№2 (932) ФЕВРАЛЬ 2009 WWW.ZR.RU

За рулем

ПРАКТИЧНОСТЬ И МОДА » 20

TOYOTA AURIS
MITSUBISHI LANCER
CITROËN C4
NISSAN TIIDA



Навигатор покажет дорогу » 78

Узнаем качество дизтоплива » 136

Самые скромные «Лады» » 36

Увидимся на «Гонке звезд» » 220

ВСЕДОРОЖНАЯ ИНЖЕНЕРИЯ » 42

MITSUBISHI PAJERO
HONDA PILOT
MAZDA CX-9

ISSN 0321-4249
09002
9 770321 424007



Поддержим автопром?

Следуя актуальному призыву «Покупай отечественное – поддержи Россию», мы приобрели для шинных тестов «Ладу-Приора» за 338 500 рублей. Как раз в те дни на границах стояли километровые пробки: люди торопились ввезти иномарки до повышения пошлин...
Я сел за руль обновки одним из первых, отчет о поездках – в рубрике «Дневник автомобиля». Пользуясь родной новой машиной, невольно сравнивал ее с зарубежными конкурентами.
Вот, например, подушка безопасности пассажира. Для мирового автопрома она давно стала нормой, а «Приора» – это первая попытка ее серийной установки в автомобилях ВАЗ. Увы, с советских времен памятно качество отечественных массовых изделий. Техцентр редакции подтвердил: наша «Приора» не стала исключением. Подушку на конвейере смонтировали, а вот закрепить ее как следует не потрудились: гайки кронштейна не затянуты, подаются под пальцами! От вибрации они со временем открутятся, при ударе сработает пиропатрон... Куда полетит все это железо? Да и куда выстрелит сама подушка? О последствиях думать не хочется.
Хочу спросить у отечественного производителя: может, есть другой способ поддержать Россию? Для начала – отозвать все «приоры», чьи подушки безопасности, наоборот, внушают опасения. Готовы предоставить и нашу машину. От поддержки автопрома мы никогда не отказывались.

Петр Меньших





3 **КРУПНЫМ ПЛАНОМ**

10 **ГРАН-ПРИ «ЗА РУЛЕМ»**

14, 116, 212 **НОВОСТИ**

АВТОМОБИЛИ

20 **ИМЕЮ ЖЕЛАНИЕ...**
Тест «Тойоты-Аурис», «Мицубиси-Лансер», «Ниссана-Тиида», «Ситроена-С4»

32 **В ТРАДИЦИЯХ МОДЕРНА**
«Хёндай-i20»

36 **ЭКОНОМ-КЛАСС**
Упрощенные версии «Лады»

38 **ПО ТЕКУЩЕЙ ДОРОГЕ**
«Тойота-Авенсис»

42 **КАК СЫГРАТЬ БОНДА**
Тест «Мицубиси-Паджеро», «Хонды-Пилот», «Мазды СХ-9»

52 **АЛЬПИЙСКИЕ КАРТИНКИ**
Вседорожники «Мерседес»

56 **ГОРОД НЕ ТЕТКА**
«ФИАТ-Панда» в городском пейзаже

58 **ИСКЛЮЧИТЕЛЬНЫЙ СЛУЧАЙ**
Дизельный «Субару-Импреза»

60 **С ВЕРОЙ И ДИЗЕЛЕМ**
«Хёндай-Санта Фе»

62 **ОТДЕЛЬНЫЕ «НО» НОВОГО RX**
«Лексус-RX350»

66 **ДАЧНЫЙ ЭКСПРЕСС**
«Дэу-Нексия», «Рено-Логан»

70 **В «ДЖАЗЕ» – ТОЛЬКО ДЕВУШКИ!**
«Хонда-Джаз»

76 **ЗАЩИТНАЯ РЕАКЦИЯ**
Безопасность «Вольво-ХС60»

78 **КАРТОЧНЫЕ ИГРЫ**
Тест навигаторов

86 **СНЫ «СЕРЕБРЯНОЙ СТРЕЛЫ»**
Дневник «Лады-Приора»

92 **НОНКОНФОРМИСТ**
«Порше-Кайман»

98 **«ЛЕСНИКУ» ПРЫЖКИ НЕ К ЛИЦУ**
Как ЗР помог «Субару»

КУРЬЕР

100 **БУМАЖКА ОТ ПЕЧКИНА**
Транспортный налог



58 ИСКЛЮЧИТЕЛЬНЫЙ СЛУЧАЙ
Дизельный «Субару-Импреза»



32 В ТРАДИЦИЯХ МОДЕРНА
«Хёндай-i20»



52 АЛЬПИЙСКИЕ КАРТИНКИ
Вседорожники «Мерседес»

101 **СЧЕТ ЗА ПРОГУЛЫ**
Глазами владельца

102 **ВЫ НАМ ПИСАЛИ**

104 **ДИАЛОГ В ПЕРВУЮ СРЕДУ**

АВТОРЫНОК

106 **СПЛАВ ВЫСОКОЙ ПРОБЫ**
Покупаем «Форд-Фьюжн»

112 **ХОРОШО ЗАБЫТОЕ НОВОЕ**
ФИАТ в России

114 **МАЛЕНЬКИЕ ТРАГЕДИИ**
Цена кузовного ремонта

118 **«РОЛЬФ» ГОТОВ СНИЖАТЬ ИЗДЕРЖКИ**
Вопросы Дмитрию Роткину

120 **ПРАКТИЧЕСКИ ЗДОРОВ?**
Рейд по сервисам «Хёндай»

124 **ОТ ПЕЧАЛИ ДО РАДОСТИ**
«Шевроле-Нива» в парке ЗР

126 **УСТАНОВКА НА ДОБРО**
«Лада-Калина» в парке ЗР

128 **НЕСУЩЕСТВЕННАЯ ХИМИЯ**
Дефекты окраски «Опеля»

132 **СКРОМНЫЙ МАЛЫЙ**
Комплектации «Ниссана-Мурано»

КОМПОНЕНТЫ

136 **НЕ ОТРАВИТСЯ ЛИ ДИЗЕЛЬ?**
Экспертиза топлива

143 **ВОДОХЛЁБЫ**
Шина «Мишлен X-Ice»

144 **СКЛОНЯЕМ КОЧЕРЁЖКИ**
Экспертиза замков на руль

148 **ЭКОНОМИЯ ПАХНЕТ НАФТАЛИНОМ**
Добавки к бензину

150 **НОВЫЕ ТОВАРЫ**

152 **ЛОГИКА ВЫБОРА**
Анализ рынка шин

ТЕХНИКА

154 **БЕЗ КАБЛУКОВ**
Модели на общей платформе

158 **НОВИНКИ, ИССЛЕДОВАНИЯ, ИЗОБРЕТЕНИЯ**

162 **НА ВОЗДУХЕ**
Будущий СААБ 9-X



78 **КАРТОЧНЫЕ ИГРЫ**
Тест навигаторов



86 **СНЫ «СЕРЕБРЯНОЙ СТРЕЛЫ»**
Дневник «Лады-Приора»



38 **ПО ТЕКУЩЕЙ ДОРОГЕ**
«Тойота-Авенсис»



62 **ОТДЕЛЬНЫЕ «НО» НОВОГО RX**
«Лексус-RX350»

АВТОМОБИЛИ НОМЕРА

76 «Вольво-XC60»
66 «Дэу-Матиз»
185 «Дэу-Нексия»
36, 126 «Лада-Калина»
36, 86, 176 «Лада-Приора»
62 «Лексус-RX350»
42 «Мазда CX-9»
52 «Мерседес-Бенц GL, GLK, ML»
206 «Мерседес-Виано Марко Поло»
20 «Мицубиси-Лансер Спортбек»
42 «Мицубиси-Паджеро»
132 «Ниссан-Мурано»
20 «Ниссан-Тиида»
166 «Опель-Астра»
92 «Порше-Кайман»
66 «Рено-Логан»
20 «Ситроен-C4»
58 «Субару-Импреза» с дизелем
178 «Сузуки-Гранд Витара»
38 «Тойота-Авенсис»
20 «Тойота-Аурис»
56 «ФИАТ-Панда»
206 «Фольксваген-Калифорния»
106 «Форд-Фьюжн»
60 «Хёндай-Санта Фе» с дизелем
32 «Хёндай-i20»
70 «Хонда-Джаз»
42 «Хонда-Пилот»
124 «Шевроле-Нива»
228 «Шкода-Октавия RS» с дизелем

164 САЛОНЫ И БАГАЖНИКИ
Методика измерений ЗР

РЕМОНТ И СЕРВИС

166 АСТРОФИЗИКА
Тест-ремонт «Опеля-Астра»

170 ЗАБИТАЯ ПЕСНЯ
Монтаж подшипников

172 СОРВИГОЛОВЫ
Электрогайковерты

176 НОМЕР КЛАССА ЛЮКС
Дефекты «Лады-Приора»

178 ДОЧКИ-МАТЕРИ
«Сузуки-Гранд Витара» в деталях

182 НАШ КОНКУРС

183 МЕТОДОМ АНАЛОГИИ
«Форд-Фокус» – меняем бензонасос на вазовский

184 СОВЕТЫ БЫВАЛЫХ

185 АРОМАТИЗАТОР
Форум владельцев «Дэу-Матиз»

БЕЗОПАСНОСТЬ

188 ТЕРМИНАТОР ПОДОЖДЕТ
Инновации «Мерседес-Бенц»

190 ДЕЛО ОБ «ОБИЖЕННОМ» ИНСПЕКТОРЕ
Следствие ведет ЗР

192 ПРЯМАЯ ЛИНИЯ С ДОБДД

194 ЕЩЕ РАЗ О ПРОВЕРКЕ НА ДОРОГАХ
Ответы юриста: порядок медосвидетельствования

195 КОГО СЧИТАТЬ ПОСТРАДАВШИМ?
Новое в статистике ДТП

ЭКОНОМИКА

196 УВОЛЯТ – НЕ УВОЛЯТ?..
Как отзовется кризис

198 СТРАСТИ ПО ПОШЛИНАМ
Новые таможенные тарифы

200 СКОЛЬКО СТОИТ АВТОЗАВОД?

201 ПУТИНСКИЙ КРЕДИТ
Кредит на авто дешевле 350 тысяч рублей



220 АЭРОДРОМ ВМЕСТО ИППОДРОМА
Гонка звезд «За рулем»



166 АСТРОФИЗИКА
Тест-ремонт «Опеля-Астра»



154 БЕЗ КАБЛУКОВ
Модели на общей платформе



206 СО ВСЕМИ УДОБСТВАМИ
Тестируем кемперы

202 **МЕРА ОБЯЗАТЕЛЬНОСТИ**
Страхование за рубежом

ГРУЗОВИКИ

206 **СО ВСЕМИ УДОБСТВАМИ**
Тестируем кемперы

СПОРТ

214 **ЗА ЧТО МЫ ЛЮБИМ «ТУРИНГ»**
Чемпионат WTCC

218 **ВЕЛОСИПЕД ОПАСНЕЕ...**
Интервью с Себастьеном Лоэбом

220 **23 ФЕВРАЛЯ: АЭРОДРОМ ВМЕСТО ИППОДРОМА**
Гонка звезд «За рулем»

222 **СОВОКУПНОСТЬ ЗАСЛУГ**
Кирилл Ладыгин – лучший гонщик России

224 **ПАДДОК**
Новости спорта

ТЮНИНГ

226 **НА ГРЕБНЕ МОДЫ**

228 **НА ВСЯКИЙ СЛУЧАЙ**
«Шкода-Октавия RS» с дизелем

232 **РЕКЛАМНЫЙ БЛОК**
Предложения профессионалов рынка автокомпонентов и оборудования для автосервиса

236 **ЦЕНЫ «ЗА РУЛЕМ»**

БЕЗ ГРАНИЦ

238 **НОВОБРАНЦЫ ИДУТ НА «ВОЙНУ»**
В армию со своим вседорожником

242 **ВЕЧНАЯ МЕРЗЛОТА**
Самое холодное

244 **МУЖСКОЙ РАЗГОВОР**
Рождественская гонка

252 **НЕФТЬ В ОБМЕН НА ПРОДОВОЛЬСТВИЕ**
Экспедиция. «Джипы» на биотопливе

256 **«ПОЛАРИС» УЧИТСЯ ЛЕТАТЬ**
Квадроцикл side by side

258 **КОРЕННОЙ МОСКВИЧ**
«Москвич-407»



238 НОВОБРАНЦЫ ИДУТ НА «ВОЙНУ»

В армию со своим вседорожником



222 СОВОКУПНОСТЬ ЗАСЛУГ

Кирилл Ладыгин – лучший гонщик России



228 НА ВСЯКИЙ СЛУЧАЙ

«Шкода-Октавия RS» с дизелем



258 КОРЕННОЙ МОСКВИЧ

«Москвич-407»

ГРАН-ПРИ «ЗА РУЛЕМ»-2009



АНАСТАСИЯ ТУРЧЕНКОВА

Ташлинский район Оренбургской области; домохозяйка, мама (старшему, Диме, тринадцать, Юле одиннадцать лет, Полине два года). Папа Сережа – водитель бензовоза.

ДЕНИС ЛИТАВРИН

Краснодар, 28 лет. Женат, сыну Марку два года. Работает в маршрутном такси, хозяин десятилетней «Тойоты».

МАРИНА МАЛЬЦЕВА

Пермский край, Верещагинский район, ветеринарный врач, мать трехлетних близнецов – Сони и Данилы. Постоянно читает «За рулем». В семье «Ода», сами ее обслуживают.

ИГОРЬ СЕЛИВЕРСТОВ

Надо же, какое совпадение – редакция «За рулем» находится в Селиверстовом переулке! Тюменская область, поселок Мыс Каменный. 50 лет. На руководящей работе. У Игоря «Крайслер» 2001 года.

СЕРГЕЙ ЛАВРЕНТЬЕВ

Тула, 47 лет, инженер-механик, начальник производства пущенной в декабре фабрики бумажных изделий. «За рулем» читает с детства.

Кому повезло

24 декабря состоялся розыгрыш, и эти «логаны» обрели хозяев. А встретились они спустя месяц – 20 января призеры прибыли в Москву и получили свои машины. Поздравляем!

Мыс Каменный в Ямало-Ненецком АО, Майское в Оренбуржье, Сепыч в Пермском крае… Вам известны эти населенные пункты? Мы о них тоже не знали до поры до времени – пока генератор случайных чисел не назвал пятерых членов жюри конкурса «Лучшие автомобили-2009» (ЗР, 2009, № 1). В подарок судьям, выполнившим непростую работу, мы приготовили пять новеньких автомобилей «Рено-Логан» и разыграли их в прямом эфире на сайте www.zr.ru в присутствии нескольких тысяч посетителей Интернета.

Еще пару лет назад подобная активность периферии в конкурсе, требующем не только времени, но и автомобильного кругозора, определенных знаний, вызвала бы удивление. А сегодня чему удивляться? Легковой автомобиль не просто предмет интереса и мечтаний, а объект собственности почти 30 миллионов россиян всех возрастов, родов деятельности, мест проживания.

Гран-при «За рулем» многое потерял бы, не будь в его регламенте розыгрыша подарков среди приславших анкеты читателей журнала. Именно они, как известно, выступают в роли жюри – 21 639 человек на этот раз. Не будем кривить душой, возможность выиграть такой приз – особый стимул для участия в Гран-при. Да, серьезный интерес, даже азарт присутствуют в выборе лучших автомобилей – сколько радости, если ты попал в точку и твой кандидат в числе избранных. И все же самому получить реальную машину – радость вдвойне и втройне.

Итак, 24 декабря 2008 года, полдень. Все на местах. Условный сигнал, и мы дружно нажимаем кнопки пуска. На экранах один за другим высвечиваются номера анкет, по которым мы находим участника в базе данных, выгруженной тут же, на сайте. Прозрачность полная! Проходит примерно полчаса – и вот пять «логанов» обрели хозяев (см. фото).

Как бы ни были любопытны сведения о тех, кому повезло, они не могут дать полного представления о жюри. Здесь отметим только, что почти 92% его состава – мужчины, около 8% – женщины; почти 60% – люди самого творческого возраста: от 26 до 45 лет. Коллективный портрет жюри обязательно опубликуем несколько позже. Как мы уже писали, это будет собирательный образ автомобилиста нашего времени, а он должен быть интересен многим. ЗР



Один вместо двух

Новый БМВ Z4 баварцы называют единственным в своем сегменте автомобилем, сочетающим в себе классические пропорции родстера, задний привод и полностью автоматизированную жесткую крышу.

BMW Z4 sDrive23i

ДВИГАТЕЛЬ:
бензиновый; число цилиндров – 6, клапанов – 24, рабочий объем – 2497 см^3; мощность – 150 кВт/204 л.с. при 6400 об/мин; максимальный крутящий момент – 250 Н·м при 2750 об/мин.

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

КУЗОВ:
2-местный 2-дверный; база – 2496 мм; габариты (длина х ширина х высота) – 4239х1790х1291 мм; объем багажника – 180/310 л; снаряженная масса – 1480 кг. Шины – 225/45R17.

МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ:
242 км/ч; разгон до 100 км/ч – 6,6 с; расход топлива в смешанном европейском цикле – 8,5 л/100 км.

Эти особенности позволили заменить одной машиной сразу двух предшественников с тем же индексом: родстер и купе. Даже самая слабая версия sDrive23i оснащена «шестеркой», выдающей более 200 сил. В качестве антикризисной меры применен пакет «эффективной динамики», работа которого, впрочем, никак не сказывается на самой динамике и не мешает водителю получать удовольствие от экстремального вождения.

От ошибок при этом его подстрахует система стабилизации, позволяющая выбрать одну из трех настроек двигателя и подвески. Это делается довольно быстро, простым нажатием кнопки. А вот за другими функциями придется некоторое время «поохотиться» в меню с помощью впервые установленной в родстере ручки iDrive.





Новинка – первый родстер БМВ, в котором седоки могут защититься от непогоды и назойливых взглядов складным алюминиевым верхом, состоящим из двух частей. Электрогидравлический привод открывает и закрывает вид наверх за 20 с. В сложенном состоянии сегменты крыши занимают в багажнике минимум места, что позволило сохранить изящество формы задка. Интересно, что для погрузки-выгрузки громоздких чемоданов предусмотрена функция «комфорт асесс», позволяющая приподнять сложенный верх в промежуточное положение. И еще одна новинка специально для любителей игры в гольф: 46-дюймовая сумка с инвентарем тоже влезет в довольно скромный багажник, благо можно открыть люк в перегородке салона.

«За рулем» в моей жизни

В год 80-летия журнала на его страницах и на сайте можно было прочитать немало волнующих строк из материалов, присланных на конкурс под таким названием. Итоги его первого тура – в апрельском номере 2008 года, а в этом – решение жюри по второму, заключительному туру. Победителем его назван москвич Юрий Невский. Он не расстается с «За рулем» без малого полвека и, как пишет, «лучшего друга и собеседника не знает». На конкурс он прислал рассказ о Всесоюзной викторине по безопасности движения, в которой приняло участие более 20 тысяч водителей. Ее в свое время организовал «За рулем» совместно с тогдашним Министерством охраны общественного порядка, и Юрий Викторович стал одним из финалистов, удостоившись приза «За рулем». И вот теперь – еще один! Второе и третье места заняли в прошлом капитан-механик, а ныне водитель школьного автобуса Александр Антонов из поселка Талаги Архангельской области и уфимец Николай Антипов – автомобилист до мозга костей, как следует из того, что он написал о себе и о журнале.

Победители второго тура, так же как и первого, награждаются юбилейным альбомом «Страна за рулем. 1928–2008» и репринтным изданием первого номера журнала за 1928 год. Поздравляем!

Выражаем нашу признательность всем принявшим участие в конкурсе.

Лидеры и аутсайдеры

Доктор Штефан Братцель из Центра автомобильных исследований в Бергиш-Гладбахе (ФРГ) проанализировал влияние кризиса на 17 крупнейших автоконцернов мира. В стороне не окажется никто, но, как и всегда, выделятся лидеры и отстающие. В числе первых Братцель называет концерны «Фольксваген», «Тойота», «Даймлер» и БМВ. На другом конце рейтинга оказалась «большая американская тройка». Причем ожидается, что «Форд» уступит свое третье место «Фольксвагену». Любопытен прогноз по «Порше» – единственному коцерну, прибыль которого в 2008-м составила десятки процентов. И в наступившем году она сохранится на том же уровне, в отличие от продаж. Подробнее перспективы наиболее популярных марок приведены на диаграмме.

	Прибыль		Продажи	Общая оценка
	Прогноз на 2008 г.	Тенденция на 2009 г.	Тенденция на 2009 г.	
BMW	3,3...3,7%	→	↓	★★★☆
Daimler	5,7...6,1%	↓	↓	★★★☆
FIAT	5,1...5,5%	↓	↘	★★☆☆
Ford	-9...-10%	↓	↓	☆☆☆☆
GM	-13...-14%	↓	↓	☆☆☆☆
Honda	6...6,4%	→	↘	★★★☆
Hyundai	4,3...4,7%	↓	↓	★★☆☆
Mazda	2,7...3,1%	↘	↘	★★☆☆
Mitsubishi	1,3...1,7%	↓	↓	★☆☆☆
Nissan	3,1...3,5%	↓	↓	★★★☆
Porshe	35...45%	→	↓	★★★★
PSA	2...2,4%	→	↓	★★☆☆
Renault	2,4...2,8%	→	↘	★★☆☆
Subaru	1,8...2,2%	↘	↓	★☆☆☆
Suzuki	2,3...2,7%	↘	↘	★★☆☆
Toyota	4,2...4,6%	↘	↘	★★★★
Volkswagen	5,2...5,6%	→	↘	★★★★

Не хлопай дверью!

Фирма «Кикерт» разработала две системы закрывания дверей – i-close и i-move – для автомобилей массового сегмента. Первая из них останавливает дверь на первой ступени замка и затем с помощью электромотора мягко притягивает ее окончательно. Вторая исключает необходимость тянуться за ручкой широко распахнутой двери: достаточно нажать кнопку в салоне.



Поедем быстрее?

В Москве с 1 мая официально разрешенная скорость на ряде участков Третьего транспортного кольца будет увеличена до 80 км/ч. Соответствующие знаки появятся от развязки над шоссе Энтузиастов до Лефортовского тоннеля по внешней стороне; от развязки с Волгоградским проспектом до тоннеля под улицей Вавилова; от тоннеля под Ленинским проспектом до тоннеля под Кутузовским проспектом; от тоннеля под Ленинградским проспектом до пересечения со Шмитовским проездом по внешней стороне; от Рижской эстакады до Лефортовского тоннеля.

Цифры лукавят



Автоклуб ADAC проверил точность показаний бортовых компьютеров 23 моделей автомобилей в части измерения среднего расхода топлива. Как оказалось, все они грешат против истины настолько, что цифра после залятой вообще не имеет смысла. Зафиксировано даже занижение показаний на 29%! Но вот этому снимку можно верить: речь о зафиксированном рекорде экономичности, который удалось поставить на «Порше-Каррера 911», прошедшему 648 км с опломбированным баком со средней скоростью 84 км/ч.

КОРОТКО

31 января в Штуттгарте открылся музей «Порше», экспозиция которого занимает 5600 м2 в новом здании оригинальной архитектуры. Среди множества экспонатов – редкие модели «356 Кабриолет», модель 11 и первый прототип «Порше- 924».



2012 год станет рубежом, начиная с которого 65% новых европейских авто должны будут выбрасывать в атмосферу не более 120 г/км CO_2. И лишь к 2015 году это требование станет обязательным для всех выпускаемых машин. За один лишний грамм выбросов изготовитель будет платить по 5 евро штрафа, за 4 г – уже 95 евро с каждого автомобиля.

100 лет исполнилось старейшему производителю автохимии компании «Пермматекс». В 1909 году она начала с выпуска шеллака, применявшегося для соединения велосипедных шин с ободом. Ныне герметики и клеи фирмы известны каждому и покрывают 90% потребности рынка США. Найдется тюбик или баночка с ними и практически на любой российской СТО.

50 000 человек стали посетителями выставки для миллионеров Millionaire Fair Moscow. Возможно, не все из них могли бы приобрести выставленные автомобили «Феррари», «Астон-Мартин» и другие стоимостью до 4 млн. евро. Но почему бы просто не посидеть за рулем, скажем, легендарного «Катерхэма-C5R260» или не помечтать о собственной яхте или вертолете?



Не наш «Форд-Фьюжн»

Не спешите обвинять редакцию в публикации «неправильного» фото: речь идет о новом «Фьюжн» для американского рынка, который не имеет ничего общего с европейской версией. Там это полноразмерный седан с двигателями, начинающими отсчет рабочего объема с 2,5 л. Новинка 2010 года наряду с новым дизайном получила дополнительные системы, обеспечивающие экономию на топливе тем, кто выбрал 3-литровую рядную «шестерку». Два датчика детонации позволяют лучше адаптировать двигатель к работе на низкооктановом бензине. А при сбросе газа форсунки запираются и остаются в таком состоянии до тех пор, пока водитель снова не нажмет на акселератор. Самую весомую экономию дает гибридная версия, способная развить на электротяге до 75 км/ч. Как утверждают на «Форде», она будет расходовать даже меньше топлива, чем главный конкурент – гибридная «Тойота-Кэмри».

Обратимся к более привычному для «нашего» «Фьюжн» 4-цилиндровому мотору. В американской версии его рабочий объем примерно на литр больше, что позволяет выдать 175 л.с. И 233 Н·м крутящего момента. С таким мотором



«Фьюжн» разгоняется динамичнее играющей в том же классе «Хонды-Аккорд» при меньшем расходе топлива.

По сравнению с предшественником новый «Фьюжн» прибавил ступень как в автоматической, так и в механической коробках передач: обе стали шестиступенчатыми. И это тоже вклад в экономичность, так как позволяет точнее выбрать оптимальный режим работы двигателя.

В свое время президент Рейган на просьбу защитить отечественный автопром от японских конкурентов ответил: «В чем проблема? Делайте лучше!». Похоже, к этому совету прислушались только теперь. Неспроста же эти сравнения с «тойотами» и «хондами». Кстати, разработчики «Фьюжн» утверждают, что и по аэродинамическим шумам они, наконец, на 3 дБ улучшили показатели упоминавшихся выше иномарок.



Российские – супер

Тольяттинское предприятие «Супер-Авто» приступило к мелкосерийному производству автомобилей, собранных с использованием вазовских узлов и агрегатов в нестандартных комбинациях. Так, под капотом «Лады-Самара» появился 16-клапанный двигатель мощностью 90 л.с., сцепление LuK и коробка передач от «Приоры». Автомобиль сертифицирован и стоит около 260 000 рублей.

В модельном ряду предприятия есть и другие интересные новинки, например длиннобазная «Лада-Премьер» с 1,8-литровым мотором или «Лада-Калина Спорт 1,6» с форсированным двигателем, усиленной трансмиссией и спортивной подвеской. Выпуск их, правда, невелик – в месяц примерно 50 машин каждой модели.

«Бентли» для Лазурного берега



Конечно, на новом «Бентли-Азур Т» можно ездить и по Москве, но на Лазурном берегу эта модель смотрится органичнее. И не только благодаря имени.

Перед нами элегантный четырехместный кабриолет, предназначенный для тех, кому все кризисы нипочем, кто ставит 500 л.с. под огромным капотом выше соображений экономии, а открытый кожаный салон – выше соображений безопасности.

Так называемая линейка Т в новейшей истории фирмы началась в 1996 году моделью «Континенталь», продолжилась в 2002-м версией «Арнаж», и вот теперь – «Азур», по-русски «лазурь».

Внешний облик и интерьер новинки не потеряли классического шарма. На панели из дерева дорогих сортов – восемь бесхитростно-круглых циферблатов. А сиденья ласкают глаза и тела седоков кожей тончайшей выделки.

Все это великолепие разгоняется до первой сотни за какие-то 5,5 с, а до 300 км/ч не хватает всего лишь пары мелких делений на шкале спидометра. Хотя... Думаю, с учетом погрешности стрелка вполне может закрыть третью сотню.

Что же касается технической начинки, то здесь все не столь традиционно. Взять хотя бы входы для iPod и USB. А когда еще удавалось получить 900 Н·м крутящего момента в интервале от 1800 до 3800 об/мин? А 6-ступенчатый автомат от ZF с возможностью выбора режимов Drive, Sport или Manual – разве не символ прогресса? Любопытный нюанс: спортивная настройка включается отдельно и независимо для коробки передач и подвески. Это однозначно свидетельствует: автомобиль предназначен для ублажения амбиций хозяина, но никак не наемного шофера!

BENTLEY AZURE T

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый; число цилиндров – 8, клапанов – 32, рабочий объем – 6761 см³; мощность – 373 кВт/507 л.с. при 4200 об/мин; максимальный крутящий момент – 1000 Н·м при 3200 об/мин.

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

КУЗОВ: 4-местный 4-дверный; база – 3116 мм; габариты (длина х ширина х высота) – 5410х2125х1492 мм; объем багажника – 310 л; снаряженная масса – 2695 кг. Шины – 255/40R20.

МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ: 288 км/ч; разгон до 100 км/ч – 5,5 с; расход топлива в смешанном европейском цикле – 19,5 л/100 км.



КОРОТКО

Активный подголовник – устройство, казалось бы, новое, однако на самом деле он не так уж и молод: системе WHIPS (Whiplash Protection System) исполнилось десять лет, фирма «Вольво» запатентовала ее в 1998 году. Сегодня уже есть статистика: такой подголовник снижает риск повреждения шейных позвонков на 33%. Кстати, наезд сзади является самым частым (54%) видом ДТП.



«Фольксваген-Гольф» шестого поколения обзавелся полным приводом 4Motion. Правда, такая версия выпускается только с дизельным двигателем мощностью 140 л.с. Ее максимальная – 206 км/ч, а разгон до сотни занимает 9,4 с, причем расход топлива весьма скромен: 5,5 л/100 км.

В случае банкротства «большой американской тройки» пострадают крупные поставщики комплектующих по всему миру, ведь доля покупных деталей составляет сегодня около 75% стоимости автомобиля. Хуже всего придется тем, у кого поставки на «Джи-Эм», «Крайслер» и «Форд» занимают значительную долю в общем объеме производства. Например, 21% оборота фирмы «Континенталь» приходится на Америку; примерно столь же зависимы и другие крупнейшие компании.

Компания BYD первой среди китайских автопроизводителей выпустила серийный гибридомобиль – F3DM. Он способен проехать только на электротяге до 100 км, а стоит лишь 16 000 евро. С 2010 года фирма рассчитывает начать экспорт новинки в США, а затем и в другие страны.

Китайский спартанец



Перед самым кризисом на немецком рынке неожиданно появился вседорожник GX6, собранный малоизвестной китайской фирмой «Жеянг Гоноу» (Zhejiang Gonow). Автомобиль попытается занять место рабочих лошадок вроде «Опеля-Фронтера» или «Хёндай-Гэллопер», выдвигая в свою пользу главный аргумент – цену, не превышающую 20 000 евро. И это, заметим, при семиместном кузове длиной почти 5 м, рамной конструкции, торсионной подвеске и классическом полном приводе с демультипликатором. Под капотом – позаимствованный у «Мицубиси» бензиновый двигатель объемом 2,4 л (145 л.с.), способный разогнать джип до 165 км/ч (для автомобиля с высоким центром тяжести это даже слишком). Расход топлива обещан в пределах 12 л/100 км, причем возможна установка газового оборудования. Если продажи пойдут, не исключено появление версии с более экономичным итальянским турбодизелем.

Облик и внутренняя отделка новинки скорее спартанские, тем не менее машина оборудована кондиционером и неплохой аудиосистемой.



Судьба концепта

Летом в Лос-Анджелесе широкой публике будет представлено легендарное шасси «Ламборгини-Миура», созданное конструкторским гением Джан-Паоло Даллары и показанное лишь раз – в 1965 году, в Турине. Впервые в мире среднемоторную компоновку реализовали с поперечно установленным двигателем V12 – с этого, собственно, и пошли все последующие суперкары. Раритет сохранил киприот Мариос Критикос, в прошлом дилер «Ламборгини». Теперь его выкупили коллекционеры из Лос-Анджелеса Джо Сэкки и Гэри Бобилефф. Мы имеем возможность показать читателям этот экспонат уже сейчас.

Человеческий фактор оцифруют



В Европе стартовал проект EuroFOT (Field Operational Test). Более 100 автомобилей, оснащенных аппаратурой видеонаблюдения и регистрации, три года будут колесить по самым разным дорогам, записывая реакции водителя на различные дорожные ситуации. При этом камеры следят за происходящим впереди, сзади и по бокам авто, а также синхронно записывают движения глаз. Полученные результаты помогут в будущем оптимально программировать системы активной безопасности и даже – чем черт не шутит – создавать автомобильные автопилоты.

Ступеней больше, вес меньше

Фирма «Хёндай» начинает комплектовать автомобили новым 6-ступенчатым автоматом. По сравнению с 5-ступенчатым новинка на 12 кг легче, на 41 мм короче, в ней на 62 детали меньше. При этом, будучи установленной, к примеру, на «Грандер», она улучшает время разгона до сотни на 0,2 с и снижает расход топлива на 12,2%! Новая коробка полностью необслуживаемая, не требует смены и долива масла на всем протяжении эксплуатации. Постепенно ее станут устанавливать на 16 моделей корейской фирмы, в том числе на упоминавшийся «Грандер» и обновленный «Санта Фе».



ТЕСТ TOYOTA AURIS, MITSUBISHI LANCER, NISSAN TIIDA, CITROEN C4

TOYOTA AURIS

1,6 л, 124 л.с., 5-ступенчатый робот, комплектация «Престиж», 722 600 руб.

CITROEN C4

1,6 л, 120 л.с., 4-ступенчатый автомат, комплектация Confort, 625 000 руб.

NISSAN TIIDA

1,6 л, 110 л.с., 4-ступенчатый автомат, комплектация Tekna, 627 900 руб.

MITSUBISHI LANCER

1,8 л, 143 л.с., вариатор, комплектация Intense, 682 503 руб.

Имею желание...

...и определенные финансовые возможности. Какой пятидверный хэтчбек выбрать? Со своими мерками к популярным на рынке автомобилям подошел Максим Сачков. Фото: Александр Кульнев.

Задача непростая. Ведь в спорах об автомобилях этого класса поломано больше всего копий. При этом запросы у всех разные. Кто-то присматривает лекарство для души, другой подыскивает семейную машину, прочие хотят иметь надежное и удобное средство передвижения. Универсального совета быть не может, а вот объективные оценки группа экспертов обязательно выставит.

Главный участник теста «Мицубиси-Лансер Спортбек», получив новенькие номера, тут же отправился на полигон. Одновременно прибыл обновленный «Ситроен-С4». Два других автомобиля – «Ниссан-Тиида» и «Тойота-Аурис» – уже терпеливо ждали новичков.



ХОЧУ КРАСИВЫЙ

Бывают автомобили, внешность которых западает в душу: всякий раз, проходя мимо, невольно оборачиваешься. Иногда выдается возможность заглянуть внутрь, но вот познакомиться ближе – увы... Чистое любопытство: просто посмотреть, пощупать, понюхать. Так было со мной и «Аурисом».

Бесспорно, в дизайне «Тойота» сделала шаг вперед. Безликие «серые шейки» превратились если уж не в прекрасных лебедей, то, по крайней мере, в статных селезней. И речь не только о внешности – экстерьер подтянул за собой и внутреннее убранство. Взять хотя бы изогнутую нависающую центральную консоль или оригинальный приборный щиток «Ауриса», поглядывающий на водителя из-под изогнутого козырька парой оранжевых зрачков. Добавим множество отделений для мелочовки, кармашки во всех дверях, пару вещевых ящичков, напоминающих размерами косметичку или небольшую дамскую сумочку, зеркальце с подсветкой в козырьке. Нет сомнений, «Аурис» завоюет сердца многих женщин, тем более красный.

Я же испытываю разочарование. Устроившись в обнявшем кресле, пытаюсь найти джойстик, чтобы отрегулировать зеркала. А он попал в ряды неподсвеченных, как и кнопки центрального замка и подогрева сидений. Тщательный обыск укромных уголков в кромешной темноте увенчался-таки успехом. Правда, иных просчетов в эргономике «Ауриса» не нашел. Кроме того, посадка высокая, на водительском месте вдоволь свободного пространства, и это реабилитирует «японца».

Но ненадолго. Помню впечатления от предшественницы «Ауриса» – редакционной «Короллы», на которой поездил пару недель. Тихий и динамичный разгон – будто летишь, а не едешь. Нынешний хэтчбек тоже не голосистый (если не считать шума от зимней резины), да и под капотом почти на полтора десятка «лошадей» больше. Но где та легкость? Вместо нее постоянные рывки и кивки, в которых виновата роботизированная коробка. При спокойной езде робот несильно докучает, но стоит поехать активнее, паузы при переключении начинают раздражать. Ощущение, будто тащишь кого-то на тросе, который то провисает, то вновь резко натягивается. Впрочем, становится немного лучше, если перевести селектор в ручной режим, взяв управление трансмиссией под контроль. Но шевелить рычагом быстро надоедает, и остается единственное утешение: одержал очередную победу над искусственным интеллектом.

Несмотря на шустрый двигатель, динамичная езда «Аурису» не по душе. И не только из-за робота. Крены и неточное рулевое управление отнюдь не подталкивают к быстрому прохождению поворотов. Хотя стоит крутым змейкам остаться в зеркале заднего вида, «Тойота» дает возможность расслабиться, не требуя лишнего внимания. Хвала техническому прогрессу, который снизошел до небольших и относительно недорогих машин! Не надо делать лишних движений, включая щетки стеклоочистителя или изменяя температуру в салоне. А вот менять направление и скорость потоков приходится то и дело, иначе стекла мгновенно затягивает белая пелена. Раздельный климат-контроль – это хорошо. Обидно, что его приходится приручать.



