из трех моделей: D90, D100 и D120. Индекс, если убрать нолики, указывает на полную массу в тоннах. Стратегия выбрана правильная: в сегменте 9–12-тонных машин в России пока нет такой острой конкуренции, как среди грузовиков меньшей грузоподъемности.

Все «авиа» для России будут оснащать 3,9-литровым 4-цилиндровым дизелем «Камминс-ISBe» мощностью 170 л.с., который соответствует стандарту Евро III. Если надо, можно получить машину под Евро IV. Правда, купив такой автомобиль, придется регулярно тратиться на заправку не только обычным топливом, но и мочевиной AdBlue.

В качестве опции на автомобиль можно установить коробку отбора мощности, которая позволяет монтировать специальные надстройки – мусоровозные, пожарные, вышки.

В России межсервисный пробег назначат в пределах 25 тыс. км. А если машина будет эксплуатироваться в щадящих условиях, километраж может быть увеличен вдвое.



Пожарная «Авиа» с удлиненной двухрядной кабиной.



Интерьер выглядит современно и выполнен аккуратно.



В числе разнообразных спецмашин, созданных на шасси «Авиа», есть и дорожно-уборочные.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	Шасси Avia 4×2		
	D90	D100	D120
Длина, мм	5590–8795	6040–8795	5990–9345
Колесная база, мм	2950–5100	3400–5100	3400–5600
Грузоподъемность, кг	5600	6430	8405
Полная масса, кг	9000	9990	11 990
Двигатель	«Камминс-ISBe 170-30», рядный, 6-цилиндровый		
Рабочий объем, л	3,9		
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	125/170 2500		
Крутящий момент, Н·м при об/мин	600 1200–1700		
Коробка передач	M6		

Кабина, несмотря на явно азиатскую внешность, отвечает всем европейским требованиям к эргономике, комфорту и безопасности. Качество интерьера, на первый взгляд, не хуже, чем у большинства одноклассников из Европы.

В общем, российским перевозчикам предлагают вполне современный, удобный и экономичный грузовик.

Вот только с ценами пока непонятно. Представители фирмы обещают, что их машины будут относительно недорогими. Только вот относительно чего? **ЗР**



Шасси «Авиа-D100» готово к перевозке 6,4 т груза, полная масса – 10 т.

Самое тяжелое в семействе шасси D120 рассчитано на 8,4 т груза.



На правах рекламы

KAMAZ

РЕСТАЙЛИНГ

ТЕХНОЛОГИИ ПОБЕДИТЕЛЕЙ

КАМАЗ 65115



Самосвал с высокой эксплуатационной эффективностью. Комплектуется двигателем Cummins, коробкой передач ZF и платформой овального сечения. Увеличены грузоподъемность (до 15 т) и межсервисный пробег (до 30 тыс.км).

Весь товар сертифицирован. Реклама

KAMAZ

ОАО «КАМАЗ»
Call-центр: 8-800-555-00-99
(8552) 45-27-45

www.kamaz.ru

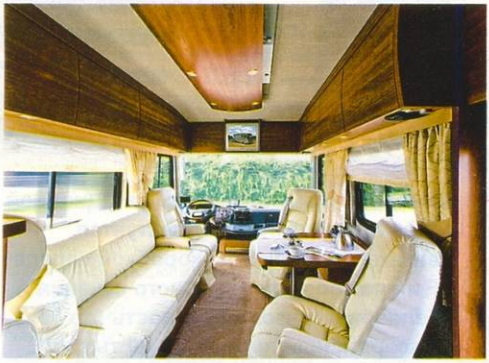
КОМПАНИЯ ГОДА 2006

С ГЛОНАССом, без водителя

В рамках форума «Селигер-2010» состоятся первые в России соревнования беспилотных автомобилей-роботов. Они должны самостоятельно, без дистанционного управления пройти по маршруту, заданному с помощью системы ГЛОНАСС. Но где взять такие машины?

«Группа ГАЗ» предоставила шесть автомобилей «Газель-Бизнес» победителям второго всероссийского робототехнического фестиваля, прошедшего в Москве. Лауреаты и переоборудуют их в «робомобили» – оснастят компьютерами, сенсорами, исполнительными механизмами. Мозговитые это сделать смогут. А пока на фестивале показали образец «без руля», правда, еще с педалями.





Квартира с гаражом

Новый кемпер VARIO Perfect SH/D хорош не только роскошью встроенной в кузов «квартиры» на шестерых (спальня, ванная комната, кухня, бар), но и тем, что в нем гараж, в котором можно возить в дальнее путешествие «Смарт». В самом деле, не мотаться же за продуктами на 15-тонной люкс-бытовке, собранной на шасси «Мерседес-Бенц Атего» (либо MAN TGM 15.290 LL). А так и «смартику» удобно – он устроился прямо под спальней. Где-то рядом еще и лодка.

Кто на свете выше всех?

Среди телескопических подъемников с рабочей площадкой это, без сомнения, «Вумаг-Пэйлфайндер WT1000». Его стрела, состоящая из пяти секций, способна вознести монтажников или спасателей на высоту 103 м! Под колесами вовсе не обязательно должен лежать асфальт: у шасси восемь ведущих колес из десяти, причем четыре оси управляемые. На шоссе 530-сильный двигатель разгоняет машину до 85 км/ч. Подъемный механизм работает от собственного мотора в 184 л.с., питающего гидравлический насос. Это позволяет вздымать к облакам корзину с полезной нагрузкой до 600 кг.



Есть контакт!

Компания «Форд» начинает продажи в Европе фургона «Транзит Коннект Электрик», уже знакомого заокеанским потребителям. Его привод, требующий киловатт-часы электричества вместо литров бензина, разработан американской корпорацией «Азур дайнемикс». Запас хода – до 130 км. На перезарядку уходит 6–8 часов.



Легковушки позавидуют



Немецкая фирма «Бюрстнер» построила на шасси мерседесовского «Спринтера» кемпер с удивительно низким коэффициентом лобового сопротивления: $C_x = 0{,}25$. Такому могут позавидовать многие легковые авто. Преимущество отточенной аэродинамики доказано в дорожных испытаниях на трассе от Штутгарта до Травемюнде длиной 731 км: при средней скорости 100 км/ч расход топлива составил всего 8,8 л/100 км!

«Чистые» миллионы



Первая в мире специальная сборочная линия для монтажа гибридных и работающих на альтернативных видах топлива грузовиков «Рено» введена в строй во французском городке Бурк-ан-Брес. Здесь будут отлаживать их технологию, доводить конструкцию до серийной зрелости. На цех не пожалели 10,5 млн. евро, что объяснимо: в недалеком уже 2013 году будут введены жесткие нормы Евро VI для дизельных грузовых автомобилей.

Пишется так: KUZBASs



В Кемеровской области пущен завод «КузбассАвто», он входит в группу компаний «МаррТЭК». Здесь будут собирать автобусы и грузовики «Хёндай» под российским брендом KUZBASs. Предприятие построили с нуля за два года и за 420 млн. рублей. На начальном этапе здесь будут выпускать автобусы для городского, пригородного и междугороднего сообщения. Модель County KUZBASs вмещает до 29 человек, с дизелем мощностью 130 л.с. она развивает 120 км/ч. Aero Town KUZBASs побольше (до 34 пассажиров) и помощнее (220 л.с.). Оба автобуса удовлетворяют нормам Евро III. На запланированную мощность 10 000 единиц автотехники в год завод должен выйти в 2013-м.

Скорая на связи



Индийская «Тата» представила в семействе легких грузовиков «Уингер» (это не что иное, как старый «Рено-Трафик» с индийскими двигателями) карету скорой помощи. В ее оснащение входят не только медицинские приборы (кардиограф, дефибриллятор, баллон с кислородом и т. п.), но и ноутбук с выходом в Интернет через спутник для связи с медицинскими центрами, телеметрии, консультаций со специалистами.

На правах рекламы

КАМАЗ

РЕСТАЙЛИНГ

ТЕХНОЛОГИИ ПОБЕДИТЕЛЕЙ

КАМАЗ 65117



Бортовой тягач с высокой эксплуатационной эффективностью. Комплектуется двигателем Cummins, коробкой передач ZF и платформой 7800х2470мм. Увеличены грузоподъемность (до 14,5 т) и межсервисный пробег (до 30 тыс.км)

Весь товар сертифицирован. Реклама.

КАМАЗ

ОАО «КАМАЗ»
Call-центр: 8-800-555-00-99
(8552) 45-27-45

www.kamaz.ru

Компания года 2009

Для особо ценных пассажиров

В фургоне можно возить много полезного. Или превратить его в нечто полезное, например в школьный автобус. В роли водителей и воспитателей пытались представить себя Сергей Канунников и Сергей Клочков. Фото Александра Батыру.

Способ получения пассажирских машин из грузовых фургонов давно известен и относительно прост. В кузов врезают окна, обивают его шумоизоляцией, устанавливают сиденья и дополнительное оборудование. Недорого и удобно: планировку и комплектацию небольшие фирмы способны сделать практически любые. Этот школьный «Фольксваген-Крафтер» – продукт нижегородской компании с поразительным для подобной сферы деятельности именем «Луидор». Машина, хотя формально и российская, создана по согласованию с фирмой «Фольксваген». Напомним, кстати, что «Крафтер» – прямой конструктивный аналог «Спринтера» от «Мерседес-Бенца».

Ни снаружи, ни внутри грузовик в этом автобусе с яркими шариками по бортам практически не угадывается. Салон отделан пусть не пижонскими, но добротными материалами. Окна – словно «тут и были». Сиденья веселенькой расцветки удобны и оборудованы поясными ремнями. У каждого ряда кресел – кнопка, нажав которую 17 детей привлекут внимание тех сидящих впереди взрослых. Ох уж натерпятся эти взрослые, пока детвора наиграется кнопками! Отомстить, правда, можно громкой нотацией через микрофон на передней панели.

А вот драться портфелями, коротая путь, школьникам будет трудновато – если они дисциплинированно уберут их в стеллаж у аварийной двери. Еще бы приладить какую-нибудь страховочную сетку, чтобы сумки не прыгали на поворотах или кочках, ведь на ходу грузовое происхождение машины все же чувствуется.





На «лежачих полицейских» и прочих «естественных» неровностях порожний автомобиль заметно взбрыкивает задком. Впрочем, если возить упитанных детей и нагрузка на подвеску приблизится к максимально дозволенной – около 1700 кг, «Крафтер», конечно же, пойдет более плавно. К тому же водитель, везущий столь драгоценный груз, просто обязан быть предельно выдержанным и осторожным.