Toyota Auris

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Модель построена на одной платформе с седаном «Королла». В России с 2007 года.

ДВИГАТЕЛИ:
бензиновые 1,4–1,6 л (97–124 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ:
5-ступенчатая механическая,
5-ступенчатая роботизированная.

КОМПЛЕКТАЦИИ:
«Элеганс», «Престиж».

ЦЕНА БАЗОВЫХ КОМПЛЕКТАЦИЙ:
592 200–722 600 руб.

РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТА

Просторное заднее сиденье, симпатичная внешность и интерьер, добротная шумо- и виброизоляция.

Скромное багажное отделение, нечеткая работа роботизированной коробки, высокая цена.

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

Покладистый характер и спокойный дизайн – этим славятся многие модели «Тойоты». У «Ауриса» баланс смещен в сторону внешности.



На руль «Ауриса» вынесено только управление аудиосистемой. Под ним – лепестки переключения передач роботизированной коробки.

Джойстик, которым регулируют зеркала, находится в нижнем левом углу на панели приборов. Найти его впервые севшему за руль «Тойоты» одной левой вряд ли удастся.









Тревожная панель «Мицубиси» – рядом с аварийкой сигнальные лампочки, сообщающие о непристегнутом пассажире и отключенной подушке безопасности.

Необходимые мелочи седоки «Лансера» могут спрятать не только во вместительном вещевом ящичке и карманах в дверях, но и в нишах и подлокотнике между передними сиденьями.



Mitsubishi Lancer

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Седан дебютировал в 2007 году, а в прошлом начались продажи хэтчбека (Sportback). Последний поставляют только с двигателем 1,8 л.

ДВИГАТЕЛИ:
бензиновые 1,5–2,0 л (109–150 л.с.).

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

КОМПЛЕКТАЦИИ:
Invite, Invite+, Intense, Intense+.

ЦЕНА БАЗОВЫХ КОМПЛЕКТАЦИЙ:
497 670–771 300 руб.

РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТА

Хорошая динамика, отличная работа вариатора, яркая внешность.

Посредственная шумоизоляция, маленький багажник, низкий потолок над задним сиденьем.

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

При первой встрече производит сильное впечатление. Но в будничной жизни всплывает немало недостатков.



ХОЧУ ЭФФЕКТНЫЙ

Яркий облик, спортивный обвес, белоснежный окрас – уже достаточно, чтобы заработать приз зрительских симпатий. И «Лансер» активно пользуется внешними данными, а приставка Sportback только подогревает интерес. Кто тут сможет устоять?

Внутри «Мицубиси» выглядит сдержаннее. Если бы не игриво изогнутые «брови» над приборами, впору подумать, что находишься внутри европейского представительского седана. А японские минимализм и продуманность мелких деталей просматриваются, например, в компоновке органов управления – кнопки, рычажки, тумблеры функционально сгруппированы, а не рассеяны по панели. Взгляните на три ручки климат-контроля – компактно, просто, удобно.

Хотите придраться к сиденьям – поищите другую машину. Думаю, что не только мне здесь комфортно. Единственное, подниму немного подушку. Ай, больно! Тыльная сторона руки при каж-



Самое запоминающееся в салоне «Ауриса» – висящая консоль с оригинальным рычагом ручного тормоза. Его формам подражают и дверные ручки.



Щиток приборов «Ауриса» дополняет список дизайнерских находок. Все хорошо, но оцифровка мелковата.



Солидный и при этом не лишенный обаяния и оригинальности интерьер «Мицубиси» портит разве что дешевый пластик.



Приборный щиток «Лансера» привлекает внимание, но не во время движения. Японский стиль сразу узнаешь по характерному начертанию цифр.



Похоже, архитекторы токийского метро и дизайнеры «Тиида» руководствовались одними принципами. Никаких излишеств, все сугубо функционально.



Щиток приборов «Ниссана» не выбивается из общего стиля интерьера, а серебристые ободки выглядят как хорошее украшение.



Возможно, немного экстравагантно! Но увидеть в «Ситроене» что-то скучное и банальное было бы разочарованием.



В обновленном C4 тахометр поселился на одном дисплее со спидометром, что существенно облегчило жизнь водителю.

ЗА ПЯТОЙ ДВЕРЬЮ

Многие покупают 5-дверные хэтчбеки из-за их практичности и универсальности: можно не только съездить за продуктами в магазин, но и стиральную машинку или небольшой комод перевезти. Приглядимся к багажникам и их трансформациям.

У всей четверки задние сиденья складываются по частям (40:60). Причем удобнее всего в «Лансере»: достаточно потянуть ручку – и подпружиненная спинка сама опустится вровень с днищем багажника. Кстати, у «Ауриса» и С4 рельеф получается такой же, лишь у «Тииды» между багажником и салоном вырастает ступенька. Зато «Ниссан» может похвастаться сдвижными задними сиденьями: потянул за ручку (в салоне или в грузовом отсеке) – и багажник прибавил в длину до 200 мм. Другой способ прирастить полезный объем – уменьшить наклон спинки заднего сиденья. У «Тииды» для этой цели предусмотрено пять фиксированных положений. Подобному фокусу обучен и «Аурис», только здесь таких положений лишь два.



Замеры ЗР показали: у «Ауриса» самый маленький багажник. Виной тому массивные колесные арки и высокий пол. Правда, под ним полноценное запасное колесо и пластиковые лотки для мелочовки.





Самый вытянутый в длину, «Лансер» увезет, однако, не так уж много поклажи. Дверной проем удобный по форме и большой по размерам, но забрасывать тяжелые вещи непросто из-за солидной погрузочной высоты.





В номинации «Самый глубокий багажник» победила «Тиида». К тому же ее грузовой отсек довольно удобной формы. Картину портят нескладный проем пятой двери и торчащий рычаг для сдвигания заднего сиденья.





Самый емкий багажник согласно замерам – у С4. Кстати, из тестовой четверки лишь у «Ситроена» раскладываются как спинки, так и подушки задних сидений.



дом движении рычагом трется о шершавый, как грубая наждачная бумага, дверной пластик. И почему производители так любят ступенчатые регулировки спинок?! Из-за этого ногам и рукам постоянно приходится искать компромисс. Вроде нашел, осталось подстроить рулевую колонку. Ах, регулируется только по высоте? Не ожидал!

По привычке прижимаюсь к краю знакомой дороги, чтобы развернуться в один присест. Поразительно: там, где три других автомобиля с трудом укладывались в коридор, «Лансер» оставляет в запасе еще добрых полметра. А ведь он значительно превосходит соперников по длине и базе.

Я делаю скидку и на шумные зимние покрышки, но дело явно не только в них: с места водителя по звуку определяешь размер камешков, бьющих по колесным нишам, – наверное, не стоило так уж экономить на шумоизоляции. Но об этом быстро забываешь, нажав на педаль акселератора. Из тестовой четверки у «Лансера» самый мощный мотор – в нем на 200 кубиков и несколько десятков «лошадей» больше, чем у соперников, а потому лидерство в разгоне неоспоримо. Но аплодисментов заслуживает не мотор, а его партнер – вариатор. Желаете ехать спокойно – переведите селектор в «драйв» и сразу забудьте о коробке. Автомобиль плавно трогается, по-троллейбусному шустро и ровно набирает ход. Надо ускориться – после минимальной задержки стрелка тахометра устремляется к красной зоне, а вслед быстро растут и показания спидометра.

Лучшее, конечно, впереди – ручной режим. Теперь коробка скачет по ступенькам, выстроенным электроникой, причем ваши желания исполняются мгновенно: не успел селектор вернуться в нейтральное положение, а передача уже включилась. Начинаю заводиться, благо «Лансер» неплохо слушается руля. Но вовремя себя одергиваю и аккуратно вхожу в поворот... Шипованные покрышки благодарно отзываются звонким цоканьем об асфальт.

ХОЧУ ПРАКТИЧНЫЙ

«Лансер» и «Тиида» заработали в тесте одинаковое количество баллов, но, думаю, большинство, глядя на фотографии, отдаст предпочтение «Мицубиси». Логично, ведь встречают по одежке. Хотя не спешите – проездить всегда успеете.

Яркой внешностью «Тиида» и впрямь похвастаться не может. Однако хэтчбек все-таки гармоничнее тезки

с кузовом седан. Внутри все выглядит не лучше, чем снаружи: бесцветные материалы, безликие панели и обивки, которые без металлических ободков и вовсе превратились в однородную серую массу. Но через некоторое время, проведя рукой по мягкому пластику, нащупав кожаные вставки на подлокотниках, отметив добротную сборку, уже потерял критический настрой. Не обнаружил серьезных косяков и в эргономике – органами управления и приборами пользоваться удобно. Впрочем, попинать могу сиденье, показавшееся сначала гостеприимным: в длительной поездке не понравились довольно плоские формы спинки и подушки. Кстати, как и у «Лансера», руль в «Тиде» регулируется только в одной плоскости. Зато, несмотря на высокую, почти автобусную посадку, места над головой предостаточно – усядется человек любого роста.

Вроде несильно давлю на газ, а автомат никак не хочет переключаться на повышенную передачу. Селектор проскочил через «драйв» в следующий режим, и коробка зависла на второй. Рычагу бы фиксацию почетче. Да еще индикацию о выбранной программе продублировать на щитке приборов. Но больше упреков в адрес коробки и двигателя не родилось. Отлично спевшийся дуэт работал безукоризненно – автомат мягко и быстро менял передачи, а самый слабый среди тестовой четверки мотор не давал водителю «Ти-





Единственное, на чем останавливается взгляд при беглом осмотре салона «Тиды», – три оригинальных кругляшка климат-контроля на центральной консоли.

Рычажки для регулировки спинки и подушки ниссановцы расположили в ряд прямо под рукой – непривычно, но удобно.



Nissan Tiida

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Модель дебютировала в Европе в 2007 году. В Америке продается под именем «Верса» (Versa), в Азии – «Латио» (Latio). В Россию поставляют седан и хэтчбек.

ДВИГАТЕЛИ:
бензиновые 1,6 и 1,8 л (110 и 126 л.с.).

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

КОМПЛЕКТАЦИИ:
Comfort, Elegance, Tekna.

ЦЕНА:
520 400–634 000 руб.

РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТА

Просторный и уютный салон, вместительный багажник, комфортная подвеска.

Посредственная управляемость, неудобный проем багажного отделения, невзрачная внешность и интерьер.

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

Полюбить с первого взгляда трудно. Лишь пообщавшись, замечаешь немало положительных качеств.







Самая удобная и эффективная климатическая установка – у «Ситроена»: в дождь ни разу не пришлось переходить в ручной режим, чтобы очистить стекло от водяного тумана.

Многие клавиши в С4 вынесены в два ряда на неподвижную рулевую ступицу. Как будто все под рукой, но пользоваться не очень удобно.



Citroen C4

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Модель, пришедшая на замену «Ксаре», увидела свет в 2004 году. В 2008-м появились рестайлинговые версии. На российском рынке представлен хэтчбек с трех- (его еще называют купе) или пятидверным кузовами.

ДВИГАТЕЛИ:
бензиновые 1,6 л (110–150 л.с.)

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ:
5- или 6-ступенчатая механические, 4-ступенчатый автомат.

КОМПЛЕКТАЦИИ:
Classique, Confort, Exclusive (VTR, VTR+, VTR-Pack – для купе).

ЦЕНА БАЗОВЫХ КОМПЛЕКТАЦИЙ:
475 000–665 000 руб.

РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТА

Броский дизайн, хорошие ходовые качества, емкий багажник.

Неудобное заднее сиденье, небольшой дорожный просвет, посредственный обзор через наружные зеркала.

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

По-французски обаятелен, по-европейски воспитан, по-русски прост для понимания. За это можно простить многое.



иды» повода краснеть перед коллегами. Уж если сбрасывал скорость, то лишь перед крутыми поворотами, в которые машина заезжала крайне неохотно – приходилось бороться с увесистыми кренами и размытым рулевым управлением. Зато «Ниссан» мягче других проходил неровности да и шумом в долгой дороге не докучал.

ХОЧУ ДОБРОТНЫЙ

Модели, претерпевшие рестайлинг, все сложнее отличать от предшественников. Французский автомобиль – яркое тому подтверждение. Однако, как ни крути, формально С4 обновился, а значит, интерес к нему должен вырасти. Но только ли этим он готов привлечь внимание?

Вот пример, когда дизайн и добротное качество изготовления – в одном флаконе. Основные элементы интерьера С4 из мягкого, приятного на ощупь пластика. Стоит ли долго распинаться по поводу экстравагантности? Достаточно взглянуть на основной щиток приборов, венчающий панель, или неподвижную ступицу руля. Кстати, обе

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Общие данные	TOYOTA AURIS	MITSUBISHI LANCER	NISSAN TIIDA	CITROEN C4
Размеры, мм: длина/ширина/высота	4220/1760/1515	4585/1760/1530	4303/1695/1525	4275/1773/1458
база	2600	2635	2603	2608
колея спереди/сзади	1524/1522	1530/1530	1480/1485	1505/1510
Объем багажника, л	354/761	н.д.	300/425	320/1023
Радиус поворота, м	5,2	5	5,2	5,35
Масса снаряженная/полная, кг	1305/1750	1505/1900	1224/1715	1273/1761
Время разгона 0–100 км/ч, с	12,1	11,7	12,6	11,9
Максимальная скорость, км/ч	190	183	170	187
Топливо/запас топлива, л	А95/55	А95/59	А95/52	А95/60
Расход топлива, л/100 км: загород./город./смешанный	5,9/8,5/6,9	6,2/11,1/8,0	5,9/10,0/7,4	5,5/10,0/6,9
Двигатель				
Расположение	спереди поперечно	спереди поперечно	спереди поперечно	спереди поперечно
Конфигурация/ число клапанов	Р4/16	Р4/16	Р4/16	Р4/16
Рабочий объем, см³	1598	1798	1598	1598
Степень сжатия	10,2	10,5	10,7	11,0
Мощность, кВт/л. с.	91/124 при 6000 об/мин	105/143 при 6000 об/мин	81/110 при 6000 об/мин	88/120 при 6000 об/мин
Крутящий момент, Н·м	157 при 5200 об/мин	178 при 4250 об/мин	153 при 4400 об/мин	160 при 4250 об/мин
Трансмиссия				
Тип	переднеприводная	переднеприводная	переднеприводная	переднеприводная
Коробка передач	роботизированная М5	вариатор	А4	А4
Передаточные числа I/II/III/IV/V/з.х.	3,55/1,90/1,31/0,97/0,73/3,25	2,35–0,39/1,75*	2,86/1,56/1,00/0,70/–/2,31	н.д.
Главная передача	4,31	6,12	4,07	н.д.
Ходовая часть				
Подвеска: спереди	типа «Мак-Ферсон»	типа «Мак-Ферсон»	типа «Мак-Ферсон»	типа «Мак-Ферсон»
сзади	упругая поперечная балка	многорычажная	упругая поперечная балка	упругая поперечная балка
Рулевое управление	реечное с электроусилителем	реечное с электроусилителем	реечное с электроусилителем	реечное с электроусилителем
Тормоза: передние	дисковые вентилируемые	дисковые вентилируемые	дисковые вентилируемые	дисковые вентилируемые
задние	дисковые	дисковые	дисковые	дисковые
Размер шин	205/55R16	205/60R16	185/65R15	205/55R16

*Диапазон вариатора/з.х.

РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ «ЗА РУЛЕМ»

Весовые и геометрические характеристики				
Снаряженная масса, кг	1302	1428	1279	1310
Нагрузка на ось, кг (%): переднюю/заднюю	803(62)/498,5(38)	827(57,9)/601(42,1)	751(58,7)/528(41,3)	822(62,7)/488(37,3)
Дорожный просвет, мм	155	150	160	130



Несмотря на скромную длину «Ауриса», заднее сиденье близко к идеалу (в своем классе). Оно удобное, в ногах и над головой просторно, практически ровный пол, ничто не мешает при входе и выходе.



На втором ряду «Лансера» пространства, на первый взгляд, много. Но, усевшись, понимаешь: драгоценные миллиметры беспощадно сжирает высокий тоннель в полу и сужающийся к потолку кузов.

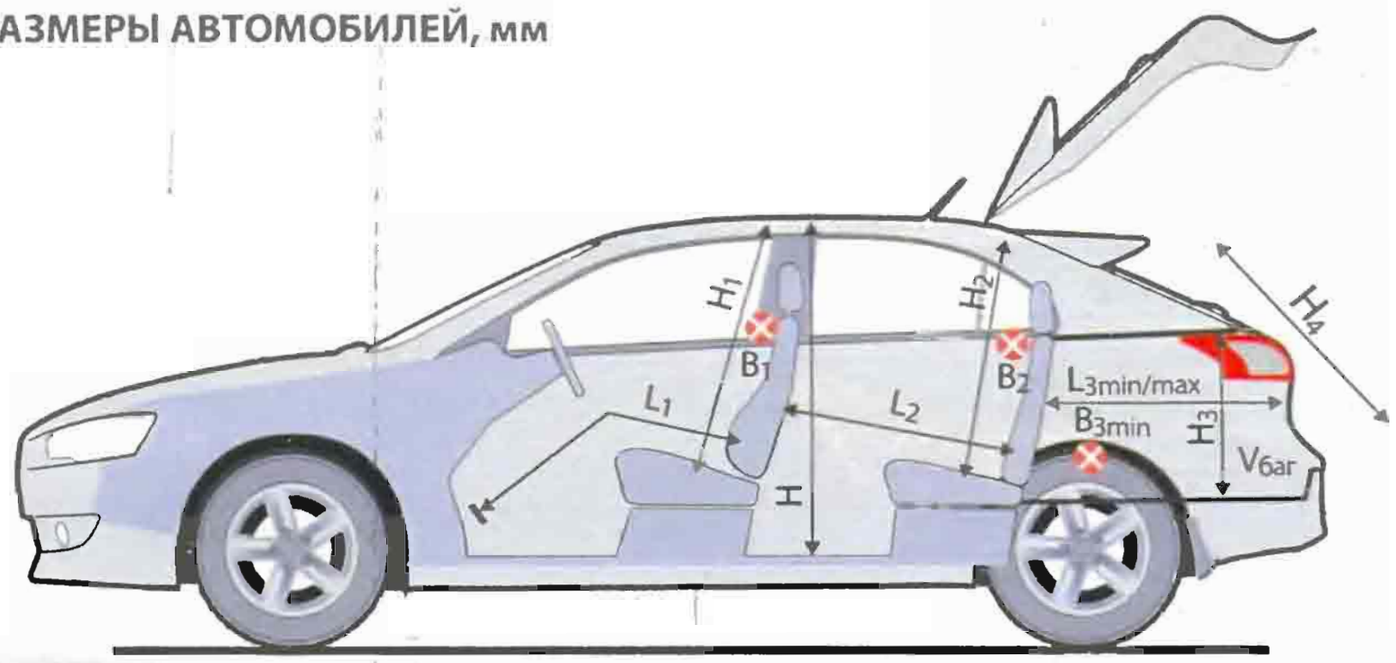


На заднем сиденье «Тииды» троим взрослым комфортно, хотя и немного тесновато в плечах. Высокого пассажира лучше пересадить в центр, чтобы не бился головой о ручки на потолке.



С задом в «Ситроене» не тесно. Однако сиденье неудобное, центральному пассажиру мешает тоннель пола, а при посадке и высадке ноги застревают между передними сиденьями и подштамповкой кузова.

РАЗМЕРЫ АВТОМОБИЛЕЙ, мм



Модель	L_1	L_2	H	H_1	H_2	B_1	B_2	$L_{3min/max}$	B_{3min}	H_3	H_4	$V_{баг.}$, л
TOYOTA AURIS	945–1125	620–680	1245	1030	960	1380	1360	710/1455	982	455	818	204
MITSUBISHI LANCER	935–1125	635–855	1170	1020	915	1390	1385	865/1595	985	410	1110	248
NISSAN TIIDA	885–1085	545–745–985	1245	1030	935	1370	1350	600/800/1410	995	520	785	280
CITROEN C4	935–1125	605–825	1165	1035	945	1410	1335	795/1410	1040	515	770	300



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	
TOYOTA AURIS	8	8	8	8	9	7	7	8	7	8	8	7	8	8	8	7,8
MITSUBISHI LANCER	8	8	8	8	7	7	9	8	8	7	8	8	8	8	8	7,9
NISSAN TIIDA	7	8	8	8	8	8	8	8	7	8	9	7	8	8	8	7,9
CITROEN C4	8	8	8	8	7	9	8	8	8	8	8	9	7	8	8	8

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



Максим Сачков: «Несмотря на то что автомобили разные и по идеологии, и по характерам, итоговые оценки оказались очень близкими. Тем больше вероятность, что вы расставите их иначе, исходя из собственных предпочтений».

эти оригинальные конструкции дискомфорта не доставляют. С удобным штурвалом сживаешься сразу, быстро привыкаешь отслеживать скорость, чуть позже начинаешь бегло читать остальную информацию.

Современные дизайнеры, увлекаясь процессом, иногда забывают, что предмет должен быть не только привлекательным и оригинальным, но еще и функциональным. Возьмем ту же неподвижную ступицу руля с маленькими кнопочками по краям. Ладно, промахнетесь пару раз мимо регулировки громкости – время будет, чтобы повторить попытку. А вот я трижды за поездку пытался подать звуковой сигнал, и все не мог попасть на изогнутую дугой кнопку! Не самые приятные моменты.

Еще один анекдот из золотой коллекции французского юмора. За сиденье эксперты хотели поставить C4 оценку выше, чем конкурентам, но в итоге снизили на балл из-за неудобных регулировок. Особенно впечатлила настройка спинки: мало того, что надо просунуть руку между креслом и стойкой, так еще и рычажок следует толкать от себя.

Двигатель о 120 силах отлично справляется с задачами – тихо себя ведет на крейсерских скоростях, не заставляет нервничать во время обгонов. Впечатление, что по динамике C4 не сильно уступает более мощному (правда, и более тяжелому) «Лансеру». Мотору ничуть не мешает четырехступенчатый автомат – при спокойном движении плавно перебирается по ступенькам, а при нажатии на педаль в пол расторопно перепрыгивает на одну, а то и две вниз. Пожалуй, этот автомобиль готов угодить любому! Если никуда не торопитесь, хорошо настроенные подвески, точное рулевое, понятные и цепкие тормоза вселяют уверенность и спокойствие. Желаете поднажать – в «Ситроене» тут же просыпается азарт. Он будто подхлестывает сидящего за рулем пройти следующий поворот чуточку быстрее. Тут главное – трезво оценивать возможности, свои и автомобиля.

* * *

Какой вы выбрали? Я, например, до конца так и не определился. Мною движет естественное для нормального человека желание получить по максимуму: взять бы от всех этих машин достоинства и смешать – получится очень хороший автомобиль. Но чтобы стать его владельцем, одного желания будет недостаточно, надо иметь другие возможности. ЗР

ПРЕЗЕНТАЦИЯ **HYUNDAI i20**



В традициях модерна

Тест «Хёндай-i20», наследника популярного на нашем рынке «Гетца», проходил в Барселоне. Своими впечатлениями о модели и воспоминаниями о ее предшественнике, а также о втором по величине городе Испании поделился Максим Сачков. Фото автора.

Четыре года назад я почти одновременно познакомился и с Барселоной, и с «Гетцем». Столица Каталонии запомнилась необычной архитектурой, сливающейся с морскими и горными ландшафтами, а корейская машина – европейским характером и добротностью. Интересно, что я буду чувствовать спустя четыре года?

НАЛЕВО ОТ ЛИФТА

У входа в отель ожидаю забронированный i20 с бензиновым двигателем объемом 1,6 л и автоматом. Такой же силовой агрегат, только на два десятка сил слабее, стоял на «Гетце»-трехдверке (ЗР, 2005, № 5). Кстати, трехдверные i20 тоже будут выпускать, первые машины появятся уже в нынешнем году. На этой же платформе планируют собирать и мини-вэн – предположительно замену нынешнего «Матрикса». А самый массовый вариант – пятидверный хэтчбек, который я как раз жду у отеля, дилеры получат, вероятно, в конце зимы – начале весны. Увы, пока не известны ни точные даты, ни цифры на ценниках, ни комплектации. На пресс-конференции прозвучало только, что i20 будет ненамного дороже предшественника. Что ж, посмотрим – скромность цен «Гетца» была весомым козырем в борьбе за покупателя.

Получив ключи, не спешу уезжать: сделаю-ка пару кадров прямо у отеля. Симпатичный фасад, да и форма экстравагантная – здание будто распилили вдоль на две части, одну половинку подняли этажей на десять и на такой высоте приклеили. И как она там держится?! У новинки от «Хёндай» не столь яркий и запоминающийся дизайн, но машина получилась вполне привлекательной. И хотя она длиннее и шире «Гетца» (на 115 и 45 мм соответственно) да и база вытянулась на 70 мм, более зализанный i20 выглядит ничуть не массивнее предшественника.

Об интерьере коллеги отзывались по-разному. Не скажу, что он мне очень нравится, но и отторжения не вызывает. По крайней мере интереснее, чем у «Гетца». Обидно только, что пластик не только гремучий и жесткий: в нескольких местах детали «дышат» и прогибаются, если несильно надавить.

Довольно быстро нахожу удобную позу в кожаном сиденье с подлокотником и развитыми боковыми поддержками, больше подходящими для заряженного купе, нежели для миролюбивого пятидверного хэтчбека. Ширококостным столь накачанные кресла не очень-то понравятся, зато, судя по запасу пространства и диапазону регулировок, тут спокойно усядется человек не только среднего роста. В тесном городе очень пригодятся высокая посадка, большая площадь остекления, удобные зеркала. Сбрасываю показания маршрутного компьютера на центральном дисплее, выставляю комфортную температуру на климат-контроле, а в USB-порт вставляю флешку с любимой музыкой – теперь на экскурсию по Барселоне!

НА ИСПАНСКИХ ИЗОГНУТЫХ УЛИЦАХ

Новый 126-сильный двигатель оказывается очень приятным в общении – он резво срывает i20 со светофоров, но послушно сдерживает обороты при ограничениях скорости. Появивший-





Цветные вставки на сиденьях i20 позаимствовал у «Гетца». Тело не почувствует, но взгляд задерживается.

На заднем сиденье места достаточно двоим. Третьего пассажира, усевшегося посередине, зажмут плечами, а ногами он будет задевать за центральную консоль.

Первыми на российском рынке появятся бензиновые модификации i20. Обещают и несколько вариантов с дизельными моторами.



Изящные серебристые ободки и тонкие красные стрелки делают привлекательным невзрачный приборный щиток.



Угадайте, зачем нужна кнопка с таинственной надписью *DARK* («темный» в переводе с английского). Нет, при нажатии не затемняются стекла и даже не заходит солнце, лишь гаснет центральный дисплей.



ся запас «лошадей», которого не было у «Гетца», добавил в характер живую искорку. Часть похвалы отдаю автомату – коробка довольно нежно переключается, но долго не раздумывает.

В очередной раз эта парочка выручает, когда по вине навигатора мне приходится в плотном городском потоке с типично испанскими выражениями пересекать шесть рядов, чтобы вернуться на маршрут. Переместился быстро, но не без потерь: собор Святого Семейства так вблизи и не увидел. Единственное оправдание для дорожного оракула – он здесь «нештатник». А так хотелось взглянуть, насколько продвинулось строительство храма за последние четыре года!

Безумно интересно было бы задержаться в районе Эшампле и осмотреть другие памятники модерна. Но подо мной творение автомобильных конструкторов, заслуживающее сейчас большего внимания. Держу разрешенные 50 км/ч, пробираясь по узким улочкам к конечной точке. Вдруг дорогу преграждает выехавшее из двора колесное оружие ком-





Отличный по форме багажник можно увеличить, разложив сиденье; правда, на границе получается ступенька. Под полом докатка, но в нише поместится полноценное колесо.

ГУЛЯЛ ПО СТОЛИЦЕ

Барселона – столица провинции Каталония; расположена в 620 км от Мадрида на берегу Средиземного моря. Самые популярные места у туристов – Готический квартал (Барри Готик) с кафедральным собором, различными средневековыми сооружениями, пешеходным бульваром Лас-Рамблас и район Эшампле, где высится храм Святого Семейства (Саграда Фамилия). Лучшие виды на город открываются с холма Монжуик.



Hyundai i20 – современнее, мощнее, удобнее предшественника. Насколько? Ответ во многом зависит от цены.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	HYUNDAI i20				
	1,2	1,4	1,6	1,4 WGT	1,6 WGT
Общие данные					
Размеры, мм: длина/ ширина/ высота	3940/1710/1490				
база	2525				
колея спереди/сзади	1505/1503				
Снаряженная масса, кг	970–1085	1035–1155	1052–1157	1127–1212	1156–1223
Полная масса, кг	1515	1565	1565	1635	1650
Радиус поворота, м	5,2				
Время разгона 0–100 км/ч, с	12,9	11,6 (12,9)*	9,5 (11,4)	13,6	10,4
Макс. скорость, км/ч	165	180 (172)	190 (180)	171	190
Объем багажника, л*	295				
Топливо/ запас топлива, л	А95/45			ДТ/45	
Расход топлива, л/100 км: загородный цикл	4,5	4,9 (5,1)	5,0 (5,2)	3,8	3,7
городской цикл	6,4	7,4 (8,0)	7,5 (8,1)	5,5	5,3
смешанный цикл	5,2	5,8 (6,2)	5,9 (6,3)	4,4	4,3
Двигатель					
Расположение	спереди поперечно				
Конфигурация	Р4				
Число клапанов	16				
Рабочий объем, см³	1248	1396	1591	1396	1582
Степень сжатия	10,5			17,0	17,3
Мощность, кВт/ л.с.	57/78	73,5/100	93/126	66/90	94/128
при об/мин	6000	5500	6300	4000	
Крутящий момент, Н·м	155	175	350	220	260
при об/мин	4000	3800	2000–4000	1900–2750	1900–2750
Трансмиссия					
Тип	переднеприводная				
Коробка передач	М5	М5 (А4)		М5	М6
Ходовая часть					
Подвеска: спереди	типа «Мак-Ферсон»				
сзади	упругая поперечная балка				
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем				
Тормоза: передние	дисковые вентилируемые				
задние	барабанные	дисковые			
Размер шин	175/70R14, 185/60R15				

В скобках данные для версий с автоматическими коробками.

муниципальных служб. Скрип ABS, извиняющиеся жесты испанца, и мы разъезжаемся, целые и невредимые. Интересно, что покажет i20 при полигонных замерах? По ощущениям, тормоза очень цепкие и понятные.

ОТСТУПАЕМ В ГОРЫ

Помимо городского, организаторы предложили, разумеется, горный маршрут, часть которого проходит по извилистым серпантинам. Меняю автомат на механику с мотором 1,4 л и возвращаюсь на улицы Барселоны. Возможно, при полной загрузке прыти у 100-сильного двигателя поубавится, но с двумя ездоками он довольно резв да и с низких оборотов тянет весьма неплохо для 1,4-литрового агрегата. Передачи бы почетче переключались, совсем было бы здорово.

Думал, поднимемся на холм Монжуик, откуда начиналась Барселона, а навигатор уводит куда-то на север. Зато здесь, судя по карте, есть петляющий горный отрезок, где i20 проявит свои возможности. Похоже, инженеры добавили темперамента не только настройкам двигателя, но и шасси. Новичок быстрее и четче предшественника реагирует на команды рулем, управление понятнее и точнее, меньше крены в поворотах. Эх, если бы не плотный поток...

Спокойно спустившись с горы и попав на какую-то местную дорожку с посредственным покрытием, замечаешь и недостатки. Подвески «Тетца» были более энергоемкими и тихими, а i20 на безобидные по российским меркам неровности реагирует жестко, с характерным дребезжащим звуком. Как-то он воспримет нашу действительность?

До выхода в свет «Хендай-i20» прошел испытания в Германии на скоростных автобанах, на обледенелых дорогах Швеции и в жарком климате Испании. Но все это в прошлом. Теперь корейский автомобиль ждут не менее серьезные тесты... На наших дорогах. ЗР

Эконом-класс

Как АВТОВАЗу удалось снизить цену современных переднеприводных моделей, узнал Сергей Мишин.



Идея создания дешевых модификаций родилась задолго до нынешнего экономического кризиса. Просто он подтолкнул автопроизводителя к более решительным действиям. Идя навстречу пожеланиям трудящихся (читай: чтобы удержать спрос на свои машины), АВТОВАЗ решил несколько поубавить спеси в модельном ряду самых новых авто, выпустив скромные комплектации «Стандарт».

«ЛАДА-КАЛИНА»

В этом семействе «голодранцы» представлены всеми типами кузовов. Седаны и хэтчбеки стоят одинаково, по 245 255 руб., что дешевле ближайших «норм» на 10 700 руб.

За это с машин удалены электроусилитель руля, кронштейны (петли) для крепления груза в багажнике, зеркало с правого противосолнечного козырька, ковер на тыльной стороне спинки заднего сиденья, а тыл передних и торцы подушек обшиты дерматином. Взамен 14-дюймовых на автомобили ставят 13-дюймовые шины на штампованных дисках с колпаками. И конечно, все «стандарты» комплектуют более дешевыми 8-клапанными моторами.

А вот на универсале в «стандартном» исполнении оставлены 14-дюймовые колеса, тоже штампованные, но без колпаков – копейка рубль бережет! Такие колеса сохранили вынужденно – на всех универсалах (даже с 8-клапанными моторами) из-за большей массы автомобиля впереди стоят тормозные механизмы увеличенной размерности, так что 13-дюймовые колеса сюда попросту не войдут. Разница с «Нормой» и здесь составляет 10 700 руб. (версия 11173-34-430 стоит 250 019 руб. против 260 719 руб. за модификацию 11173-30-430).

Остатки роскоши былой – автомат регулировки привода сцепления, центральный замок, электростеклоподъемники в передних дверях, аудиоподготовка и металлизированная окраска тоже стоят денег. Видимо, эти «излишества» сохранены на черный день, если кризис затянется.

Самой дорогой «Калиной» остается универсал в люксовом исполнении. За него просят 310 016 рублей. То есть размах вилки «дешево-дорого» составляет 60 тысяч рублей.

«ЛАДА-ПРИОРА»

У флагманской модели комплектация «Стандарт» пока существует только для седана, у хэтчбека вот-вот должна по-

явиться. От самой недорогой «Нормы» ее отличает руль без усилителя, не будет подголовников на заднем сиденье, электроприводов и обогрева зеркал.

Но главное – вместо привычного для «приор» шестнадцатиклапанника с облегченной шатунно-поршневой группой будет более скромный восьмиклапанник. Разница в ездовых характеристиках с приоровским движком – потеря 11 км/ч в максималке и увеличение расхода на 0,4 л/100 км по ездовому циклу.

Внешние отличия – штампованные (взамен легкосплавных) колеса с колпаками и шины размером 175/65R14 – чуть поуже, чем на остальных версиях «Приоры», где до сих пор были допустимы только 185/60R14 и 185/65R14. Появление такой размерности на модели дает право использовать ее владельцам всех «приор». А для зимних шин такой размер даже предпочтительнее.

Как и в «Калине», здесь оставлены пути к дальнейшему отступлению: электропривод замка крышки багажника, контейнер для очков в салоне, центральный замок с дистанционным управлением, электростеклоподъемники передних дверей, аудиоподготовка и окраска «металлик».

Самая дешевая «Приора» по документам именуется 21701-00-010 и по заводским расценкам стоит 272 863 руб. Экономия по сравнению с «Нормой» (индекс 21703-00-010), кстати, с гидроусилителем, всего 16 572 руб. Хотите сэкономить больше, сравнивайте с «Люксом» за 327 682 руб. – разница составит почти 55 тысяч!

Рекордсмен же – хэтчбек со всеми наворотами вплоть до парктроника, датчиков дождя и света принесет в домашнюю кассу еще 3 тысячи. Правду говорят, выгоднее бегать за такси, чем за трамваем, – больше сэкономишь! ЗР

P.S. *В тексте указаны цены, рекомендованные АВТОВАЗом в конце декабря 2008 года.*



Дерматин спинок и боков сидений не так наряден, как велюр, но куда более практичен.

Альтернатива легкосплавным колесам – стальные с колпаками.





Электропривод и обогрев зеркал стали непозволительной роскошью.

Обивки задней спинки нет. И не надо – из багажника любоваться ею некому.

«Стандартная» «Приора» с восьмиклапанным мотором потеряла 11 км/ч максималки и получила лишние 0,4 л расхода бензина на сотню.

И «Калина», и «Приора» в «Стандарте» обойдутся без усилителей рулевого управления и электростеклоподъемников задних дверей. В передних оставлены (пока?).







По текущей дороге

Этот заголовок подсказала Антону Чуйкину система навигации нового «Авенсиса», удивительно точно описав условия тест-драйва. Фото автора и «Тойоты».

«Проедьте 800 метров по текущей дороге...» – за окном лил такой дождь, что указание навигационной системы переместилось из области географии в метеорологию. Отметив коротко, что дама в штатном навигаторе использует не лучшую форму глагола, а также злоупотребляет словом «затем» и мучительно склоняет числительные, зато делает это все по-русски, продолжим тему погоды.

ПРО ОСАДКИ И ПОСАДКИ

Пока климатическая система сушит окна, запотевшие от мокрой одежды, мы с коллегой осматриваем салон. Для машин среднего класса он спереди не узок, не широк; чтобы честно поделить подлокотник, хотелось бы еще несколько сантиметров пространства. «Тойота» не из тех марок, от которых ждешь чего-то необычного, «Авенсис» с его спокойной внутренней средой тому подтверждение. Разве что клавиша электрического стояночного тормоза пока в новинку. И центральная консоль в люксовой комплектации очень приятная, ее текстура повторяет такесуми – японский уголь из бамбука.