Привыкать к рабочему месту не приходится. Обзорность отменная.

Изучая характеристики машины, сначала подумали: 109 л.с. мощности, снятых с 2,5-литрового турбодизеля (существует и 136-сильная версия), для такой массы совсем кисло. Но мотор тянет автобус по-боевому. Динамичный разгон – результат грамотно подобранной трансмиссии. На пер-

Легковые «фольксвагены» часто критикуют за скучные панели приборов. Но если профессиональный автомобиль без выкрутасов – это его явный плюс.



На правах рекламы

KAMAZ

КАМАЗ ГАРАНТИРУЕТ

ЛИЗИНГ ОТ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ОТ 7% В ГОД

КАМАЗ-65115



Аванс от 20%

Срок лизинга до 60 месяцев

Срок оформления 7 дней

Техника в лизинг:

- Вся линейка автотехники КАМАЗ
- Автобусы
- Прицепная техника

Весь товар сертифицирован. Реклама.

KAMAZ

Call-центр:
8-800-555-00-99
(8552) 45-27-32, 45-27-33

Компания года 2009

www.kamaz.ru, www.kamazleasing.ru





Пусть он не желтый, что привычно для школьных автобусов, но ведь какая веселенькая раскраска! Не отреагировать на такую машину невозможно.

В салоне 17 удобных сидений, каждое с ремнем безопасности. Чуть наклонив голову, по проходу пройдет и взрослый.

С такими дополнительными зеркалами четче контролируешь вход-выход беспокойных пассажиров.



вых передачах двигатель раскручивается очень быстро и тем самым уверенно вводит автобус в темп нервного московского потока. Коротким рычагом коробки с почти легковыми ходами и четкостью включений работать легко и приятно. А обзорности с места водителя «Крафтера» владельцы большинства легковушек могут только позавидовать.

Легкий, но понятный руль, образцовая работа тормозов, удобная посадка… Кажется, ездим на этом автомобиле уже давно и готовы отправиться с детворой в самый дальний рейс. Водитель и пассажиры долго не устанут. Ну а на неотложный случай есть те самые кнопки, с помощью которых можно потребовать остановку.

Еще бы «вживить» в машину кондиционер... Впрочем, в средних широтах большую часть года важнее мощная печка. К тому же отсутствие встроенной системы климата отчасти компенсирует мощная вентиляция и подъемный люк в крыше. Если уж очень захочется и позволят финансовые возможности, этот самый кондиционер можно заказать. Как и многое другое, например стеклянный, а не металлический люк, электропривод двери салона, иные наворо-ты. Машина с ними, разумеется, станет еще дороже. А школьный «Фольксваген-Крафтер» от волжского «Луидора» и без того недешев – 1 998 000 рублей.

Понятно, подобный автобус позволит себе далеко не всякая школа. Но ведь престижных и обеспеченных учебных заведений становится все больше, и многие не экономят на образовании своих детей. А уж тем более на их безопасности. **ЗР**

Volkswagen Crafter

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Размеры, мм:	
длина	7345
ширина	1993
высота	2800
колесная база	4325
колея спереди/сзади	1710/1716
Снаряженная масса, кг	3274
Полная масса, кг	5000
Расход топлива, л/100 км:	
городской цикл	12
загородный цикл	9,5
смешанный цикл	11

ДВИГАТЕЛЬ: дизельный, Р5, 2,5 л, 80 кВт/109 л.с. при 3500 об/мин, 280 Н·м при 2000–2250 об/мин.

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ: М6.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – независимая на поперечной рессоре/зависимая на продольных рессорах; рулевое управление – с гидроусилителем; тормоза – дисковые; размер шин – 195/75R16.

С «гармошкой» по Европе

Разработчики сочлененного автобуса МАЗ-205 приложили все усилия, чтобы машина соответствовала европейским требованиям. Экспортный потенциал минской новинки оценил Константин Закурдаев.

В отличие от подавляющего большинства автобусов, выпускаемых заводами СНГ, сочлененный МАЗ-205 рассчитан не только на внутренний рынок, но и на европейский. Не зря машину оснастили дизелем «Мерседес-Бенц OM906LA» мощностью 286 л.с., удовлетворяющим нормам Евро V. Более того, в планах завода установка в моторный отсек «гармошки» 326-сильного OM926LA, соответствующего еще более строгим экологическим требованиям – EEV. Они вскоре трансформируются в стандарт Евро VI и начнут действовать в странах Евросоюза с конца 2013 года.

Дебют минской «гармошки», в которой могут разместиться 175 человек, состоялся не где-нибудь, а на известной автобусной выставке Busworld Europe в бельгийском Кортрейке.

Минчане постарались сделать машину, отвечающую всем принятым в странах Евросоюза требованиям. Есть установленный на крыше мощный кондиционер, устройство наклона кузова на остановках (книлинг), пандус для инвалидов-колясочников и площадка в салоне для их размещения. В проемах дверей – видеокамеры, картинка с которых идет на монитор, смонтированный на приборной панели в кабине водителя. Кстати, кабина отделена лишь низеньким барьером, а не глухой перегородкой, как в машинах для рынка СНГ. Уровень пола низкий по всей длине салона, пассажирские сиденья – с поручнями.

Главное отличие МАЗ-205 от большинства аналогов – расположение силового агрегата в передней секции (у зарубежных машин он в хвосте прицепа). Такое компоновочное решение позволило упростить механизм сочленения, исключив из него дорогую систему противоскладывания, и соответственно снизить стоимость «гармошки». Правда, напротив второй двери салона появился здоровенный шкаф, в недрах которого – двигатель.

В паре с ним работает автоматическая коробка передач – 6-скоростная ZF 6HP 604C или 4-скоростная Voith D854.5. Портальный ведущий мост поставляет компания ZF, тормозные механизмы всех колес дисковые, применены антиблокировочная и противобуксовочная системы.

Похоже, такая машина действительно сможет конкурировать с именитыми европейскими автобусами. О ее поставках в Россию пока речь не ведется. А ведь такая «гармошка» и нам не помешала бы… ЗР

МАЗ-205

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Размеры, мм:	
длина	18 750
ширина	2550
высота	3150
колесная база	5865 + 6937
Число мест	175
для сидения	39
в час пик	184
Снаряженная масса, кг	16 100
Полная масса, кг	28 000
Максимальная скорость, км/ч	75–96

ДВИГАТЕЛЬ: дизельный, Р6, 6,4 л, 210 кВт/286 л.с. или 240 кВт/326 л.с.

ТРАНСМИССИЯ: А6 или А4.

РАЗМЕР ШИН: 275/70R22,5.



Камское трио

В Набережных Челнах приступили к выпуску полноприводных грузовиков особо высокой грузоподъемности. С особенностями новинок знакомился Константин Закурдаев.

Новое семейство представлено базовым шасси КамАЗ-65224 и разработанными на его основе автопоездом-лесовозом, самосвалом с задней разгрузкой кузова КамАЗ-65222 и седельным тягачом КамАЗ-65221. Все модели максимально унифицированы с близкими по массе и габаритам трехосными грузовиками семейства КамАЗ-6520.

Недавно обновленные кабины – стандартные для всего модельного ряда. Они предлагаются в «дневном» или в удлиненном, «спальном» вариантах.

Базовым двигателем назначен хорошо известный V-образный 8-цилиндровый дизель КамАЗ-740.60, развивающий 360 л.с. При необходимости можно заказать мотор увеличенной до 400 л.с. мощности. Трансмиссия включает в себя механическую 16-ступенчатую коробку передач ZF16S и 2-ступенчатую раздаточную коробку «ZF-Штайр». Передняя подвеска – рессорная, задняя – рессорно-балансирная, ведущие мосты – болгарской компании «Мадара».

Самосвал КамАЗ-65222. На фото – ранняя версия с дорестайлинговой кабиной.

Полноприводное трехосное шасси КамАЗ-65224 предназначено для надстроек массой до 22,7 т, его допустимая полная масса – 34 т. На базе этой модели разработан лесовоз с прицепом-роспуском, способный перевозить 25-метровые бревна. Полная масса автопоезда – 40 т, из которых 11 т берет на себя установленный на тягаче коник.

Седельный тягач КамАЗ-65221 при снаряженной





КамАЗ-6560, первая четырехосная машина семейства, уже проходит испытания.



Седельный тягач КамАЗ-65221 с полуприцепом-сортаментовозом, который можно использовать и как обычный бортовой полуприцеп.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

	КамАЗ-65224	КамАЗ-65221	КамАЗ-65222
Общие данные			
Тип	шасси	седельный тягач	самосвал
Размеры, мм: длина/ширина/высота	7280/2550/3220		8420/2550/3360
колесная база	3515 + 1400		4115 + 1400
Снаряженная масса, кг	11 200	11 550	14 350
Объем самосвальной платформы, м³	–	–	12,0 (16,0)
Полная масса автомобиля/ автопоезда, кг	34 000	61 800	34 000
Грузоподъемность/ нагрузка на седло, кг	22 700	17 000	19 500
Объем топливного бака, л	450		350
Двигатель			
Модель	КамАЗ-740.60-360		
Конфигурация	V8		
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	265/360 2200		
Крутящий момент, Н•м при об/мин	1450 1300–1500		
Трансмиссия			
Коробка передач	M16		
Ходовая часть			
Размер шин	16.00R20		

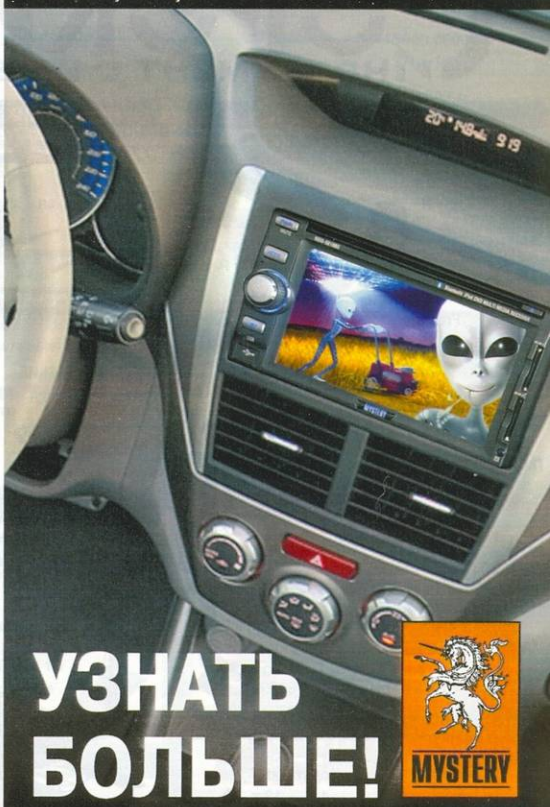
массе 11,6 т может работать в составе автопоезда полной массой почти 62 т. Самосвал КамАЗ-65222 способен взять на борт 19,5 т (лишь на полтонны меньше, чем дорожный самосвал КамАЗ-6520). У этой модификации на 600 мм увеличена колесная база. Данное решение позволило довести вместимость кузова до 12 кубов, не прибегая к чрезмерному наращиванию бортов. По желанию заказчика могут установить и более вместительный кузов – 16-кубовый.

Не успев освоить новое семейство, Камский автозавод уже приступил к испытаниям внедорожного шасси КамАЗ-6560 еще большей грузоподъемности. Оно снабжено четырьмя ведущими мостами и при полной массе 41 т имеет грузоподъемность 26,5 т. С этой машиной мы планируем вскоре познакомиться поближе. **ЗР**



На правах рекламы

www.mysteryelectronics.ru



УЗНАТЬ БОЛЬШЕ!

MYSTERY

Мультимедийные системы Mystery
ЭВОЛЮЦИЯ ТЕХНОЛОГИЙ

MDD-5810BS
Мультимедийная система размером 2 DIN
с сенсорным 5.8" TFT ЖК монитором



DVD VIDEO MPEG4 VIDEO MP3 PLAYBACK COMPACT disc ±R/±RW USB UNIVERSAL SERIAL BUS SD

УКВ FM AM PAL SECAM NTSC AUDIO VIDEO VCD SVCD WMA JPG

Столкновение интересов

Марк Уэббер против Себастьяна Феттеля, Льюис Хэмильтон, идущий на Дженсона Баттона, – партнеры по команде бьются друг с другом, словно заклятые враги! Командам это нередко во вред, а для зрителей – то, что надо, полагает Максим Вольнов. Фото «Ред Булл», «Даймлер», «Рено».

ТРИ ПОЕДИНКА

Гран-при Турции запомнилось не столько победным дублем «Макларена», сколько столкновением лидировавших пилотов «Ред Булла». Инициатором аварии выступил Себастьян Феттель. Шедший первым Марк Уэббер чуть сбросил темп, немец уперся в партнера, а сзади на него ощутимо давил Льюис Хэмильтон, намекая, что при любом удобном случае пойдет в атаку. Себастьян, видимо, держал в голове, что чаша весов внутри команды уже не в его пользу – у Марка стало больше «поулов», побед и очков. А взять титул ох как хочется! И главное, это реально сделать уже в нынешнем сезоне – машина позволяет. Зачем откладывать?



И Феттель ринулся на обгон. Расстояния до поворота едва хватало, а Уэббер, похоже, совсем не желал пропускать напарника. У австралийца были свои, не менее веские резоны добиваться статуса «первого номера». Он невозмутимо шел по намеченной траектории. В результате контакт бортами, лопнувшая шина на болиде Феттеля, утрата лидерства в гонке, победы, двойного подиума и вдобавок – командного лидерства в чемпионате. «Ред Буллу» еще повезло, что Уэббер благополучно финишировал третьим и сохранил первую позицию в личном зачете.

Кто виноват? Уэббер кивает на Феттеля – дескать, немец смещался вправо, хотя пространства там не было. Себастьян убежден, что совершил обгон по всем правилам и даже вышел вперед, после чего машина Марка якобы ударила заднее правое колесо машины Феттеля. Руководство команды публичных обвинений не выносило, оставив сор в избе. Однако шеф «Ред Булла» Кристиан Хорнер пообещал серьезно побеседовать с гонщиками: «Мы без конца твердим им: можете бороться, но всегда оставляйте друг другу место на трассе! Сегодня они этого не сделали. И мы на тарелочке преподнесли «Мак-Ларену» кучу очков».

Феттеля можно понять, а вот простить, пожалуй, нельзя – совсем не тот случай, когда рискованный обгон мог принести хоть какую-то пользу команде! И если в конце сезона «Ред Буллу» или любому из ее гонщиков не хватит пары очков до чемпионского титула, турецкую гонку им непременно припомнят. Хотя, с точки зрения зрителей, без данного эпизода она была бы скучновата.

Правда, потом еще был красивый поединок за победу между пилотами «Мак-Ларена» – почти треть круга они шли борт в борт!

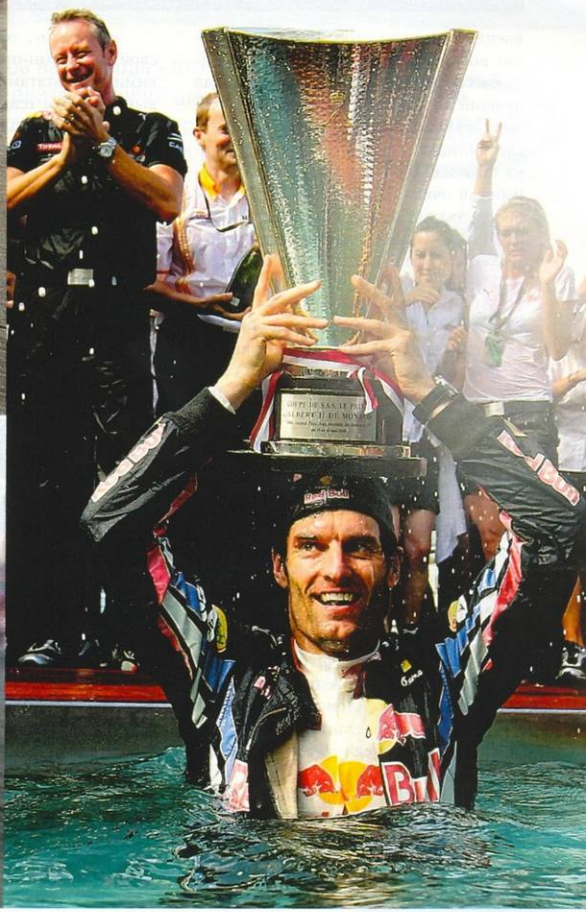
И конечно, не забыть быстротечное сражение Фернандо Алонсо и Виталия Петрова! Для россиянина оно завершилось плачевно – прокол колеса,



Семь поул-позишн подряд выиграл «Ред Булл»: трижды первым на старте был Феттель, в остальных случаях –Уэббер. Есть ли сомнения насчет того, какая машина в чемпионате самая быстрая?



Фернандо Алонсо готовит атаку на Петрова. После финиша испанец похвалил россиянина за отличную оборону. Виталий вполне мог отбиться, но подвела лопнувшая шина.



Марк Уэббер с удовольствием купается в славе. Как бы ни завершился для него нынешний чемпионат, этот сезон для австралийца, бесспорно, лучший!



«Мерседес GP», ведомый Михаэлем Шумахером, смог идти в темпе «Мак-Ларена» лишь на протяжении одного неполного круга.

внеплановый пит-стоп, 15-е место вместо восьмого. Свежие шины позволили блеснуть – под занавес Петров выдал лучший круг гонки! Хотя сам он предпочел бы иной исход, о чем и сказал после финиша: «Гонка интересная, машина показала себя отлично. Жаль, не заработал очки». Шеф «Рено» Эрик Буйе вновь хвалил нашего пилота за скорость. Но какой от нее прок, если нет очков (это вам и Феттель подтвердит)!

ИХ ОСТАЛОСЬ ДВОЕ...

Турецкий этап показал, что в сильных командах растет внутреннее напряжение между гонщиками. Пресса сразу вспомнила, что Феттель в команде свой, коренной, ведь «Ред Булл» многие годы «вел» его по своей молодежной программе (кстати, часть пути – параллельно с Алешиным). А Уэббер чужак. Кому, спрашивается, команда отдаст предпочтение в спорных ситуациях?

Схожая ситуация в «Мак-Ларене» и «Феррари». Нет никаких сомнений, что Баттон и Хэмильтон, случись им вновь оказаться на трассе рядом, сделают все возможное, чтобы доказать свое превосходство. А по выражению лица Фернандо Алонсо совершенно точно можно определить, когда он финишировал впереди Фелипе Массы, а когда – позади.

Для команд это проблема. А для зрителей – дополнительная интрига. Даже свободные тренировки, которые в турнирном плане ничего не решают, приобретают порой весьма занятный характер.

«Феррари», отметившая в Турции свой 800-й Гран-при, снова удивила низкими результатами. И это уже не разовый случай, а тенденция: вспомним откровенный провал в Малайзии и невыразительные гонки в Китае и Монако.

Похоже, «Большая четверка» сошла на нет – «Ред Булл» и «Мак-Ларен» набрали крейсерский темп и образовали «Большую двойку». Тем временем к «Феррари» и «Мерседесу GP», которому весенняя модернизация машины тоже не принесла ожидаемого прогресса, потихоньку подтягивается «Рено».

Хотя и здесь не все однозначно. В Барселоне, например, Михаэль Шумахер финишировал четвертым, уступив победителю минуту с гаком – непомерно много! А в Турции, несмотря на аналогичное четвертое место, по времени он проиграл всего полминуты. Так что некоторый прогресс налицо. Правда, в «Феррари» и «Мерседесе GP» ждали совсем другого – реальных побед в середине сезона. Но пока зрители довольствуются лишь междусобойчиками «Ред Булла» и «Мак-Ларена». Впрочем, вряд ли кто рискнет заявить, что они неинтересны! ЗР



Феттель начал сдавать. По многим показателям он теперь уступает Уэббер.