Еще немного воды с неба – и я оказываюсь на заднем сиденье. В длину здесь даже просторнее, чем ожидаешь. Особенно если пассажиры, как и автор, будут не выше среднего роста – а, судя по регулировкам подголовников, другим сюда посадка заказана.

ЭКОЛОГИЧЕСКАЯ ОБСТАНОВКА

Выбросы CO_2 стали головной болью всех производителей. Хочешь не хочешь, содержание углекислого газа надо снижать. Рецепт «Тойоты» – не наддув и не впрыск в камеру сгорания, а бензиновые двигатели серии Valvematic. Это дальнейшее развитие технологии VVT-i – регулируемых фаз газораспределения. Теперь система контролирует и меняет не только фазы, но и высоту подъема впускных клапанов. В результате можно точно управлять потоком воздуха на впуске, достигая максимально эффективной работы двигателя во всех режимах. Кстати, благодаря постоянному управлению клапанами изменились функции дроссельной заслонки. Теперь, не мешая потоку, она почти всегда полностью открыта, срабатывая при выключении двигателя или по команде системы курсовой устойчивости. Итог таков: 1,6-литровый двигатель прибавил 20% мощности, на 12% сократив выбросы вредного CO_2. Подобные достижения демонстрируют и 1,8-, и 2-литровые агрегаты.



Вам не кажется, что руль великоват? Согласен. Впрочем, это неудобное ощущение начисто исчезает на третьей минуте езды.

Это была теория. А на практике? Машина с двигателем 1,6 л очень бодро рассекает потоки воды, предоставляя вполне достаточную тягу почти во всех режимах движения. И если у некоторых одноклассников мотор 1,6 л бюджетный и малахольный, то здесь это полноправная составляющая гаммы. Пожалуй, чуть более уверенное троганье не помешает – чтобы не осторожничать со сцеплением, нужен больший крутящий момент на низких оборотах.

С двигателями 1,8 и 2 л доступен вариатор Multidrive S – он, на мой взгляд, настолько хорош, что советую этой доступностью безоговорочно пользоваться. Даже если вам захочется попереключать вручную, вариатор и здесь не оставит желать лучшего. По-настоящему плавный, энергичный, удобный автомат!

НА БОЛЬШЕЙ ЧАСТИ ТЕРРИТОРИИ РОССИИ...

...«Авенсис» занимает место отнюдь не флагмана фирмы, как в Европе, – он на второй ступени, ведь есть «Кэмри». Цены на базовые комплектации пересекаются: прежнее поколение «Авенсиса» стоило примерно 704–940 тыс. руб., «Кэмри» продают за 790 тыс.–1 млн. 157 тыс. руб. Непросто придется новичку в компании старшей модели, поскольку едва ли он будет дешевле предшественника. Сильные стороны – новизна, большая ориентация на семью («Кэмри» – настоящий бизнес-класс, «Авенсис» принадлежит к среднему) и, не будем забывать, наличие кузова универсал. Присмотритесь к нему, господа, – он достоин большего, чем невеликие 4–8% продаж (данные 2007 и 2008 годов)!

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	TOYOTA AVENSIS			
	1,6	1,8	2,0	1,8 wagon
Общие данные				
Размеры, мм: длина/ ширина/ высота	4695/1810/ 1480			4765/ 1810/ 1480
база	2700			
колея спереди/сзади	1560/ 1550			
Объем багажника, л	509			543/1609
Снаряженная масса, кг	1365	1405	1435	1430
Полная масса, кг	1950	2020	2050	2020
Радиус поворота, м	5,4			
Время разгона 0–100 км/ч, с	10,4	10,4	10,0	10,7
Макс. скорость, км/ч	200	200	205	200
Топливо/ запас топлива, л	A95/60			
Расход топлива, л/100 км: загородный цикл	5,4	5,6	5,7	5,6
городской цикл	8,3	8,6	9,2	8,6
смешанный цикл	6,5	6,7	7,0	6,7
Двигатель				
Расположение	спереди поперечно			
Конфигурация	P4			
Число клапанов	16			
Рабочий объем, $см^3$	1598	1798	1987	1798
Степень сжатия	10,7	10,5	10,0	10,5
Мощность, кВт/ л.с. при об/мин	97/132 6400	108/147 6400	112/152 6200	108/147 6400
Крутящий момент, Н·м при об/мин	160 4400	180 4000	196 4000	180 4000
Трансмиссия				
Тип	переднеприводная			
Коробка передач	M6	A7 (вариатор Multidrive S)		
Ходовая часть				
Подвеска: спереди	типа «Мак-Ферсон»			
сзади	многорычажная			
Рулевое управление	реечное с электроусилителем			
Тормоза: передние	дисковые вентилируемые			
задние	дисковые			

Почти всегда происхождение машины выдает лючок бензобака: конструктор привык ездить по левой стороне и заправляться тоже слева.

Toyota Avensis – у новой модели нет ничего, что помешало бы повторить успех предшественницы и стать одним из лидеров своего сегмента рынка.

Это все, на что способны подголовники: средний и дальний больше не выдвигаются, ограничивая тем самым рост пассажиров. Хорошо, что большое расстояние до передних кресел позволяет устроиться пониже, вытянув ноги.





Устройство Valvematic в действии: на низких и средних оборотах клапаны открываются в меньшей степени, через небольшое сечение воздух попадает в цилиндры с высокой скоростью, лучше смешивается с топливом, смесь эффективнее сгорает. Когда необходима большая мощность, клапаны открываются полностью, цилиндры получают больше смеси.

Сильной чертой могло бы стать предложение дизелей, но, увы, пока эти моторы, считают в представительстве компании, рановато везти в Россию. Впрочем, взгляды, равно как и качество топлива, меняются, и, возможно, спустя время на наш рынок придут 2,0- и 2,2-литровые дизельные двигатели. А вот чего точно ждать не стоит, так это заряженных «авенсисов» – 200-сильные агрегаты не для среднего класса, каким его представляет «Тойота».

ВНОВЬ ДОЖДИ, МЕСТАМИ СИЛЬНЫЕ

Но вернемся к тест-драйву. Ближе к финишу от романтики дождя уже ни черта не осталось, хотелось скорее попасть под стационарную крышу. Ну вот и она. Выхожу из машины, короткая пробежка к багажнику... заперто! «Авенсис» на разгоне блокирует замки, и теперь надо вернуться в салон, чтобы нажать кнопку. Вновь к багажнику, и вот его крышка взлетает, покачиваясь и сливая воду в желобок под стеклом. Стоило бы поставить амортизаторы...

По дороге домой поймал себя на мысли, что больше вспоминаю условия тест-драйва, нежели его предмет. Да, «Авенсис» не оставил ярких воспоминаний. И это, пожалуй, самая сильная черта машины, за рулем которой можно спокойно сосредоточиться на текущей дороге, зная, что ничего более важного и интересного вокруг нет. **ЗР**

ПРИСМОТРИТЕСЬ К УНИВЕРСАЛУ!



Универсал длиннее седана на 70 мм и предлагает для багажа от 543 до 1609 л – в зависимости от положения раздельных задних сидений. Пространство для груза можно очень толково организовать благодаря рельсам и подвижным поперечинам, ремням, петлям... Для универсала 1,6-литровый двигатель не предлагают, как и начальную комплектацию. В остальном все блага, от навигации до вариатора, – к вашим услугам.



Как сыграть Бонда

HONDA PILOT
3,5 л, 257 л.с., 5-ступенчатый автомат, комплектация Executive, 1 500 000 руб.

Россиянам стали все чаще предлагать автомобили, изначально адресованные рынку Северной Америки. Что «Мазда CX-9» и «Хонда-Пилот» могут противопоставить друг другу и признанному гранду «Мицубиси-Паджеро»? Ответ искал Михаил Гзовский. Фото: Александр Батыру.

MITSUBISHI PAJERO

3,8 л, 250 л.с., 5-ступенчатый автомат, комплектация Ultimate, 1 640 000 руб.

MAZDA CX-9

3,7 л, 277 л.с., 6-ступенчатый автомат, комплектация Sport, 1 713 000 руб.

БРИЛЛИАНТЫ НАВСЕГДА

«Все, засел!» – первая мысль, которая мелькнула, когда «Мицубиси-Паджеро» продавил талый снег и ухнул передними колесами в поперечную колею, а задние принялись разбрасывать раскисшую глину. Ситуация смешная: я один на безлюдной просеке, рация и мобильный вне зоны действия, товарищи километрах в шести, вокруг лес. И тишина. А смешная потому, что сюжет развивался не где-то в тайге, а на одной из заброшенных дорожек Дмитровского полигона. Как мы отвыкли от мало-мальски стрессовых ситуаций! Застрять в горах, не успев спуститься на последнем горнолыжном подъемнике, грести наперекор прибою в полукилометре от морского берега или, как я, оказаться всего-то в нескольких километрах от цивилизации в зимнем лесу – уже повод для волнений.

Но стресса не случилось – «Паджеро» разрулил ситуацию играючи. Трансмиссия Super Select в обычном режиме передает момент на задние колеса – именно так я в прямом смысле и сел в лужу. Первый шаг к свободе – заблокировать межосевой дифференциал. Не помогает? Тогда включаете пониженную. Если и теперь вылезти не удается, пускаете в бой последний аргумент, железный, – заднюю межколесную блокировку. В такой конфигурации «Паджеро» выбрался из протоптанной «Уралом» колеи в два захода, потратив на все про все полминуты и не испугавшись диагонального вывешивания. Навстречу коллегам несся по снежной грунтовке под сотню – довольно тряско, однако ни намека на пробой!

«Паджеро» с его огромными ходами подвесок, солидной стальной защитой моторного отсека, 220-миллиметровым дорожным просветом, углами въезда и съезда в 34 и 23° соответственно и, конечно, полноприводной трансмиссией – киногерой старой закалки, настоящий Шон Коннери! Не боится трюков, не привык во всем полагаться на электронику. Коннери, как и положено герою 1960-х, все делает по-настоящему, но порой наивно. Придется мириться и с «Паджеро». Мотор довольно шумен, и тембр его груб. Система стабилизации не отключается, и это правильно. Иначе предстоит бороться с ранним сносом и хвататься за нерегулируемый по вылету руль в ожидании крена, а там и отрыва разгруженного колеса от дороги.

Эргономических огрехов тоже хватает, я имею в виду прежде всего смещенные к дверям сиденья. Компоновщики слишком уж стремились избавить пассажира и водителя от чувства локтя. Садиться в машину что вперед, что назад тоже не слишком удобно: на неплохое, но довольно мягкое водительское сиденье придется карабкаться через пачкающий брюки порог; сзади тесновато для троих. Но разве это не скромная плата за вседорожную уверенность?

КВАНТ МИЛОСЕРДИЯ

Новый актер, играющий Бонда, всегда – восторг одних и разочарование других. Вот и последний Джеймс в исполнении Дэниела Крейга – настоящее испытание для поклонников сериала: блондин да еще и самый низкорослый из всех агентов 007... Слава богу, хоть англичанин!

«Мазда CX-9» тоже необычна. Подобно последнему Бонду, рушит стереотипы: самая крупная «Мазда» с тремя рядами сидений неожиданно оказывается официально шестиместной! Но это лишь начало. В машине сидишь невысоко и почти не ощущаешь пятиметровой длины, элегантный интерьер укрепляет в мысли: вы в легковом автомобиле. Поэтому, когда дело доходит до ездовых дисциплин, несколько инфантильное на фоне размера поведение воспринимается почти как должное.

Мотор охотно выходит на любимые 6250 об/мин, благо 6-ступенчатый автомат с готовностью кидается на ступень или две ниже, не всегда считаясь с вашим желанием. Задержки в кик-дауне есть, но небольшие. Можно переключиться в ручной режим, тогда отклики на педаль газа станут моментальными. Коробка же не перейдет на повышенную ступень – удобно, если требуется тормозить двигателем. Ну и наконец, податливый руль и мягкая педаль тормоза прямо-таки провоцируют пошустрить в потоке. Стоит быть начеку! Недостаток реактивного действия чреват тем, что однажды вы отклоните руль на недопустимый угол – и тут же услышите хруст системы стабилизации. Отключить ее, как и в «Мицубиси», нельзя.

Да, на асфальте CX-9 ведет себя увереннее «Паджеро». Неудивительно, учитывая меньшую высоту и расположенный ниже центр тяжести. «Мазда» гораздо позже уходит в скольжение и не склон-



Mitsubishi Pajero

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Дебютировал осенью 2006 года, поставки в Россию – с весны 2007-го.

ДВИГАТЕЛИ:
дизельный 3,2 л (160 л.с.), бензиновый 3,8 л (250 л.с.).

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ:
5-ступенчатая автоматическая.

КОМПЛЕКТАЦИИ:
Intense, Instyle, Ultimate.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ:
1 290 000–1 645 000 руб.

РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТА

Отличная проходимость, непробиваемая подвеска, высококачественная отделка.

Тесный салон и скромный багажник, неудобная посадка, нераздельный климат-контроль.

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

Mitsubishi Pajero раскрывает истинное лицо вне городской суеты и ровного асфальта, на котором ему тесно и скучно.

на крениться в повороте, однако подвески пересчитывают дорожную мелочь и не настолько непробиваемы. Не любит CX-9 и экспериментов с быстрой ездой по волнам. Мост через речушку, выпятившийся горбом посреди полей, «Мицубиси» проскочил, едва шелохнув амортизаторами, «Мазда» же оторвала колеса от асфальта, выбрав ход подвески. Приземление тоже было жестким.



Запасное колесо на пятой двери делает «Паджеро» не только мужественным, но и практичным.

Маневрировать в «Мицубиси» удобно: обзорность через зеркала хорошая, камера заднего вида выводит на монитор размеченное изображение.

Вне дорог легковые настройки становятся еще большей обузой. Короткоходность – лишь первый звонок. Хуже, что трансмиссия лишена принудительных блокировок и явно не рассчитана на бездорожье. Вы можете лишь отключить противобуксовочную систему на скорости до 15 км/ч, чтобы попробовать выбраться из снежного плена (на свободу удастся вырваться только из не очень глубокого сугроба). При диагональном вывешивании, которое наступает быстро, придется звать на помощь старших.

Японский вседорожник для американского потребителя XXI века противоречив, как последний Бонд.

По иронии судьбы в картине с добрым названием «Квант милосердия» жестоких сцен едва ли не больше, чем в любой другой серии бондианы. А еще Дэниел Крейг стал первым агентом 007, который не исполнял самостоятельно головокружительные трюки, передове-



Mazda CX-9

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Вслед за моделью CX-7 «Мазда» представила и самую крупную в ряду – CX-9, сменившую минивэн MPV. В продаже с февраля 2007-го, в России – с осени 2008-го.

ДВИГАТЕЛЬ:
бензиновый 3,7 л (277 л.с.).

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ:
6-ступенчатая автоматическая.

КОМПЛЕКТАЦИЯ:
Sport.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ:
1 713 000–1 741 000 руб.

РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТА

Хорошая управляемость, бойкий мотор, салон с претензией на элегантность, достойный автомат.

Беспомощен вне дорог, нет камеры заднего вида и парктроника, чрезмерно легкое рулевое управление.

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

Mazda CX-9 по философии скорее универсал повышенных вместимости и комфорта с легким налетом вседорожности.





Когда CX-9 разгонится, начинает досаждать «камнепад» в задних арках.

В CX-9 параметры климата выводятся на табло в верхней части консоли – не слишком удобно, особенно в солнечную погоду.

рив черную работу каскадерам. Но, судя по кассовым сборам, зрителям это не очень важно!

ЗАВТРА НЕ УМРЕТ НИКОГДА

Внешне они непохожи. Красавчик Пирс Броснан элегантен и даже чуть слащав – не то что «Хонда-Пилот»! Но, в отличие от агента 007, в задачи японской машины не входит покорение женских сердец, скорее уж мужских кошельков. А многие мужчины, как известно, ценят функциональность.

«Пилот» не балует мягким пластиком и вычурными обводами панели – в интерьере все подчинено технократическому стилю. Зато садиться в машину через широкую дверь одно удовольствие, да и сиденье понравилось больше, чем в прочих авто. Пока сзади с комфортом усаживаются трое, успеете освоиться за рулем. Увидев непривычно торчащий из консоли рычаг автомата, задаешься вопросом: почему так не делают в других машинах? Ведь это расположение намного удобнее, вдобавок между сиденьями высвобождается место для объемистого бокса. Руль

Салон «Мицубиси» оценят в первую очередь поклонники классического стиля и мягких пластиков.





Дисплей между тахометром и спидометром отображает режим работы трансмиссии, а пиктограмма буксующего колеса подмаргивает.

В «Мицубиси» управление климатом не позволит сидящим сзади выставить желаемую температуру с точностью до градуса.



Двухцветный интерьер придает воздушности и без того просторной передней части «Мазды».





Тему колодцев на приборной панели «Мазда» обыгрывает весьма успешно: красиво и показания читаются здорово.

Задние пассажиры CX-9 могут выставлять желаемую температуру, но лишь приблизительно.



Интерьер «Хонды» современный. Пожалуй, даже молодежный.





Единственное яркое пятно на панели «Пилота» – дисплей.

Задним пассажирам «Хонды» положен полноценный климат-контроль да еще и подогрев сидений.







Honda Pilot

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Автомобиль второго поколения сходит с конвейера американского завода «Хонды» в штате Алабама с весны 2007 года.

ДВИГАТЕЛЬ:
бензиновый 3,5 л (257 л.с.).

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ:
5-ступенчатая автоматическая.

КОМПЛЕКТАЦИИ:
Elegance, Executive.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ:
1 400 000–1 500 000 руб.

РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТА

Огромный 8-местный салон, большой багажник, экономичный мотор, хорошая звукоизоляция, неплохая проходимость.

Специфическая работа системы стабилизации, нарочито хайтековская отделка, отсутствие ксеноновой оптики.

ОБЩАЯ ОЦЕНКА **8,9** полная оценка по категориям в конце статьи

Honda Pilot: едет лучше, чем выглядит. Автомобиль одинаково хорош в городе и на бездорожье средней тяжести.



«Пилот» производит впечатление наиболее комфортабельного авто из тройцы, но на волнах начинает раскачиваться.

Перемещение по меню хондовской аудиосистемы при помощи вращающейся кнопки и двух клавиш по бокам требует навыка.

небольшого диаметра оптимален в сечении, лунно-белые приборы не утомляют глаз и хороши в своей простоте.

Если не ставить машины рядом, кажется, что «Хонда» гораздо крупнее «Мазды». На деле вовсе не так. Пропорции «Пилота» довольно необычны: он не столь растянут в длину, зато выше и шире оппонентов. Гораздо шире у «Хонды» и колея, что помогает внедорожнику сохранять невозмутимость

на высокой скорости. Ход «Пилота» тише, чем у «Мицубиси», и мягче, чем у «Мазды». Руль не столь мужественно тяжел, как у «Паджеро», но превосходит баранку CX-9 по информативности. Сила отдачи в ответ на поворот штурвала меняется в зависимости от скорости и дает лучшее представление о том, на какой угол повернуты колеса.

«Хонда» сделала систему стабилизации отключаемой. Любители пустить машину веером будут довольны. Но те, кто привык полностью полагаться на электронику, должны знать: она не реагирует на снос передка и борется лишь с заносом задней оси.

Мотор оснащен системой VCM, выключающей при малых нагрузках три или даже четыре цилиндра из шести. Заметить момент выключения невозможно, а вот экономию топлива – вполне! По официальным данным, в городе «Пилот» потребляет на 1,5 и 2,1 л бензина меньше, чем «Мицубиси» и «Мазда» соответственно. Ручного переключения в коробке «Хонды» нет, лишь режимы 1 и 2, отсекающие повышенные передачи. Но работает автомат отменно – бы-

стро, плавно и логично, так что субъективно именно «Хонда» выигрывает в разгоне с места.

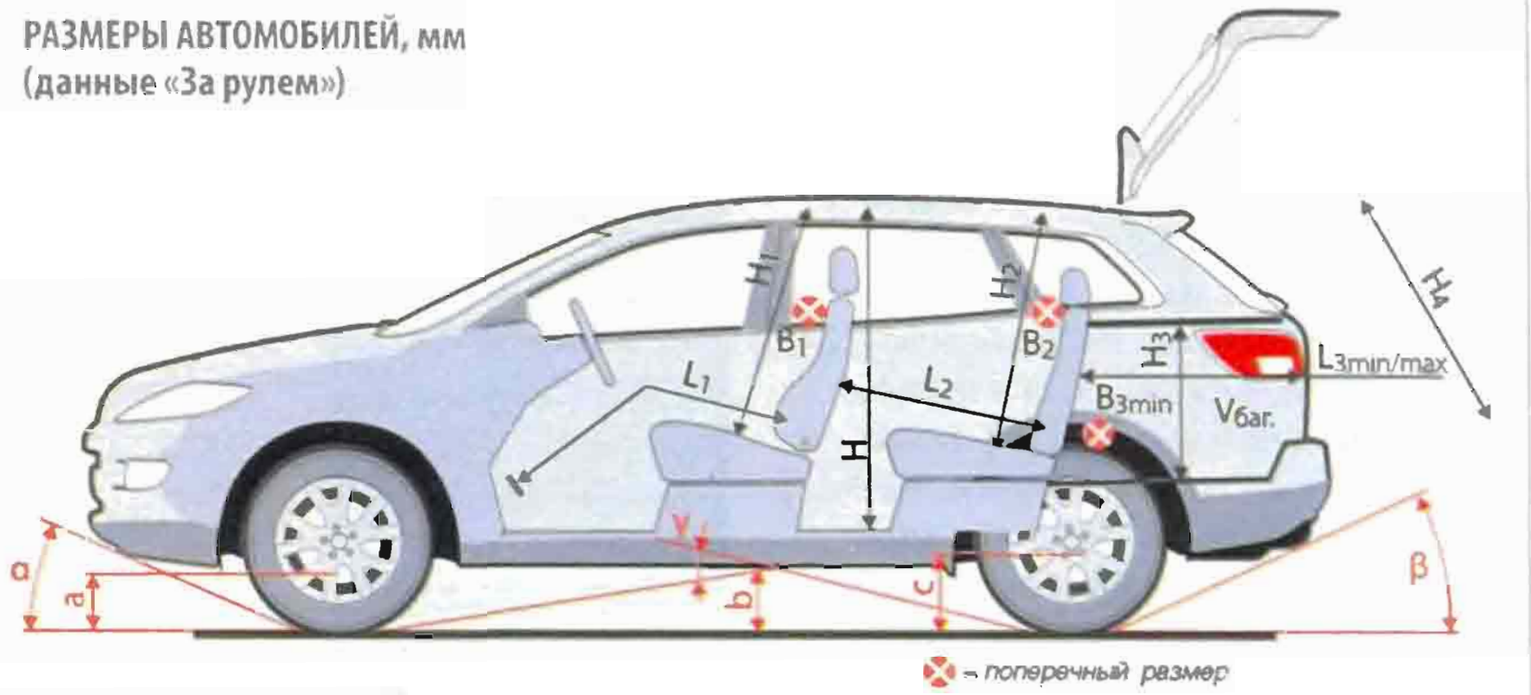
На сладкое – проходимость. Трансмиссия «Пилота» – с электромагнитной муфтой и режимом VTM 4 Lock. Для его активации рычаг нужно перевести в положение 1 или 2 и нажать кнопку – теперь трансмиссия имитирует блокировку межосевого дифференциала. Конечно, «Пилоту» до «Паджеро», как самолету до Луны, но он проявляет гораздо большее упорство, нежели CX-9. По крайней мере пытается побороть диагональное вывешивание, да и ход подвесок у «Хонды» больше.

Все же есть в них что-то общее! «Пилот» тоже надежен в сложных ситуациях, но не лезет на рожон, а добивается своего деликатно. Как известно, Пирс Броснан слывет самым интеллигентным из всех Бондов...

***

Фанаты бондианы никогда не придут к общему мнению, кто из семи актеров лучше. Кому-то по душе прямолинейный Коннери, другие обожают утонченность Броснана. Ну а третьи просто

РАЗМЕРЫ АВТОМОБИЛЕЙ, мм
(данные «За рулем»)



Модель	L_1	L_2	L_{23}	H	H_1	H_2	H_{23}	B_1	B_2	B_{23}	$L_{3\,min/max}$	$B_{3\,min}$	H_3	H_4	$V_{бак.}$, л
MITSUBISHI PAJERO	910–1085	710–935	665	1215	1055	1020	955	1475	1450	1330	260/975/1395	1035	555	1020	492
MAZDA CX-9	900–1110	590–710–975	595–715	1180	1040	995	910	1500	1475	1435	480/1215/1890	1175	810	975	508
HONDA PILOT	910–1095	600–700–940	565–665	1180	995	1020	920	1570	1580	1500	450/1150/1850	1225	850	960	556

ПАРАМЕТРЫ ГЕОМЕТРИЧЕСКОЙ ПРОХОДИМОСТИ

Модель	Просвет, мм			Угол, °		
	a	b	c	α	β	γ
MITSUBISHI PAJERO	220	250	240	34	23	20
MAZDA CX-9	190	195	190	16	22	15
HONDA PILOT	190	225	200	27	18	18



По вместительности багажника «Паджеро» уступает своим соперникам; дверь в багажный отсек распахивается слева.

На втором ряду «Паджеро» меньше всего места по ширине. Алгоритм складывания сидений мудреный.





Багажник «Мазды» – середнячок по объему, а под полом докатка.

На втором ряду «Мазды» просторнее, чем в «Мицубиси», но трехместная посадка даже официально не предусмотрена.





Багажник «Пилота», даром что под полом полноценная запаска, наиболее объемистый и правильный по форме.

На втором ряду «Хонды» не тесно ни ногам, ни плечам, ни головам троих седоков. А сложить сиденье можно, не вынимая подголовников.



МЕСТА ДЛЯ ПОЦЕЛУЕВ

Формально тестовые машины расположились в следующем порядке: «Мазда» шестиместная (2 + 2 + 2), «Мицубиси» предлагает в довесок к пяти основным местам еще два, а «Хонда» готова увезти аж восьмерых! Экспериментальным путем установили: ехать в третьем ряду «Мицубиси» смогут лишь дошколята – места для ног здесь почти нет. Дополнительные кресла «Мазды» в крайнем случае выручат и взрослых, но элегантная линия крыши заставляет пассажира пригнуться. Зато садиться в «Мазду» удобнее. Ну а «Хонда» порадовала тремя практически полноценными местами, на которых взрослым неплохо и в дальней поездке.


MITSUBISHI PAJERO


MAZDA CX-9


HONDA PILOT



Михаил Гзовский: «Отход большинства производителей от бескомпромиссной внедорожной инженерии можно объяснить: массово она востребована лишь армией. Европейские и американские покатушки фанатов и даже бесконечная российская распутица погоды на рынке не делают».

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Общие данные	MITSUBISHI PAJERO	MAZDA CX-9	HONDA PILOT
Размеры, мм: длина/ширина/высота	4900/1795/1700	5089/1936/1728	4870/1995/1845
база	2780	2875	2780
колея спереди/сзади	1560/1560	1654/1644	1725/1740
Объем багажника, л	215/н.д./1790	267/928/1911	264/551/1680
Радиус поворота, м	5,4	5,7	5,6
Масса снаряжен./полная, кг	2215/2910	2040/2712	2062/2765
Время разгона 0–100 км/ч, с	10,8	10,1	9,9
Максим. скорость, км/ч	200	181	180
Топливо/запас топлива, л	А95/88	А95/76	А95/80
Расход топлива, л/100 км: загородный/городской/смешанный цикл	11,2/17,7/13,5	9,9/18,4/13,0	9,2/16,3/11,8
Двигатель			
Расположение	спереди поперечно		
Конфигурация/число клапанов	V6/24	V6/24	V6/24
Рабочий объем, см³	3828	3726	3471
Степень сжатия	9,8	10,3	10,5
Мощность, кВт/л.с.	184/250 при 6000 об/мин	204/277 при 6250 об/мин	189/257 при 5700 об/мин
Крутящий момент, Н·м	329 при 2750 об/мин	366 при 4250 об/мин	347 при 4800 об/мин
Трансмиссия			
Тип	полноприводная		
Коробка передач	А5	А6	А5
Передаточные числа: I/II/III/IV/V/VI/З.х.	3,79/2,06/1,42/1,0/ 0,73/–/3,87	4,15/2,37/1,56/1,15/ 0,86/0,69/3,39	2,70/1,61/1,07/0,77/ 0,61/–/1,89
Главная передача	4,3	3,46	4,31
Ходовая часть			
Подвеска: спереди	на двойных поперечных рычагах	типа «Мак-Ферсон»	типа «Мак-Ферсон»
сзади	многорычажная		
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем		
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/дисковые	дисковые вентилируемые/дисковые вентилируемые	дисковые вентилируемые/дисковые
Размер шин	265/60R18	235/60R18	245/65R17

*Передаточное число понижающей передачи: 1,93

РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ «ЗА РУЛЕМ»

Весовые и геометрические характеристики			
Снаряженная масса, кг	2286	2078	2150
Нагрузка на ось, кг (%): переднюю/заднюю	1081(47,3)/1205(52,7)	1160(55,8)/918(44,2)	1163(54,1)/987(45,9)
Дорожный просвет, мм	220	190	190

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	
MITSUBISHI PAJERO	8	7	9	7	8	7	9	8	8	7	9	8	10	8	8	8,1
MAZDA CX-9	8	8	7	9	9	8	9	8	8	8	7	9	8	8	7	8,1
HONDA PILOT	9	8	9	9	10	9	9	9	9	9	9	10	9	7	8	8,9

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

ждут новую серию. И каким бы эпатажным ни казался сегодня Крейг, он может оказаться зауряднее своего преемника. По слухам, на роль агента в бесконечном сериале уже пробуется... небезызвестный чернокожий рэпер из Америки. ЗР

Альпийские картинки

Сравнить вседорожники «Мерседес-Бенц» попробовал Сергей Воскресенский. Фото автора и «Мерседес».

Яркие фигурки горнолыжников, сказочные в белом зимнем убранстве деревеньки, отели, прилепившиеся на величественных склонах. Хохгургль, Обергургль, Гиммельсйох... Увы, для русского языка такое количество согласных труднопроизносимо. Прежде чем огласить очередное название, приходится мобилизовать все лицевые мышцы...

Горы под стать названиям: суровые, скалистые, на этой высоте почти лишенные растительности. Зато, как гласит буклет, «в декабре вряд ли можно найти место, более подходящее для испытаний зимних качеств автомобилей в естественных условиях. Ведь с начала зимы по апрель снег и лед гарантированы». Значит, стоит немного потеснить армию лыжников, чтобы испытать новинку «Мерседес-Бенц GLK» в боевых альпийских условиях. А заодно составить представление о других полноприводниках с трехлучевой звездой на капоте. Таких (вместе с модификациями легковых моделей) набралось около пятидесяти! Остановимся лишь на некоторых вседорожниках.

УЖ ОЧЕНЬ СЕРЬЕЗЕН

Самый большой из них – «Мерседес-GL» вызывает у меня интерес не столько роскошью и даже не опционными пневмоподвесками и внедорожным пакетом. На маршруте серьезных препятствий не предвидится. Зато под его капотом новейший турбодизель – 3,2 л, 224 л.с., – который в 2009-м обещают также ставить на российские версии GLK.

GL невозмутим, как истинный аристократ. Обволакивает комфортом, отменной шумоизоляцией и виброзащитой. Подвески даже в режиме «Спорт»



«Мерседес-Бенц GLK» сочетает комфорт с интересными ездовыми качествами.



«Мерседес-Бенц ML 500» – темпераментное создание, в котором частенько забываешь о серьезных массе и габаритах.

остаются укачивающе-комфортными, рулевое управление – отстраненным от водителя. Да и двигатель ведет себя так, словно в нем не 200 с хвостиком турбо-«лошадей», а бесконечный резиновый жгут, долго и неторопливо отдающий автомобилю свою энергию. При этом не скажу, что «Мерседес GL» неважно разгоняется или как-то неправильно «пишет» горные серпантины. Просто каждый раз он дает почувствовать весомость содеянного, свой интеллектуальный уровень, в формировании которого водителю принадлежит, увы, далеко не ведущая роль. Кажется, сделай сидящий за рулем что-нибудь эдакое, не укладывающееся в рамки, отведенные правилами, и машина непременно поставит его на место, выдав такое… Потому и пробовать не хочется.

КОМПАКТЕН, КОЛОРИТЕН, КОМФОРТЕН

GLK – истинный «Мерседес» с традиционными формами, добротной внутренней отделкой и одинокой «клюкой» неоднократно раскритикованного чересчур многопозиционного подрулевого переключателя. Как и положено по статусу, автомобиль великолепно изолирует от внешних звуков. Прикрыв дверь, мигом оказываешься в мягком и приглушенном мире с очень четко очерченными границами между тем, что внутри, и тем, что снаружи. Где-то там, далеко, иногда подает голос капсулированный 272-сильный двигатель, напряженно трудится 7-ступенчатый автомат, бьются со снежной целиной шины и подвески, а вместе с ними многочисленные электронные помощники. Я изолирован от всего этого мощной

На правах рекламы

Реклама

Сделай лучшее бритье от Gillette еще более комфортным

Gillette Fusion

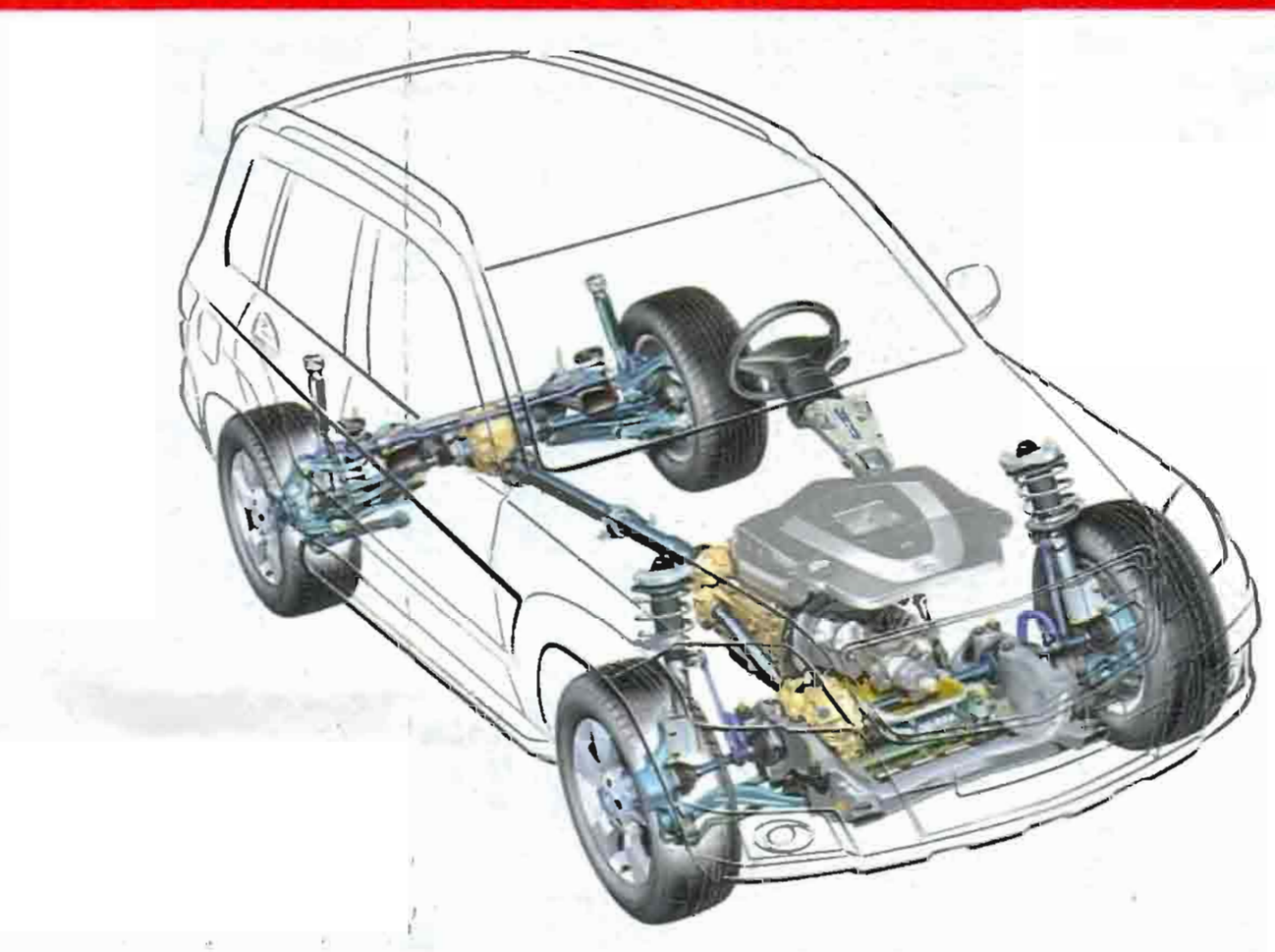
Gillette Fusion HYDRA GEL Gillette Fusion HYDRA Gel Gillette Fusion POWER PHENOM

Первый шаг:
Увлажняющий гель для бритья Gillette® Fusion – защита кожи с первого до последнего движения бритвы.

Завершающий шаг:
Бальзам Gillette® Fusion с экстрактом алоэ – мягкий уход за кожей после бритья.