ЧЕМПИОНАТ МИРА ФОРМУЛЫ-1

5-й этап, Гран-при Испании	
1. М. Уэббер (Австралия, «Ред Булл – Рено»)	1:35.44,101
2. Ф. Алонсо (Испания, «Феррари»)	24,0
3. С. Феттель (Германия, «Ред Булл – Рено»)	0.51,3
4. М. Шумахер (Германия, «Мерседес GP»)	1.02,1
5. Дж. Баттон (Великобритания, «Мак-Ларен – Мерседес»)	1.03,7
6. Ф. Масса (Бразилия, «Феррари»)	1.05,7
7. А. Сутил (Германия, «Форс Индия – Мерседес»)	1.12,9
8. Р. Кубица (Польша, «Рено»)	1.13,6
9. Р. Баррикелло (Бразилия, «Вильямс – Косворт»)	1 круг
10. Х. Альгерсуари (Испания, «Торо Россо – Феррари»)	1 круг
6-й этап, Гран-при Монако	
1. М. Уэббер	1:50.13,355
2. С. Феттель	0.00,4
3. Р. Кубица	0.01,6
4. Ф. Масса	0.02,6
5. Л. Хэмильтон (Великобритания, «Мак-Ларен – Мерседес»)	0.04,3
6. Ф. Алонсо	0.06,3
7. Н. Росберг (Германия, «Мерседес GP»)	0.06,6
8. А. Сутил	0.06,9
9. В. Лиуцци (Италия, «Форс Индия – Мерседес»)	0.07,3
10. С. Буэми (Швейцария, «Торо Россо – Феррари»)	0.08,1
7-й этап, Гран-при Турции	
1. Л. Хэмильтон	1:28.47,620
2. Дж. Баттон	0.02,6
3. М. Уэббер	0.24,2
4. М. Шумахер	0.31,1
5. Н. Росберг	0.32,2
6. Р. Кубица	0.32,8
7. Ф. Масса	0.36,6
8. Ф. Алонсо	0.46,6
9. А. Сутил	0.49,0
10. К. Кобаяши (Япония, «БМВ Заубер – Феррари»)	1.05,6
После 7 этапов	
Пилоты	
1. М. Уэббер	93
2. Дж. Баттон	88
3. Л. Хэмильтон	84
4. Ф. Алонсо	79
5. С. Феттель	78
6. Р. Кубица	67
Команды	
1. «Мак-Ларен»	172
2. «Ред Булл»	171
3. «Феррари»	146
4. «Мерседес GP»	100
5. «Рено»	73
6. «Форс Индия»	32



Новые грани «Туринга»

С момента учреждения этого чемпионата мира титул среди марок трижды подряд доставался БМВ, затем дважды – СЕАТу. В этом году, похоже, настала эпоха «Шевроле», считает Сергей Зиновьев.

ВЫСШАЯ ЛИГА ЖДЕТ ПЕРЕМЕН

Весовой гандикап в WTCC откровенно не нравится командам: нет смысла модернизировать машины и делать их быстрее, если достигнутый перевес потом уничтожат балластом. Но такая уравниловка – вынужденная мера, позволяющая из года в год нивелировать по скорости столь разную технику: в «Туринге» нынче играют атмосферные 2-литровые бензиновые моторы и 1,6-литровые турбодизели, передний привод и задний, седаны и хэтчбеки!

Есть робкая надежда, что это последний сезон WTCC, проходящий по часто меняющимся и потому вечно критикуемым правилам (не раз важные изменения в технический регламент вносили прямо в разгар сезона!). В ближайших планах организаторов – переход на единую для всех концепцию мотора: 1,6 л с турбонаддувом. Теоретически это устраивает всех сегодняшних участников. СЕАТ, по слухам, готовит дебют «Эксео», а шеф «БМВ Моторшпорт» Марио Тайссен подтвердил, что баварская фирма строит 1,6-литровый мотор, который подойдет машинам 3-й серии. А к 2012 году представит в чемпионате полностью новую модель! Вариант «1,6 с наддувом» удобен и «Форду», готовому примкнуть к числу участников уже в 2011-м. Планируется, что следующий сезон стартует в Аргентине – в угоду местному подразделению «Хонды», которая также намерена выставить свою команду. Остается урегулировать вопрос с топливом. Его тоже хотели бы видеть одинаковым для всех. Но как быть, если «Фольксваген» согласен прийти в мировой «Туринг» со своим «Сирокко» лишь при условии, что его дозволят заправлять… биогазом!

А пока наслаждаемся интригой: в первых трех этапах сезона победы одержали пилоты трех разных команд! Причем на вершину подиума поднимались только чемпионы мира – Габриэле Тарквини (СЕАТ), Иван Мюллер («Шевроле») и Энди Приоль (БМВ). Правда, иногда лишь за счет определенного везения. На третьем этапе в Монце первую зачетную гонку Приоль выиграл благодаря неудачам Роберта Хаффа («Шевроле-Круз») и Габриэле Тарквини: у них на последнем





Вылет на трассе в Монце не помешал Андрею Романову набрать первые очки в сезоне. Он вернулся в чемпионат в составе частной команды Франца Энгстлера.

Трехкратный чемпион мира Энди Приоль два года подряд завершал чемпионат на четвертом месте. Сейчас по сумме трех этапов тоже идет четвертым…

Team Russia начала сезон в Валлелунге на этапе итальянского чемпионата: логотип «За рулем» пройдет с командой через все баталии.



круге лопнули шины. А во втором заезде сенсационно лидировал датчанин-«частник» Микел Нюкъяер, который в число фаворитов никак не входил. Но он сошел в конце дистанции по типичной для Монцы причине – из-за износа покрышек. И уступил в итоге победу Мюллеру.

Переход Ивана Мюллера из стана СЕАТа в «Шевроле» ощутимо сказался на результатах команды. Сам француз лидирует среди пилотов – тут, в общем, ничего необычного. Зато «Шевроле» теперь первая в зачете марок! На «кругах» словно не отразился весовой гандикап. Ведь в Монце все «шевроле» и «леоны» догрузили балластом в 40 кг, тогда как техника БМВ сохранила начальный вес.

ГРУППА ПОДДЕРЖКИ: TEAM RUSSIA И ДРУГИЕ

Европейские этапы WTCC сопровождает Еврокубок «СЕАТ-Леон» – серия для молодых пилотов, сражающихся на одинаковых машинах в равных технических условиях. Правила здесь во многом схожи с установленными для чемпионата мира, и если есть желание пробиться в WTCC, то пройти стадию Еврокубка – дело крайне полезное.

Популярность сеатовской серии плавно растет: в Монце собралось 26 пилотов (средний показатель 2009 года – 20 машин на старте). Прошлогодние призеры ушли: венгр Норберт Мишелиц и швейцарец Фреди Барт, в частности, перебрались в WTCC. Но явилось большое пополнение – дюжина новичков из Франции, Испании, Италии, Португалии, Норвегии, Ирландии и России.

Нас, конечно, особо интересуют достижения россиян, избравших Еврокубок в качестве стартовой ступеньки на мировой арене. Team Russia начала сезон пробной гонкой на этапе чемпионата Италии в Валлелунге, где Олег Петриков в одном из заездов приехал седьмым, а в другом долго лидировал, прежде чем его остановила лопнувшая шина.

В Монце, как ни крути, результаты всех «туринговых» гонок тоже сильно зависели от шин, а тут еще совершенно неожиданно для всех участников Еврокубка произошла форс-



мажорная замена поставщика: вместо «Пирелли» выдали «Йокогаму». Выгоду получили команды, ранее выступавшие в аналогичном испанском турнире для «леонов» – им-то настройки под «Йокогаму» знакомы давно и хорошо. А Team Russia пришлось отлаживать машину заново.

Возможно, именно этим объяснялось то, что Петриков на свободных тренировках, где разрешены любые шины, держался в группе лидеров, но в квалификации отвоевал лишь 11-е место. В гонке он провел несколько обгонов и финишировал седьмым, получив право во втором заезде стартовать из первого ряда! Воспользоваться выгодной позицией не позволили соперники, усердно пинавшие машину россиянина до тех пор, пока она не вылетела в гравий.

Недружелюбно поступили и с Алексеем Дудукало («ЛУКОЙЛ-Рейсинг» по-прежнему арендует для него машину у испанской команды «Санред»). На его счету, тем не менее, второе место, добытое в первом заезде при старте со второй позиции. Дебют в Еврокубке Тимура Садрединова (также при обслуживании специалистами «Санред») прошел довольно скромно: 23-й в квалификации, сход в первой гонке, 15-е место во второй.

Ждем продолжения: Еврокубок «СЕАТ-Леон» состоит из шести этапов. **ЗР**

Еврокубок «СЕАТ-Леон» на фоне WTCC – серия достаточно скромная. Но внешне все оформлено по-взрослому. А большинство пилотов – победители своих национальных турниров.

Старт – момент ответственный: за тобой еще 20 машин. Но этот «визит в гравий» не помешал Олегу Петрикову финишировать седьмым.



И все-таки они летают!

В нашей стране, где дорогой служит любой проселок, автоспорт долгое время шел своим путем – развивались внедорожные соревнования. Легендарную грунтовую гонку повидал наш корреспондент Юрий Тюрин. Фото автора и Эдуарда Ульяновского.

В 1964 году под Рязанью впервые прошел автокросс «День Победы» на грузовиках ГАЗ-51 и ЗИЛ-164, ставший с тех пор самой почитаемой гонкой этой дисциплины в России. За прошедшие годы на рязанской земле состязались во всех без исключения внедорожных классах – от детских мини-багги до гоночных ЗИЛ-130, а установленный в 1989 году рекорд по количеству участников, 304 гонщика, не перекрыт до сих пор. Не отставали и жаждавшие зрелищ (только представьте – взлетающий в воздух грузовик!): аудитория болельщиков в иные годы достигала 40 тысяч человек.

Изначально гонка больше походила на современные «бахи», короткие ралли-рейды: круг более десяти верст нужно было пройти десять раз. Дистанция превышала сотню километров! Спортсменам приходилось преодолевать броды и овраги, а подготовленной трассы как таковой просто не было: в поле устанавливали флажки – створы «ворот», в которые обязана пройти гоночная машина, а дальше каждый избирал траекторию по собственному усмотрению. Интересно, что старты в то время давали по системе «Ле-Ман» – пилоты, стоявшие каждый рядом со своей машиной, по отмашке судьи запрыгивали в кабину, заводили мотор и выезжали на трассу. Другая особенность гонок была чисто советской. Грузовик спортивный? Ну и что! Раз грузовик – значит, должен везти груз. И везли. В кузова клали мешки с песком, а машины дважды проходили контрольное взвешивание – до старта и после финиша.

Кризис наступил в 1980-м. После критической статьи «Почему летают грузовики?» в газете «Правда» грузовой кросс сочли наносящим ущерб социалистической собственности – десять лет он был под запретом. Но спортсмены – люди находчивые: на базе грузовиков принялись строить чудовищные багги! Вдобавок на рязанской трассе прописалась техника помельче – вазовская «классика», «москвичи», «волги» и багги на их основе.

С распадом СССР все запреты сняли. На трассы вернулись грузовики, а заднеприводные легковушки понемногу уступили место «восьмеркам» и иномаркам. Казалось бы, взлетающие в воздух мастодонты, наследие советского прошлого, должны были уйти в небытие, ведь и ГАЗ-53, и даже ЗИЛ-130 давно уже не выпускают. Но нет: бережно сохраняемые руками механиков, они по-прежнему выходят на старт каждый год, 9 мая. Конечно, до рекордов былых лет далеко, но два-три десятка ЗИЛов или «газонов» по-прежнему в строю.