Gillette
Лучше для Мужчины нет™

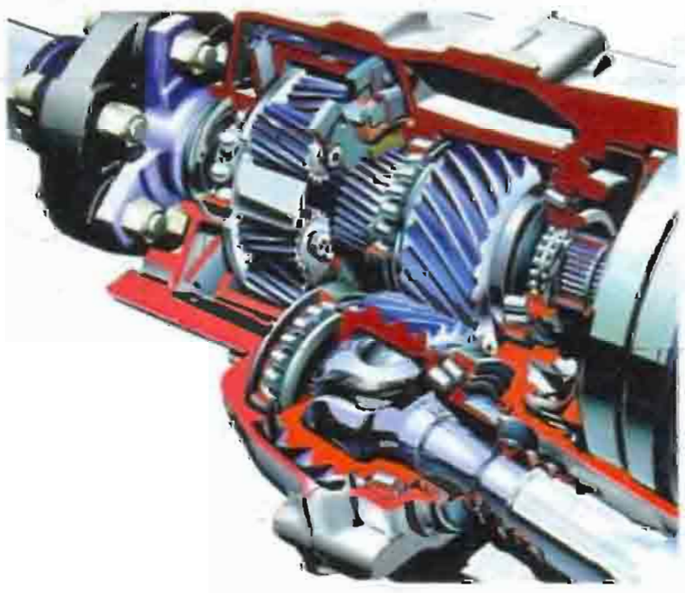
ЧТО ТАКОЕ 4MATIC ЧЕТВЕРТОГО ПОКОЛЕНИЯ



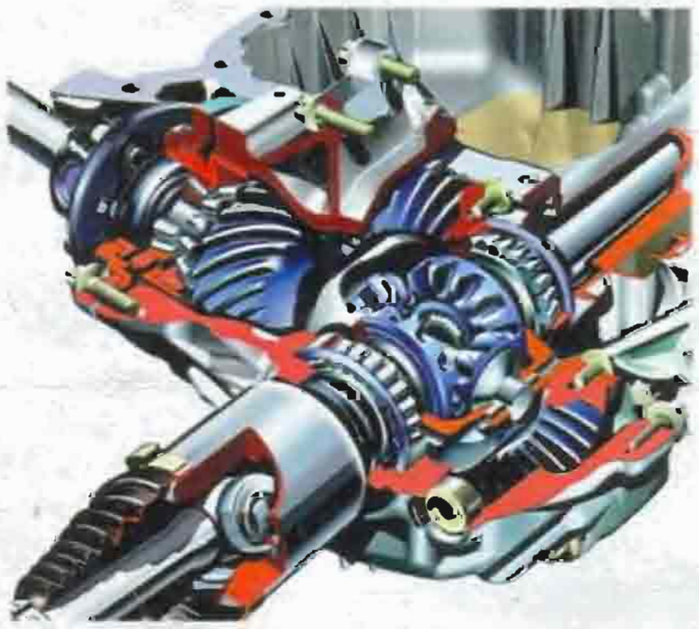
Устройство имеет несколько вариантов исполнения. Вседорожники могут оснащать серьезной трансмиссией: раздаточная коробка с понижающей передачей, блокируемые вручную дифференциалы и пневмоподвеска AIRMATIC. Все это в комплексе поставляется в качестве опции и называется Off-Road Pro engineering package.

«Мерседес-Бенц GLK» – боец иной категории. У него постоянный полный привод с распределением крутящего момента в отношении 45:55 между передней и задней осями.

Компактная и легкая трансмиссия управляется планетарным межосевым дифференциалом повышенного трения, дополненным двухдисковой муфтой с усилием блокировки 50 Н·м. Привод на две оси настроен так, что на скользкой дороге именно механика изначально обеспечивает контроль за распределением тяги, устойчивостью и управляемостью. И только когда этого недостаточно, на помощь ей и водителю приходят электронные системы ESP, ASR, 4ETS.



Дифференциалы заднего и переднего мостов свободные. Созданы конструкции с малыми потерями на трение, использованы оригинальные компоновочные решения. Так, корпус главной передачи передней оси интегрирован в картер двигателя, что позволило получить легкое и жесткое соединение.







Цепи зимой в Альпах – опция весьма небесполезная.

«ватной» прослойкой и о нюансах поведения машины догадываюсь лишь по болтанке в колее или очень долгому, неохотному торможению перед поворотом. Скользко, оказывается...

А он не прочь похулиганить! В спокойной невозмутимости машины вдруг нахожу нечто такое, что заставляет немного по-другому взглянуть на общепринятые каноны. Оказывается, GLK позволяет от души поскользить в снежно-ледяном вираже. Немного, видимо для солидности, задумавшись на входе, он вдруг охотно принимает предложенную манеру поведения. Мгновение спустя мы оба с восторгом замираем в идеально контролируемом боковом скольжении. Похоже, не зря нам так долго рассказывали про постоянный полный привод и жестко регулируемое распределение крутящего момента между осями.

Хорош GLK и на обычном вымороженном асфальте. Чуткий, подвижный, не напрягает излишней спортивностью, но в то же время позволяет до тонкостей чувствовать траекторию, лихо справляясь с заковыристыми виражами Австрийских Альп. В сочетании выверенного комфорта и достаточно выразительных ездовых возможностей – суть этого симпатичного автомобиля.

БЫСТРЫЙ

Почти 400 «лошадей» под капотом легко превращают даже большой кроссовер «Мерседес-ML» в заводное и стремительное существо, которому тесновато на торных дорогах. Чуть нажмешь на акселератор, и он на одном дыхании преодолевает все разрешительные скоростные отметки. Непонятно только, зачем этому быстрому автомобилю такой же, как на «Мерседесе GL», офф-роуд-пакет с двухступенчатой раздаткой, понижающей передачей и двумя полностью блокируемыми дифференциалами. Трудно представить себе фаната, который отправится месить бездорожье на машине стоимостью под 3 млн. рублей!



«Мерседес-Бенц GL» – это прежде всего чувство собственного достоинства, а уже потом остальное.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	MERCEDES-BENZ 4MATIC		
	GL 320 CDI	GLK 280	ML 500
Общие данные			
Размеры, мм:			
длина	5088	4525	4781
ширина	1920	1698	1815
высота	1840	1840	1911
база	3075	2755	2915
колея спереди/сзади	1651/1654	1567/1588	1627/1629
Объем багажника, л	620	450	551
Радиус поворота, м	6,05	5,8	5,8
Снаряженная масса, кг	2450	1830	2185
Время разгона 0–100 км/ч, с	9,5	7,6	5,8
Макс. скорость, км/ч	210	210	250
Топливо/запас топлива, л	ДТ/100	А95/66	А95/95
Расход топлива, л/100 км:			
загородный цикл	8,0–8,2	8,3–8,4	10,0
городской цикл	12,5–12,9	14,1	17,6
смешанный цикл	9,8–10,0	10,4–10,5	12,8
Двигатель			
Расположение	спереди поперечно		
Конфигурация	V6		V8
Число клапанов	24		32
Рабочий объем, см³	2987	2996	5461
Степень сжатия	17,7	11,3	10,7
Мощность, кВт/ л.с. при об/мин	165/224 3800	170/231 6000	285/388 6000
Крутящий момент, Н·м при об/мин	510 1800–2800	300 2500–5000	530 2800–4800
Трансмиссия			
Тип	полноприводная		
Коробка передач	А7		
Ходовая часть			
Размер шин	265/60R18	235/60 R 17	255/50R19

Зато в остальном очень даже зажигательно. Поначалу он, правда, пытается укачать на пневмоподвесках, как и GL. Но, в отличие от собрата, абсолютно адекватно реагирует на переключение в режим «Спорт». Автомобиль сразу становится упругим, понятным, даже игривым в поворотах. Поведение «Мерседес-Бенца ML» куда ближе к ожидаемому от кроссовера, нежели от серьезного вседорожника.

ГДЕ ЗОЛОТАЯ СЕРЕДИНА?

На первый взгляд, они очень разные: массивный, чересчур невозмутимый GL, выразительный и динамичный ML, компактный, наиболее понятный и интересный для водителя GLK.

Каждый ориентирован на свою группу потребителей. Но есть и общее: трехлучевая звезда на капоте и набор хорошо выверенных качеств, которые свойственны практически всем автомобилям, ею украшенным. **ЗР**

Салон GLK – мерседесовский стиль 2000-х.





Город не тетка

Расчетливые европейцы для повседневных нужд предпочитают небольшие автомобили. Каковы шансы таких малюток в России, пытался понять Андрей Сидоров. Фото: Георгий Садков.

Нынешний кризис, видимо, существенно скорректирует автомобильные предпочтения большинства россиян. Не жили богато, нечего и начинать! Поэтому, критически оценив свои потребности и возможности, многие покупатели-горожане посмотрят другими глазами на компактные машины. Зачем платить за большую, тратиться на ее содержание и бензин, если возит она обычно одного-двоих, в пробках неповоротлива да и на парковку труднее втиснуться? Посмотрим с этих позиций на разумную альтернативу – компактную современную малолитражку. Производители живо отреагировали на изменившиеся обстоятельства и с удвоенной энергией взялись продвигать на рынок маленькие экономичные модели. ФИАТ, к примеру, очень надеется на успех «Панды» – симпатичного городского мини-вэнчика.

МЕСТО ПОД СОЛНЦЕМ

Житие в перенаселенном городе предъявляет к автомобилю свои требования. Если уж вовсе нельзя от него отказаться, то нужно хотя бы свести к минимуму неудобства, связанные с обладанием им.

Манера нашей езды и дорожная разметка, похоже, предполагают, что в одном ряду должно ехать не менее двух машин. Если чуть-чуть заступить за черту, «Панда» соответствует новой традиции – ее ширина всего 1578 мм. Длина тоже невелика – 3538 мм. Тем не менее утверждение, что такие маленькие машинки способны изжить пробки в городах, – слишком смелое. Это только площадь, занимаемая машиной на стоянке, определяется перемножением длины и ширины. В движении принято соблюдать дистанцию, равную в метрах хотя бы половине скорости. Ну а поскольку поток на центральных магистралях редко идет медленнее 80 км/ч, а то и до сотни разгоняется, то каждой машине нужно еще 40–50 м запаса. Так что будь она даже двухметровой длины, особого выигрыша нет. В пробке, когда все стоят бампер в бампер, тоже не лучше – какая вам разница, кто сосед по несчастью? Лишь бы не КамАЗ с его выхлопной трубой. Длина пробки измеряется часами и в большей степени зависит от пропускной способности «горлышка», нежели от габаритов участников.

Преимущества «Панды» в другом. Легкой, компактной, юркой машиной гораздо проще управлять. Малая масса и современный двигатель позволяют экономить на бензине, страховках, налогах, меньше вредить атмосфере, парковаться в щелях, на которые «средний класс» даже не посмотрит, а в конце жизни отправиться в металлолом с меньшими хлопотами (хотя у нас это пока неактуально).

Если не мнить себя наследным принцем, то комфорт передвижения в машине вполне приемлем. Не гран-туризмо, конечно, зато не провоцирует на рискованную езду, что опять же полезно для здоровья и кошелька. Единственное, к чему я так и не привык за 400 пробных километров городских и загородных дорог, – просто невесомый руль. Даже на месте, на сухом асфальте и зимних шипованных шинах руль крутится мизинцем! Усилие на ободе, похоже, не превы-



Компактной машине достаточно маленького квадратика у подъезда.

Рослому водителю салон чуть жмет в плечах, но в остальном комфорт на высоте.



FIAT Panda 1,2

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Размеры, мм:	
длина	3538
ширина	1578
высота	1540
база	1299
колея спереди/сзади	1366/1372
Полная масса, кг	1305
Разгон 0–100 км/ч, с	14
Максимальная скорость, км/ч	155
Запас топлива, л	35
Расход топлива, л/100 км	
городской цикл	7,1
загородный цикл	4,8
смешанный цикл	5,6

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, Р4, 8 клапанов, 1242 см^3, 44 кВт/60 л.с. при 5000 об/мин, 102 Н·м при 2500 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: переднеприводная, М5.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвеска – передняя типа «Мак-Ферсон» со стабилизатором поперечной устойчивости; задняя пружинная, с упругой балкой; рулевое управление – с электроусилителем; тормоза – дисковые/барабанные; шины – 165/65R14, 155/80R13.

Занять покупками кубометр багажника сможет только женщина.



шает 200 граммов. А у электроусилителя есть еще режим city – для парковки, когда для поворота руля и вовсе достаточно силы взгляда. Кстати, отчасти поэтому комфортная скорость на загородном шоссе – не более 120 км/ч. Удержать машину на изъезженном колеями асфальте непросто. Нет, она, конечно, идет свои заявленные 155 км/ч, но такая езда – дело утомительное и рискованное.

Подвеска умеренно жесткая, удачный компромисс между комфортом и управляемостью. Есть, правда, небольшие клевки при торможении и крены в поворотах. В движении задействованы все пять передач коробки – для энергичной езды со скромным мотором переключаться приходится часто. В то же время уже от 1000 об/мин двигатель тянет вполне уверенно. Шумновато в салоне, виной тому преимущественно шины. Звуковой комфорт примерно на уровне нашей «Калины». При этом двигателя практически не слышно на любых оборотах. С непривычки, пока не взглянешь на тахометр, можно долго ехать на третьей передаче со скоростью под сотню. Впрочем, красной зоны на тахометре нет, значит, производитель уверен, что перекрутка мотору не грозит. Из опыта замечу, что раскручиваться более 5000 об/мин бесполезно, все равно прироста мощности не будет. Эргономика, несмотря на скромные размеры салона, продумана очень хорошо. За рулем удобно любому, чей рост не превышает 190 см и вес в норме. Однако салон все же жмет в плечах – крупный водитель будет слегка прислоняться к центральной стойке.

Стиль отделки – элегантный практицизм. Жесткий, слегка шершавый пластик панели вряд ли взволнует любителя потрогать за мягкое. Зато детали интерьера подогнаны весьма тщательно и поддерживать чистоту в «Панде» просто. Задний диванчик – для двоих, хотя производитель уверяет, что там должны разместиться трое. (Интересно, как он себе это представляет?) Если оптимизировать распределение пассажиров по сидячим местам, то есть длинных – вперед, коротких – назад, давки можно избежать. Есть багажник на 205 л, а если исключить пассажиров диванчика, то войдут и все 860 л. Для городского автомобиля совсем неплохо! Вот только цена у компакт-класса вполне взрослая – от 305 (с двигателем 1,1 л) до 515 тысяч рублей. То есть примерно по 100 тысяч за квадратный метр площади. Вполне сопоставимо с городской недвижимостью! ЗР

ПРЕЗЕНТАЦ Я **SUBARU IMPREZA DIESEL**



Исключительный случай

Автомобили «Субару» окружает ореол исключительности, они не такие, как все: редкий оппозитный мотор, симметричный полный привод, внушающий уважение список спортивных побед. Но дизельная «Импреза»?! Юрий Нечетов считает, что исключение из исключения подтверждает общее правило. Фото автора.

ВЫБОР ПРАГМАТИКОВ

Если кто-то вам скажет, что любит дизельные машины, не верьте ему. Это не любовь, а расчетливая симпатия. Так же мы выбираем трехзвездочный отель и эконом-класс, с деланым безразличием поглядывая на тех, кому по карману пять звезд и «бизнес». Я люблю бензиновые машины, тихие, мощные и динамичные, с тахометром тысяч до восьми. Но когда смотрю на указатель расхода топлива и цены АЗС, начинаю… нет, не любить дизель, а осознавать его достоинства и спокойнее относиться к недостаткам. И таких прагматиков сегодня большинство – в некоторых европейских странах среди проданных легковушек уже до 90% дизельных!

Подчиняясь требованию рынка, двигатель с воспламенением от сжатия – конечно, оппозитный «боксер»! – сконструировали и в «Субару». Агрегат EE20 получился еще более компактным, чем бензиновый EJ20: 2-литровая 150-сильная «четверка» «квадратной» размерности (диаметр и ход поршня одинаковы – 86 мм) с системой питания «коммон рейл» имеет длину лишь 353,3 мм! В прошлом году новый мотор обжился под капотом «Легаси», «Аутбека» и «Форестера», а теперь им оснастили «Имппрезу» – спортивную икону марки.

ОСТОРОЖНО, ЮРИК!

«Черный асфальт нормальный, а белый очень скользкий. Будьте осторожны!» Утренний туман декабрьской Майорки намазал пленкой сырости горный серпантин. Я уже освоился с этой «Имп-презой»: конечно, дизель чуть инертнее и шумнее бензинового мотора, но вибрации, благодаря гидроопорам, невелики. Турбина изменяемой геометрии почти засыпала провал тяги на малых оборотах, оставив дальше лишь небольшой подхват. А уж на двух тысячах с пиковым моментом 350 Н·м «Импреза» едва ли не рвет колесами асфальт! Боевой диапазон по-дизельному узкий и низкий, примерно от трех до четырех тысяч, и, чтобы удержаться в нем, приходится интенсивно орудовать рычагом новой 6-ступенчатой коробки передач.

Коробка сконструирована специально для дизельной модификации и при габаритах 5-ступенчатой имеет в полтора раза более широкий диапазон передаточных чисел (6,2 против 4,2). Вероятно, именно этим объяс-



Комплектация «Спорт» отличается колесами увеличенной размерности 205/50R17, «юбкой» из спойлеров по низу кузова и внушительным списком оборудования. Однако дополнительные 45 кг ухудшили разгон до сотни на 0,4 с в сравнении со стандартной версией – такой вот «Спорт»...



В режиме *INFO* дисплей выдает информацию о мгновенном (верхняя шкала) и среднем расходе топлива. Последний составил лишь 9,8 л/100 км при динамичной езде по горной дороге, а в спокойных режимах и вовсе было около шести.



В дизелях камеру сгорания часто выполняют в днище поршня. Конус на ее дне под впускной форсункой создает тороидальные завихрения, способствующие хорошему смесеобразованию и полному сгоранию смеси – необходимые условия экономичности и экологической чистоты.

Сверху расположен радиатор интеркулера, воздух в который подается от заборника на капоте. Турбокомпрессор спрятан под силовым агрегатом, зато в глаза бросается громадный раструб воздухозаборника, рассчитанный скорее на психологический эффект, чем на реальные потребности двигателя.



ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	SUBARU IMPREZA DIESEL 2,0D
Общие данные	
Размеры, мм: длина	4415
ширина	1740
высота	1470
Полная масса, кг	1600
Снаряженная масса, кг	1410 (1455*)
Время разгона 0–100 км/ч, с	8,6 (9,0*)
Макс. скорость, км/ч	205
Топливо/ запас топлива, л	ДТ/64
Расход топлива, л/100 км: загородный цикл	5,2
городской цикл	6,8 (7,0*)
смешанный цикл	5,8 (5,9*)
Двигатель	
Расположение	спереди продольно
Конфигурация	Оп4
Число клапанов	16
Рабочий объем, $см^3$	1998
Мощность, кВт/ л.с. при об/мин	110/150 3600
Крутящий момент, Н·м при об/мин	350 1800–2400
Трансмиссия	
Тип	полноприводная
Коробка передач	М6
Ходовая часть	
Подвеска: спереди	типа «Мак-Ферсон»
сзади	двойные поперечные рычаги
Тормоза: передние	дисковые вентилируемые
задние	дисковые
Размер шин	205/55R16 (205/50R17*)

*Данные версии «Спорт».

нялется упразднение демультипликатора: на легковой машине необходимость в нем спорна, но наряду с безрамочными окнами он усиливал ореол исключительности «Импрезы». Исчез и самоблокирующийся задний дифференциал, его функции взяла на себя система динамической стабилизации VDC. Да и усилитель руля стал электрическим, хотя, похоже, еще нуждается в доводке – на моей машине он несколько раз «подкусывал» даже при маневрировании на парковке. А вот еще интересная деталька: при пуске двигателя стрелки приборов делают кивок (жаль, несинхронный) во всю длину шкал, который «усиливает чувство радостного подъема в предвкушении поездки» – пресс-релиз по дизельной «Импрезе» явно писал человек поэтического склада.

...Впереди на спуске типичный 180-градусный «тещин язык» с отлично просматриваемым выходом. Бодро накатываюсь, подтыкаю вторую... и понимаю, что асфальт подо мной белый! Да и не асфальт это вовсе, а какой-то влажный известняк! Даже не успел толком испугаться – руки сами качнули руль влево-вправо, нацеливая нос с нахлобучкой воздухозаборника внутрь поворота. Повернувшись боком, «Импреза» изготовилась описать циркульную дугу. Теперь газу, га-а-а-азу!!! Но тут неотключаемый трекшн-контроль, посчитав ситуацию опасной, уменьшил топливоподачу... Хорошо, поворот оказался профилированным – машина, как пущенный по краю тарелки мячик, скользнула по спирали вниз и, словно без сил, уже на излете выкатилась из поворота. Вот так! Знай свой шесток и не бери на себя слишком много.

НЕ БЫТЬ, А СЛЫТЬ?

Законы эволюции одинаковы для всех и настойчиво выводят единую породу автомобилей. «Субару» из тех немногих марок, которые идут своим путем, но нужно ли это массовому покупателю и готов ли он за это переплачивать? Пусть для неуемных рейсеров будет 300-сильная версия WRX STI, но абсолютному большинству остальных нужно просто экономично и безопасно перемещаться из пункта А в пункт Б. Что же, теперь это можно делать и на «Импрезе», греясь в лучах славы марки и почтительного внимания окружающих. Ведь она уже всем все доказала. ЗР



С верой и дизелем

Вседорожнику хорош дизель. Похоже, и в России все больше тех, кто с этим согласен. С обновленным «Хёндай-Санта Фе» знакомился Сергей Канунников. Фото: Георгий Садков

Город в штате Нью-Мексико, давший название этому «Хёндай», от осенних московских улиц так далеко... Кажется, не ближе Луны. Провинция в Аргентине с таким же именем (кстати, в переводе с испанского «санта фе» – святая вера, а второе слово можно перевести и как доверие) тоже за морями-океанами. Впрочем, у нас с американцами, как известно, немало общего. Они любят высокие, вместительные универсалы, мы – вдобавок к тому полноприводные.

Мелкие детали, отличающие рестайлинговый «Хёндай-Санта Фе», заметит, пожалуй, лишь тонкий гурман, фанатичный поклонник всего самого нового. Наше короткое знакомство подразумевает беглый взгляд на интерьер. Все аккуратно, добротно, хорошо подогнано, но вовсе не шикарно. Панель и обивки дверей на взгляд симпатичней, нежели на ощупь: чересчур жесткие для автомобиля из группы «кому за миллион». Голубое свечение приборов – слишком резкое и поэтому выглядит простовато. Впрочем, это дело вкуса. Позабавило гнездо для аудиокассеты (не волнуйтесь, для диска тоже есть!). Впрочем, если у вас сохранилась коллекция...

Hyundai Santa Fe 2,2 CRDi

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Размеры, мм:	
длина	4675
ширина	1890
высота	1795
база	2640
колея спереди/сзади	1615/1620
Снаряженная масса, кг	1916
Полная масса, кг	2520
Разгон 0–100 км/ч, с	11,6
Максимальная скорость, км/ч	179
Топливо	ДТ
Запас топлива, л	75
Расход топлива, л/100 км	
городской цикл	11
загородный цикл	6,4
смешанный цикл	8,1

ДВИГАТЕЛЬ:
дизельный, V6, 24 клапана, 2,2 л, 110 кВт/150 л.с. при 4000 об/мин, 335 Н·м при 1800–2500 об/мин

ТРАНСМИССИЯ:
полноприводная

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ:
подвеска спереди – типа «Мак-Ферсон», сзади – многорычажная; рулевое управление – реечное с усилителем; тормоза – дисковые вентилируемые/дисковые, шины 235/65R17

Сиденья выглядят богато, но не соответствуют этому понятию. Кожа и красивая строчка хороши, но лучше бы подушку подлиннее, боковую поддержку посерьезней и все вместе – чуть помягче. Лопатки так и скользят по почти плоской и очень жесткой спинке.

По подвеске автомобиль скорее городской. На дороге держится вполне полегковому – правда, ценой жесткости и резкой реакции на неровности. На кочках и трамвайных путях энергоемкости хватает с лихвой, однако вседорожник подпрыгивает так, что поневоле сбрасываешь скорость.

Но главное в этом «Санта Фе» все же новый 2,2-литровый дизель. На холостых мотор шумноват, хотя по мере прогрева становится потише. На ходу аэродинамический гул, пение зимних шин и вовсе заглушают двигатель. Последний солирует лишь в режиме кик-даун. Но резкий разгон не для этой машины.

Вдавливая педаль в пол, понимаю: 150 сил, пусть и современных, и приложенных куда надо, на почти 2 тонны снаряженной массы – это совсем не много. Но в обычных, более популярных в городе переходных режимах вполне достаточно. Похвалю четко, без задержек и рывков работающую коробку. В диапазоне 2000–2500 об/мин «Хёндай» разгоняется энергично, даже стремительно. Ручной режим, по-моему, важнее не для разгона, а для торможения двигателем и езды по бездорожью. Напомню, у «Санта Фе» есть электромагнитная блокировка межосевой муфты. Но это не значит, что машина способна вершить подвиги на раскисшей пашне.

Итак, что может привлечь в обновленном «Санта Фе»? Серая осенняя Москва становится хоть немного ближе к солнечному американскому югу. Им и нам по нраву просторный салон и багажник, богатая комплектация, высокая осанка и полный привод. Ну а современный, тяговитый и достаточно экономичный (только не надо ждать чудес!) дизель такому автомобилю, бесспорно, тоже на пользу. Машина, как и любая другая, не лишена недостатков, и все же говорю ей свое «фе»! Не забыли? Это по-испански вера, доверие. **ЗР**





Приборы вполне приличные, но подсветка на любителя.

Разложить сиденья для перевозки багажа несложно. А вот для удаления полки понадобятся известная ловкость и сила.

Достаточно просторный, аккуратно собранный, однако совсем не шикарный.



Hyundai Santa Fe с дизелем – для тех, кто во имя практичности и универсальности готов поступиться иными достоинствами.



Цены на обновленный «Хендай-Санта Фе» начинаются с 949 900 руб. Тестовый автомобиль с дизелем, автоматической коробкой передач и всеми опциями стоит 1 128 476 руб.

Отдельные «но» нового RX

Среди всех «лексусов» модель RX наиболее популярна. Поэтому для знакомства с ней стоит отправиться и за океан. Из Калифорнии – Владимир Соловьев. Фото автора.

При создании нового «Лексуса-RX 350» японские конструкторы исповедовали сразу несколько подходов. Один них – «генрю», или «действие у истоков»: философия взаимодействия с потребителями, заключающаяся в неукоснительном следовании их пожеланиям. Фактически это наш легендарный лозунг «Клиент всегда прав!»

Клиенты захотели больше безопасности в «Лексусе» – и получили десять современных подушек, в том числе боковые, для защиты коленей водителя и переднего пассажира, а также полноразмерные подушки безопасности занавесочного типа. Захотели современный имидж – и получили элегантный кузов. Захотели стильную отделку салона – пожалуйста! Захотели автомобиль побольше и чтобы сохранил при этом маневренность в стесненных городских условиях – не извольте сомневаться! И все это уложилось фактически в прежние размеры – лишь чуть больше предшественника.

Куда интереснее философия «но». Главный инженер проекта RX Такаюки Кацуда сформулировал ее основной принцип так: «Совершенства нельзя достичь, добившись превосходных результатов только в одной области». Поэтому новый кроссовер соткан из компромиссов.

СТИЛЬНЫЙ, НО ПРАКТИЧНЫЙ

В дизайне явно прослеживается приверженность формам и пропорциям «эриксов» предыдущих поколений. Наиболее существенное, на мой взгляд, отличие – полная интеграция переднего бампера в передок автомобиля. Конечно, изменились и фары, и решетка радиатора, но вот бампер просто исчез. Выглядит стильно и смело, особенно на автомобиле, который может ездить не только по шоссе. Ведь именно мощный бампер, на который можно прикрутить лебедку, придает мужественности вседорожникам.

В угоду практичности сохранили большие проемы всех четырех дверей, которые распахиваются широко, словно приглашают в дорогу. Стал шире и удобнее багажник. И конечно, автомобиль сохранил довольно большой дорожный просвет, чтобы в случае необходимости съехать с трассы.

ДОРОЖНЫЙ, НО ВСЕДОРОЖНЫЙ

Но стихия кроссовера все же шоссе. В Калифорнии представили автомобили с двумя настройками подвесок: европейской, более собранной и жесткой, на которой действительно получаешь эмоциональный заряд при вожде-





«Лексус-RX 350» на фоне виноградников долины Нэйпа. Гармония полная: изысканный автомобиль в изысканном месте.

На панели приборов видное место отводится центральному дисплею. Через него можно управлять навигационной системой и всеми функциями комфорта в салоне.

Борьба за снижение потребления топлива и экологию привела к появлению в зоне тахометра зеленой лампочки с надписью *ECO*, которая загорается в наиболее экономичном режиме.





Новый «Лексус-RX 350» в традиционном формате раскрывает новые технические возможности кроссовера класса премиум.

нии, и американской – вальяжной, допускающей большие крены в поворотах. Разумеется, мне больше по вкусу пришлась европейская; с американской, как показалось, следует держать ухо востро, особенно на виражах. На одном из них мне с трудом удалось удержаться, следуя за автомобилем для Европы. Так что настоятельно рекомендую покупать автомобиль у официального дилера, чтобы не нарваться на «американца».

В некоторых версиях устанавливается четырехпозиционная пневматическая подвеска с электронным управлением, но в Россию она поставляться не будет. На трассе вне зависимости от подвески главным козырем нового RX является разгонная динамика. Автомобиль набирает скорость быстро, незаметно переходя с передачи на передачу. У нового автомата появилась функция пропуска передач. Это очень удобно на крутых подъемах, будь то шоссе или грунтовка. При резком нажатии на акселератор можно сразу перейти с четвертой передачи, скажем, на третью, если того требуют дорожные условия. Однако при плавной работе газом переключение будет, как мы привыкли, последовательным.

Запас проходимости по бездорожью ограничивается дорожным просве-



Дорожные качества доминируют. С максималкой 200 км/ч и разгоном до сотни за 8 с «Лексус-RX 350» – автомобиль для шоссе.

том 180 мм и отсутствием раздаточной коробки в трансмиссии. Полный привод, конечно, пригодится, особенно зимой. Но до полноценного вседорожника RX 350 не дотягивает. Правда, для этих целей у «Лексуса» есть другие модели.

МОЩНЫЙ, НО ЭКОЛОГИЧНЫЙ

Железное сердце нового RX фактически осталось прежним. Мощности в нем не прибавилось, зато улучшились экономические показатели. Замеров я не проводил, но зеленая лампочка на панели приборов, подсказывающая наиболее экономичный режим работы, и диаграммы расхода топлива на центральном дисплее помимо вашей воли формируют стиль вождения: экономный, с бережным отношением к природе. Не раз ловил себя на том, что замечаю исчезновение зеленого индикатора с надписью *ECO* и невольно сбрасываю газ. На экономию топлива повлияли и технические изменения в системах газораспределения и впрыска. Новый мотор получился экономичнее, особенно в городском и смешанном режимах: 14,3 и 10,6 л/100 км против 15,7 и 11,2 л/100 км. На 5% сократились показатели выброса углекислого газа.

И МУЖСКОЙ, НО ЖЕНСКИЙ

В Штатах, где «лексусов» больше, чем в других странах мира, модель RX явно пользуется популярностью у водителей женского пола. В Калифорнии они лихо разъезжают на машинах предыдущего поколения. Но и в России за рулем около 30% «эр-иксов» – женщины. Прогнозируется, что среди россиян владельцы-мужчины составят 62%, значит, остальная часть придется на прекрасную половину. Что же, философия «но» действует в сфере как мужских, так и женских автомобильных предпочтений. **ЗР**



Емкость багажника увеличивается вдвое при сложенных задних сиденьях. Из багажника нового RX в результате изменения конструкции исчезли стойки задней подвески. Сиденья складываются автоматически, управление вынесено на боковины багажника.

Практичность в классе люксовых кроссоверов: каждому пассажиру по входной двери плюс внушительный багажник.



ОБОЙДЕМСЯ БЕЗ ДИЗЕЛЕЙ



Энди Пфайффенбергер (Andy Pfeiffenberger), вице-президент «Лексус-Европа»

Премиальный рынок довольно консервативен. Поэтому внешние изменения модели RX скорее эволюционны. При заметном фамильном сходстве с предыдущей моделью машина стала более мужественной, солидной и приятной в вождении. Запуск нового RX на российском рынке намечен на апрель-май 2009 года. Мы надеемся привлечь к этому автомобилю больше водителей-мужчин, ценящих удовольствие от вождения. В том числе рассчитываем оттянуть часть покупателей BMW-X5, ориентированных на мужской дизайн и драйверские ценности. Будет и гибридная версия – модель RX-450h с тем же двигателем объемом 3,5 л и электромотором. Таков наш ответ дизельным агрегатам, набирающим популярность на российском рынке SUV. Гибридная версия должна заинтересовать тех, кто небезразличен к самым современным технологиям. Подробную информацию о ней мы дадим на Женевском автосалоне. Для российского рынка предложим наиболее оснащенные версии. Что касается цены на RX, она окончательно не определена, мы стараемся при более богатой комплектации минимизировать удорожание.

LEXUS RX 350

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Размеры, мм:	
длина	4770
ширина	1885
высота	1720*
база	2740
колея спереди/сзади	1630/1620
Радиус поворота, м	5,7
Объем багажника, л	446
Снаряженная масса, кг	1975
Полная масса, кг	2545
Разгон 0–100 км/ч, с	8
Максимальная скорость, км/ч	200
Топливо	А95
Запас топлива, л	72
Расход топлива, л/100 км	
городской цикл	14,3
загородный цикл	8,4
смешанный цикл	10,6

ДВИГАТЕЛЬ:
V6, 24 клапана, 3,5 л, 277 кВт/204 л.с. при 6200 об/мин, 346 Н·м при 4700 об/мин, расположен спереди продольно.

ТРАНСМИССИЯ:
полноприводная, А6

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ:
подвески – типа «Мак-Ферсон»/многорычажная; рулевое управление – реечное с электроусилителем; тормоза – дисковые вентилируемые; шины – 235/55R19

*По высоте релингов на крыше

Дачный экспресс

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Daewoo Nexia

ДВИГАТЕЛИ:
бензиновые 1,5 (80 л.с.) и 1,6 л (109 л.с.).

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ:
5-ступенчатая механическая.

КОМПЛЕКТАЦИИ:
GL, GLE

ЦЕНА БАЗОВЫХ КОМПЛЕКТАЦИЙ:
269 000–319 000 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ:
1,6 л, комплектация GLE, опции, 312 000 руб.

+ Неплохая динамика, комфортная подвеска.

– Тесный салон, неудобные тормоза, посредственная управляемость, шум.

МОСКВА – ПЕТУШКИ

Не буду напоминать, что «Нексия» ведет родословную от «Опеля-Кадет» 1984 года. Для меня эта модель – недорогое, но далеко не худшее средство передвижения. И не говорите о новой внешности – о вкусах не спорят. Зато все мое семейство отметило обновленный интерьер (симпатичная передняя панель придется по вкусу многим). Правда, похвалив дизайн, домочадцы принялись наперебой перечислять огрехи сборки и эргономики. Справа жена, убрав в бардачок пухлую косметичку, уже двадцать пятый раз хлопает крышкой – замок отказывается повиноваться. Сзади бабушка причитает, что некуда поставить бутылку воды. Объяснять ей, что таких «шкафчиков» в «Нексии» не предусмотрели, бессмысленно – проще запихнуть злополучную бутылку между плоскими и бесформенными передними сиденьями. Но всех превзошли дети: моментально отковыряли пластиковые окантовки внутренних дверных ручек. Наконец все успокоились, можно и в путь. Хотя нет, нужно еще упаковать вещи. Сумки с теплой одеждой и запасом еды просторный багажник принял без проблем, а вот с погрузкой нового телевизора возникла трудность: коробку пришлось долго вертеть, чтобы она вошла в зауженный проем. Но уложить сверкающую новизной лопату оказалось просто невозможно – спинка заднего сиденья прикручена намертво, в ней нет даже лючка для длинномеров!

В дороге семейство притихло. Пришла моя очередь поворчать. Ну почему руль не только перекрывает часть приборов, но и стоит кривовато? И куда делась регулировка сиденья по высоте? Но что озадачило всерьез, так это рычаг коробки: к нему приходится прилагать неожиданно большое усилие, а переключившись на третью, я зацепил большой кругляш магнитолы... и выключил ее. Может, пальцы должны быть короче? Или так задумано, чтобы наслаждаться звуком мотора?



На долю бюджетных автомобилей выпадают марш-броски на работу, тяжелый шопинг и тысячи отпускных километров. Денис Арутюнян прикинул, как будут выглядеть популярные «Дэу-Нексия» и «Рено-Логан» в одном из самых серьезных испытаний – выезде на дачу. Фото: Константин Якубов.

Шорох камешков по аркам и гул колес не только заглушают музыку, но и пресекают попытки завести беседу. А соло в этом оркестре играет двигатель: акустические волны, кажется, проникают в самую глубь мозга. Правда, у мотора хватает совести скомпенсировать шумность прекрасной тягой – даже загруженную машину он разгоняет бодро и уверенно. Увлекаться скоростью, однако, не стоит: «Нексия» хорошо держит прямую, да и на руле присутствует немалое усилие, но обратной связи все-таки не хватает. Даже безобидные повороты приходится проходить на ощупь, а о быстрых виражах не хочется и думать. Кроме того, тормоза без ABS (это в максимальной-то комплектации!) не блещут ни эффективностью, ни информативностью. Так что от скоростных упражнений я отказался с облегчением. И решил сосредоточиться на удовольствии от мягкости подвески. Пусть кузов кренится и переваливается с боку на бок, зато даже разбитую деревенскую дорожку «узбечка» преодолевает подобно круизному лайнеру, без стуков и лязга, лишь покачиваясь на волнах. Еще бы хоть чуть-чуть увеличить дорожный просвет – некоторые колдобины приходится преодолевать крадучись, чтобы не зацепиться брюхом за кочки.

Ну вот, наконец, и долгожданная «фазенда». Впереди распаковка вещей, теплицы и грядки, сбор урожая и утомительная дорога домой. Все члены семьи рады новой машине, хотя и признают, что у «Нексии» немало недостатков. А у кого их нет? Знаю, что вы ответите, но у тех машин цена, как у «нюськи» и дачи, вместе взятых.....

В ЗАПАДНОМ НАПРАВЛЕНИИ

Можете назвать меня самовлюбленным или, наоборот, равнодушным, но мне абсолютно все равно, как окружающие воспринимают меня и мой «Рено-Логан». Пусть говорят, что он угловатый и уродливый, пусть кричат, что он примитивно-дешевый, меня это не вол-

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Renault Logan

ДВИГАТЕЛИ:
бензиновые 1,4 (75 л.с.) и 1,6 л (90 л.с.).

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ:
5-ступенчатая механическая.

КОМПЛЕКТАЦИИ:
Authentique, Expression, Privilege, Prestige, «Столица».

ЦЕНА БАЗОВЫХ КОМПЛЕКТАЦИЙ:
277 300–365 700 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ:
1,6 л, комплектация «Столица», 349 500 руб.

Просторный салон, хорошая сборка, отличная приспособленность к России.

Невнятное рулевое управление, скромная динамика, шум.



Недавний рестайлинг добавил интерьеру «Нексии» актуальности, но не функциональности.

Симпатичные в целом приборы портят слишком яркие индикаторы поворотников.





Сев в «Логан», сразу вспоминаешь о квадратуре круга... Но в целом все удобно и добротно.

Индикаторы температуры и уровня топлива необычны, но вполне понятны.







Ширины дивана «Нексии» достаточно, а вот запаса по высоте не хватает, да и для ног места маловато.

С водительского места разглядеть часы и дисплей магнитолы очень непросто.





Думаете, ровный и плоский диван – это плохо? Зато даже втроем можно разместиться вполне сносно.

Пользоваться выключателями на консоли «Логана» неудобно из-за ее обратного наклона.

ОПЫТ ЗР

Могут ли возникнуть сложности с ремонтом «Нексии» или «Логана»?

Относительная простота конструкции машин позволяет проделывать многие операции своими силами. Но и у ленивых проблем не возникнет – пристроить «француза» или «узбечку» на сервис совсем не сложно да и цены божеские.

Насколько дорого эксплуатировать эти машины?

Наши данные о расходах на эксплуатацию «нексий» (их в парке ЗР было несколько) сильно устарели – последняя машина этой модели покинула редакцию еще в 2004 году. Но много денег они не требовали. «Логан» закончил службу у нас несколько месяцев назад; километр его пробега обходился в 2,62 рубля. Думаем, удовольствие ездить на «Нексии» сегодня обойдется примерно в те же деньги.

Есть ли характерные болезни?

Слабое место «Нексии» – задняя подвеска. Тонкие концевики пружин быстро ломаются, поэтому загружать багажник нужно с оглядкой. У «логанов» вокруг ветрового стекла порой появляется ржавчина, хотя на нашей машине ее не было.

Что нам понравилось:

- «Дэу-Нексия» оправдывает банальное звание рабочей лошадки, причем с немецкими корнями. Пересев на нее с отечественного автомобиля, особенно ценишь неприхотливость и «человечность» машины.
- «Рено-Логан» – школьная парта, за которую стоит посадить российских производителей и потребителей (прежде всего новичков). Расходы, ремонтопригодность и проходимость на высоте. Спроектирован во Франции, сделан для России.

Что нам не понравилось:

- «Дэу-Нексия»: преклонный возраст, небольшой дорожный просвет, тесный (особенно сзади) салон – автомобиль несовременный. Удручает заметное снижение качества изготовления – ранние машины были более стойкими к коррозии, да и собраны они лучше.
- «Рено-Логан» можно было бы назвать тележкой для супермаркета, имей он более удобный грузовой отсек. Озадачивает экономия на ABS, пассажирской подушке безопасности и задних подголовниках. Дешевый и небезопасный – вовсе не синонимы.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Общие данные	DAEWOO NEXIA	RENAULT LOGAN
Размеры, мм: длина/ ширина/ высота	4482/1662/1393	4250/1752/1525
база	2520	2630
колея спереди/ сзади	1400/1406	1466/1456
Радиус поворота, м	5,4	5,3
Объем багажника, л	530	510
Масса снаряженная/ полная, кг	1025/1460	980/1540
Время разгона 0–100 км/ч, с	11	11,5
Максимальная скорость, км/ч	185	175
Топливо/ запас топлива, л	А92/50	А92/50
Расход топлива, л/100 км: загород./город./смешанный	6,5/8,7/н.д.	5,8/10,0/7,2
Двигатель		
Расположение	спереди поперечно	спереди поперечно
Конфигурация/число клапанов	Р4/16	Р4/8
Рабочий объем, $см^3$	1598	1598
Степень сжатия	9,2	9,5
Мощность, кВт/ л.с.	80/109 при 5800 об/мин	64/90 при 5500 об/мин
Крутящий момент, Н·м	150 при 4000 об/мин	128 при 3000 об/мин
Трансмиссия		
Тип	переднеприводная	переднеприводная
Коробка передач	механическая 5-ступенчатая	механическая 5-ступенчатая
Передаточные числа I/II/III/IV/V/з.х.	3,82/2,16/1,48/1,12/0,89/3,33	3,73/2,05/1,39/1,03/0,79/3,55
Главная передача	3,55	4,21
Ходовая часть		
Подвеска: спереди	независимая типа «Мак-Ферсон»	независимая типа «Мак-Ферсон»
сзади	упругая поперечная балка	упругая поперечная балка
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем	реечное с гидроусилителем
Тормоза: передние	дисковые	дисковые
задние	барабанные	барабанные
Размер шин	185/60R14	165/80R14

нует. Зато приближение выходных для меня праздник, а не стихийное бедствие.

Готовиться к выезду на дачу начинаю заранее. Собранные накануне сумки занимают лишь малую часть багажника, сюда же помещается и коляска для младшенькой. Проблемы возникнут, когда она подрастет: велосипед, например, сюда уже не войдет: спинка-то не складывается. Зато пока грузовых возможностей «Логана» хватает с излишком, даже осталось свободное место для складного мангала и кастрюли с мясом для шашлыка. Дорожная бутылочка воды заняла место в подстаканнике, диски с музыкой спрятались в бардачке, а подручную мелочь уложил на полочку перед передним пассажиром. Конечно, полочке я предпочел бы подушку безопасности, но комплектация «Столица» таковой, увы, не предусматривает. На этом, собственно, подготовка и закончилась – все просто. Пришло время усаживаться самим.

Склонность дизайнеров «Рено» к угловатым формам, может, и раздражает эстетов, зато места в салоне хоть отбавляй. Устроившись с крупногабаритным братом на вполне удобных передних сиденьях, мы не цепляемся локтями, да и сзади можно усадить троих и отправиться в дальнюю дорогу. Супруга с ребенком устроились, как на уютном домашнем диване. Лично меня заботит только отсутствие задних подголовников, которые нельзя установить даже за доплату. Уж на этой опции грех экономить! Пару замечаний вызывает и центральная консоль: крутилки климата стоят низко, а сама «борода» книзу отдаляется от водителя. Правда, уже через пару дней рука легко находит нужный рычажок. Хвалю расположение руля: даже высокорослый водитель не заметит, что колонка лишена регулировок. А вот кнопку звукового сигнала с непривычки найдешь не сразу: она в торце подрулевого рычажка.

Дорога к «загородной резиденции» оказалась предсказуемо спокойной. Не важно, что под колесами – гладкий асфальт или рытвины грунтовки, – подвеска «француза» героически принимает на себя все невзгоды. Мотор монотонно поет свою песню, обеспечивая вполне сносную динамику. Под стать ему и тормоза: хотя и нет ABS, «Логан» замедляется быстро и без рыскания. Правда, в городе я порадовался было легкости руля, а вот на трассе с ростом скорости обратная связь улетучивается. Причем когда стрелка спидометра перевалила за сотню, разгонятся дальше стало откровенно страшно: показалось, что взаимосвязь баранки с колесами просто исчезла. Лучше сбавлю скорость: так спокойнее да и меньше шансов нарваться на засаду с радаром.

Добравшись до места и разгрузив поклажу, мы с умилением оглянулись на машину. Не сговариваясь, постановили: пусть не красавец, пусть не очень современный, пусть все знают, что дешевый, но именно он станет нам надежным спутником во всех путешествиях. Он это может. **ЗР**



Правильная форма и большой зев багажника «Логана» – это хорошо! А вот массивные петли с пружинами – плохо!



Сужающийся книзу проем и торчащие внутрь петли портят неплохой багажник «Нексии».



Денис Арутюнян: «Четверть века конструктивной разницы – вот основное различие между «Нексией» и «Логаном».

В «Джазе» – только девушки!

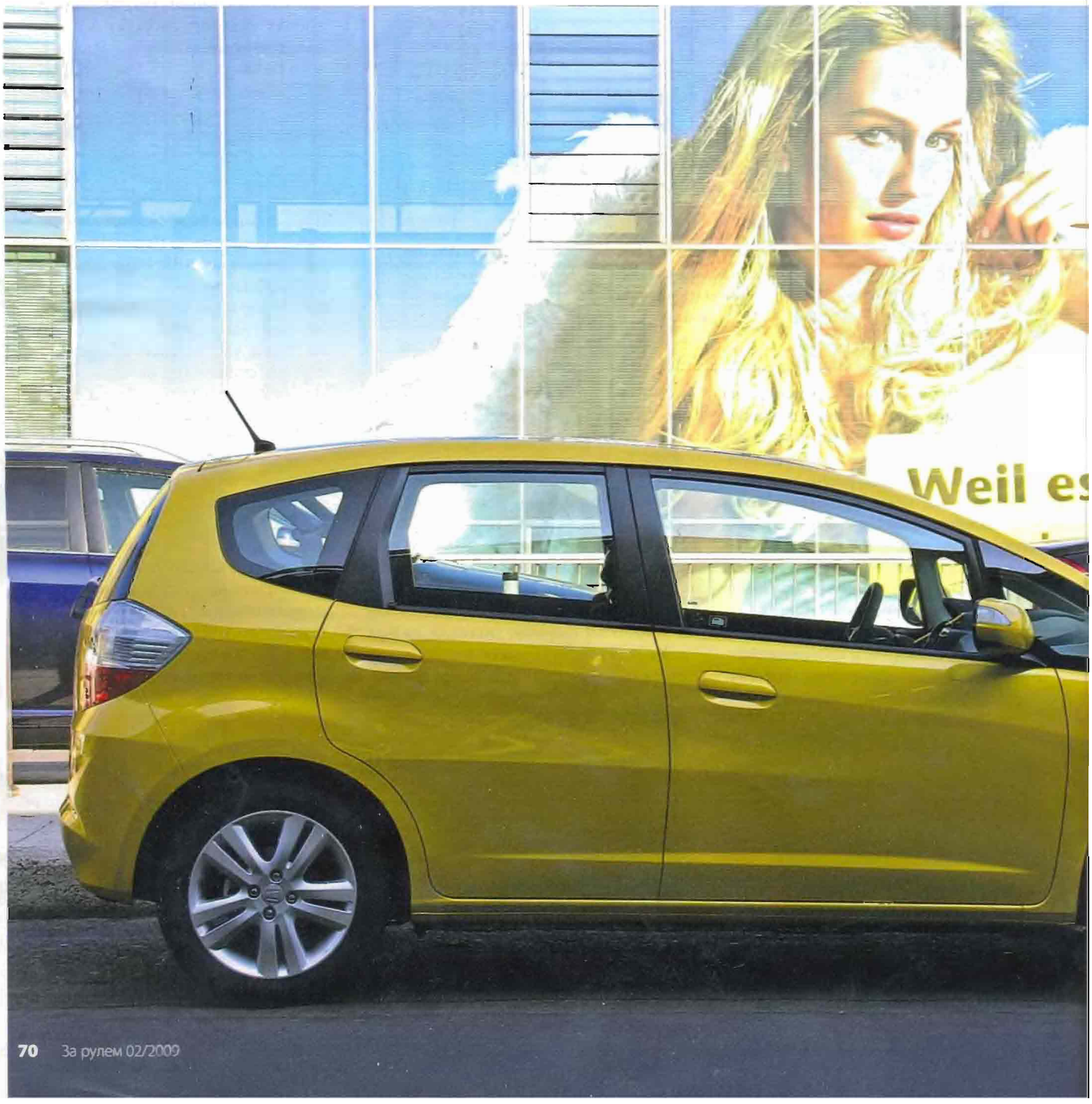
Юрий Нечетов познакомился с новинкой «Хонды» еще осенью, однако по просьбе японской компании публикацию приурочили к началу продаж в России. Фото автора.

Ну, может не только девушки, но их не менее 65% – такова целевая аудитория модели. Они стремятся подчеркнуть свою индивидуальность, весьма требовательны к комфорту, безопасности и, конечно, имиджу. Причем для многих это будет первая собственная машина, хотя и не исключено, что вторая в семье.

Я никаким боком в этот образ не вписываюсь, поэтому пришлось до упора опустить кресло и поднять руль на все сразу... Зато для целевой аудитории они в самый раз.

ЯРКИЙ И ФУНКЦИОНАЛЬНЫЙ

Новый «Джаз» позиционируют между хэтчбеками B-класса и компактными MPV: «Яркий, как первые, и функ-



циональный, как вторые»! Что ж, автомобильчик с большой площадью остекления и коротким клювиком моторного отсека получился стильным и симпатичным.

Что касается функциональности, у «Хонды-Джаз» есть сильный козырь. Как и прежде, наиболее примечательная особенность компоновки – топливный бак под передними креслами. Благодаря освободившемуся под задними сиденьями пространству их можно одним движением сложить вниз (система Magic Seats – «магические сиденья»), образовав грузовую площадку длиной 1720 мм. А можно поднять подушки, прижав их к спинкам, и места хватит для перевозки фикуса высотой 1280 мм (транспортные потребности молодой активной дамы неисповедимы).



Хотя большинство предполагаемых покупателей девушки, интерьер выполнен в стиле унисекс и понравится любому водителю.



Две подсказки на тахометре – Up и Down – напоминают о необходимости переключить передачу. Говорят, это помогает экономить до 5% топлива.

В списке опций роботизированная шестиступка i-SHIFT с возможностью ручного переключения – рычагом или подрулевыми лепестками.



Расположив бензобак под передними сиденьями, место под задними освободили, тем самым увеличив количество вариантов трансформации до шестнадцати.



РЕВОЛЮЦИЯ ОТМЕНЯЕТСЯ

Появившийся в 2001 году «Джаз» первого поколения оказался весьма востребованным: в 115 странах нашли владельцев 2 миллиона машин. В Европе ежегодно продавали около 80 тысяч, а модель второго поколения должна преодолеть 100-тысячную планку. Любопытно: как и у предшественницы, дебют японской версии (под именем «Фит») состоялся почти на год раньше европейской – и опять новинка завоевала в Японии звание «Автомобиль года».

При этом никаких революционных изменений, лишь эволюция: чуть длиннее, чуть шире, чуть просторнее. База увеличилась на 50 мм, расстояние между рядами сидений – на 30 мм. Готов верить: в поисках удачного кадра я уселся за передним креслом, отодвинутым до упора!

Несмотря на увеличение размеров, радиус разворота удалось сохранить прежним. Ради эксперимента я запарковал «Джаз» в такой крохотный просвет между машинами, где и велосипеду было бы тесно. Да и габариты чувствуешь прекрасно – где заднее стекло, там и кончается машина!

ТЕЛОХРАНИТЕЛИ

Женщины за рулем уделяют больше внимания безопасности и комфор-



Для облегчения посадки двери открываются на угол 80°. Атермальная стеклянная крыша с автоматической шторкой – опция, доступная в России.

ту, чем мужчины – тем «лошадей» под капотом побольше бы. Поэтому даже в минимальной российской комплектации Elegance присутствует полный набор систем безопасности: антиблокировочная, курсовой устойчивости (VSA), не говоря уже о столь нужном для нежных созданий могучем «брейк эссисте». При интенсивном торможении «ассистент» с нечеловеческой силой дожимает педаль до упора, отыгрывая несколько метров тормозного пути.

Необычно, что «Джаз» напоминает о непристегнутых ремнях не только передним, но и задним пассажирам. Здесь есть активные передние подголовники, а также восемь подушек безопасности, включая двухуровневые фронтальные, скорость наполнения которых зависит от серьезности столкновения. Само собой, пара «изофиксов» для детских кресел сзади – путь от девушки до мамы недолог…

Безопасность и комфорт в современной машине идут... виноват, едут рука об руку. Максимальная комплектация Executive предлагает круиз-контроль, автоматическое включение фар и стеклоочистителей, подогрев сидений (во всех комплектациях), подогрев или охлаждение перчаточного ящика, мультифункциональный дисплей. А еще есть USB-вход для подключения/подзарядки аудиоплеера, которым можно управлять с «головы» аудиосистемы… Все вместе в машине такого размера встретишь нечасто.

ТАНЦУЕМ ДЖАЗ

Что же до «лошадей», к нам будут поставлять только более мощный, 1,4-литровый мотор. Причем расход топлива обещают совсем небольшой – всего 5,3 л/100 км в смешанном цикле!

Оказалось, 100-сильная «Хонда» любит быстрые танцы, когда пульс за 4 тысячи оборотов. А уж полностью раскрывается на 6 тысячах, и тут мы с ней достигли взаимопонимания. Такому характеру вполне соответствует короткоходная подвеска на 15- и даже 16-дюймовых низкопрофильных колесах. А вот оценить ее энергоемкость проблема: нет во Франкфурте приличных колдобин. Даже трамвайные переезды выглажены! Но ничего, нашел одну – зубы клацнули, селезенка екнула. Жестковато…

В качестве альтернативы пятиступенчатой механической коробке, которая отщелкивает передачи с какой-то игрушечной легкостью, для «Джаза» впервые в этом классе предлагают роботизированный шестиступенчатый i-SHIFT. Это еще не идеал, но задержки при переключениях вполне умеренны и не заставляют «понимающе кивать головой» при разгоне, как с первыми роботами. В общем, похоже на «зеленый» режим в фотоаппарате: шедевр не сделаешь, но от грубых ошибок застрахован. В сочетании с i-SHIFT устанавливают систему Hill Start: при трогании в горку она удерживает машину на склоне в течение одной секунды, пока водитель переносит ногу с тормоза на газ. Штука вполне удобная в любом автомобиле, не только в первом собственном.

«ДЖАЗ» ЗАЗВУЧИТ ВЕСНОЙ

Продажи новой «Хонды-Джаз» в Европе стартовали в ноябре прошлого года, а в России начнутся в апреле-мае нынешнего. На момент подготовки статьи российские цены еще не были определены, но индивидуальность обойдется, скорее всего, недешево. Впрочем, многих женщин это лишь подзадорит. ЗР



Объем багажника уменьшился с 384 до 335 л, но зато добавились освобожденная от запаски 64-литровая ниша внизу (в России здесь будет докатка) и полка-органайзер.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	Honda Jazz 1,4	
	M5	A6 I-SHIFT
Общие данные		
Размеры, мм:		
длина	3900	
ширина	1695	
высота	1525	
база	2500	
колея спереди/сзади	1475/1460	
дорожный просвет	150	
Радиус поворота, м	5,2	
Объем багажника, л	335 + 64 (ниша запасного колеса) или + 9 (с докаткой)	
Снаряженная масса, кг	1073	1082
Полная масса, кг	1500	1540
Время разгона 0–100 км/ч, с	11,4-11,6	13,6
Макс. скорость, км/ч	182	180
Топливо/ запас топлива, л	A95/42	
Расход топлива, л/100 км:		
смешанный цикл	5,3	н.д.
Двигатель		
Расположение	спереди поперечно	
Конфигурация	P4	
Число клапанов	16	
Рабочий объем, см^3	1339	
Степень сжатия	10,5	
Мощность, кВт/ л.с. при об/мин	73/100 6000	
Крутящий момент, Н·м при об/мин	127 4800	
Трансмиссия		
Тип	переднеприводная	
Коробка передач	M5	A6 i-SHIFT
Ходовая часть		
Подвеска: спереди	типа «Мак-Ферсон»	
сзади	продольные рычаги, связанные упругой поперечной балкой	
Рулевое управление	реечное с электроусилителем	
Тормоза: передние	дисковые вентилируемые	
задние	дисковые	
Размер шин	185/55R16	

ТОВАРЫ ПОЧТОЙ

8-(495)- **926-18-28**
(круглосуточно)

101000, Москва, а/я 344

101000@344.ru

www.344.ru

SMS: отправьте сообщение* с цифрами 2938 на номер 8-916-5484-344 и с вами свяжется наш оператор для уточнения заказа.

*стоимость sms по тарифам вашего оператора

первые 1000 человек, ПРИСЛАВШИЕ ЗАКАЗ, ПОЛУЧАТ В ПОДАРОК

Концентрат омывателя автомобильных стекол

удаляющий следы от несекомых и жировую пленку (несмываемые обычными жидкостями и водой)



2 В 1: ТОНОМЕТР+ГЛЮКОМЕТР
АНАЛИЗ БЕЗ ЗАБОРА КРОВИ



Аппарат предназначен для автоматического измерения параметров артериального давления и содержания глюкозы в крови без её забора как у здоровых людей, так и больных сахарным диабетом 2 типа (инсулинозависимым). Результаты измерения высвечиваются на цифровом дисплее. Имеет функцию запоминания последнего измерения. Инструкция прилагается. Прибор не имеет аналогов в мире. Размеры 155х100х45.

Лот 30481. Цена 9949 руб. ПР-ВО РОССИЯ

! Необходимо ознакомиться с инструкцией по применению и получить консультацию специалистов.

НАКОЛЕННИКИ - 2 ШТ.



Создают ощущение тепла в области сустава, оказывают микромассажное действие, которое способствует снятию боли в суставе. Состав: шерсть верблюжья - 100%, ткань х/б.

Лот 30488 цена 1125 руб.

ПОЯС-КОРСЕТ
ИЗ ВЕРБЛЮЖЬЕЙ ШЕРСТИ

Высокая эффективность пояса достигается благодаря сочетанию трех уникальных компонентов: верблюжьей шерсти, меди и корсетной функции пояса! Пояс может применяться для профилактики и в качестве вспомогательного средства для предупреждения некоторых заболеваний позвоночника, остеохондроза, острого и хронического радикулита, люмбалгии, люмбоишиалгии, миозитах любой этиологии, мочекаменной болезни и болезней мочеполовой системы.



Размер S	Лот 30566
Размер M	Лот 30567
Размер L	Лот 30568
Размер XL	Лот 30569
Размер XXL	Лот 30570
Размер XXXL	Лот 30571

Цена 689 руб. Россия

ВОЗДУХООЧИСТИТЕЛЬ-ИОНИЗАТОР АВТОМОБИЛЬНЫЙ



Как известно, в салоне автомобиля скапливается огромное количество загрязняющих веществ: смог, пыль, различные бактерии, аллергены, пыльца и др. Миниатюрный ионный очиститель воздуха с угольным фильтром поможет вам очистить и освежить воздух в салоне и сохранить здоровье. Прибор поглощает дым, вредные газы, неприятные запахи, триллионы ионов насыщают воздух в салоне Вашего автомобиля. Питание от гнезда прикуривателя 12 В.

Лот 30011 Цена 895 р. ПР-ВО КНР

ПАРНИКИ СБОРНЫЕ



Укомплектованы специальной полиэтиленовой пленкой и прищепками для ее крепления.

Парник большой габариты 3,1 х 1,1 х 1,0 м
Лот 30614
Цена 1749 руб.



ПР-ВО РОССИЯ



Парник малый 3,1х0,9х0,5 м
Лот 30615
Цена 1049 руб.

СЕЯЛКИ ручные точного высева

СЕЯЛКА ОДНОРЯДНАЯ



Лот 30655
Цена 1150 руб.

СЕЯЛКА ДВУХРЯДНАЯ



Лот 30656
Цена 1350 руб.

Сеялка подготовит посадочную борозду для высева семян; уплотнит земляное ложе для укладки семян на одном уровне; точно уложит семена на заданном расстоянии друг от друга; заделает посадочную бороздку с внесенными семенами; внесет мелкогранулированные минеральные удобрения и биодобавки. Колёса особой формы, позволят производить высев по увлажненной почве. Защитные шторки и семяпровод предохраняют семена от раздувания ветром.

ЭЛЕКТРИЧЕСКИЙ ТРИММЕР



В отличие от обычной косы, электротриммер не требует ни постоянной заточки, ни специальных навыков. Им удобно выкашивать как ровные газоны, так и траву вокруг кустарников и на газонах с переменным рельефом. Питание 220 В.

Лот 26978. Цена 1990 руб.
● **Запасная леска к электротриммеру 2мм х 15 м.**
Лот 30637. Цена 449 руб.

"ЧУДО"-НОЖОВКА



Вы когда-нибудь резали масло горячим ножом? Примерно с той же легкостью наша ножовка спилит большое дерево, распилит вдоль любую доску, легко перепилит 1,5 метровый лист толстой фанеры. Характеристики: сталь специальной закалки, зубья с косой заточкой для работы вдоль и поперек волокон. Утолщенное полотно для более точного и устойчивого пиления. Длина полотна 450 мм.

легко, словно масло: лист самой толстой фанеры, большое бревно, ДСП и пр.

Лот 30612. Цена 949 руб. ПР-ВО ЯПОНИЯ

ОТПУГИВАТЕЛЬ КРОТОВ
НА СОЛНЕЧНЫХ БАТАРЕЯХ



Эффективен против кротов, сусликов, мышей, медведок, землероек, крыс. Вибрация почвы, которую вызывают звуковые волны отпугивателя, вынуждает грызунов спасаться бегством. Площадь воздействия отпугивателя составляет 650 квадратных метров. В течение дня встроенный аккумулятор накапливает солнечную энергию, что позволяет прибору работать ночью и в условиях недостаточного освещения. Размер прибора 33х15,5х15,5 см, вес 360 граммов.



Лот 30617. Цена 1485 руб.

"ВОЛШЕБНАЯ ДУДОЧКА" ПРОГОНИТ ГРЫЗУНОВ



new

Устройство для отпугивания крыс и мышей. Новая модификация с автоматически изменяемой частотой ультразвуковых сигналов типа "Опасность". В отличие от других аналогичных устройств не дает вредителям возможности адаптироваться к сигналу. При включении устройства в доме необходимо 5-7 дней для полного исчезновения мышей и примерно месяц для избавления от крыс. Питание 220 В.

Лот № 28242. Цена 1549 руб. ПР-ВО РОССИЯ

ИНКУБАТОР



Инкубаторы предназначены для инкубации и вывода цыплят, утят, гусят, индюшат, фазанов, голубей, попугаев, лебедей, небольших страусов до 32 кг. Инкубатор на 90 яиц, ручной переворот, работает от сети 220В, мощность 42 Вт. Размер: 665х550х275 мм.

Лот 30609. Цена 2195 р.



ПР-ВО РОССИЯ

ДУШ-ТОПТУН



Используется в быту: на даче, в квартире при отсутствии горячего водоснабжения. Обеспечивает экономный расход воды (10 литров на чел.). Принцип действия: переступая на коврике, вы перекачиваете воду из емкости. Перекачивание обеспечивают клапаны, установленные в мягких цилиндрах под ковриками. Напор воды до 2,5 м.

Лот 30510. Цена 1195 руб.

НОВАЯ ВАННА? ЗА 970 РУБЛЕЙ? ЭТО РЕАЛЬНО!



ПР-ВО КНР

Совсем недавно появился новый способ косметического ремонта ванны - эмалировка в домашних условиях (эмаль наносится кистью, валиком или пульверизатором). Это значит, что вы теперь имеете возможность самостоятельно обновить старую ванну в домашних условиях, без демонтажа, больших материальных и моральных затрат. Предлагаемый способ позволяет значительно продлить срок эксплуатации старой ванны, закрывает трещины и сколы, обеспечивая ровную и гладкую поверхность по всей площади. Новое покрытие экологически чистое, имеет отличные прочностные качества и долговечно. Комплект с белой эмалью:

Лот 30512. Цена 970 руб. ПР-ВО РОССИЯ

ВОЗДУШНЫЙ ДИВАН-КРОВАТЬ
со встроенным электронасосом 220 в.



ПР-ВО КНР



Велюровая (бархатистая, приятная на ощупь) поверхность, встроенные подушки и встроенный электронасос (220 В). Надувание / сдувание за 3 минуты. Расчетная нагрузка 273 кг! Вес 9 кг. Габариты в сложенном состоянии 45х33х10 см.

Удобная и прочная спортивная сумка для компактного хранения дивана-кровати

СПОРТИВНАЯ СУМКА ⇒ В ПОДАРОК

Выбери свой размер:
102х208х50 см. **Лот 30573. Цена 3449 р.**
162х208х50 см. **Лот 30482. Цена 4499 р.**

ИЗ БАНИ - В БАССЕЙН



2,44 м

Бассейн классический, диаметр - 2,44 м, высота борта - 76 см. Вес - 7,6 кг. Габариты в сложенном состоянии 39х34х25 см.

Лот 30640. Цена 3500 руб.

3,05 м

Бассейн большой, диаметр - 3,05 м, высота борта - 76 см. Вес - 10 кг. Габариты в сложенном состоянии 43х33х26 см.

Лот 30639. Цена 4049 руб.

ПР-ВО КНР

● **Насос электрический.** Питание от сети 220 В и от прикуривателя 12 В.

Лот 29159 Цена 1290 руб.



● **Насос ножной**

Лот 30183 Цена 690 руб.



"АЛЯСКА"

Всепогодные куртки "Аляска" всегда в моде. В подобных куртках ходят и рыбаки, и журналисты, и олимпийцы, и президенты. Утепленная и удлиненная куртка с капюшоном, отделанным мехом. Застежка «молния», накладные нижние карманы, прорезные верхние на «молнии». Ткань «Оксфорд», утеплитель - специальный синтепон. Цвет - синий.



ПР-ВО РОССИЯ

Размеры:
Р.48-50 рост 170-176 лот 30550
Р.48-50 рост 182-188 лот 30551
Р.52-54 рост 170-176 лот 30552
Р.52-54 рост 182-188 лот 30553
Р.56-58 рост 170-176 лот 30554
Р.56-58 рост 182-188 лот 30555
Р.60-62 рост 170-176 лот 30556
Р.60-62 рост 182-188 лот 30557

Цена 2499 р.

РЫБОПОИСКОВЫЙ ЭХОЛОТ
ВСЕГДА С УЛОВОМ



Одним нажатием кнопки можно точно определять глубину и наличие рыбы в любом направлении, куда направите луч. Благодаря новейшим технологическим решениям эхолот не обязательно опускать в воду, его луч проходит и через корпус лодки, и даже через лед!

Лот № 30470. Цена 4750 руб. ПР-ВО КНР

ЛОДКА - МАЛЮТКА
ПОВЫШЕННОЙ ГРУЗОПОДЪЕМНОСТИ

Вес 6 кг. Грузоподъемность 200 кг.



● три воздушных камеры, вкл. внутреннюю доп. камеру внутри основного корпуса
● веревка для захвата по периметру;
● клапан для быстрого надува и сдува лодки на корпусе;
● шершавая SUPER-TOUCH (суперпрочная) виниловая конструкция;
● прочное и комфортное надувное дно из надувных продольных полос;
● передний фаркоп; встроенные замки для весел, уключины;
● в комплект входят разборные весла, насос, ремкомплект.

Лодка 2-местная.
Габариты: 236х114х41 см.
Изготовлена из толстостенного ПВХ - 0,51 мм!

Лот № 30628 5499 руб

БРЕЛОК - ОТПУГИВАТЕЛЬ КОМАРОВ



Отпугивает комаров и москитов от человека на расстоянии от 0,5 до 1,5 м. Частота ультразвука - 10-16 кГц регулируемая. Брелок можно крепить на карманах, брелках и т.д. Питание от 2-х батареек (в комплекте).

Лот 29215. Цена 499 руб. ПР-ВО КНР

МЕТАЛЛОИСКАТЕЛЬ с ФУНКЦИЕЙ ДИСКРИМИНАЦИИ МЕТАЛЛОВ

Легко настраивается на искомый тип металла. Чувствительность катушки позволит обнаружить даже мелкие ювелирные украшения, золотые и серебряные монеты на гарантированной производителем глубине 12 см (на практике до 40см!!!). Стрелочный индикатор, гибкая система настроек, встроенный динамик и стандартный разъем для подключения наушников. Питание от 3 батареек типа "Крона" 9В (в комплект не входят).



ПР-ВО КНР

Лот 29394
Цена 5950 руб.

ВОЗДУХ ВМЕСТО ПОРОХА



● Пистолет пневматический МР-654 К. Производится Ижевским заводом, который славится уникальным качеством своего оружия. Внешне схож с легендарным пистолетом Макарова. Имеет сертификат соответствия! Для стрельбы используются сферические пули (металл) калибра 4,5 мм и стандартные баллоны CO2 (90 выстрелов при использовании одного баллона).

Лот 30472. Цена 6599 руб.
● **Баллоны CO2 (5 шт.). Лот 30473. Цена 450 руб.**
● **Сферические пули (1500 шт.).**
Лот 30474. Цена 460 руб. ПР-ВО РОССИЯ

"ВЕЧНЫЙ ФОНАРИК" С РАДИО, СИРЕНОЙ И СИГНАЛЬНОЙ СИСТЕМОЙ



"Вечный фонарик" независим от источников питания. Он оснащен ручным механическим приводом, позволяющим заряжать его в условиях отсутствия электросети. Одной минуты ручной зарядки достаточно для 10 минут непрерывной работы устройства.

Лот 30534. **Цена** 1299 **руб.** ПР-ВО КНР

"ЧУДО-ПЕЧКА"



Обогреет дом и дачу, приготовит пищу, поможет защитить от неожиданных холодов склады, птичники, теплицы. Во время работы печь практически не дает запаха, быстро согревает помещение, потребляет мало горючего и, главное, безопасна в эксплуатации. Не требует трубы дымохода. Это наиболее экономичное решение проблемы отопления. Производится в России по немецкой технологии.

- **"Чудо-печка"**, мощность 1,8 кВт. **Лот** 30479. **Цена** 2149 **руб.**
  Цена при заказе 2 шт. - 2049 **руб.**
  (лот 30591 **цена** 4098 **руб. за 2 печки)**
- **"Чудо-печка"**, мощность 2,5 кВт. **Лот** 30480. **Цена** 2389 **руб.**
  Цена при заказе 2 шт. - 2289 **руб. (лот** 30592 **цена** 4578 **руб. за 2 печки)**

Основные параметры и характеристики:

Работа без дозаправки: 15 ч. Топливо: дизельное, керосин. Объем бачка - 2 л. Габариты: 37х42х32 см. Масса: 5,5 кг. ПР-ВО РОССИЯ

АВТОНАВИГАТОР



Прибор можно сразу использовать по назначению "сел и поехал". Обновляемая бесплатная интернет-поддержка, с подробными картами городов-миллионников, крупных региональных центров, соединяющих трасс и ряда областей России: Москва и МО, С.-Петербург и область, Н.Новгород и область, Казань и Татарстан, Новосибирск, Екатеринбург, Тюмень, Челябинск, Самара, Тольятти, Набережные Челны, Уфа, Пермь, Ростов-на-Дону, Красноярск, Омск, Владимир, Калуга, Ярославль, Иваново, Тула, Смоленск, Тверь, Рязань, Воронеж, Псков, Новгород, Краснодар, Мурманск, Петрозаводск. При планировании маршрутов учитываются правила дорожного движения. На картах отмечены АЗС, кафе, рестораны, гостиницы и др. объекты. Компактный дизайн, производительный процессор Samsung 400 мГц, GPS-чипсет Sirf Star III, стилус. Также прибор может использоваться как мультимедийный плеер - поддерживаются текстовые, аудио, видео и графические файлы.

Лот 29881 **цена** 5985 **руб.** ПР-ВО КНР

ОБОГРЕВАТЕЛЬ АВТОМОБИЛЬНЫЙ 12В



Миниатюрный автомобильный обогреватель питается от стандартного гнезда 12В типа «прикуриватель» и с первых же секунд после включения, посредством встроенного вентилятора, начинает подавать горячий воздух. Именно этот факт делает его незаменимым в морозное время года, когда водителю приходится подолгу находиться в полностью промерзшем автомобиле и ждать, пока двигатель не прогреется и не начнет работать печка (время этого ожидания может быть от 20 мин. до получаса). Обогреватель спасет лобовое и боковые стекла Вашего авто от запотевания и налета в виде льда или инея, и Вы скорее двинетесь в путь. Автомобильный обогреватель идеален также для дальних летних путешествий, ведь летнее утро может быть прохладным. Технические характеристики: питание от гнезда прикуривателя 12 В; встроенный вентилятор; мощность 150 Вт; длина шнура 1 м.

Лот 30465. **Цена** 1899 **руб.** ПР-ВО КНР

АВТОМОБИЛЬНАЯ МИНИ-МОЙКА



ПР-ВО РОССИЯ

Предназначена для ежедневной мойки автомобиля. Можно также мыть двигатель. Удобный и компактный насос позволяет использовать под воду любую емкость (ведро, таз или бочку). Работает от прикуривателя (12 В). На щетке расположена кнопка включения подачи воды. Длина шланга 3 м, длина электрошнура 4 м.