В XXI веке рязанская трасса претерпела изменения. Гонщики роптали на ее убойность для техники, обилие пыли, крайнюю затянутость заездов. Рязанская федерация автомотоспорта в ответ сократила кольцо до 1200 ме-







«День Победы» сейчас единственная гонка, где древних «газонов» набирается полная стартовая решетка. А как они летали в былые времена! (Черно-белое фото – 1991 года.)

тров, убрав все недоступные для поливальных машин холмы и сделав ее плоской (по кроссовым меркам). Организация гонок резко улучшилась, но... Спортсмены снова оказались недовольны. И пожелали восстановить классическую гонку с холмами и трамплинами, чтобы сохранить высокий уровень зрелищности. Рязанцы подумали... и к нынешнему юбилею Победы сделали подарок гонщикам и зрителям, вернув все как было – к счастью, за исключением безобразной организации. Более сотни пилотов в семи классах высоко оценили их усилия.

Легендарная трасса – легендарные и победители: в этапе Кубка России на полноприводных автомобилях за победу боролся москвич Пётр Дрофичев, гонявшийся здесь еще в восьмидесятые. Он стал вторым в классе, уступив ульяновцу Вадиму Новикову. Среди водителей «газонов» юбилейный кросс и первый этап Кубка страны выиграл и поныне полный сил Сергей Кротов.

В классе ЗИЛ-130, к большой радости местных болельщиков, победа досталась Вячеславу Свешникову – сыну знаменитого рязанца Евгения Свешникова, двукратного чемпиона СССР в классах ГАЗ-51 и ЗИЛ-130. Вернулась на рязанские холмы и «классика» – бюджетный класс в посткризисной России набирает обороты, с каждой гонкой собирая все больше участников.

Словом, в этом году все было, как прежде: масса участников, острая борьба в заездах, холмы, усыпанные зрителями. Старейший кросс страны, классика жанра. Хочется верить, что через 55 лет трасса и гонка справят столетие. Интересно, доживут ли до юбилея ЗИЛы? **ЗР**



Заезд УАЗов – неповторимое зрелище!



«Классика» вернулась! Такие же баталии разворачивались и 20 лет назад.

Сыграл ва-банк

Ралли Новой Зеландии потрясло сюжетом: лидер гонки менялся семь раз! Поначалу им стал Петер Сольберг, затем его оттеснил Даниэль Сордо, того подвинул Себастьен Ожье, которого, в свою очередь, сместил Яри-Матти Латвала. А Лоэб тем временем упорно отыгрывал потерянные полторы минуты – итог ошибки и столкновения с ограждением моста в самом начале гонки. За четыре спецучастка до финиша шестикратный чемпион мира вырвался-таки вперед! Но еще раз вылетел с трассы и потерял 40 секунд. А на итоговое третье место француз попал лишь благодаря Петеру Сольбергу. Норвежцу требовалось отыграть у Ожье 17 секунд на последнем скоростном участке. Петер пошел ва-банк... и разбил свой C4 об опору линии электропередачи. То, что не удалось Сольбергу, сумел Латвала: финн мощным спуртом опередил Ожье на 8 секунд и вырвал победу!



Намного лучше Мэнселла

После трех этапов Михаил Алешин лидирует в мировой серии Формулы «Рено 3.5». Лидерство он захватил на втором этапе в Спа, где один заезд выиграл, а в другом пришел к финишу четвертым (при неудачной стартовой позиции из пятого ряда). На третьем этапе в Монако россиянин отвоевал вторую позицию на старте и, вероятно, рассчитывал победить, однако не сумел опередить того, кто стартовал первым, – австралийца Даниэля Рикьярдо.

Отчасти потому, что Михаилу пришлось долго обороняться от атак испанца Альберта Косты.

Другие россияне на трассе в Монте-Карло не блистали. Даниил Мове заработал зачетное очко за десятое место, а Антон Небылицкий финишировал 17-м. Всего в гонке стартовали 25 пилотов, пятеро сошли.

Любопытно, что в этом же турнире выступает Грег Мэнселл – младший сын Найджела, чемпиона Формулы-1 1992 года. Результаты британца пока не впечатляют: в Монако он был 15-м, а по сумме трех этапов занял 13-е место.



Квят – на уровне!

Стартовый этап Евросерии Формулы БМВ прошел в Барселоне и предварял заезды Гран-при Испании Формулы-1. Вот в таких условиях 16-летний российский экс-картингист Даниил Квят начал свою формульную карьеру. Его партнером по команде EuroInternational стал Карлос Сайнс (конечно, не сам выдающийся раллист, а его сын). Но старожилы турнира, проводящие второй, а то и третий сезон, не дали новичкам развернуться в квалификации: у испанца – девятое время, у россиянина – двенадцатое. Зато в боевых заездах Сайнс преуспел – третье и шестое места на финише, тогда как у Квята – восьмое и девятое (всего стартовало 16 машин). Очень неплохо – с учетом непривычного антуража и естественного волнения.

Спустя неделю Квят и Сайнс побывали в малайзийском Сепанге на этапе Тихоокеанской серии Формулы БМВ. И оба открыли счет победам! Правда, они выступали вне зачета, в качестве гостей, так что очков не заработали. Зато хорошо показали, насколько высок уровень Евросерии на фоне азиатского турнира, пусть там и гоняется без малого три десятка пилотов.

КАЛЕНДАРЬ

РАЛЛИ

16–17.07 чемпионат России, «Гуково», Ростовская обл.
17–18.07 традиционная гонка «Зори Кубани», Краснодарский край
24–25.07 Кубок России, «Ростов Великий», Ярославская обл.

КРОСС, РАЛЛИ-КРОСС

3–4.07 чемпионат России (легковые), Омск
3–4.07 чемпионат России (легковые), Курск
3–4.07 традиционная гонка (легковые), Ирбит
10–11.07 Кубок России (легковые, багги), С.-Петербург
10–11.07 чемпионат России (легковые), Чусовой
10–11.07 чемпионат России (грузовики), Реж
17–18.07 традиционная гонка (легковые, багги), Новокузнецк
17–18.07 чемпионат России (легковые, багги), Калининец Московской обл.
17–18.07 традиционная гонка (легковые, багги), Первоуральск
24–25.07 Кубок России (грузовики, багги), Красный Смоленской обл.
24–25.07 чемпионат России (легковые), Омск

ДРУГИЕ ВИДЫ АВТОСПОРТА

3–4.07 чемпионат России по дрэг-рейсингу, Красноярск
10–11.07 Кубок России по ралли-рейдам, Нижегородская обл.
10–11.07 чемпионат России по кольцевым гонкам (RTCC), Н. Новгород
15–18.07 чемпионат России по трофи-рейдам, Тверская обл.
24–25.07 Кубок России по дрэг-рейсингу, Воронеж

РЕЗУЛЬТАТЫ

ЧЕМПИОНАТ МИРА WTCC

После 3 этапов

Пилоты

1. И. Мюллер (Франция, «Шевроле-Круз»)	100
2. Г. Тарквини (Италия, «СЕАТ-Леон»)	76
3. Р. Хафф (Великобритания, «Шевроле-Круз»)	76
4. Э. Приоль (Великобритания, БМВ-320)	74
5. Т. Коронель (Голландия, «СЕАТ-Леон»)	57
6. А. Фарфуш (Бразилия, БМВ-320)	47

Команды

1. «Шевроле»	193
2. СЕАТ	177
3. БМВ	158

Поправка. *Комитет трековых гонок РАФ аннулировал результат Д. Саликова на 4-м этапе ЧР по трековым гонкам в зачете А-1600 (см. ЗР, 2010, № 5). Итоговая тройка призеров чемпионата такова:*
1. А. Токарев (Курган) – 344;
2. В Малеев (Самара) – 330;
3. М. Грачев (Омск) – 320.





Другим путем

Ралли «Шелковый путь», проходившее в прошлом году через три государства (старт в Казани, финиш в Ашхабаде), в этом году ограничится территорией России. Спешите видеть: 11 сентября экипажи стартуют из Санкт-Петербурга и через неделю финишируют в столице зимней Олимпиады-2014. Организаторы заявили, что маршрут по сложности не уступит «Дакару». Участники преодолеют болотистые местности, бескрайние степи Волгоградской и Астраханской областей, пески Калмыкии и Главный Кавказский хребет. На его южных отрогах будут проложены два заключительных спецучастка. Суммарная длина скоростных участков – свыше 2000 км.

Заявки на участие в марафоне поступили из 25 стран мира. Среди прочих – экипажи «Фольксвагена», «Х-Рейда», «КамАЗ-Мастера», грузовики команд «Де Рой» и «Татра». Обслуживать гонку будут 14 воздушных судов и 25 автомобилей для медиков, спасателей и журналистов.



Welcome в Дорогобуж!

Автодром «Смоленское кольцо» и Российская автомобильная федерация сообщили, что 8 августа новая российская кольцевая трасса примет у себя международную гонку на грузовиках.

Известие огласили после переговоров российской делегации с организаторами «грузового» чемпионата Европы ФИА – промоутером серии Фабьеном Кальве и директором гонок Энтони Иддоном. Трасса, расположенная близ Дорогобужа, пройдет инспекцию ФИА, и по ее итогам определят статус гонки – не исключено, что она даже обретет ранг этапа чемпионата Европы.

На правах рекламы

BE > THINK > INNOVATE >





Sololift + канализационные насосы

Ходи куда хочешь!

В этой партии победа за вами и Grundfos Sololift+! Ведь теперь у вас нет ограничений – благодаря насосу Sololift+ санузел, стиральную или посудомоечную машину можно установить в любом месте вашего жилья. А возможность подключить к нему несколько бытовых приборов сразу делает его поистине ключевой фигурой при планировке дома или офиса.

Grundfos. Технология свободы.

www.sololift.ru

*БЫТЬ ОТВЕТСТВЕННЫМ > ДУМАТЬ О БУДУЩЕМ > ВНЕДРЯТЬ НОВОЕ >

Информация о ценах и местах продаж:
8-800-200-20-21 (звонок бесплатный)

GRUNDFOS

Реклама. Товар сертифицирован.



Прошлого немного жаль

Вместе с рестайлингом «Шкода-Фабия» вновь обрела самую быструю версию RS. На дорогах общего пользования и автодроме с новинкой знакомился Вадим Никишев.