Лот 30532. **Цена** 1195 **руб.**

РАЦИИ JET LIVE



Обеспечат связью везде, даже там, где не берут сотовые телефоны. Спортивный корпус со встроенной антенной эргономичного дизайна обеспечивает удобное пользование. Рация обладает широким набором функций: функция PTT (нажми и говори), звуковой сигнал вызова, автоматическое шумоподавление, сканирование и мониторинг канала, блокировка клавиатуры, индикатор заряда батарей, автоматическое сохранение заряда батарей. Имеет разъемы для гарнитуры Hands-free и для зарядного устройства. Технические характеристики: диапазон частот, МГц 446,006-446,093; количество каналов 8; радиус действия 3 км; антенна встроенная; высота с антенной, см 13,5; питание элементы типа AAA 4 шт. Комплектация: 2 радиостанции, зарядное устройство от 220 В на 2 радиостанции, 2 комплекта аккумуляторов.

Лот 30471. **Цена** 1499 **р.** ПР-ВО КНР

БИНОКЛЬ КАРМАННЫЙ



10-кратное увеличение. Компактно складывается и помещается в нагрудном кармане. Вынесенная окулярная система позволяет использовать прибор, не снимая очков.

Лот 30483. **Цена** 1247 **руб.** ПР-ВО КНР

ФЕДОРОВСКИЕ ОЧКИ ДЛЯ ВОДИТЕЛЯ





БЕЗ ОЧКОВ В ОЧКАХ



ПР-ВО РОССИЯ

Разработаны специально для автомобилистов. Спектр пропускания линз очков подобран таким образом, что повышается четкость и улучшается контрастность изображения. Очки улучшают цветоразличение, уменьшают ослепление от света встречных фар, способствуют снятию сонливости и утомляемости, улучшают восприятие внешней среды. Материал - высококлассный оптический пластик CR-39. Очки легче - и в аварийных ситуациях - безопаснее стеклянных.

очешник в подарок

Лот 30528 **Цена** 995 **р.**



БОРТОВЫЕ КОМПЬЮТЕРЫ



ПР-ВО РОССИЯ

Компьютеры предназначены для оперативного контроля работы основных узлов автомобиля. Функции: текущее время; время поездки; угол опережения зажигания; октан-корректор; мгновенный расход топлива (л/час); мгновенный расход топлива (л/100км); средний расход топлива (л/100км); общий расход топлива (литры); пробег за поездку; текущая скорость автомобиля; средняя скорость за поездку; тахометр; вольтметр; температура двигателя; индикация числа ошибок с кодами неисправностей, с возможностью сброса показаний (набор функций может варьироваться, в зависимости от а/м и типа двигателя):

Бортовой компьютер БК-06. Для автомобилей ВАЗ-2101 - 07. **Лот №** 30726. **цена** 1199 **руб.**

Бортовой компьютер БК-10. Для автомобилей ВАЗ 10-го семейства с инжекторным двигателем. **Лот №** 29911. **цена** 1650 **руб.**

Бортовой компьютер БК-16. Для автомобилей ВАЗ-2109, 99, 2115 с инжекторным двигателем. **Лот №** 29596. **Цена** 1640 **р.**

Бортовой компьютер БК-21. Для автомобилей ВАЗ, ГАЗ, АЗЛК, ИЖ, УАЗ, Таврия, ЗИЛ, Audi, BMW, Ford, Fiat, Honda, Mazda, Mercedes, Nissan, Skoda, Renault, VW, Toyota и других а/м с карбюраторным или дизельным двигателем. ЖК дисплей. **Лот №** 29912. **цена** 1850 **руб.**

АНТИРАДАР УНИВЕРСАЛЬНЫЙ



Простой в обращении, надёжный, использующий передовые разработки в области электроники - радар детектор. Обнаруживает милицейские радары всех типов. Рабочие частоты: 24, 150 ГГц. Переключатель Город/Трасса позволяет уменьшить количество ложных срабатываний в городских условиях. Переключатель громкости повышает комфортность использования радар-детектора. Современный дизайн, отсутствие ложных срабатываний от сотовых телефонов, отсутствие паразитных СВЧ-излучений - данный прибор не может быть обнаружен каким-либо радиоприемным устройством на расстоянии.

Лот 30547 **Цена** 1899 **р.** ПР-ВО РОССИЯ

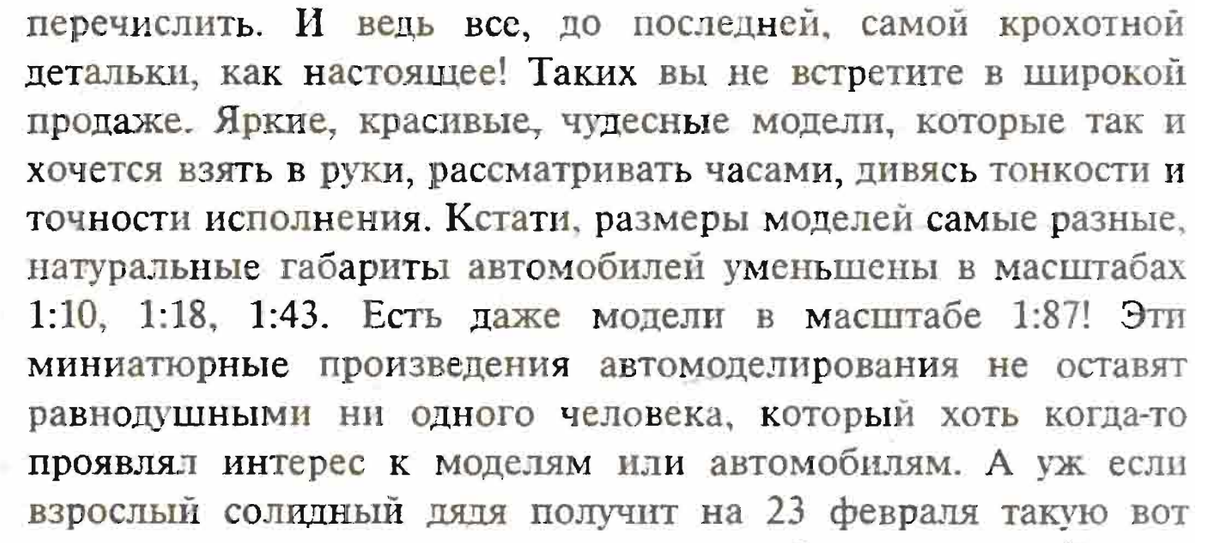


Фото: Сергей КОЛЮХ

Коллекция на столе

Не секрет, что взрослые чаще всего покупают игрушки не для своих детей, а для самих себя. Увлечение некоторых игрушками доходит до такой степени, что они начинают скупать их даже тогда, когда и детей-то у них нет или те выросли. Особенно часто игрушками интересуются мужчины и, конечно же, самый большой интерес у них вызывают всевозможные модели.

В самом деле, если, скажем, у вас нет возможности накупить себе с десяток авто разных марок, чтобы любоваться ими в собственном большом гараже, можно решить эту проблему по-другому. Устройте дома удобный мини-гараж, скажем, в ящике стола или на книжной полке. А затем загляните на сайт http://www.model-auto.ru/, где представлены десятки редких моделей автомобилей разных марок. Глаза, надо сказать, там разбегаются. Какие только модели не представлены на сайте! Кадиллаки, шкоды, мерседесы, порши, ситроены, альфаромео от довоенных до современных – всех моделей не перечислить. И ведь все, до последней, самой крохотной детальки, как настоящее! Таких вы не встретите в широкой продаже. Яркие, красивые, чудесные модели, которые так и хочется взять в руки, рассматривать часами, дивясь тонкости и точности исполнения. Кстати, размеры моделей самые разные, натуральные габариты автомобилей уменьшены в масштабах 1:10, 1:18, 1:43. Есть даже модели в масштабе 1:87! Эти миниатюрные произведения автомоделирования не оставят равнодушными ни одного человека, который хоть когда-то проявлял интерес к моделям или автомобилям. А уж если взрослый солидный дядя получит на 23 февраля такую вот «игрушку» в подарок, то радости его не будет предела. В этом можете не сомневаться.



MODEL-AUTO.RU
коллекционные модели
8-926-410-20-54
zakaz@model-auto.ru



Защитная реакция

Изучив 36 тысяч аварий, «Вольво» представила журналистам кроссовер XC60, оснащенный новыми системами пассивной безопасности. Их эффективность опробовал Вячеслав Субботин.

На малой скорости, до 30 км/ч, происходит 75% аварий. Самая распространенная из них – наезд сзади в плотном городском потоке. Система City Safety (безопасность в городе) сама определит опасное препятствие и, если водитель вовремя не отреагирует, самостоятельно остановит авто. Есть, правда, некоторые ограничения: система надежно работает в ясный день (или ночь) и при скорости не более 30 км/ч.

«Держи 25 км/ч и не снимай ногу с педали газа до самой остановки», – посоветовал инструктор, когда я уже направил машину в припаркованный автомобиль.

Эксперимент щекочет нервы, хотя и препятствие бутафорское (надувной макет), и рядом невозмутимый швед – гарант надежности CS. До «воздушного шарика» осталось несколько метров, и машина, интенсивно затормозив, остановилась в полуметре от резинового задка. Я не повис на ремнях, ABS не стрекотала, все очень корректно. Мне, пожалуй, так мягко сделать это не удалось бы – наверняка тормозил бы резче и пытался уйти в сторону. А там вполне мог кто-то ехать.

А если я настойчиво, уже после остановки машины, продолжу давить педаль газа? Провокация удалась: ровно через секунду XC60 вновь взял разгон и протаранил макет. Конструкторы заверили – этой секунды достаточно, чтобы убрать ногу с газа и перенести на тормоз. К тому же большая задержка просто опасна – коллега сзади тоже может «задремать», но, в отличие от ситуации эксперимента, перед ним будет не надувной, а вполне железный экземпляр.

Но одно дело полигон, другое – реальная дорога. Интересно, там XC60 будет столь же умен? Проверяю страховку – серьезная, покроет любой ущерб, значит, можно опробовать новинку в боевых условиях.

Коллега-журналист в XC60 уже остановился на перекрестке. Скорость моего «Вольво» примерно 20 км/ч. Не торможу, а лишь плотнее прижимаюсь к подголовнику. Если выстрелит подушка, может, хоть очки уцелеют. Намеренно таранить настоящую машину – это вам не надувную куклу! Нервишки-то трепещут! Перевожу взгляд на щиток приборов – пусть электроника сама думает, сколько там осталось до удара. Секунда, другая... и все как на полигоне, остановка в полуметре.

После такого эксперимента и все остальное в автомобиле начинаешь оценивать с точки зрения безопасности. К примеру, изменяемое усилие на руле. Его, как и другие опции, настраивают через экранное меню. Мне по вкусу среднее или даже наибольшее усилие – оно держит водителя в тонусе, сокращая время реакции. Довольно тяжелый (почти 2 тонны) большой автомобиль четко следует за рулем – заслуга отличной подвески. Ее настройки, на мой взгляд, оптимальны и для ровного асфальта, и для умеренно разбитой дороги.

Отлично работает система помощи при парковке – видит даже небольшой бордюр или быстрого пешехода.



Реальный «тест»: правым передним колесом машина налетела на высокий бордюр. Люди внутри в полной безопасности. Шторки сработали по всему борту и закрыли все жесткие места, куда мог приложиться пассажир.

Снаружи разрушения от удара минимальны. Лишь один сломанный рычаг подвески.



ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	VOLVO XC60		
	T6 AWD	D5 AWD	2,4D
Общие данные			
Размеры, мм: длина/ ширина/ высота	4628/1891/1713		
база	2774		
колея спереди/сзади	1632/1586		
Дорожный просвет, мм	230		
Радиус поворота, м	5,9		
Снаряженная масса, кг	1990		
Время разгона 0–100 км/ч, с	7,5	9,9 (9,5)*	10,9 (10,5)*
Максимальная скорость, км/ч	225	200 (205)*	190 (195)*
Топливо/ запас топлива, л	А95/70	ДТ/70	
Расход топлива в смешанном цикле, л/100 км:	11,9	9,9 (9,5)*	10,9 (10,3)*
Двигатель			
Расположение	спереди продольно		
Тип	бензиновый с наддувом	дизельный с турбонаддувом	
Рабочий объем, $см^3$	2953	2400	2400
Степень сжатия	9,3	17,3	17,3
Мощность, кВт/ л.с.	210/285	136/185	120/163
при об/мин	5600	4000	4000
Крутящий момент, Н·м	400	400	340
при об/мин	1500–4800	2000–2750	1750–2750
Трансмиссия			
Тип	полноприводная		переднеприводная
Коробка передач	А6	А6 (М6)	
Ходовая часть			
Подвеска: спереди	типа «Мак-Ферсон»		
сзади	многорычажная, независимая		
Рулевое управление	реечное с усилителем		
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые		
Базовая цена, руб.	1 696 800	1 460 000	1 400 000

**С механической КП.*

Динамика машины впечатляет. Разгон до сотни с дизельным двигателем (185 л. с.) – за 9,5 с, а с бензиновым (285 л.с.) – всего за 7,5 с. С точки зрения безопасности это очень правильно – обгоны проходят быстро, вероятность не успеть минимальная. Если, конечно, не переоценивать своего мастерства. Понятно, что экономии топлива на таких режимах ждать не стоит, но, если двигаться размеренно, можно уложиться и в 12 л бензина на сотню. Во всяком случае, так говорит бортовой компьютер. Моторы современные и экологии почти не вредят.

И все же главная забота «Вольво» – водитель и пассажиры. XC60 пришлось доказывать это в реальных условиях. Наша команда на двух машинах после теста возвращалась в аэропорт. Экипаж-лидер, как порой бывает, заплутал, занервничал и на перекрестке с круговым движением поехал прямо. Когда сообразили, резко рванули машину влево, но, к сожалению, никакая система безопасности не заменит голову! XC60 упруго качнулся и без сноса, резко и четко пошел в поворот. Но не успел. Удар, хлопок – и «Вольво» отскакивает от правого высокого бордюра к левому. К счастью, в XC60 все сработало как надо: раскрылись подушки, шторки безопасности по правому борту. У экипажа нет ни царапины! Лишь пассажир признался, что все же получил шторкой по правой руке – локоть лежал в проеме открытого окна.

От удара лопнул рычаг подвески – без эвакуатора не уедешь. Жаль, что в нашем «Вольво» кнопка SOS не была активирована, иначе служба спасения Volvo on Call узнала бы об аварии еще до остановки машины у бордюра. Однако выход нашелся быстро. По навигатору определили координаты и сообщили их аварийным комиссарам «Вольво». Те прибыли уже через 15 минут.

Снимок разбитой машины «на память», короткое интервью с потерпевшими, машину на платформу – и мы мчимся в аэропорт. Испытатели, уняв дрожь в коленках, рассказывали по дороге, что особого дискомфорта в аварии даже не ощутили. Показалось, что лишь колесо пробили.

А со стороны все смотрелось куда жестче. Удалось инженерам «Вольво» не только вовремя надуть подушки, но и психику участников не травмировать. Полагаю, что эту 36 001-ю аварию специалисты «Вольво» тоже занесут в протоколы, изучат и определят журналистский вклад в дело повышения безопасности машин знаменитой марки. ЗР



Испытание системы автоматического торможения City Safety сначала на надувном макете, потом на реальном. Работает как часы.



Карточные игры

В том, какой из семи GPS-навигаторов лучше освоил адреса столицы и дороги России, разбирался Анатолий Фомин.

Чтобы досконально разобраться в дорогах мегаполиса, среднестатистическому водителю требуются годы тренировок. Практика показывает, что даже те, кто много лет разъезжает по столичным улицам, стараются использовать накатанные маршруты, которые меняют с большой неохотой. Опытные водители порой безнадежно плутают в окраинных районах и сворачивают против движения в улицы, давно ставшие односторонними.

Достаточно ли небольшого прибора с присоской на ветровом стекле, чтобы чувствовать себя уверенно в любом районе Москвы? Способен ли портативный навигатор ответить на вопрос «как проехать?» для пятнадцати не самых простых адресов в столице и области. Именно это мы попробуем проверить.

Итак, три сказки на ночь, родившиеся в результате недели езды. Первая повествует о поиске 15 сложных и не очень адресов в Москве и Московской области. Вторая – о городах-двойниках во Владимирской области. Третья – о пути в небольшой город, равноудаленный от основных магистралей.

LEXAND SI510
ПРОГРАММА НАВИТЕЛ 3.2



Экран ..... 4,3 дюйма, 480x272
Версия карты 4.242
Цена ..... от 8500 руб.

Компактный размер, плоский корпус, хорошая навигация по Москве и области, большой охват территории России (83 региона, 150 городов), уверенный прием сигнала.

Неудобный интерфейс, дребезжащий динамик, неудачное крепление к ветровому стеклу (трясется).

СТИЛЬНО И НЕУДОБНО

MIO MOOV 360 + BLUETOOTH
ПРОГРАММА MIOMAP 2008



Экран ..... 4,3 дюйма, 480x272
Версия карты ..... MioMap 2008.10
Цена ..... от 12 500 руб.

Хорошее качество корпуса, удобный интерфейс, встроенная функция hands free для телефонов с Blutooth, бесплатное обновление карты, хороший крепеж.

Не всегда уверенный прием, ограниченная карта (только Европейская часть России), невыразительная графика, высокая цена.

ПРИБАМБАСЫ СТОЯТ ДЕНЕГ

GLOBALSAT GV-380
ПРОГРАММА НАВИТЕЛ 3.2



Экран ..... 3,5 дюйма, 320x240
Версия карты 4.604
Цена ..... от 5800 руб.

Компактный качественный корпус, нескользящее покрытие корпуса, наиболее качественные карты Москвы, длительная работа от батареи, отличный прием сигнала, доступная цена.

Маленький, «слепой» экран, интерфейс неудобен для работы пальцами и сложен для восприятия.

НАДО ПРИВЫКАТЬ

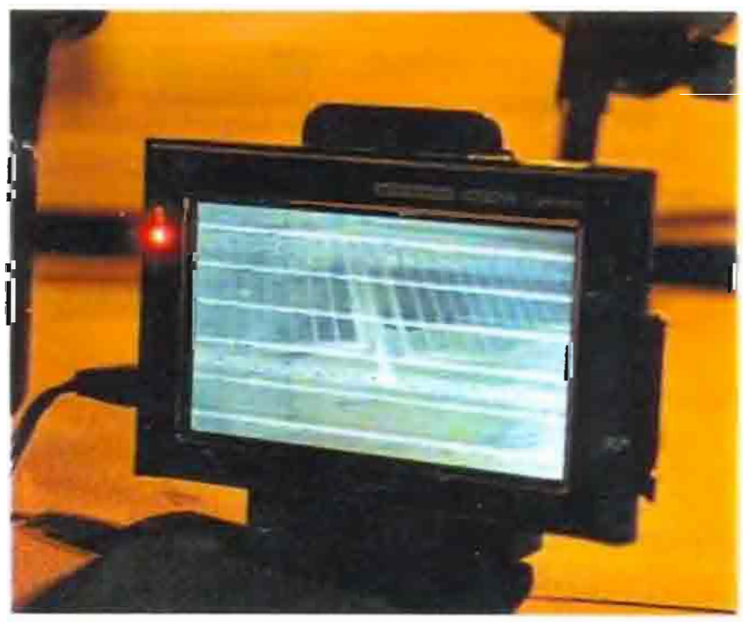


Нестандартный адрес в Новых Черемушках оказался по зубам только программе «Навител».



Камера заднего вида с подсветкой на светодиодах не требует проводного соединения с навигатором. Связь поддерживается через модуль Bluetooth.

Опа! Мы поймали сигнал с видеокамеры наружного наблюдения. Это не наша камера!



КОШМАР КУРЬЕРА

1. Селивёрстов пер., 10
2. Ул. Шеногина, 4
3. Нежинская ул., 19, корп. 2
4. Ул. Кутузова, 9
5. Новые Черемушки, квартал 32а, корп. 8
6. Ул. Новаторов, 20, корп. 3
7. Московский проспект, 18
8. Борисовская ул., 37
9. Большая Черкизовская ул., 24, корп. 3
10. 3-я Пугачевская улица, 17, стр. 6
11. Бумажный проезд, 14
12. Зеленоград, корп. 424в
13. Горнолыжный центр «Сорочаны»
14. Аэропорт «Шереметьево-1», терминал С
15. Мытищи, ул. Крупской, 19

Представьте, что вам поручено развезти посылки по указанным адресам. Коробки увесистые, пешего курьера не пошлешь, потому вам и предложили. Вы же на машине? Справитесь – возьмут на постоянную работу с хорошей зарплатой. Не сможете – придется искать что-нибудь еще. И зачем было врать, что прекрасно знаете столицу, – понадеялись на навигатор? Вот его и проверим! Кстати, какой у вас?

Первый адрес (редакция) в центре Москвы, там вы должны забрать коробки. На первый взгляд, ничего сложного, но он в самой гуще сретенских переулков, большая часть которых с односторонним движением. Гаишники их обожают: проедете под «кирпич» – про-



Иногда внутриквартальные проезды преподносят сюрпризы…

щай права! И работа тоже… Впрочем, ни один навигатор здесь не подвел: все с большей или меньшей точностью вывели к редакционному зданию.

Адрес № 2 – промзона возле окружной железной дороги, водители легковушек бывают там крайне редко. Однако подъезд к указанному адресу свободный и несложный. В сущности, это соревнование на точность положения здания на карте. Его выиграл «Гармин», выведя прямехонько к подъезду. Осталь-

ЗНАТЬ НЕЛЬЗЯ ВЕРИТЬ

Здесь не случайно нет знаков препинания. Новые навигаторы действительно неплохо научились находить заковыристые адреса и прокладывать нетривиальные маршруты. Даже прибор с худшим в тесте результатом обеспечивает вполне уверенное движение по городу. По сравнению с опытами годичной давности прогресс огромный. Но самое любопытное, что навигатор может оказаться полезным водителю со стажем не меньше, чем новичку. Наезженные маршруты менять не хочется, но предложенные навигатором вызывают интерес и позволят вам еще выше поднять водительское мастерство.

POCKET NAVIGATOR MW-430 ПРОГРАММА IGO8



Экран ..... 4,3 дюйма, 480x272
Версия карты ..... Teleatlas 2008.04 Россия, Восточная и Западная Европа
Цена ..... от 7500 руб.

Компактный плоский корпус, огромный охват карты (от Лиссабона до Владивостока), удобный интерфейс, подсказки по полосам движения, привлекательная цена.

Медленный просчет изменения маршрута, иногда «тормозит».

НИЧЕГО ЛИШНЕГО

GARMIN NUVI 500 ПРОГРАММА GARMIN V2.3A



Экран ..... 3,5 дюйма, 320x240
Версия карты ..... Навиком 5.11
Цена ..... от 13 500 руб.

Очень простой интерфейс, маленький экран оптимизирован для работы пальцами, хороший прием сигнала, мощная сменная батарея (8 часов работы), прочный водонепроницаемый корпус, простое надежное крепление, дополнительно топографическая карта.

Маленький экран, высокая цена, ограниченная функциональность городских карт.

ПЕРЕЖИВЕТ И КУПАНИЕ В ЛУЖЕ

NEXX NNS-5010 + BLUETOOTH ПРОГРАММА IGO8



Экран ..... 5,0 дюйма, 480x272
Версия карты ..... Teleatlas 2008.04 Россия
Цена ..... от 9600 руб.

Большой удобный экран, дополнительные кнопки на корпусе, быстрый расчет пути, удобный интерфейс, качественные карты России, встроенная функция hands free для телефонов с Blutooth, богатая комплектация (чехол, зарядка от сети).

Сложное и непрочное крепление, батареи хватает ему ненадолго.

БОЛЬШОЙ, КРАСИВЫЙ, НЕДОРОГОЙ

JJ4000W CAMERA ПРОГРАММА АВТОСПУТНИК



Экран ..... 4,3 дюйма, 480x272
Версия карты ..... JJ_Russia_0804_2008_0428
Цена ..... от 9900 руб.

Камера заднего вида с подсветкой, Bluetooth, возможность использования с телефоном hands free, знание внутриквартальных проездов.

Посредственное качество корпуса и кронштейна, неудобный интерфейс, не работает вне автомобиля.

С КАМЕРОЙ ОН ТАКОЙ ОДИН



Шереметьево-1, терминал С – тест на обновление карты.

ные допустили ошибки – от 50 до 150 м.

Адрес № 3 – жилой дом в глубине квартала. Не зная внутренних проездов, подъехать к нему сложно, тем более что часть въездов блокирована запрещающей разметкой.

Адрес № 4 привлек известным именем, которое вводит в заблуждение. К Кутузовскому проспекту эта крошечная улица не имеет ни малейшего отношения. К удивлению, все навигаторы справились с заданием на «отлично».

Адрес № 5 поставил большую часть приборов в тупик: ведь в нем нет ни названия улицы, ни номера дома! Справились только «Лександ» и «ГлобалСат» с картами «Навител» – их не смущает нестандартный формат адреса. Остальные стреляли по Новым Черемушкам наугад. «Мио» попал ближе других к цели.

Адрес № 6 – административное здание в глубине квартала. Дом с таким же номером, но другим номером корпуса выходит на улицу, однако расположено весьма далеко от искомого. Его нашли все навигаторы, а правильный подъезд к нужному корпусу – только с «Навителом».

Адрес № 7 – здание на закрытой для въезда парковой территории. Пройти туда можно только пешком, оставив машину у ворот. Оказалось, что «Навител» его номера не знает, а ближайшее по номеру строение довольно далеко. А вот навигаторы с картами от «Телеатласа» посоветовали остановиться точно напротив.

Адрес № 8 интересен разве что малоизвестной улицей. Сложностей с поиском ни для одного навигатора не составил. Но лишний раз подтвердилось, что кратчайший путь не всегда оптимален. В кварталах с прямоугольной планировкой навигаторы строят «лестницу» вместо того, чтобы доехать чуть длиннее, но проще. Гораздо любопытнее этот адрес как «засадный» начальный пункт, откуда надо добраться к следующим. «Глобалсат» вначале предложил невозможный маршрут, но в процессе объезда рекомендовал проектируемый проезд № 951, на который, оказывается, есть весьма нетривиальный выезд!

Адреса № 9, 10 – настоящая засада. Особенно первый. От соответствующей улицы его отделяет почти полкилометра по прямой. Отсутствие заезда с «официальной» улицы и крайне запутанный местный проезд добавляют сложности. И все же «Глобалсат» смог показать путь к первому из них и неплохо приблизиться к второму.

Адрес № 11 расположен в промышленной зоне со свободным доступом. Большинство навигаторов указали точку рядом с воротами, где невозможна парковка. «Гармин» не смог найти нужный номер дома. Ближайший вариант не подходит – дома здесь огромные!

НАЦИОНАЛЬНОСТЬ ШТУРМАНА

Где сделан навигатор? Вам это действительно важно? Голландские карты, российская основа, корейский GPS-приемник, американская операционная система, израильско-венгерская программа-оболочка, китайская сборка, российский маркетинг. Это только один пример. Название программы кириллицей указывает на то, что разработчик российский. Впрочем, фирмы программного обеспечения вовсю используют аутсорсинг (изготовление чужими руками под заказ). Так что возможно, что американскую программу писал китайский или индийский программист. Все еще важно? Главное, чтобы был адрес, кому предъявить претензии, если не работает!

Адрес № 12 необычен. Город-спутник Москвы Зеленоград отличается оригинальной адресной системой – улиц с названиями немного, а официальный адрес содержит только номер корпуса, заменивший здесь номер дома. Корпус 424в не нашел ни один навигатор. Ведь мы не сказали ему про близость к Березовой аллее... В официальном адресе она не записана!

Пункт № 13 – горнолыжный центр «Сорочаны» нужно найти через POI – список интересных объектов. То, что он расположен в деревне Курово, мало кому известно. Все навигаторы смогли его найти, но это оказалось не так просто, как хотелось бы...

Адрес № 14 вроде и искать не надо – доехать по указателям проще простого. Если из Москвы. Из Зеленограда – задача не столь уж легкая для водителя. Но элементарная для любого навигатора. Хотя новый терминал С знают не все. Тем, кто знает, начислили по пять очков вместо трех.

Адрес № 15 в подмосковных Мытищах. Достаточно простой, однако «Джей-Джей» его не нашел.

ДВА КИРЖАЧА – ПАРА

Представьте себе, что друзья пригласили вас на охоту во Владимирскую область. Встретиться договорились рано утром в Киржаче, перед мостом. Что может быть проще? У вас есть навигатор, а из столицы старт затемно гарантирует, что пробок удастся избежать. Опаздывать нельзя, рассвет ждать не будет. Расстояние известно – примерно 100 км, рассчитываете на полтора часа, чтобы иметь небольшой запас. Все было бы совсем просто, будь во Владимирской области только один Киржач. Но их два, причем, чтобы добраться из одного в другой, потребуется около часа – прямая дорога скверная, а в обход почти 60 км! Более крупный город – центр одноименного района, а менее значительный, в Петушинском районе, расположен на автомагистрали М7. Оба стоят на одноименной речке. Но об этом вы узнаете только ранним утром в машине, доверившись навигатору. Или не узнаете?

Если это прибор «Мио», вы сразу поймете, что столкнулись с непредвиденной проблемой: в списке появятся два города в разных районах одной области. Если у вас «Глобалсат» – вам повезло. Прибор знает один, но как раз нужный! «Лександ», «Покет навигатор», «Некс» и «Джей-Джей» знают оба, но, чтобы разобраться, какой ваш, потребуется время. «Гармин» находит один. Но не тот. Скорее всего, друзья пойдут на охоту без вас...



Garmin Nuvi 500 наиболее универсален – его карта включает в себя информацию, полезную для пешего или внедорожного движения.

Трехмерная графика на карте iGo8 столицы пока небогата, но позволяет оценить самые основные достопримечательности.



НАВИГАЦИЯ ПО МОСКВЕ И МОСКОВСКОЙ ОБЛАСТИ

Адрес	Lexand SiS10		Mio Moov 360		JJ4000W Camera		Garmin Nuvi 500		GlobalSat GV-380		Pocket Navigator MW-430		Nexx NNS-5010	
	км	итог	км	итог	км	итог	км	итог	км	итог	км	итог	км	итог
1. СЕЛИВЕРСТОВ ПЕР., 10	–	3	–	3	–	3	–	3	–	5	–	3	–	3
2. ШЕНОГИНА УЛ., 4	10,0	2	10,0	3	10,2	3	10,7	5	10,0	3	10,3	3	10,3	3
3. НЕЖИНСКАЯ УЛ., 19, КОРП. 2	13,0	5	9,9	3	13,0	5	9,9	2	11	5	10,1	2	10,1	2
4. УЛ. КУТУЗОВА, 9	5,5	5	5,4	5	5,5	5	5,4	5	5,4	5	5,3	5	5,3	5
5. НОВЫЕ ЧЕРЕМУШКИ, КВАРТАЛ 32А, КОРП. 8	16,0	5	–	1	16,0	0	–	0	16	5	–	0	–	0
6. УЛ. НОВАТОРОВ, 20, КОРП. 3	4,3	5	3,6	1	5,7	2	3,6	2	3,9	5	3,6	1	3,6	1
7. МОСКОВСКИЙ ПРОСПЕКТ, 18	23	2	25	2	24	0	25	2	23	2	23	3	23	3
8. БОРИСОВСКАЯ УЛ., 37	3,2	5	4,2	5	4,1	5	4,2	5	3,1	5	3,1	5	3,1	5
9. БОЛЬШАЯ ЧЕРКИЗОВСКАЯ УЛ., 24, КОРП. 3	–	2	4,5	2	4,1	2	3,2	2	0,3	5	4,5	1	4,5	2
10. 1-Я ПУГАЧЕВСКАЯ УЛ., 17, СТР. 6	2,9	2	2,9	2	0,5	2	3,0	2	2,9	2	2,9	2	2,9	2
11. БУМАЖНЫЙ ПРОЕЗД, 14	13	3	–	3	13	3	–	0	14	3	13,8	3	13,8	3
12. ЗЕЛЕНОГРАД, КОРП. 424В	–	0	–	0	–	0	–	0	–	0	–	0	–	0
13. ГОРНОЛЫЖНЫЙ ЦЕНТР «СОРОЧАНЫ»	–	3	–	3	–	3	–	0	–	0	–	3	–	3
14. АЭРОПОРТ «ШЕРЕМЕТЬЕВО-1», ТЕРМИНАЛ С	22	5	23	5	21	3	22	3	–	5	23	5	23	5
15. МЫТИЩИ, УЛ. КРУПСКОЙ, 19	35	5	39	5	–	0	35	3	39	5	35	3	35	3
!		52		43		36		37		58		39		40

***Оценки**: найден неправильный адрес – **минус 3 очка**; адрес не найден – **0**; найдено место более чем в 300 м от нужного – **1**; найдено место менее чем в 300 м от нужного – **2**; найдено конкретное место – **3**; найдено конкретное место и подъезд к нему – **5**.*

ВЫЙДУ ЛЬ НА ХОЛМ?

Популярность – тяжкое бремя не только для личности, но и для географического названия. На Восточно-Европейской равнине с горами плохо. А холмов полно! В базе данных «Мио» оказались чемпионские 22 Холма, из них пять Красных и один Зеленый! Только Святого Патрика не хватает! Впрочем, нам нужен совершенно конкретный Холм – в Новгородской области.

У навигаторов, использующих программу «Навител», поиск организован по-другому. Здесь ищутся буквы, идущие подряд. То есть годится любое название, включающее сочетание «холм». Например, Холмогоры, Заячье-Холм, Холм-Жирковский, просто куча «холмов» (и во множественном числе тоже). И Холмец, кстати, есть!

Автор проверил два основных пути: с питерской и с рижской трассы. Второй лучше, быстрее и короче. Грунтовок бояться не надо – они проезжие в любую погоду и местами лучше, чем разбитый асфальт.

Любой навигатор доведет вас до цели, если вы найдете правильный Холм. Но маршрут может оказаться далеким от оптимального. Тот, что по Ленинградке, – напрасная потеря минимум двух часов. Из проверенных практикой оптимален по трассе М9 через Торопец-Плоскошь. Его длина, по утверждениям разных навигаторов, 511–512 км. Маршрут по М10 – это 637 км отнюдь не лучшей дороги. Хотя формально более скоростной – расчет, выполненный «Мио»: 9 ч 34 мин для первого и 8 ч 38 мин для второго. Навигаторы с программой «Навител» предложили самый короткий маршрут протяженностью 494 км со съездом с М9 в Ржеве. К сожалению, проверить его не успели. **ЗР**

КАК ВЫБРАТЬ?

Какой навигатор лучший? Тот, который больше вам подходит. Охотникам, рыболовам, джиперам и туристам ближе по духу «Гармин» – он гарантированно выживет, даже искупавшись в глубокой грязной луже. А также позволит целый день бродить по лесам без страха не вернуться к машине или лагерю. Не так уж важно, что на столичных улицах он не лидер.

Если нужен компактный и толковый прибор, остановите выбор на «Глобалсате» или «Лександе». Впрочем, этот выбор только для тех, кто с электроникой на «ты». Если не любите разбираться в меню и настройках, программа от «Навитела» вам противопоказана, несмотря на отличное знание ею столицы.

Хочется красивого и навороченного – выбор между «Мио» и «Нексом». При этом второй больше и дешевле. Если нужны сразу все карты – это к приборчику с названием «Покет навигатор». Впрочем, европейская часть слабовата – только основные города и магистрали. Хотя доехать можно и до Андорры, и до Лиссабона.

Словом, явного лидера среди предлагаемых моделей выбрать трудно. Из программного обеспечения iGo8 вызывает наибольшую симпатию. Хотя MioMap умеет искать корпуса, строения и владения… И, наконец, ни один, кроме JJ4000W, не предложил вполне работоспособную камеру заднего обзора с беспроводным интерфейсом.

Впрочем, за бортом остались «Том-Том», а также «Глоспейс» – первый навигатор, принимающий сигналы не только американской GPS, но и российской ГЛОНАСС. До следующего раза!