Спрашиваю раллийного пилота команды «Шкода» Юхо Хяннинена: «Тебе доводилось ездить на предыдущем поколении «эрэски»?» – и тут же силюсь удержаться в объятиях развитой боковой поддержки и разглядеть, как он дотормаживает в повороте левой ногой.

Мы проходим второй круг на гоночной трассе в чешской Соснове. На самом деле это картодром протяженностью около километра, узкий и всего с дюжиной поворотов – до настоящего трека ему далеко. С другой стороны, «Фабия RS» – одна из немногих горячих моделей, которым тут не слишком тесно.

Габариты по сравнению с «чахоточными» версиями практически не изменились: в длину «эрэска» прибавила 30 мм благодаря умеренно развитому аэродинамическому обвесу да стала чуть ниже из-за спортивной подвески. Комплектация самой шустрой «Фабии», разумеется, небедная. Плюс возможность дооснастить ее «заглядывающими» в поворот фарами, светодиодными фонарями дневного света, двухцветной окраской: крышу на выбор окрасят в черный, белый или серебристый колер. Такую машину уж точно не спутаешь с дамской!

Из отличий в салоне – «кожаные» руль, ручник и рычаг трансмиссии, накладки педалей из нержавейки и сиденья с претензией профиля на спортивность. Они хороши в городе и за его пределами, надежно фиксируют тело и не напрягают в дальних поездках. Но в шпильках картодрома их возможностей уже не хватает – к ним бы еще гоночную «сбрую»...

«Фабия RS» в старом кузове – это та, что с дизельным мотором? У моей жены такая, – улыбается Юхо, распуская машину до внешнего поребрика. – Забавная, с необычным характером: дизелек требует специфических навыков вождения».

В 2003 году «Шкода» произвела фурор, когда выпустила компактную «зажигалку» с двигателем на тяжелом топливе. Всего-то 130 «лошадок», зато крутящий момент 310 Н·м – как у большого вседорожника. Ездовой характер своеобразный, но кайфа – море!

А сейчас под капотом необычный, но все-таки бензиновый двигатель – уже знакомый по соплатформенным «Фольксвагену-Поло GTI» и «СЕАТу-Ибица Купра». Применив сочетание непосредственного впрыска, механического нагнетателя и турбокомпрес-

сора, с объема 1,4 л снимают 180 л.с. и 250 Н·м. Что же, если в одном месте прибавилось, в другом должно убавиться: плюс полсотни «лошадок» по сравнению с прошлым поколением и минус 60 ньютон-метров.

На той машине надо было учиться ездить «на моменте», держа стрелку тахометра в диапазоне от 2000 до 4000 оборотов. Учиться переключаться в скоростных дугах с четвертой на пятую там, где бензиновые машины с иным характером не требовали смены передачи... А тут и «ручки»-то нет – все делает семиступенчатый преселективный робот DSG. И делает хорошо, особенно в тандеме с ровным по характеру мотором: совсем не обязательно прибегать к кик-дауну, чтобы получить необходимое ускорение на любой разрешенной скорости. Но удовольствия от радости обуздания машины стало ощутимо меньше. Да и на трассе последнее слово остается за управляющей электроникой: понизить передачу в ручном режиме, дернув за подрулевой лепесток, удается не всегда.

Зато остальные системы заслуживают похвалы: электронная стабилизация в кольцевых режимах довольно либеральна, а блокировку дифференциала неплохо имитирует система XDS. Благодаря ей раньше «открываешься» на выходе из виража. Управляемость «Фабии RS» стала близка к нейтральной. Вот и Хяннинен пользуется возможностью ускоряться, свивая два правых поворота в одну циркульную дугу. Неплохо!

Взвинченный темп нагружает тормоза – при интенсивных замедлениях и работе электронной блокировки (она «прихватывает» разгруженное колесо, распределяя поровну крутящий момент) они трудятся на пределе, но пока держатся. Гораздо чаще, буквально через несколько кругов, приходится менять шины – раллийная езда на потеху журналистам «приговаривает» внешнюю дорожку протектора за полчаса «отжига». А «Фабия» – как ни в чем не бывало.

Такие же ощущения гарантированы любому владельцу этой быстрой, но не безумной городской зажигалки. Быть может, популистский путь развития наконец выведет «Фабию RS» на мало-мальски заметные позиции в списках продаж – прошлую дизельную машину российские покупатели игнорировали. И все-таки жаль, что «Шкода», став обычным клоном собратьев по концерну, лишилась изюминки. ЗР



Подвеска все-таки гражданская, валкая. Однако настройки шасси таковы, что управляется «Фабия RS» точно и прогнозируемо.



В оформлении интерьера никаких откровений: его непритязательность разбавляют спортивные элементы на руле и сиденьях.

Торможение перед шпилькой. Все хорошо, но хотелось бы, чтобы педаль была более упругой, а ее перемещения – чуть короче.

Skoda Fabia RS

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Размеры, мм:	
длина	4029
ширина	1642
высота	1492
база	2464
колея спереди/сзади	1423/1415
Снаряженная масса, кг	1243
Время разгона 0–100 км/ч, с	7,3
Максимальная скорость, км/ч	224
Объем багажника (VDA), л	300
Топливо	А98
Запас топлива, л	45
Расход топлива, л/100 км:	
смешанный цикл	6,2

ДВИГАТЕЛЬ:
бензиновый, расположен спереди поперечно, Р4, 16 клапанов, 1,4 л, 132 кВт/180 л.с. при 6200 об/мин, 250 Н·м при 2000–4500 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ:
переднеприводная, А7.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ:
подвески – типа «Мак-Ферсон»/упругая поперечная балка, рулевое управление – реечное с электрогидроусилителем, тормоза – дисковые вентилируемые/дисковые, шины – 205/40R17.



Приручить дракона

Несколько гектаров заасфальтированной площадки, размеченной конусами, вокруг бетонный забор... Автодром ФСО – словно клетка для «Мерседес-Бенца SLS AMG». С диковинным зверем знакомился Константин Васильев. Фото «Мерседес-Бенц».

Модель SLR McLaren, на смену которой пришел SLS AMG, оснащалась автоматической коробкой передач (классической гидромеханической). То есть суперкаром в чистом виде эту модель можно было назвать только с известной долей допущения. В новом купе инженеры AMG применили семиступенчатый преселективный робот Getrag с двумя сцеплениями. Согласно фэн-шуй-принципам суперкаростроения двигатель разместили в базе, сразу за передней осью, коробку передач по схеме transaxle – в задней части автомобиля. Соединяет их малоинерционный углепластиковый вал массой всего 4,7 кг. Он, в свою очередь, заключен в алюминиевый 25-килограммовый корпус, который обеспечивает небывалую жесткость всей конструкции.

Кромка поднятого крыла-двери зависает на высоте полутора метров от земли. Снизу дверной проем ограничивает широкий порог с небольшой выемкой в передней части. Процесс посадки весьма неудобен, особенно для женщин, привыкших попадать в салон грациозно. Но покажите мне ту, которую остановят описанные неудобства...

Инструктор школы вождения AMG Driving Academy просит не отключать систему стабилизации. Посему на старте прожимаю акселератор до упора, всецело полагаясь на электронную страховку. По ощущениям, система контроля, избегая пробуксовки, обрубает тягу вдвое, но уже спустя секунду обрушивается настоящий вал ускорения. SLS AMG, будто птица, поймавшая нужный воздушный поток, стремительно набирает скорость.

Движет крылатым «Мерседесом» атмосферная «восьмерка» объемом 6,2 л – это глубоко модернизированный двигатель M156. Его мы раньше встречали неоднократно – на седанах, вседорожниках, купе, кабриолетах и родстерах с индексом 63 AMG. Мотор SLS получил собственное обозначение M159 и развивает 571 л.с. Укротить его дикий нрав нелегко. А стоит чуть ослабить электронные путы системы стабилизации, как задняя часть срывается в легкий занос, напоминая о несимметричной развесовке 43:57 в пользу задних колес. Вернуть зверя на траекторию можно мгновенным одергиванием руля. SLS AMG повинуется, но тут же недовольно фыркает под сброс газа. Как же его достали все эти датчики, не позволяющие напугать человека за рулем! По телу машины и после остановки периодически пробегает дрожь. Оказывается, диски сцеплений не размыкаются полностью даже на холостом ходу, чтобы обеспечить эффективный старт в любой момент.

Обуздать SLS AMG суждено не каждому, хотя бы из-за цифр на ценнике: 11 500 000 рублей. ЗР



И код Вселенной грифоны охраняют

Тем, кого выходные застали в Петербурге, стоит позавидовать. Если на серьезные экскурсии нет настроения, не грех и подурачиться – в Питере есть все. На необычную прогулку по любимому городу приглашает Михаил Колодочкин.

Увидеть в Питере живого грифона? В начале XIX века они, очевидно, залетали на канал Грибоедова – туда, где теперь другие, каменные, охраняют Банковский мост. Именно там можно составить представление об их облике: скульптуры, как водится, делали с натуры…

Но если захочется подкараулить живую зверюгу, то стоит глухой ночью отправиться на 7-ю линию Васильевского острова. Когда-то здесь жил аптекарь Вильгельм Пель (кстати, его аптека цела и сегодня). Мимо вывески на доме № 16 не пройдете, а вот дальше придется искать проход в заколдованный двор. Злые языки говорят, будто аптекарь водил дружбу то ли с потусторон-



Тест на сообразительность: что означает этот код? Захотите приглядеться – посетите Народную улицу.



Не удивимся, если нынешние дети спросят, кто это. Но взрослых такой вот ракурс памятника на проспекте Обуховской Обороны точно повеселит.



А этот персонаж (улица Правды) не просто кричит – он снимает кино!



Из Москвы подобный знак в свое время куда-то исчез – видать, темные силы уволокли его с Красной площади. В Питере под крышей Почтамта, должно быть, спокойнее. Улица, естественно, Почтамтская...

ним миром, то ли с иными темными силами, а потому возвел за своей аптекой мрачную башню, на которую как раз и слетаются в полночь грифоны.

Поведение Башни грифонов непредсказуемо. Уцелевшие очевидцы утверждают, что в 1994 году на ней возникло гнездо с огромным яйцом. Кто знает... И уж никто не ведает, откуда взялись и что означают белые цифры на кирпичах башни. Эзотерики намекают: это зашифрованный код Вселенной.

Тому, кто посетит башню и останется в живых, уже не страшна встреча с обитателями колдовского мира, сквозь который проложена дорога, вымощенная желтым кирпичом. Тайный вход в Волшебную страну находится... на улице Правды (вот уж ирония судьбы!) – дорога берет свое начало в неприметной, казалось бы, подворотне… Вас ждут как добрые персонажи – от Страшилы до Железного Дровосека, так и не очень – людоед, саблезубый тигр и солдаты Урфина Джюса. А на козырьке парадного притаились летучие обезьяны. Но чей приказ они будут исполнять на этот раз, никто не знает.

Сказка всегда бродит рядом с нами, другое дело – хотим ли мы замечать ее. Наверное, город мог бы существовать и без знака нулевого километра в фойе Почтамта, и без красного здания, напоминающего штрих-код, близ Володарского моста. Но в том-то и штука, что Петербург – необычный город. Без своих странностей и тайн он не был бы Петербургом. **ЗР**

Попав в уголок Волшебной страны на улице Правды, внимательно глядите по сторонам. Здесь найдутся и изумруды с башен города Гудвина, и злая Бастинда, тающая в воде…





Башня грифонов (7-я линия Васильевского острова). Чудища позировать отказались. А тому, кто разгадает секрет кода, заключенного в кирпичной кладке, сказывают, будет даровано то ли бессмертие, то ли исполнение любого желания.





Этим музыкантам купить ноты просто: рядом, на Невском, нотный магазин.



Железные солдаты Урфина Джюса прослужат дольше, нежели деревянные... Они охраняют машины злых личностей, паркующихся где попало. Доиграются – унесут их летучие обезьяны…

Конечно же, это Страшила, идущий за мозгами.

Ветряки не устарели

В нынешней Германии ветроэлектростанции – такой же символ технического прогресса, каким были ветряные мельницы в Средневековье. Не меньше, чем об экологии, здесь заботятся о сохранении исторического наследия, будь то предметы искусства, архитектура или техника. Этому позавидовали Ольга и Владимир Аркуша, повидав земли бывшей ГДР.

Маршрут: Берлин – Дрезден* – Мейсен – Веймар* – Нордхаузен – Бляйхероде – Гослар* – Вернигероде – Кведлинбург – Магдебург* – Виттенберг – Потсдам* – Берлин*.

*Места ночлега.



С башни, венчающей резиденцию саксонского курфюрста в Дрездене, далеко видно Эльбу. Слева – придворная церковь (восстановлена).

Отправным пунктом маршрута стал Дрезден. Почему? Еще подростком я, Владимир, прожил в нем год (было это ровно полвека назад) и сохранил самые приятные воспоминания. А теперь снова побывал на берегах Эльбы – и полюбил город уже повзрослому. Очень хотелось, чтобы это чувство разделила жена – заядлая путешественница. Наконец июньским вечером 2009-го мы приземлились в Берлине, пересели в прокатное авто и помчались в Дрезден. Думаю, ценители прекрасного уже готовы продолжить: Дрезденская галерея, «Сикстинская мадонна». Угадали абсолютно верно, однако нас особенно очаровали картины менее растиражированные, но также отмеченные большим талантом. Уверены, такие полотна найдете и вы, только не застрянете на пиру языческих богов Рубенса: его обаятельные пьяницы заполонили несколько залов.

Не менее прославлена здешняя архитектура, причем не готическими соборами, а зданиями в стиле барокко. Как известно, все они буквально подняты из руин; москвичей особенно удивляет, что реставраторы обошлись без монолитного железобетона. Камень на камень, год за годом…

Ну а поклонников готики ждет грандиозный кафедральный собор в Мейсене – до него всего 30 километров. Если вам ближе малые формы, посетите мейсенскую мануфактуру – родоначальницу европейского фарфора. Здесь любознательных проведут в «показательный» цех, не столь дотошные туристы осмотрят витрины фирменного магазина, и его цены окончательно убедят посетителя в высоких художественных достоинствах посуды,





Энергию ветра здесь используют с давних времен. Поля современных ветряков – характерная деталь пейзажа.

статуэток и светильников. А недорогой сувенир купите в другом месте.

Перед поездкой нашли в Интернете забавный девиз Лейпцига: *Mit Buch und Bach bekannt* – «Прославлен книгами и Бахом». Конечно, книгопечатание и память о великом композиторе – далеко не все, чем знаменит город: тут и погребок Ауэрбаха, памятный по «Фаусту» Гёте, и новые заводы БМВ и «Порше», здесь же выставочный комплекс. Как ни странно, менее известен памятник Битве народов 1813 года, в которой были повержены войска Наполеона Бонапарта. Усеченная пирамида высотой 91 метр украшена (вернее, обставлена) снаружи и внутри каменными изваяниями древних воинов: памятник напоминает одновременно усыпальницы фараонов и монументы советской эпохи. Словом, Церетели отдыхает! Мемориал реставрируют к 200-летию битвы и 100-летию открытия, но зал со скульптурами и смотровые площадки, а также музей с панорамой сражения доступны для посетителей.

Веймар, напротив, тих и чужд грандиозности: памятник его самым известным гражданам – Гёте и Шиллеру – запечатлел реальные черты поэтов. Правда, без художественного преувеличения не обошлось: бронзовые фигуры обоих – одинаковой высоты, хотя Гёте был ниже Шиллера. Однако негоже первому поэту Германии выглядеть мелковато…

Век двадцатый оставил земле Тюрингия напоминания о времени, когда музы молчали. Совсем недалеко от Веймара мемориал жертвам концлагеря Бухенвальд, еще один, «Миттельбау-Дора», – в Нордхаузене: здесь узники со всей Европы строили для вермахта ракеты «Фау». Хотелось увидеть одну из штолен, где действовал подземный завод, но расписание экскурсий не совпало с нашим графиком. Зато в живописном городке Бляйхероде нашли здание бывшего института RABE, в котором советские специалисты сразу после войны изучали немецкие ракетные технологии. Признаюсь, интерес к этой теме пробудила книга «Ракеты и люди» – ее автор Борис Евсеевич Черток был директором RABE, а впоследствии – первым замом, правой рукой Сергея Павловича Королева.

Выехав из Нордхаузена, пересекли горную цепь Гарц – национальный парк со множеством курортных городков. Гослар примостился на северном склоне Гарца. Богатство и славу ему принесли серебряные рудники, действовавшие свыше 200 лет –



На экскурсию по Дрездену – в лимузине, ловко скроенном из нескольких «трабантов».

БОЛЬШЕ АВТОМОБИЛЯ

Саксония и Тюрингия издавна были регионами с мощным автомобильным производством. Память об этом хранят музеи: Autowelt в Айзенахе, Музей транспорта в Дрездене, Саксонский музей промышленности в Хемнице, музей Хорьха в Цвиккау.

В наши дни традиции продолжают новые заводы БМВ и «Порше» в Лейпциге, «Опель» в Айзенахе, также доступные для посещения. Всю необходимую информацию нетрудно найти в Интернете.





Цветы выращивают на клумбах и газонах, а также… в мешках, как в городе Веймаре.

Лейпцигское кафе «У арабского кофейного дерева» считается старейшим в Европе.



О героине популярных немецких сказок Рапунцель напоминает этот старенький «Фольксваген».



Пожилые люди в колясках лакомятся мороженым. В кафе их доставили социальные работники на специальном микроавтобусе.



Китайский чайный павильон украшает парк Сан-Суси в Потсдаме, близ Берлина.

вплоть до 1980-х. Гуляя по улицам, восхищались колоритными скульптурами на здании лучшей в городе гостиницы, слушали шум водяной мельницы и звон курантов с фигурами рудокопов разных эпох, разглядывали росписи старинных фасадов. Удивились только, что любовно сохраненный город не особенно посещаем туристами. А ведь, право, есть на что посмотреть!

Гослар был самым западным пунктом нашего маршрута – отсюда повернули на восток, возвращаясь в Берлин. На обратный маршрут удачно «легли» города Вернигероде, Кведлинбург и Виттенберг – каждый по-своему примечателен. Первый давно знаком нашим телезрителям: в его зам-



В КИЛОМЕТРАХ И В ЕВРО

Продолжительность тура – 11 дней, общий пробег в поездке – 1520 км, стоимость аренды авто гольф-класса на 7 дней – 277 евро, на бензин потратили 142 евро (около 1,3 евро за литр). Билеты Москва – Берлин – Москва авиакомпании Air Berlin в рамках юбилейной акции стоили по 5700 рублей на брата (приобрели за два с половиной месяца до поездки). Избегая случайностей, составили график и забронировали гостиницы на сайтах www.venere.com и www.meinestadt.de. Двухместные номера стоили от 43 до 70 евро за сутки. Визы получали самостоятельно в посольстве ФРГ, перечень необходимых для этого документов есть на официальном сайте www.moskaudiplo.de.

В Кведлинбург едут полюбоваться средневековыми фахверковыми домами. Их здесь больше, чем где-либо в Германии!



Скромное здание с крошечными окошками – старейший жилой дом не только в Кведлинбурге, но и во всей стране: датируется 1230 годом.



За спиной автора – колыбель советского ракетостроения. Здесь в 1945 году наши инженеры, используя знания немецких специалистов, собирали информацию о ракете «Фау-2», ставшей прототипом королёвской Р-1.



На пороге этого сервиса просто дух захватывает: что не «Феррари», то «Мазерати».

ке снят «Тот самый Мюнхгаузен». Второму принесли известность так называемые фахверковые дома: в Кведлинбурге их свыше тысячи двухсот, и среди них старейший жилой дом страны! Наконец, Виттенберг носит официальный титул «город Лютера»: здесь жил и обнародовал свои тезисы великий реформатор церкви.

Не подумайте, что мы гнались за количеством галочек в путеводителе: не считая Дрездена и Лейпцига, все названные выше города невелики и удобны для пешего осмотра. Расстояние между ними – с полсотни километров; дневные переезды в сумме не превышали двух сотен, поэтому на автобаны выезжали редко, предпочитая более уютные федеральные дороги с индексом *B* на карте. Не имея опыта езды с навигатором, пользовались обычным атласом, купленным в начале поездки всего-то за два с полтиной. Он, конечно, не подвел, хотя пару отелей искали довольно долго. Сами виноваты: уж если нет прибора, стоило хотя бы распечатать из Интернета схемы проезда по городам. Но без сучка без задоринки – что за поездка!.. **ЗР**

На правах рекламы

ТОВАРЫ «ЗА РУЛЕМ»
Покупай уверенно – качество гарантировано!