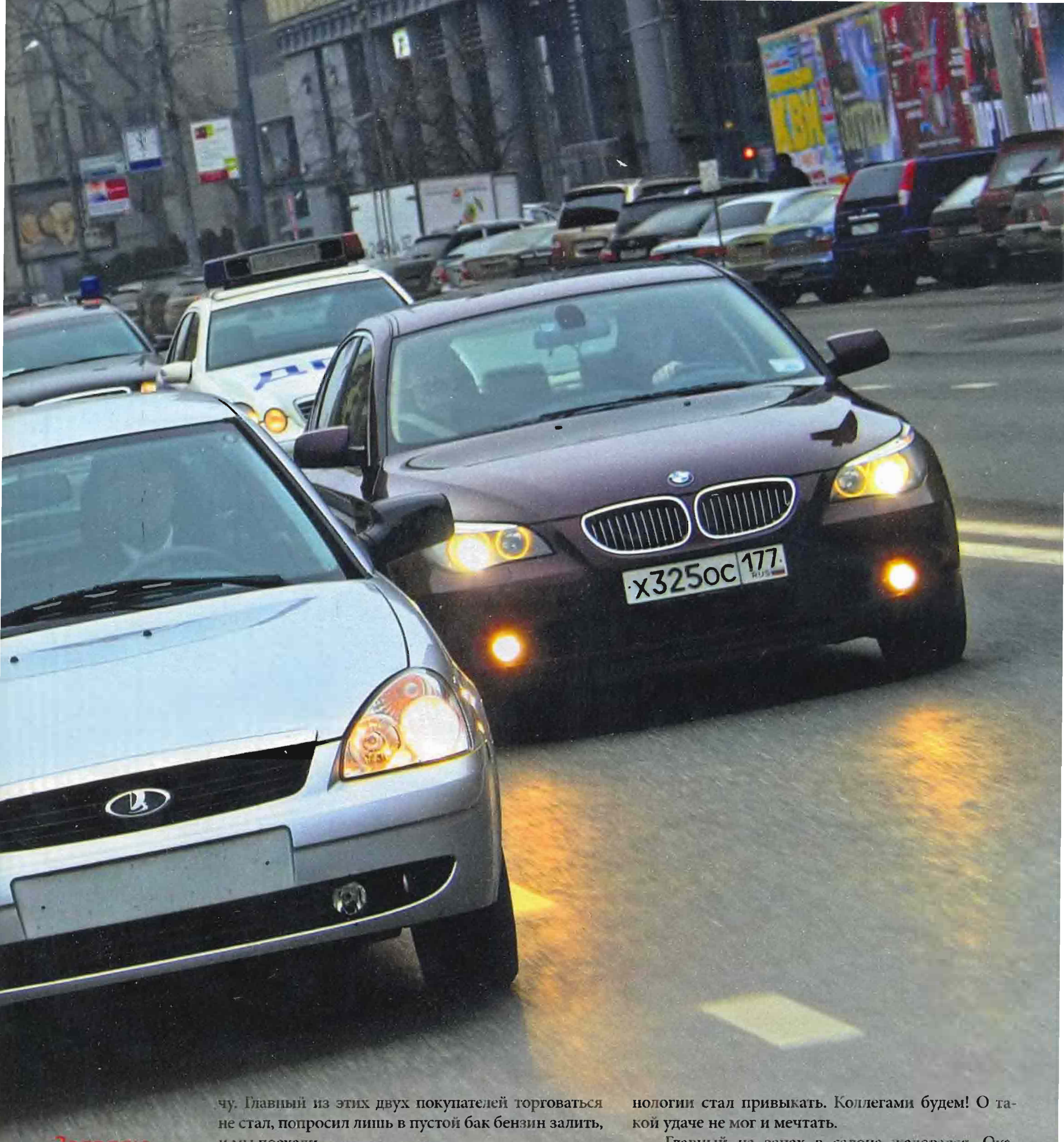
На правах рекламы

Сны «серебряной стрелы»

В роль покупателя «Лады-Приора» неделю вживался Петр Меньших.

Я — «Лада- Приора», модель ВАЗ-217230. Двигатель ВАЗ-21126: рабочий объем 1596 см³, четыре клапана на цилиндр, мощность 98 лошадиных сил. Кузов хэтчбек, комплектация «Люкс». В общем, самый упакованный российский автомобиль. Жду покупателей на стоянке «Ростокино-Авто». Кроме меня, в этом «отеле» ночует еще пара сотен постояльцев, и сейчас свободных мест нет. Кризис, говорят. Персонал от скуки даже выгнал «Шеви-Ниву» по двору покататься. Межосевую блокировку включили, а обратно — никак. Нездоровилось ей, поэтому-то мой рассказ о приснившейся «серебряной стреле» и не дослушала. Только сказала: «Поедешь через речку Грязнушку и деревню Бутры...». Ну и что? Дорожный просвет у меня (с защитой моторного отсека) 154 миллиметра. У нынешних паркетников примерно то же. На родине я свой, только бы в хорошие руки попасть.

Вот те двое, кажется, за мной пришли. Заплатили 338 500 рублей, с учетом скидки и стоимости дополнительного оборудования — без «музыки», заме-



Заявляю, что разгоняюсь до 100 км/ч за 11,5 с. Расходую в загородном цикле 5,4 л на 100 км.

чу. Главный из этих двух покупателей торговаться не стал, попросил лишь в пустой бак бензин залить, и мы поехали.

ПОНЕДЕЛЬНИК, 1.12.08. ХОРОШЕЕ НАЧАЛО

Коробкой передач чувствую, как к Главному покупателю возвращаются знакомые ощущения от езды на отечественном переднеприводном. Под разговоры о повышении пошлин на иномарки катим широкой улицей от бывшей ВДНХ к редакции. По старым меркам я и есть то самое Выдающееся Достижение Народного Хозяйства. Потому меня журналисты и купили, а если поточнее – для испытаний шин массовых размеров. Я уже к их терминологии стал привыкать. Коллегами будем! О такой удаче не мог и мечтать.

Главный на запах в салоне жаловался. Оказалось, антикором обработано не только днище, но и выхлопная труба. Поленились, наверно, прикрыть… Первый левый поворот дал о себе знать зубовным скрежетом – задний подкрылок коснулся пружины подвески. Здесь я вспомнил, что вчера в «Ростокино-Авто» слышал: «Хорошее начало – половина дела». Дрели и сверла механиков забудутся, дурной запах улетучится, а я останусь. Уже дано указание номерные знаки для меня в ГАИ получить. Располагаюсь во дворе редакции как у себя дома. Если думаешь о хорошем, все сбывается.

ВТОРНИК, 2.12.08. ПРОГИБАЮ СПИНУ

Девять утра, погода отвратительная. Стою без номеров возле урны с надписью «За чистый воздух». Неожиданно ловлю на себе пристальный взгляд Главного покупателя – даже взмок от такого внимания. Нет, это утренняя роса осела на моей серебристой поверхности. Мысленно прогибаю спину и вытягиваюсь, чтобы отвлечься от мыслей о своем сходстве с устаревшей «десяткой». Но Главный уже уходит, чтобы дать новое поручение, и вечером молодой инженер забрал меня на диагностику в техцентр журнала. Всю дорогу климатическую установку настраивал – то ему холодно, то жарко. Ерзал на сиденье – подлокотник ему мешает, ногам тесно… Нет бы похвалить за то, что уровень шума и вибраций теперь вполне приемлемый, что вентиляция салона отлично работает. Ну да ладно, завтра себя еще покажу.

Могу долго рассказывать о двух моих подушках безопасности, ABS тормозов, датчиках парковки, электрических стеклоподъемниках четырех дверей, экологической чистоте.

СРЕДА, 3.12.08. ПОДАРОК ТЕЩЕ

Целый день на подъемнике висел. Инструментом меня щекотали, фотографировали. Заводские и дилерские дефекты выявляли (*подробнее см. стр. 176.* – Ред.), в компьютер их занесли. Тест-пилотам редакции мое будущее небезразлично. Они уже называют меня «наш сильвер» и прислали задание на зимний сезон: обкатать и протестировать шины посадочным диаметром 14 дюймов. Мой размерчик! Только чтобы обкатать 15 комплектов покрышек, нужно пробежать 7500 километров! Обещают заменить передние сиденья спортивными, рейку в рулевом механизме – «короткой». Выполнять переставку с «длинным» рулем сложно, приходится вращать баранку на очень большие углы: почти четыре оборота от упора до упора – для тестового авто слишком. Предстоит много работы для ABS, а еще придется таскать тяжелый прицеп.

Новые фонари больше и ярче, чем прежние, десятого семейства.

Список требований ко мне еще дополнит... теща шефа шинных испытаний. В выходные дни она любит ездить справа, и сегодня ей сделали, можно сказать, подарок – вовремя обнаружили, что винты крепления кронштейна пассажирской подушки безопасности только наживлены. Со временем от вибрации они могут отвернуться, и в случае аварии подушка вместе с кронштейном поведут себя непредсказуемо. Теща не любит таких сюрпризов – заводские дефекты буду искоренять.

ЧЕТВЕРГ, 4.12.08. ВОВСЕ НЕ ДОРОГО

Все еще жду номерные знаки. Поколесил немного с фотографами в поисках места для съемки, но погода и езда – хуже не придумаешь.

Курс рубля падает, так что в валюте я становлюсь все дешевле: 9279 евро на день покупки через три недели могут превратиться уже в 8260 евро. Сколько будет к марту? Получается, не так уж дорого, особенно если за счет организации...

1. Из «Ростокино» в редакцию. Хмурым зимним днем скуку разгоняют противотуманные фары.

2. Пока без номеров – выдают их в ГАИ не так быстро, как хочется.

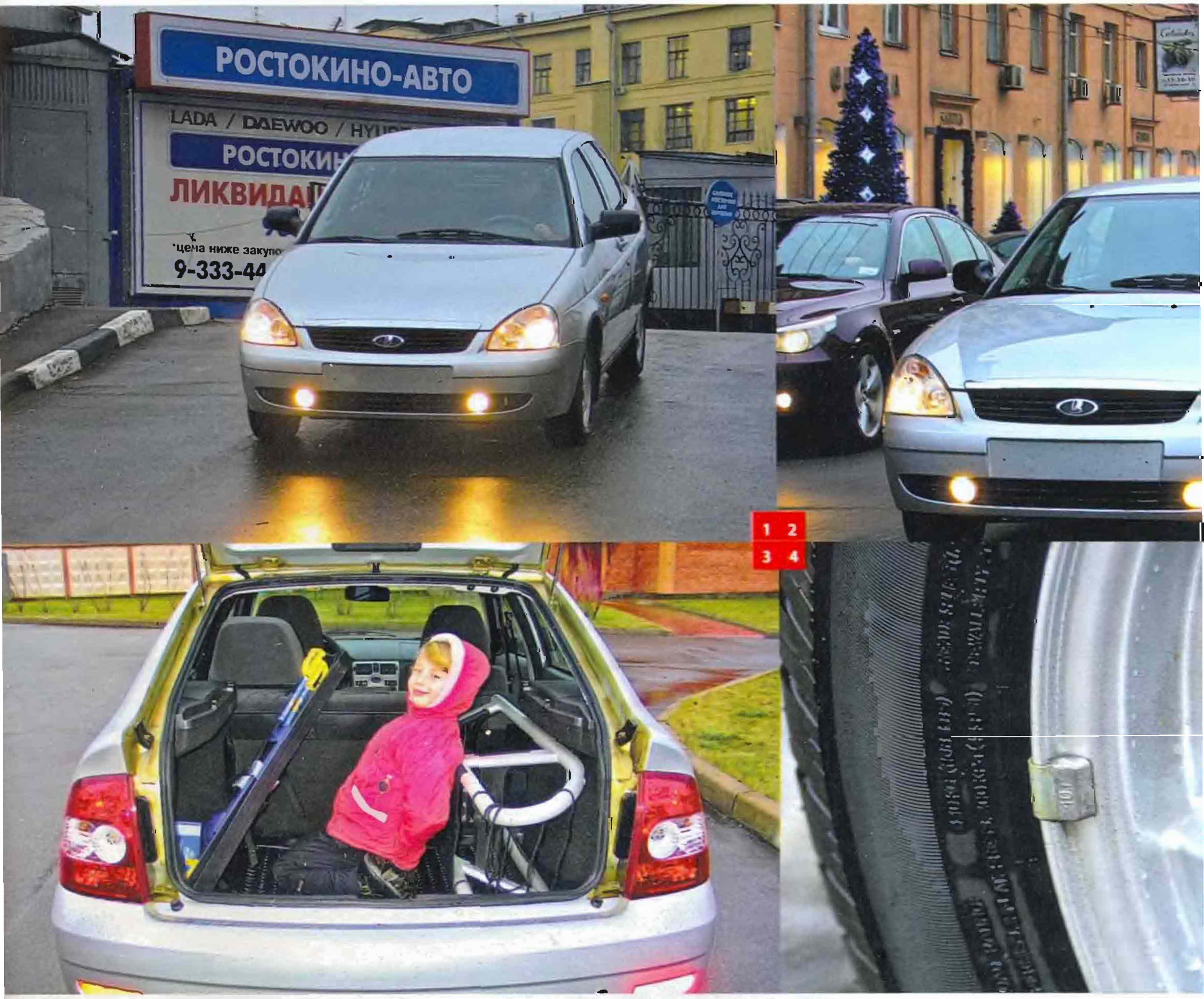
3. Багажник достаточно велик и благодаря складным спинкам сидений вмещает гораздо больше, чем может показаться.

4. Грузики на скобках – ненадежный анахронизм.

ПЯТНИЦА, 5.12.08. НОВЫЙ ТРЕНД

Вечером с Главным едем на картодром потренироваться перед «Рождественской гонкой». Туда народ приезжает обычно на машинах побогаче. Я впервые на службе. Не путаясь лихачей, легко и уверенно маневрирую в потоке, потом крадусь по темным ухабам Нагатинской набережной. Милицейский экипаж вслед не смотрит – без интереса отворачивается.

Покупателю ко мне надо привыкнуть. Для начала не стоит комплексовать, когда громко срабатывает центральный замок, открывая двери. Он словно приветствует: «Бон суар!» («добрый вечер» от «Рено»). Кто знает, может, теперь это новый тренд?



1 2
3 4

ВЫХОДНЫЕ, 6.12–7.12.08. ЗАГАДКА ИСТОРИИ

Дочь Главного покупателя не смутило слово OPEN на центральной консоли – она владеет иностранными языками. Но вот открыть одной рукой лючок с этой надписью ей оказалось не под силу. Вторая рука понадобилась и для включения заднего хода. Хотя тут все элементарно: надо просто утопить рычаг – это же блокировка! Заднюю с первой теперь точно не перепутаешь. Руль девушка вращала легко, электрический усилитель помогает. Само же сиденье ей не угодило. Не захотело регулироваться под стать длинноногой красотки. Ростом 174 сантиметра. Я сам удивился столь малой продольной регулировке – неужто перевелись в Поволжье богатыри? Примерившись к роли водителя и отметив удобно расположенный ремень безопасности, за которым не нужно тянуться, она пересела назад, убедилась, что места для ног достаточно и потолок не угнетает. А я похвастался модной подсветкой салона на белых светодиодах – яркие и никогда не перегорают. Девушка вернулась за руль, освоилась с переключением передач и пошутила, что автомат – для ленивых. Похвалила высокий передний бампер: за бордюры, мол, не цепляет. Потом грузили в багажник большие санки и лыжи. Племянница залезла сама. Всем места хватило.

Скоро серебряной стрелой полечу в тольяттинский корпункт на смену «Ладе-112», которая редакционные шинные тесты обслуживала. Радуюсь, что это уже не сон.

В воскресенье поехали смотреть музейный комплекс «Царицыно». Здесь в 1786 году по приказу Екатерины Второй снесли дворец, построенный для нее архитектором Василием Баженовым. Через десять лет другой зодчий, Матвей Казаков, построил новый дворец, дошедший до наших дней. Причины недовольства царицы баженовскими дворцами остаются загадкой. Впрочем, для нас сегодня важнее, что, разрушая, она строила совершенное новое. Такой разговор я услышал на обратной дороге. Что-то в этом есть, что и меня касается... ЗР

P.S. *Хочу все-таки сон свой рассказать, который «Шеви-Нива» не дослушала. Снилось, будто собрался стартовать в кольцевых гонках. Но вес мой оказался на килограмм больше разрешенного регламентом. И вот за ночь умелые механики счистили с меня всю краску до серебряного металла, я прошел взвешивание, выиграл гонку и потом много еще чего. В хорошие руки попал!*

«Приора» в Царицыно. Что между ними общего? Новодел.



Нонконформист

Строгий, жесткий, отчасти даже неуживчивый. Общий язык с «крокодилом» искал на дорогах Испании Сергей Канунников. Фото автора и «Порше».

Здесь нет ни натурального, ни – тем более! – поддельного дерева. На руле ничего лишнего, только рычажки управления коробкой передач. Так и надо! «Порше» с кнопками всяких «музык» и прочих телефонов – неправильный. Этот руль призван управлять Автомобилем, а не развлекаловкой. Универсальность? Практичность? «Кайман» смеется над этой скучищей во все свои мощные воздухозаборники! Он не знает компромиссов и не желает приспосабливаться. Он – символ автомобильного нонконформизма. С таким непросто, зато интересно...

БЫСТРЕЕ, ЛЕГЧЕ, МОЩНЕЕ

Многое «Порше-Кайман» позаимствовал у недавно обновленной 911-й. От нее, в частности, тормоза (по заказу – с карбоновыми дисками) и коробка передач с двумя сцеплениями.

«Кайман» оснащают теперь новым 2,9-литровым (вместо 2,7 л) двигателем с увеличенной на 20 л.с. мощностью, версия S (3,4 л) прибавила 25 л.с. Этот мотор впервые для «Каймана» – с непосредственным впрыском. Оба агрегата существуют в вариантах Евро IV и Евро V и удивительно экономичны для своего класса (конечно, если не использовать возможности моторов полностью). А ведь «Кайман S» способен достичь 100 км/ч за 5,1 с, а со специальной гоночной настройкой – за 4,9 с! Внимание: это показатели для автоматической коробки передач, с ручной автомобиль будет разгоняться медленнее примерно на 0,1 с. Речь, разумеется, о подготовленном профессиональном водителе. Средний проиграет автомату еще больше! Интересно было бы отмерить на полигоне, а пока поверю собственным ощущениям.

Вопреки сложившемуся для подавляющего числа серийных машин прин-



ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	Porsche Cayman	
	Cayman	Cayman S
Общие данные		
Размеры, мм: длина/ширина/высота	4347/1801/1304	
база	2415	
колея спереди/сзади	1490/1534	1486/1528
Объем багажника (VDA), л	410	
Радиус поворота, м	н.д.	
Снаряженная масса, кг	1330	1350
Полная масса, кг	1635	1645
Время разгона 0–100 км/ч, с	5,8/5,7*	5,2/5,1
Макс. скорость, км/ч	265/263	277/275
Топливо/ запас топлива, л	АИ-95/65	
Расход топлива, л/100 км:		
загородный цикл	6,8/6,5**	7,0/6,5
городской цикл	13,6/13,3	14,1/13,9
смешанный цикл	9,2/8,9	9,6/9,2
Двигатель		
Расположение	в базе	
Конфигурация	опп. 6	
Число клапанов	24	
Рабочий объем, $см^3$	2893	3436
Степень сжатия	11,5	12,5
Мощность, кВт/ л.с.	195/265	235/320
при об/мин	7200	7200
Крутящий момент, Н·м	300	370
при об/мин	4400–6000	4750
Трансмиссия		
Тип	задний привод	
Коробка передач	М6/А7	
Ходовая часть		
Подвески:		
спереди/сзади	типа «Мак-Ферсон»	
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем	
Тормоза	дисковые вентилируемые	
Размер шин:		
спереди	205/55R17	235/40R18
сзади	235/50R17	265/40R18

*Второе значение – для автоматической коробки передач
**Расход топлива для версии Евро IV.

ципу «Порше» не ограничивает максимальную скорость 250 км/ч. Кстати, в этом показателе машины с автоматами несильно, но проигрывают «ручным».

Для штутгартских конструкторов снижение массы стало поистине идеей фикс. С нескрываемой гордостью моторист показывал некий специальный болт, массу которого удалось снизить на... 24 грамма. А таких болтов в двигателе десять! Вот так, по граммулькам, достигли результатов, которые производят впечатление даже на отъявленных скептиков. Масса купе «Кайман» – 1330 кг, в модификации S – всего на 20 кг больше. Рядовой потребитель, как правило, не сильно интересуется этим показателем, зато внимательно относится к тем, что напрямую от него зависят: динамике и экономичности. Хотя для такого автомобиля это все же не главное.

СТРОГ И СПРАВЕДЛИВ

Трудно удержаться от искушения вдавить педаль газа поглубже, хотя в этом и нет особой необходимости. Сочный рык оппозитника, притаившегося за спинками роскошных кресел, – симфония! Хочется слушать именно ее, а не то, чем потчует отменная аудиосистема «Боуз». Песня мотора во многих разбудит если не гонщика, то мальчишку.

Сказать, что «Порше-Кайман S» с автоматической 7-ступенчатой коробкой передач разгоняется стремительно? Проза! Спину прижало к жесткой спинке, тело еще сильнее обняли боковины кресла, а показания спидометра молниеносно превысили дозволенные даже на магистрали. А ведь здесь, как и во многих «задушенных» машинах XXI века, с экологией тоже все нормально. Значит, можно, если уметь!

Увлеченный разгоном, вдруг понимаю: я почти не ощущал переключений – это даже немного похоже на вариатор. А ведь коробка работает в довольно экономичном режиме. Если не давить от души, седьмая включается уже примерно на 80 км/ч. Интересно, не меняя положение педали, нажать кнопку Sport – коробка мгновенно подоткнет шестую. Теперь Sport+ – и еще на одну передачу ниже. Если вновь вдавить педаль газа в пол, автомат, молниеносно перепрыгнув на третью, будет удерживать ее максимально долго. Где вы там, суррогатные «троники» и автоматизированные механики? Здесь все натурально, серьезно, по-настоящему!

Остальное железо – в гармонии с мотором. Педаль тормоза требует довольно большого усилия. Но, создав его,

ГЛАВНАЯ ПАРА

В моторах для «Порше-Кайман» конструкторы многое сделали впервые для себя. Скажем, новые цепи ГРМ позволили отказаться от промежуточного вала. Благодаря этому сэкономили массу и уменьшили расстояние между маховиком и первым коренным подшипником. А это важно для более равномерной работы двигателя. Маслонасос подает к деталям именно столько смазки, сколько нужно в данную секунду.

В паре с двигателем работает автоматическая 7-ступенчатая коробка (базовая – 6-ступенчатая механика), знакомая по «Порше-911». Это, по сути, два агрегата в общем корпусе: один отвечает за нечетные и заднюю передачи, другой – за четные. Концентрично расположенными мокрыми сцеплениями управляет гидравлика. На вопрос, почему «Порше» сделал такую коробку серийной позже иных фирм, инженер скромно ответил: «У нас очень высокие требования...».



получаешь адекватный ответ – честный, быстрый. Руль кажется непривычно тяжелым даже на городских скоростях. Нечего расслабляться, помни, с чем имеешь дело! На узкой горной дороге можно контролировать траекторию буквально по сантиметрам. Что, кстати, не помешает, учитывая стиль многих горячих испанцев, в том числе водителей совсем не спортивных, громоздких с виду фургонов. Но такое рулевое требует повышенной концентрации: «крокодил» не простит грубых ошибок. К отменной управляемости, механической блокировке дифференциала (опция) и тонко настроенной мудрой электронике необходим некоторый опыт или хотя бы здравый смысл. Кстати, именно ощущение всемогущества, перерастающего во вседозволенность, а вовсе не мощность или скоростные возможности чаще всего создают неприятности водителям таких машин. Это вовсе не нравоучение, скорее жизненное наблюдение.

КАЙМАНОВА ПОРОДА

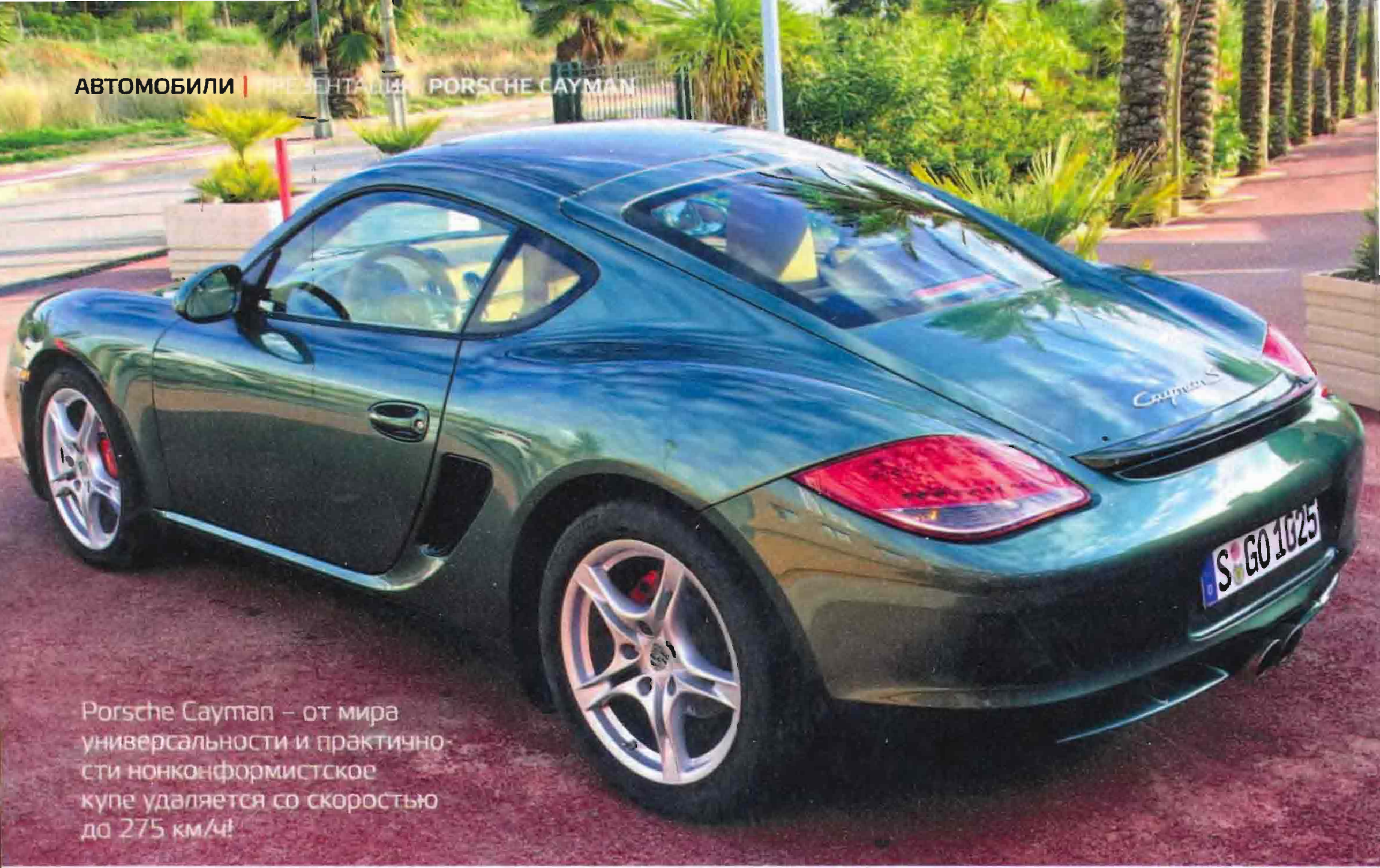
В «Порше» нелегко сесть и столь же неудобно из него вылезать. Дизайнеры хвалятся, что общий объем багажников – 410 л. Но что приличных чемоданов на двоих в них не положишь (к тому же лишь в багажник можно пристроить верхнюю одежду) – очевидно. Подвеска, обеспечивающая филигранную управляемость, способна за день езды даже по приличным, но не самым гладким дорогам если не свести с ума, то уж точно ухудшить настроение. А еще у «Каймана» посредственная обзорность на перекрестках и почти никакая – назад. Прибавим низкий, висящий у самой земли передний спойлер...

В ручном режиме коробкой можно управлять этим рычагом или рычажками на руле.





Лаконично, строго и очень элегантно. Посередине аналоговый секундомер, входящий в пакет Sport Chrono. Дизайнеры подчеркивают: редко используемые функции загнали поглубже в компьютер, кнопок стало гораздо меньше.



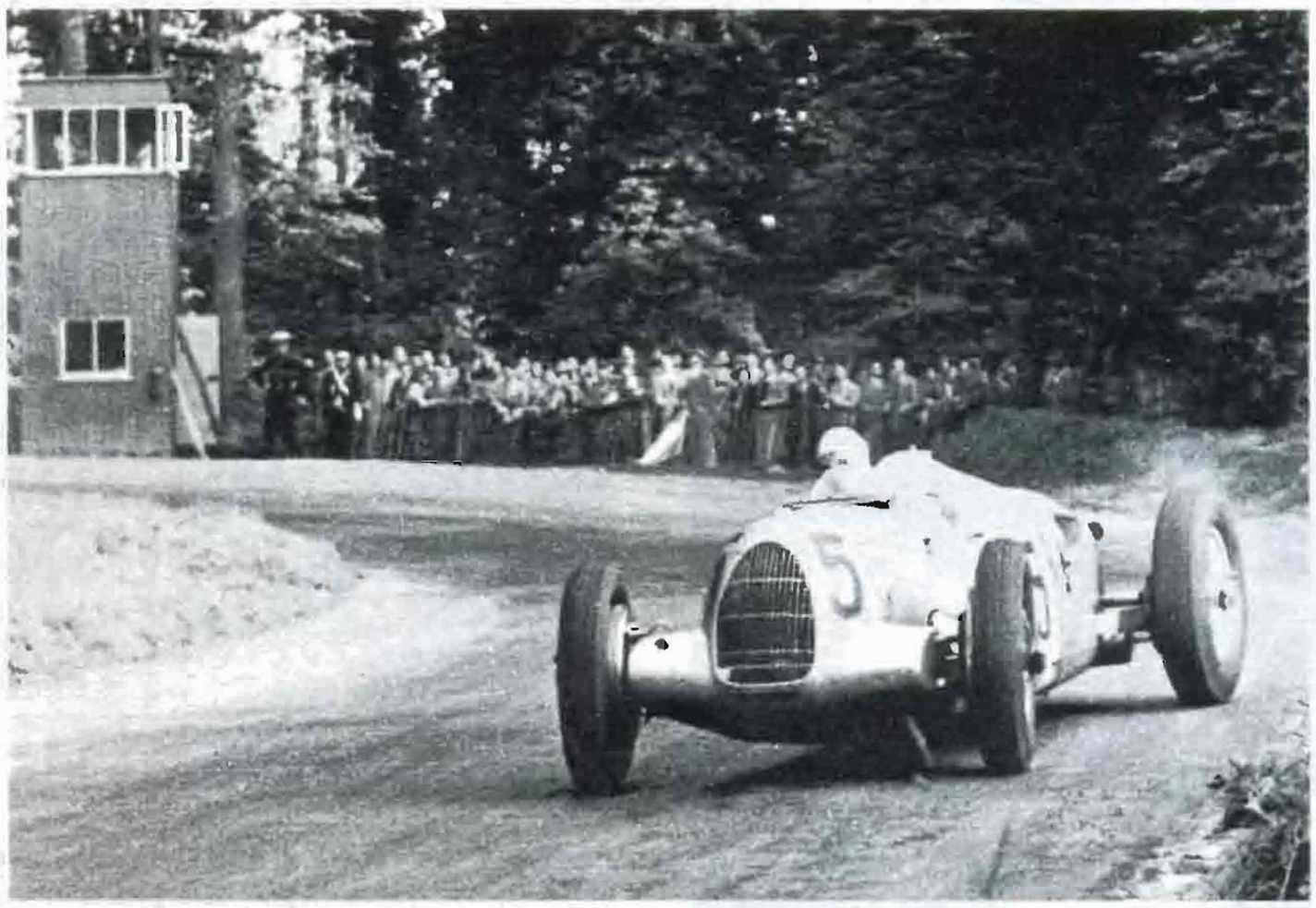
Porsche Cayman – от мира универсальности и практичности нонконформистское купе удаляется со скоростью до 275 км/ч!

Автомобиль призван перевозить пассажиров и грузы с наименьшими затратами и наибольшими удобствами? Да. Но «Порше» совсем из другого мира! Того, где позволяют себе вкусное, а не полезное, где совершают порой неожиданные поступки, заставляющие обывателей удивляться, – лишь потому, что этого просит душа. Для ежедневных поездок на такой машине, даже по хорошим дорогам, нужно, как минимум, очень любить свой «Порше». Зато по меркам классического спортивного автомобиля, не пытающегося быть еще и вальяжным туристским или каким-то там другим, «Кайман» близок к эталону. Такую технику можно создать лишь при условии, если десятилетиями с немецкой педантичностью совершенствовать, казалось бы, уже доведенное: задне- и среднемоторную компоновку, оппозитные моторы, иные инженерные ухищрения, на которых немцы съели не только собаку, но, оказывается, и крокодила...

Такие неординарные, нонконформистские предметы никогда не будут стоить дешево. За «Кайман» придется отдать минимум 2 350 000 руб., за «Кайман S» – от 2 901 000. Говоря о последнем, прикинем: примерно 2150 руб. за 1 кг снаряженной массы, на который приходится четыре холеные породистые «лошади»... ЗР

ЗОЛОТАЯ СЕРЕДИНА

Первый, легендарный теперь «Порше-356», представленный в 1948-м, имел среднемоторную компоновку. Правда, такими сделали лишь 50 ранних машин. Затем из компоновочных соображений и желания добавить пару мест, пусть даже совсем не просторных, мотор сдвинули за заднюю ось. К среднемоторной компоновке на серийных машинах вернулись лишь в 1996-м, выпустив «Бокстер», затем применили ее на родственном «Каймане». А началось-то все почти 75 лет назад, когда Фердинанд Порше создал знаменитый гоночный «Ауто-Унион тип А» (по документации фирмы «Порше» – тип 22). Его V-образный 16-цилиндровый мотор мощностью 270 л.с. стоял перед передней осью.



«Леснику» прыжки не к лицу

Лучший комплимент эксперту ЗР: восприняв критику, производитель изменил настройки машины и пригласил журналиста оценить их эффективность. С инженерами «Субару» сотрудничал Сергей Воскресенский.

Все началось с нашего сравнительного теста (ЗР, 2008, № 8), в котором новый «Форестер» откровенно разочаровал (уточню: речь о машине с 2,5-литровым атмосферным мотором.) Продолжилось тем, что покупатели «Форестера», состоявшиеся и потенциальные, бурно выражали в Интернете недовольство поведением машины на высокой скорости, ссылаясь, в частности, на нашу оценку. Критиковали за раскачку и потерю устойчивости на неровностях, сильные крены... Российское представительство «Субару» признало критику справедливой. Поэтому, когда в редакции раздался звонок с предложением поработать над настройками подвесок совместно, мы обрадовались – наконец-то появилась обратная связь, то есть реальная возможность повлиять на характер автомобиля.

Нашему вниманию японцы предложили три машины: одну с нынешними, базовыми настройками и два варианта более жестких амортизаторов передней и задней подвесок. Вникать в детали не буду, поскольку показатели еще могут быть откорректированы в процессе доводки. Главное – увеличение (от 20 до 60%) усилий при ходе отбоя и сжатия.

И кто это выдумал, будто японцы насквозь компьютеризированы? На пра-



вом сиденье «Форестера» инженер-шассист фирмы что-то помечает в блокнотике. Мы общаемся в основном жестами, рисуя руками в воздухе волнообразные линии в такт движениям кузова. Вот сейчас они плавные, но с четко очерченными границами и вершинами, и это значит, что такой «Форестер» упруго и стабильно ведет себя на дороге. Может, автомобиль и жестковат на мелких неровностях, но зато великолепно, почти как «Импреза», слушается руля и, главное, надежно отрабатывает большинство ям и колдобин. Оказывается, японскому спецу по подвескам не хватало отечественного набора дорог. Через 30–40 минут в блокноте уже рассчитаны правильные усилия сжатия-отбоя – изменения, которые следует внести в настройки. Тогда «Лесник» не только сохранит комфорт, но и вновь обретет характер, столь ценимый поклонниками «Субару». А пока у них есть обоснованные претензии!

Японцы настаивают, что главное в подвесках нового «Форестера» – высокая энергоемкость и комфорт. Я же, отчасти с этим соглашаясь, напоминаю: болячки у «Форестера» и «Импрезы» общие – в наших условиях они склонны к вертикальной раскачке. В общем, дорога рассудит. Выбираю один из зачетных автомобилей. Условие теста: я не знаю заранее, как настроена подвеска той или иной машины.

Сразу понятно, что зеленый «Субару» жестче базового. В городе «Форестер» заметно потряхивает на мелких швах, стыках, нашлепках асфальта. Зато лежачих полицейских он преодолевает легко, с ходу, совершенно не реагируя даже на нестандартные неровности. Ну а на извилистом шоссе претензии попросту тают. Машина как кошка держится за асфальт, позволяя с ювелирной точностью рассчитывать траекторию, чутко слушается руля. Никаких путающих кренов кузова или вертикальной раскачки! Да, этот «Форестер» чуть подробнее, чем хотелось бы, повторяет профиль дороги, однако не утомляет спортивностью и изо всех сил пытается быть комфортным.



Черный автомобиль совсем другой. Несколько реверансов, неожиданных прыжков и качков из стороны в сторону... Передо мной явно старый знакомый. На небольших скоростях он, конечно, доброжелательнее зеленого к водителю и пассажирам. Но дальше комментарии, рисуемые рукой в воздухе, превращаются в бесконечную синусоиду, а потом и вовсе прерываются. Ведь в повороте автомобиль вытворяет такое, что становится очевидно: предложенный темп ему не под силу. Крены кузова, боковая раскачка – даже полный привод не в силах компенсировать выкрутасы машины, которые не на шутку путают.

Напоследок красный «Форестер». Чуть менее четкий, чем у зеленого, вход в поворот и легкая боковая раскачка кузова в известной мере компенсируются улучшившейся по сравнению с зеленой машиной комфортабельностью. Тут нет и намека на спортивность, зато подвески до поры до времени неплохо справляются с большинством неровностей. Конечно, если поехать понапористей, после 130–140 км/ч он начинает повторять огрехи совсем бесхарактерного собрата, но делает это менее хаотично и безалаберно. Что же, и такой вариант настроек приемлем, хотя первый заметно интереснее!

Во время подведения итогов специалисты «Субару» очень интересовались типичными российскими дорогами и, конечно, отметили несколько форсированный скоростной режим, отличающийся от рекомендованного Правилами дорожного движения. Тем не менее главное прозвучало: «Субару» – прежде всего характер, яркий и выразительный. Именно такого ждут покупатели от машин этой марки, а значит, их недовольство оправданно! На машинах 2009 года подвески «Форестера», видимо, будут настроены по-новому. Какой вариант примут на вооружение, пока неизвестно, однако для эффективного лечения поставить правильный диагноз – уже полдела. ЗР

Бумажка от Печкина

Платить налоги – занятие не из приятных, однако мало-мальски образованные граждане понимают: надо! Но у проблемы, кроме размера денежной суммы, есть и другой аспект, куда менее объяснимый и понятный. Рассуждает Сергей Чистяков из Екатеринбурга.