Оптовые поставки ЗАО ТД «Товары от «За рулем»: ул. Бакунинская, 72; т.: (499) 261-0603, т./ф.: (499) 267-1660; opt@zr.ru
Фирменные магазины «За рулем»: ул. Долгоруковская, 36, (495) 984-5158; • ул. Бакунинская, 72, (499) 261-0108 • ул. Краснопрудная, 30-34, (499) 264-9294 • МО, г. Железнодорожный, ул. Жилгородок, 96, (495) 649-31-91 • г. Воронеж, ул. Хользунова, д. 112, (4732) 67-3490
Официальных партнеров ЗАО ТД «Товары от «За рулем» смотри на сайте www.td.zr.ru

www.td.zr.ru

В погоне за «Миражом»

Он родился в эпоху расцвета американского автомобилестроения, времена так называемого застоя провел в СССР, нынче живет уже совсем в другой стране. Сергей Канунников пытался восстановить жизненный путь 38-летнего «Понтиака». Через видоискатель за ним следил Александр Кульнев.



Конечно, черно-белое кино на экране телевизора «Рубин» неидеально передавало пижонское обаяние огромного купе. Да и вообще, автомобиль как-то необычно вписался в сюжет советского сериала по американскому роману. Из детектива Джеймса Чейза «Весь мир в кармане», как водится, сделали социальную драму. При этом на шикарном «Понтиаке» разъезжали бедные, едва сводящие концы с концами американцы, решившие ограбить инкассаторский фургон. Его роль, кстати, исполнила наскоро перелицованная «Нива». Остальные автомобили в трехсерийном фильме Рижской киностудии «Мираж» (режиссер – Алоиз Бренч) были гораздо менее эффектные – европейские, как правило. На то, что «Понтиак» совсем не новый (в год премьеры фильма, 1983-й, ему стукнуло одиннадцать), советские телезрители внимания особо не обращали. Главное – он выглядел атрибутом другого мира, загадочного, непонятного и оттого еще более притягательного...





Погрузившись в этот мир, проникаешься какой-то ребячьей радостью.

Справа от спидометра пульты управления климатом (сверху) и приемник (снизу). Тахометр, как и третья педаль, в такой автомобиль не вписывается.



СИМВОЛ СЛАДКОЙ ЖИЗНИ

Прошло более четверти века. И вот я открываю огромную дверь именно того, снявшегося в подзабытой картине «Понтиака-Гранд Виль». Светлый, немного потемневший от времени салон с гигантскими диванами и тонким рулем. Из подлокотника переднего сиденья, вероятно, можно сделать вместительный дорогой чемодан. Не жалели материалов в те далекие годы! В такой машине в первый момент чувствуешь себя ребенком, затем проникаешься к себе же уважением – причастен к сладкой жизни!

Ох уж этот американский инженерный ум: почти 5700 мм длины и 3200 мм базы, 7,5 л рабочего объема классической «восьмерки», кондиционер... и ручные стеклоподъемники!

Правда, для своей страны и эпохи «Понтиак» не был уж очень дорогим автомобилем. Но все же предназначался зажиточному американцу, ценителю full-size. Именно такие машины в США называли полноразмерными, а все, что меньше, – не слишком уважаемые компакты.

Топливная экономичность? Помнится, герой романа Джона Апдайка Кролик с ностальгией вспоминал времена, когда, сняв крышку воздушного фильтра и заглянув в карбюратор (вот в такой четырехкамерный «Рочестер»), можно было наблюдать, как бензин бежит, словно вода из бачка унитаза.

Зато на таком автомобиле не стыдно подъехать к фешенебельному клубу или зарулить во двор нарядного особняка – если, конечно, ширина дорожки позволит. Интересно, задумывался о такой проблеме тот, кто привез уже поезженный «Понтиак» в СССР? Говорят, это был советский моряк, ходивший в загранрейсы. Наверняка не простой моряк. Какими глазами смотрели на человека, рассекающего на этом крейсере реку «москвичей», «запорожцев», «жигулей» и недостижимых престижных «волг», вспомнить нетрудно. Широких дорог у нас было немного, зато места на стоянках вдоволь. А 93-й бензин стоил вдвое дешевле пива – 20 копеек за литр... Небанальный выбор, и я, признаюсь, понимаю того парня. Плавно проплывая по узеньким улочкам, старательно заправляю в повороты огромный зеленый рояль капота. Реакция на движение рулем, который можно без труда крутить двумя пальцами (даже с самыми шикарными и длинными ногтями), как водится у американцев, сдержанная, если не сказать нахально-ленивая.

На газ давлю осторожно. Но искушение неодолимо! И вот, свирепо рыкнув и присев на багажник – кажется, вот-вот заденет длиннющим задним свесом асфальт, – «Гранд Виль», как молодой, срывается с места.

Возле бензоколонки мешаю всем. Ничего, вам, господин, придется объехать вприторочку, ну а вам, мадам, – подождать, пока я пройду три метра до бака да залью в эту бездну достойное такой машины количество литров. После десятка стрелка презрительно дрогнула, сместившись от нулевой отметки на какой-то микрон. Ну а теперь надо подкачать шины, а для этого снять роскошные колпаки. Это вам

ПО ПОЛНОЙ

«Понтиак-Гранд Виль», типичный американский full-size, выпускали с 1971 по 1975 год (до 1972-го – на платформе C-body, с 1973-го – на B-body). Ранний вариант оснащали двигателями V8 – 6,5 л, 185 л.с. и 7,5 л, 200 л.с., кузова – седан, купе (по американской терминологии – двухдверный седан), кабриолет. Всего построили 27 652 автомобиля, в том числе 4519 кабриолетов и 7447 купе.

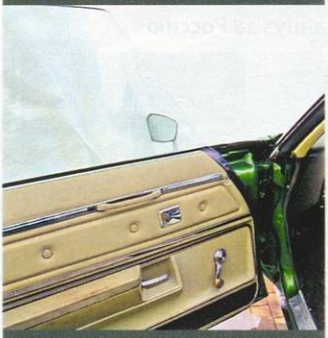


не хлипкая пластмасса! Стали, наверное, хватило бы на ведро, хрома, коей она покрыта, – на отделку нынешней малолитражки... Наконец выруливаю на дорогу. Тем, кто вроде бы еще далеко, все равно придется притормозить. Это – пока нос «Понтиака», там сзади еще много чего!

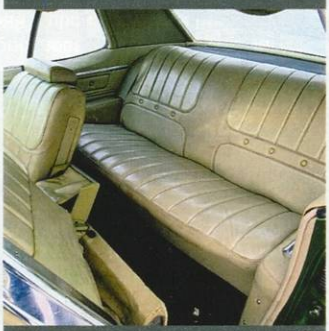
ОТ КРИЗИСА ДО КРИЗИСА

В год рождения этого «Понтиака», в мае, СССР посетил президент США Ричард Никсон. Политически модным стало слово «разрядка». А осенью провели знаменитую серию хоккейных матчей с канадцами. Как писали тогда, мы «развеяли миф о непобедимости канадских профессионалов». Но иные мифы оставались. Американские машины еще много лет выглядели пришельцами с другой планеты, где какая-то непонятная и, наверное, очень красивая и благополучная жизнь. За прошедшие десятилетия мы узнали много нового и о той жизни, и об американских автомобилях...

Плавно и мягко покачиваясь, «Понтиак» везет меня по узеньким европейским улочкам. Кстати, тут поблизости, в Латвии, авторы «Миража» снимали и заокеанский город, и американские хайвеи. Ну а горы, по которым «Понтиак» таскал прицеп с подозрительно похожим на «Ниву» броневиком, – конечно, в Крыму. По латышскому хайвею в советском фильме про американскую жизнь, словно миражи, ездили скромные европейские «форды» и тягачи «Шкода» с рефрижераторами «Алка»...



Кожи только с двери хватило бы, кажется, на куртку. Но регулировка зеркала и опускание стекла – вручную.



Вот это действительно Диван! Именно с большой буквы!

В ФИЛЬМЕ СНИМАЛИСЬ...

«Понтиак», родившийся через 13 лет после выхода романа Чейза, так увлекшего советских кинематографистов, в 1983-м в США выглядел ностальгическим, но архаичным воспоминанием о звездных годах американского автопрома, ну а в СССР – недостижимой роскошью.

Теперь эта роскошь кажется не столько помпезной, сколько наивной. Красавец-двигатель нещадно дымит. Загоняли! Зеркало слева неродное – настоящее пало жертвой аварии. Рессоры сзади изрядно просели, что придало и без того приземистой машине совсем уж расслабленный вид. Но шарм, тем не менее, остался!

Мы с «Понтиаком-Гранд Виль» (само имя, как песня!) дефилируем вдоль особняков, многие владельцы которых и сегодня не отказались бы от такой машины, теперь уже коллекционной. И кажется, автомобиль вновь привез в какой-то другой, загадочный, а потому заманчивый мир. Мираж? Конечно, но такой притягательный! ЗР

Редакция благодарит Мариса Межипуте за предоставленный автомобиль и помощь в организации фотосъемки.

За рулем

№07 2010 · С АПРЕЛЯ 1928 ГОДА 949-й

ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР
Антон Чуйкин

EDITOR-IN-CHIEF Anton Chuykin

ЗАМЕСТИТЕЛИ ГЛАВНОГО РЕДАКТОРА
Вячеслав Субботин,
Дмитрий Федоров

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.), Юрий Тимкин

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

ИНТЕРНЕТ-ПРОЕКТЫ
Аркадий Алексеев

РЕКЛАМНОЕ БЮРО «ЗА РУЛЕМ»
Степан Кузьменко (директор), Алексей Копотов, Александр Мухин, тел. (495) 363-47-27

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 430 000 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 рублей, розничная цена – свободная.
Подписной индекс издания у Роспечати на полгода 70321, на год 72390, МАП на полгода 99122.

© «За рулем», 2010

В БЛИЖАЙШИХ НОМЕРАХ:



Кто ужалит новенького?

«Хёндай-ix35» занял в модельном ряду корейской фирмы место успешного «Туссана». Оценим возможности новичка на фоне признанных конкурентов – «Ниссана-Кашкай» и «Хонды CR-V». В руках наших испытателей побывали также «Ауди-А1», полноприводный седан «Ниссан-Теана», супермини «Хёндай-i10», обновленный «Фольксваген-Туран».

Француз за Россию



В Калуге начали собирать «Пежо-308». Испытатели ЗР представляют фирменные отличия специальной версии Russian Pack, укомплектованной в расчете на местные условия.

Размениваясь на мелочи



Безопасность на дорогах можно заметно повысить, используя, что называется, скупые средства. Мы подобрали характерные примеры из мировой практики.



Подогрев в стандарте

Профессиональные гонщики тестировали на Смоленском кольце заряженные версии популярных хэтчбеков – «Субару-Импреза STI» и «Форд-Фокус RS».