Налоги, к счастью, придумали не мы, их платит, можно сказать, весь мир. Более того, наши расценки далеко не самые путающие. Казалось бы, следуй известному совету: заплати налоги и спи себе спокойно, однако же не получается! Потому что страна все-таки внесла свою лепту в мировую практику.

В застойные времена перед очередным техосмотром мы честно заполняли квитанции в сберкассе. Затем свыше снизошло послабление: мол, сидите спокойно и не дергайтесь – когда ваши деньги понадобятся, вам об этом персонально сообщат! И мы не дергаемся: сидим и ждем, когда налоговая инспекция пришлет по почте уведомление об уплате транспортного налога.

Не знаю, как в мировом масштабе, а в нашем регионе физические лица должны заплатить налог до 1 апреля. Сама дата настраивает на веселый лад! А смеяться начинаешь, достав из почтового ящика уведомление… в августе! Или, того лучше, в декабре… При этом никакой почтальон Печкин не вручает его лично в руки под расписку, а потому негде отметить дату получения документа.

Не мое дело, скажете? Ну-ну… Уплачиваю налог и пытаюсь уснуть спокойно. Однако в скором времени узнаю, что я обязан заплатить пени за период со 2 апреля по дату зачисления налога в бюджет! Почему? Инспектор отвечает: потому что вы знали сроки и должны были побеспокоиться о своевременной уплате налога! Какую сумму платить? Ну, следовало бы зайти в инспекцию и получить уведомление лично!

После таких разъяснений мне уже не кажется, что во всем виноват Печкин, который доковылял до моего почтового ящика с полугодовым опозданием. Налицо безграмотная провокация со стороны сотрудников налоговой инспекции! Тем, кто думает иначе, предлагаю заглянуть вместе со мной в Налоговый кодекс. Там написано (ст. 363), что «налогоплательщики, являющиеся физическими лицами, уплачивают транспортный налог на основании налогового уведомления, направляемого налоговым органом»!

Всё! Какие ко мне вопросы? Это вы, господа инспекторы, обязаны направить мне документ, а не я должен вас упрашивать! И нарушил закон вовсе не я, а тот, кто пренебрег статьей собственного Кодекса, не направив мне уведомление своевременно. Но здесь-то и проявляется в полную силу чиновничий произвол, исход которого известен любому россиянину. По совести ты, конечно же, прав, а вот по бумажкам выходит совсем наоборот! И меня, как злостного «налогонеплательщика», могут с полным правом за это наказать. А это невольно порождает знакомое многим поколениям чувство страха и беспомощности перед Чиновником.

Вы бывали в налоговой инспекции? У меня нет ни возможности, ни желания томиться в унизительной очереди ни на улице, ни в душном коридоре, чтобы выразить инспектору свои эмоции по поводу его провокаций. Я работаю много и напряженно, а вот налоговые органы – как хотят. Они не желают выполнять свою единственную обязанность – собирать налоги вовремя! Кстати, почему законодатель не озаботился тем, чтобы обязать налоговые органы вручать налогоплательщику уведомление (естественно, под расписку) в установленные сроки, например до 1 марта?

И последнее. Пени по налогу инспектор рассчитывает оперативно. И оперативно же оповещает «товарищей» из службы судебных приставов, которые настигают меня совершенно неожиданно и в самый неподходящий момент. Например, в аэропорту, где я оказываюсь, собравшись отдохнуть с семьей от трудов праведных. Кому и что я буду доказывать за пару часов до вылета? Комментировать ситуацию не хочу, вы сами подберете подходящие слова. ЗР

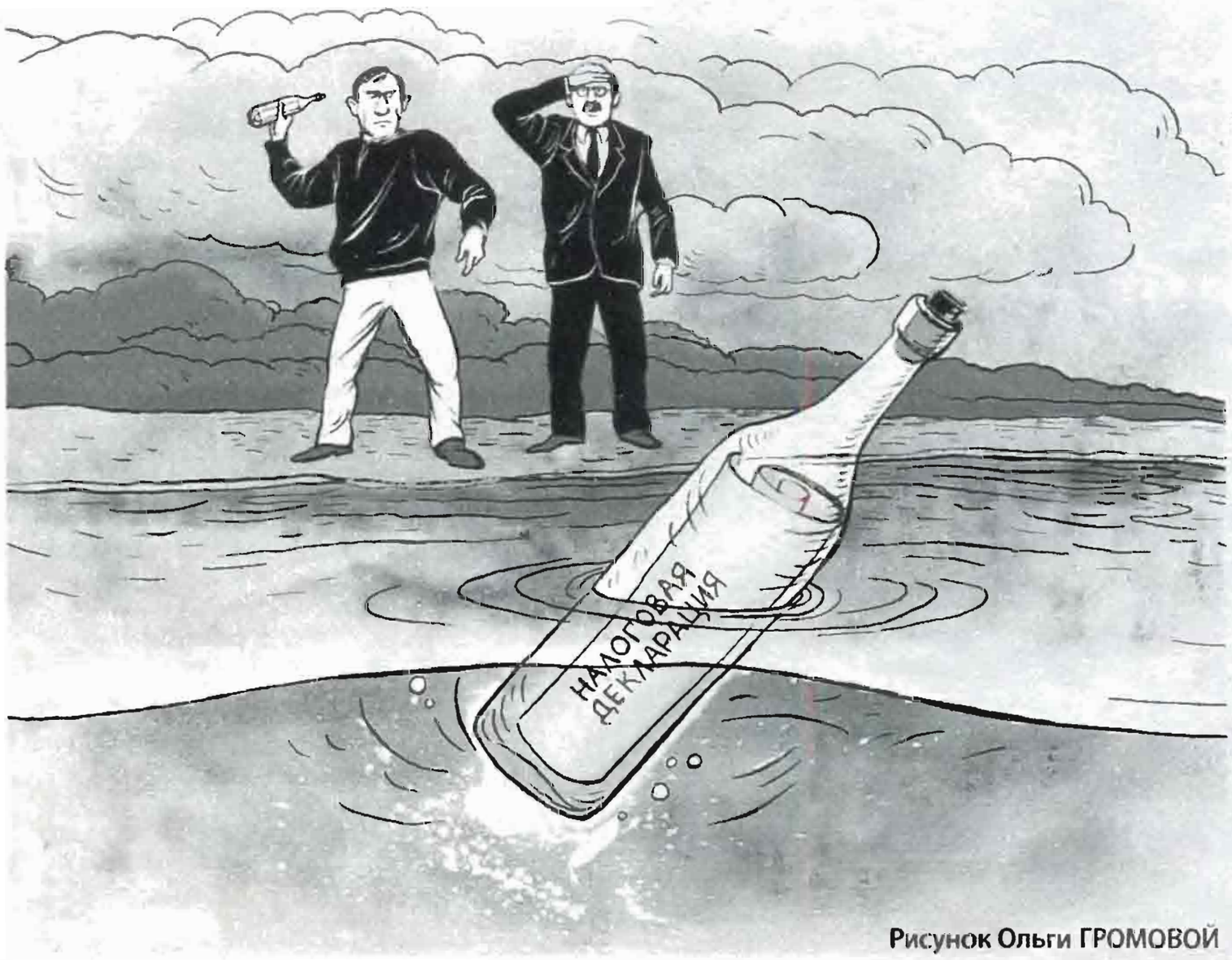


Рисунок Ольги ГРОМОВОЙ

Счет за прогулы

Надежды не только юношей питают. Вот и я в немолодом уже возрасте размечтался о спокойной жизни – решил купить новое авто. Хватит, думаю, чужое железо донашивать. Выбор пал на «Тойоту»: репутация самой надежной марки сулила беззаботную эксплуатацию от звонка до звонка. Это как сын после армии: в заботе уже не нуждается, а в семью несет. На большую машину, правда, не хватило, пришлось брать «Аурис».

Автомобиль, грех жаловаться, оказался хоть куда – крепкий, шустрый и, несмотря на скромный размер, вместительный. Ездить да радоваться...

Первая проблема случилась на первой же тысяче. У них там какое-то «нулевое» ТО запланировано, а мне к свояку в Псковскую область приспичило – как раз 1000 км туда и обратно. Получалось ни то ни се: до поездки машину осматривать рано, поэтому не берут, а после – поздно, поскольку перепробег и потеря гарантии. Пришлось недостающий километраж по бетонке вхолостую накручивать! Зато в сервисе приняли честь по чести, на «вы» обращались и кофеем напоили. А по возвращении из гостей обнаружил я в рулевом управлении небольшой стук. Мелочь, конечно, но неприятно.

Дилер отнекиваться не стал, тут же проделал бесплатную диагностику. Дефект признали, но виновника не обнаружили. Порешили заказать на центральном складе все подозрительные детали и методом послойной разборки бракованную отловить. Приехал через неделю – все так и случилось. Месяца не прошло, снова звонят. Завод, мол, отзывает автомобиль для превентивной (и опять же бесплатной) замены привода, ждем.

Спустя полгода стал я замечать многочисленные сколы по низу арок задних дверей – будто сыпь проступила. Под гарантию этот случай, как оказалось, не подпадает, но в производстве дефект учли – стали на эти места защитную пленку наклеивать. Делать нечего, поехал опять к дилеру, купил полипропиленовую запчасть (без нее к мастеру не записывают), а уж он пристроил ее на нужное место. За деньги, но не особо дорого. Следом и ТО-1 (10 тыс. км) подошло, пришлось снова с работы отпрашиваться. Тут начальник мне счет и выставил: за неполный год набежало целых семь «оплачиваемых прогулов». И попробуй ему объяснить, почему на новой машине надо ездить в сервис едва ли не каждый месяц. Я, честно говоря, не смог.

Попытался было на ассоциациях выехать – что, мол, не один такой. Вон мужик в соседнем отделе точно такую же приобрел, только с полуавтоматической коробкой. Ему еще больше досталось. Кроме вала с приводом пришлось заменять какой-то кронштейн в рулевом управлении и мозги роботу вправлять. Но и это не все: говорит, тормоза скрипят и водительский «лифт» высоту не держит. Так что встречи с дилером у него наперед запланированы.



Рисунок Ольги ГРОМОВОЙ

Не помогло – наше руководство на кривом «Аурисе» не объедешь. И такая меня, братья, досада взяла! Понял, что попал в славную семью подопытных кроликов.

Говорят, что у «Тойоты» первое место в рейтинге надежности TÜV, следи только за омывающей жидкостью и заправляй бак. Это радует, но на деле «Тойота» не прочь поэкспериментировать на потребителе! Что, нельзя было довести машину на заводе, как следует испытать, а потом уже отправлять в торговую сеть?

Мой сосед на бэушной «Карине» (без слез не взглянешь!) ездит каждый день без хлопот. Это потому, что машину еще в молодости довели до ума без его участия. Отсюда мораль: новую модель покупать только после рестайлинга! Сами запомните и внукам передайте. А кто не верит, тому и руль в руки – пусть мучается. ЗР

С уважением, Владимир Егоров

О самоуважении, рекламе и габаритах автомобиля

Ответы редакции ЗР на вопросы читательской конференции в прямом эфире от 03.12.2008.

? № 25 Получен 10:33 Автор: Мамедов

В нормальных странах, когда названию модели или марки автомобиля воспринимается местными жителями как не очень благозвучное, его требуют изменить. В Англии даже «Опель» переименовали в «Вокскхолл». А у нас бегают авто с названиями «Серато», «Мондео», «Саньён». Несмотря на неплохие потребительские качества этих машин, я никогда их не куплю. Неужели наша страна не способна заставить уважать себя?

При желании едва ли не в каждом слове можно отыскать «тайный» смысл или неблагозвучие. К счастью, соотечественники, покупающие «саньёны», «мондео» и т. п., не испытывают по этому поводу никаких комплексов – и слава богу! А если говорить о самоуважении в масштабах нации, то его укрепляют не переименованием всего и вся (тут-то мы как раз преуспели), а созданием мощной, конкурентоспособной экономики, в том числе – эффективного и современного автопрома. И здесь еще непочатый край работы.

Владимир АРКУША, шеф по тексту

? № 43 Получен 10:54 Автор: Чайник

Как научиться чувствовать габариты машины? В учебниках по вождению внятного ответа на этот вопрос так и не нашел. Например, когда навстречу едет фура, ощущения не из приятных. Прижимаюсь правее, вцепляюсь в руль и думаю – не зацеплю ли я и не зацепят ли меня?

Самый общий ответ – это чувство нарабатывается тренировками. Попробуйте следующее упражнение. Прокатитесь ночью по хорошо знакомой вам двухполосной дороге. То, что там без проблем расходятся два больших грузовика, вы знаете из собственного дневного опыта. Теперь перекладываем его на темное время суток. Смотрите вперед и чуть вправо, туда, где фары высвечивают стык асфальта с обочиной, – аккурат на границу света и темноты. Встречного и осевую линию контролируйте лишь периферическим зрением. Дистанцию от правого края проезжей части держите около полуметра. Все переживания за левый борт успокойте единственным тезисом: днем здесь разъезжаются огромные фуры. Сами удивитесь, как легко все получится.

Вадим КРЮЧКОВ, заведующий отделом спорта и тюнинга

? № 52 Получен 11:05 Автор: Владимир, Кривой Рог

Какое противоугонное устройство для «Лады» является механически более стойким в криминальном плане: замок зажигания «Гарант-Бастион» либо самый дешевый «Гарант-Блок»?

Замки «Гарант» уверенно лидируют по соотношению цена/качество, поэтому одобряю ваш выбор марки. Что касается конкретики... Специально связался со специалистами из МВД и задал им ваш вопрос; они предпочли «Бастион». Ломать его так же тяжело, а пользоваться им удобнее. Единственное, о чем трудно уверенно рассуждать, – это его надежность: в сравнении с обычным «Гарантом» там есть чему ломаться.

Михаил КОЛОДОЧКИН, заведующий отделом экспертиз и спецпроектов

? № 63 Получен 11:37 Автор: Дмитрий, Барнаул

Существует миф, что в морозы перед холодным пуском двигателя для прогрева аккумуляторной батареи необходимо на несколько минут включить дальний свет фар. Имеет ли он под собой реальную почву и насколько это действительно эффективно?

При включении потребителей электролит несколько прогреется и внутреннее сопротивление батареи снизится, что обеспечит увеличение тока холодной прокрутки.

Алексей ВОРОБЬЁВ-ОБУХОВ, редактор отдела экспертиз и спецпроектов

? № 71 Получен 11:45 Автор: Пётр

Как повлияет кризис на жизнь и содержание журнала? Будут ли продолжаться дорогие тесты и испытания? Что будет с объемом рекламы? Будут ли продолжены экспертизы бензинов и солярки? Кстати, прошли слухи, что качество топлива резко упало. Каково ваше мнение на этот счет?

Кризис – больная тема, но мне кажется, что все страхи по этому поводу несколько преувеличены. К примеру, планы нашего журнала на следующий год не изменились: у нас будут представлены и новейшие машины, и топливные экспертизы, и все, что мы заранее запланировали. Да, изменился спрос на автомобили, но ведь мы как раз для того и работаем, чтобы освещать ситуацию, какой бы она ни была! Что до рекламы, то, к примеру, январские номера всегда отличались сравнительной «стройностью фигуры». Думаю, что пройдет несколько месяцев и ее объем вновь вырастет.

Насчет топлива мои коллеги вполне определенно высказались в декабрьском номере 2008 года – я с ними согласен. И очень рад, что именно мы первыми подняли эту тему! Кстати, ее продолжение – в этом номере. А вам – большое спасибо за развернутый вопрос и небезразличие к нашему изданию!

Пётр МЕНЬШИХ, главный редактор

В рамках декабрьской «Первой среды» читатели получили ответы на 275 вопросов. В 2008 году сайт www.zr.ru посетило 7 400 000 человек.

Сплав высокой пробы

Благодаря удачной концепции, заключающейся в сплаве (а именно так переводится fusion) компактных размеров, вместительного салона, солидной внешности и немалого клиренса, этот «Форд» нашел множество приверженцев. Тем, кто еще раздумывает над выбором, стоит прислушаться к мнению Павла Леонова. Фото: Константин Якубов.

ПОЗИЦИЯ НА РЫНКЕ

В Европе «Фьюжн» дебютировал в марте 2002 года. Построен он на базе своей младшей сестры – «Фиесты», хотя по размерам намного больше. Кузов сочетает в себе черты хэтчбека, универсала и, пожалуй, микровэна. Производитель даже ввел для этой модели термин UAV (Urban Activity Vehicle – транспортное средство для активного перемещения по городу). В 2005-м модель подвергли рестайлингу, в текущем году надеемся увидеть следующее поколение.

Прямых конкурентов у «Фьюжн» нет, хотя некоторые относят к таким «Ниссан-Ноут», «Сузуки-Игнис» и им подобные. Основное же сражение за кошелек потребителя разворачивается с моделями, близкими по цене: «Шевроле-Лацетти», «Ниссаном-Алмера Классик», «Хёндай-Элантра», недорогими модификациями «КИА-Сид», «Опеля-Астра», «Ситроена-С4» – и конечно же, напрашивается сравнение с «Фокусом». Правда, дилеры отмечают, что за этим «Фордом» обычно приходят целенаправленно.

КОМПЛЕКТАЦИИ И ЦЕНЫ

Самый доступный «Фьюжн» стоит 394 500 рублей*. За эти деньги вы получаете автомобиль с двигателем 1,4 л (80 л.с.) и механикой в самой простой комплектации «Кор» (Core), которая включает антиблокировочную систему тормозов ABS с электронным распределением тормозных усилий EBD, передние и боковые подушки безопасности для водителя и переднего пассажира, иммобилайзер PATS, регулируемую по углу наклона рулевую колонку, гидроусилитель руля, регулируемое по высоте водительское сиденье, складывающуюся в пропорции 40:60 спинку заднего дивана, противотуманные фары и 15-дюймовые стальные колеса. Но здесь нет даже центрального замка, не говоря уже про кондиционер, а поднимать стекла и регулировать зеркала придется вручную.

Поэтому более интересна следующая версия – «Гренд» (Trend). Цены на нее стартуют с 429 500 рублей. В стандартное оснащение, помимо прочего, уже входят электрифицированные стекла (правда, только передние) и зеркала (с подогревом), центральный замок с ДУ, аудиосистема с CD-проигрывателем и складывающаяся спинка переднего пассажирского сиденья, позволяющая перевозить длинномеры до 2,3 м, а интерьер выглядит куда богаче – отделка внутренних дверных ручек под алюминий и кожаная оплетка рулевого ко-

леса. Но и здесь нет кондиционера, что

ЦЕНЫ НА МОДИФИКАЦИИ FORD FUSION, РЕКОМЕНДОВАННЫЕ ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВОМ «ФОРД МОТОР КОМПАНИ», руб.

	CORE	TREND	ELEGANCE
1,4 M	394 500	429 500	463 500
1,4 робот	421 500	456 500	490 500
1,6 M	–	453 500	487 500
1,6 A	–	–	519 500

при такой цене трудно оправдать. Правда, он в списке опций, но доплата за него (28 900 рублей) делает этот машину лишь на 5100 рублей дешевле модификации «Элеганс» (Elegance), где прохлада гарантирована уже в базе. Переплачивать ли эти самые 5100 рублей за управление магнитолой на руле, подлокотник для водителя, лампы индивидуального освещения для обитателей первого ряда, а также некоторые элементы декора в виде окрашенных в цвет кузова дверных ручек снаружи и хромированную окантовку решетки радиатора, каждый решает сам. Мы же считаем – стоит. Ведь доплата чуть более процента от конечной стоимости автомобиля не столь существенна. К тому же только в этой комплектации можно заказать АКП, а стоимость некоторых опций дешевле аналогичных для других комплектаций. К примеру, радиопакет № 13, в котором появляется CD-чейнджер на шесть дисков, для «Элеганс» стоит 6200 рублей, для «Тренд» – 8000, а для «Кор» и вовсе 18 100.

Сам же список опций зависит от выбранной модификации; чем дороже версия, тем длиннее перечень. На наш взгляд, особого внимания заслуживают система курсовой устойчивости IVD (доступна только на автомобилях с МКП) за 19 200 рублей, боковые шторки безопасности (9600) и центральный задний подголовник (800).

Определится с конечным списком благ необходимо до покупки – доукомплектовать «Фьюжн» магнитолой, сигнализацией или теми же стеклоподъемниками позже будет непросто и, самое главное, недешево. Ведь используемая на машине мультиплексная проводка не терпит грубого вмешательства – требуются согласующие модули CAN-bus, причем каждый стоит не меньше 1400 рублей.

Статистика продаж утверждает, что дополнительные опции мало кто заказывает – берут то, что есть в наличии, экономя несколько месяцев ожидания. Основная доля продаж (61,8%) приходится на самую дорогую комплектацию «Элеганс», за ней следует «Тренд» (32,4 %), и замыкает список «Кор» (5,8 %).

Специального «русского пакета» производитель не предлагает, но, как утверждает представительство компании в России, все маркетинговые пакеты, перечисленные в прайс-листе, сформированы с учетом потребностей и условий российского рынка. К тому же машина изначально неплохо приспособлена к нашим условиям – передние и задние подкрылки, энергоемкая подвеска и, как уже отмечалось, немалый клиренс.

Содержание и обслуживание этого автомобиля не станет тяжким бременем для семьи.

ДВИГАТЕЛЬ И КУЗОВ

Помимо уже упомянутого 80-сильного двигателя, предусмотрен 1,6-литровый мотор мощностью 100 л.с. Оба могут агрегатироваться с 5-ступенчатой МКП. Более мощный готов работать в паре и с 4-ступенчатым автоматом Durashift (но только в комплектации «Элеганс»), а для 1,4 л предусмотрен тандем с робо-





Внутренности версий «Тренд» и «Кор» практически ничем не отличаются. Разве что в последней нет «музыки», вместо нее стоит заглушка. Да и зеркала без электропривода и обогрева.

Самую дорогую комплектацию «Элеганс» выдает отделка элементов салона под алюминий. Климат-контроль для нее предлагают только в качестве опции; цена вопроса – 10 400 рублей, а для «Тренда» – 39 300.



Четыре подушки безопасности и ABS с EBD уже в базе – достойный набор для этого класса.

Управлять «музыкой» с помощью джойстика на рулевой колонке могут только обладатели самой дорогой модификации. Для владельцев машин поскромнее это дополнительная опция.





В стандартной комплектации бортовой компьютер присутствует только на машинах с роботизированной КП. Во всех остальных случаях за него придется доплатить 6800 рублей.

Электрические стеклоподъемники передних дверей не предусмотрены только в самой дешевой версии «Кор», а вот сзади поднимать стекла вручную придется на всех машинах.



тизированной коробкой Durashift EST. От последнего варианта лучше отказаться – уж больно много нареканий вызывает робот у владельцев и специалистов. Основная претензия – задумчивость при резком ускорении. Более или менее уверенного переключения передач можно добиться лишь в ручном режиме. Разумный выбор – МКП, ведь версия с автоматом стоит больше полумиллиона, а переплата за отдых для правой руки составит 32 000 рублей. К тому же версии с АКП не так просто купить – акценты, выраженные в квотах поставок, не в ее пользу. Некоторые дилеры не видят таких модификаций по полгода.

Разница в цене модификаций с двигателями 1,4 и 1,6 л составляет 24 000 рублей. Бензина последний кушает примерно на пол-литра больше, зато прибавка в моменте (за счет большего объ-

ема) весьма ощутима. Поэтому при выборе ориентируйтесь прежде всего на условия эксплуатации. Мы же считаем, что доплата оправданна, поскольку эгоисты нечасто покупают себе такой автомобиль, а перевозка семейства и грузов требует большей энерговооруженности, нежели способен предложить «Фьюжн» с двигателем 1,4 л. Особенно это чувствуется при включенном кондиционере. Покупатели же делят симпатии между обоими двигателям почти поровну, чуть охотнее голосуя рублем за 1,6 л.

БЕЗОПАСНОСТЬ

Все автомобили, как уже отмечалось выше, имеют минимум четыре подушки безопасности и оборудованы ABS с EBD уже в базе. К тому же можно заказать систему курсовой устойчивости IVD и боковые шторки безопасности.

В крэш-тесте, проведенном Euro-NCAP в 2003 году, автомобиль удостоился четырех звезд за защиту пассажиров, набрав 24 балла (из 36 возможных): 11 (из 16) за лобовой удар и 13 (из 18) за боковой. Манекенам не понравились излишнее давление на грудь, боль в области колен при лобовом ударе и боль в груди да плюс еще и в брюшной полости, области таза и ребер – при боковом.

О детях производитель позаботился меньше – креплений ISOFIX не предусмотрено. Да и перевозить их на переднем пассажирском сиденье в специальном креслице спинкой вперед нельзя, ведь подушка не отключается. За защиту пешеходов «Фьюжн» удостоился двух звезд (из четырех возможных).

Но не стоит забывать, что в крэш-тесте участвовала дорестайлинговая машина, оборудованная лишь фронтальными подушками безопасности, поэтому покупатели и владельцы обновленных автомобилей могут рассчитывать на более высокий уровень защиты.

ТЕХОБСЛУЖИВАНИЕ

На все «фьюжн» производитель дает гарантию два года или 100 000 км (в зависимости от того, что наступит раньше). За дополнительную плату вы можете стать участником программы «Форд Сервис Контракт», которая увеличит этот срок до четырех лет, а пробег – до 150 000 км (в зависимости от выбранного вида программы). Гарантия на кузов от сквозной коррозии – шесть лет. Межсервисные интервалы установлены в 20 000 км. С такими сроками недолго и забыть, что машину, вообще, надо обслуживать.

Стоимость каждого ТО (в него включена замена масла, масляного, воздушного и салонного фильтров, а также проверка основных узлов и агрегатов автомобиля) фиксированная и составляет 4353 рубля. За все остальные работы придется доплачивать отдельно. К примеру, замена топливного фильтра стоит 1352 рубля, свечей зажигания – 988, тормозной жидкости – 1516, передних/задних колодок – 2558–4127/3289–5071 рублей (разница в цене обусловлена использованием разных материалов) и т. д. Ремень ГРМ с роликами и помпой меняют на 120 000 км пробега, и эта процедура прибавляет к стоимости техобслуживания примерно 21 000 рублей.

Длинных очередей на ТО нет, но необходимо записаться заранее; срок ожидания – от двух суток до недели. Кузовного ремонта придется ждать куда дольше – от одного до пяти месяцев.

Двигатель 1,6 л – оптимальное решение для этого многофункционального автомобиля.



Снаружи опознать «Фьюжн» в самой богатой комплектации можно лишь по хромированной решетке радиатора и окрашенным в цвет кузова дверным ручкам.

ИНДЕКС ЗР

Рассчитывается как разность между двумя величинами. Первая – предельно допустимая стоимость эксплуатации в течение года, которая, по нашему опыту, для любого автомобиля не должна превышать 40% его первоначальной стоимости. Это как максимум. Из него вычитаем второе число – процентное отношение расходов на эксплуатацию исследуемой модификации автомобиля за первые 30 000 км пробега к его первоначальной цене. При этом учитываем стоимость полисов ОСАГО и каско (цена первого установлена законодательно, для второго берем среднее значение), транспортный налог (по данным налоговой службы), стоимость плановых ТО (по регламенту и расценкам официальных дилеров), затраты на топливо (рассматриваем рекомендованное заводом-изготовителем и указанный им расход в смешанном цикле). Полученная разность – это и есть индекс ЗР. Чем он больше, тем относительно дешевле эксплуатация. По этому параметру мы будем сравнивать автомобили.

К примеру, расходы на эксплуатацию выбранного нами «Форда-Фьюжн» за первые 30 000 км составляют 16% его цены. Этот показатель мы вычитаем из максимальных 40% и получаем индекс, равный 24.





НАШ ВЫБОР

«ФОРД- ФЬЮЖН»

С двигателем 1,6 л и МКП, комплектация «Элеганс».

Индекс ЗР – 24.

Продолжает действовать программа «Зимняя кампания-2008/2009», которая продлится до 28 февраля этого года. Она предусматривает проверку тормозных дисков и колодок, амортизаторов, состояния резины и дисков, рулевого механизма и подвески, щеток стеклоочистителя, аккумуляторной батареи, уровня рабочих жидкостей, состояния кузова и лакокрасочного покрытия всего лишь за 900 рублей.

Что касается слабых мест, то их у автомобиля не так уж и много. Обычно владельцы жалуются на слишком жесткую подвеску, посредственную шумоизоляцию, прохладу в ногах при езде на средней и высоких скоростях даже при работающей вовсю печке и чувствительность к качеству бензина. О надежности можно судить также по рейтингам немецкой TÜV, в которых «Фьюжи» среди двух-трехлетних машин делит третье место с «Порше-911».

ПОКУПКА АВТОМОБИЛЯ

Купить «Фьюжн» не проблема – практически все востребованные модификации есть в наличии. Нехватки торгующих организаций также не наблюдается. В одной только Москве их около двух десятков, а всего насчитывается 134 дилера и субдилера. Некоторые версии придется подождать около двух недель, ну а если отправлять спецзаказ на завод, то и полгода не предел, ведь, в отличие от «Фокуса», «Фьюжн» в России не собирают.

С ужесточением требований по выдаче кредитов, учащением отказов и увеличением процентных ставок весьма выгодным представляется предложение программы «Форд» в кредит»: процентная ставка 6,9% при первоначальном взносе от 20%.

Серых продавцов с исчезновением очередей эта модель перестала интересовать. Они теперь больше ориентируются на дефицитный товар или на редкие модификации.

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

УГОНЯЕМОСТЬ И ВТОРИЧНЫЙ РЫНОК

Умыкнуть «Фьюжн» не так уж просто, несмотря на то что в стандарте предусмотрен лишь иммобилайзер. По стойкости ко взлому эта фордовская система входит в десятку лучших в Европе, к тому же любовью угонщиков «Фьюжн» не пользуется, поэтому каждый решает сам, дооборудовать ли автомобиль дополнительной сигнализацией (при этом не стоит забывать про сложности с мультиплексной проводкой).

Стоимость полиса каско начинается с 5% от стоимости автомобиля, дальше все зависит от аппетитов конкретных страховщиков.

С ликвидностью машин на вторичном рынке особых проблем не наблюдается. В первый год они теряют примерно 15–20% стоимости, в последующие – 8–12%. С продажей, так же как и с покупкой, трудностей не предвидится.

«Фьюжн» весьма полюбился россиянам, оценившим его потребительские качества. Отчасти это следствие памятных многомесячных очередей на самую востребованную модель с голубым овалом на решетке радиатора – «Фокус». Но и с исчезновением дефицита темпы продаж «Фьюжн» не снижаются. Хотя по цене он уже вплотную приблизился к старшему брату, а в некоторых комплектациях – и превзошел. Так, по статистике, автомобиль находится на 11-м месте в рейтинге самых продаваемых иностранных моделей в России, а в скором времени, возможно, войдет и в десятку, обогнав малыша «Дэу-Матиз». Разница между ними исчисляется чуть ли не штуками. **ЗР**

Редакция благодарит компанию «Независимость «Форд» за помощь в подготовке материала.

*Цены на момент подготовки материала (декабрь 2008 года).





«Седичи» – первый кроссовер ФИАТ наконец приехал в Россию.

Хорошо забытое новое

Недавний дебютант российского рынка (этот производитель повторно пришел в Россию только в 2006 году) итальянский концерн ФИАТ стремительно расширяет свое присутствие, но обнародовать конкретные планы касательно сроков и ассортимента российских продаж пока не спешит. Завесу секретности приоткрыл Александр Добин.

ТВОЙ НОМЕР ШЕСТНАДЦАТЫЙ

В Европе «ФИАТ-Седичи» продается с весны 2006-го, а к нам доехал только в прошлом году, фактически став новинкой 2009 модельного года. Это первый и пока единственный компактный кроссовер марки. «Седичи» (в переводе с итальянского – «шестнадцать») построен на одной платформе с «Сузуки SX4», имеет полно- и переднеприводную модификации с разными коробками передач, бензиновым и турбодизельным моторами. Увы, последний для нас традиционно недоступен. Зато своей антикризисной ценой существующая версия готова конкурировать с самим «Кашкаем». А комфорт и разные электронные радости в базовой версии с учетом пяти звезд за краш-тесты могут порадовать любителей паркетников.

ВТОРОЕ ПРИШЕСТВИЕ

Нынешний «ФИАТ-Крома» был представлен в Женеве еще в 2005 году. Тогда состоялось возвращение марки в сегмент D (фиатовцы не отмечались в нем 11 лет, со времен «Кромы» первого поколения). Универсал бизнес-класса спроектировал ателье Italdesign на укороченной платформе «Опеля-Сигнум» (2700 мм против 2830 мм). Обновленная версия «Кромы» в этом году появится в России. Автомобиль просторен – пять человек разместятся, совсем не стесняя

FIAT Sedici 4x2 (4x4)

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Полная масса, кг	1200 (1245)
Максимальная скорость, км/ч	170
Объем багажника, л	270
Разгон до 100 км/ч, с	10,8
Топливо/запас топлива, л	А95/50
Объем двигателя, см³	1586
Расход топлива, л/100 км	7,6 (7,1)
Мощность, л.с.	107

ТРАНСМИССИЯ: А4 (М5)

РАЗМЕР ШИН: 205/60 R16

Версия	Комплектация FIAT Sedici	Цена, руб.
DYNAMIC 4X2 AT	Окрашенные в цвет кузова бамперы, хромированный рычаг КП, подсветка замка зажигания, 16-дюймовые стальные колесные диски с колпаками, иммобилайзер (FIAT Code), электрозеркала, передние электростеклоподъемники, центральный замок с ДУ, бортовой компьютер, складывающееся в пропорции 40:60 заднее сиденье, подогрев передних сидений, регулируемый по высоте руль, ЭУР Dualdrive, кондиционер, докатка, пакет курильщика, иммобилайзер, автоматическая КП, ABS с EBD, 6 подушек безопасности, интегрированные в бампер противотуманки, крепления детских сидений ISOFIX, аудиосистема (CD/MP3), 8 динамиков.	650 000
EMOTION 4X4 MT	Окрашенные в цвет кузова ручки дверей и корпуса зеркал, 16-дюймовые легкосплавные колесные диски, шины 205/60R16, релинги на крыше, пластиковая защита днища, боковые молдинги, отделка руля кожей, задние электростеклоподъемники, регулируемое по высоте сиденье водителя, автоматическая система климат-контроля, управление аудиосистемой на руле.	680 000



Кроссовер «Палио Уикенд» выйдет сразу в нескольких версиях.

друг друга. Девять подушек безопасности и сертификат EuroNCAP с пятью звездами отлично дополняют характеристики новинки. Вдобавок к концу года производители обещают совершенно новый, мощный и экономичный дизельный двигатель (2,4 л) типа Multijet, который может разогнать авто до 216 км/ч, а 100 км/ч «Крома» с ним разовьет всего за 8,5 секунды.

ЛИНЕЙНЫЙ УДАР

Самая ожидаемая и самая значимая для ФИАТа российская новинка – «ФИАТ-Линия». Седан гольф-класса (построен на платформе FIAT Grande Punto) в октябре 2006 года представили на автосалоне в Стамбуле как модель для стран Восточной Европы и третьего мира. Производство российской версии компания «Соллерс» наладила на своем заводе в Набережных Челнах и видит в ней конкурента «Рено-Меган», «Мазды-3», «Мицубиси-Лансер» и «Форда-Фокус». Главным козырем, по-видимому, должна стать цена, которая, как и комплектации, до поры держится в строжайшем секрете. Дата начала продаж тоже не разглашается. Известно только, что у нас «Линию» будут позиционировать как доступный автомобиль с необычно высоким уровнем оснащения (говорили даже, что на российском рынке стоимость базовой комплектации составит всего $16 000).

В ОЖИДАНИИ МАЛЮТКИ

Существуют у компании и планы на перспективу. В ближайшую пару лет на рынок сразу в трех версиях (ELX, Trekking и Adventure Locker) выйдет новый «Палио Уикенд» – еще один кроссовер, тезка которого был собран в 1998 году. Кроме того, вот-вот появится малыш «Тополино» (название напоминает о модели 1937 года), который призван составить конкуренцию «Фольксвагену-Up!», «Тойоте-iQ» и даже «Смарту». Автомобиль неполных 3 метров длины, с задним приводом и мотором 0,9 л, установленным под багажником, призван снизить объем вредных выбросов и расходы на топливо. Коробка передач с двойным сцеплением, аналогичная VW DSG, делает «мышонка» полноценным автомобилем, помогая удерживать потребление бензина на уровне менее 3 л/100 км. ЗР

«ФИАТ-Крома» – роскошный автомобиль в семействе бизнес-универсалов. Миллион за такой комфорт – это недорого.



«ФИАТ-Тополино» с расходом 3 л/100 км – антикризисная мера итальянского концерна.



Седан гольф-класса «ФИАТ-Линия» позиционируется как доступный автомобиль с высоким уровнем оснащения.



FIAT Croma

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Полная масса, кг	1530
Максимальная скорость, км/ч	205
Объем багажника, л	500
Разгон до 100 км/ч, с	10,7
Топливо/запас топлива, л	A92/62
Объем двигателя, см³	2198
Расход топлива, л/100 км	9,7
Мощность, л.с.	147

ТРАНСМИССИЯ: A5

РАЗМЕР ШИН: 215/55R16; 215/50R17; 225/45R18

Версия	Комплектация FIAT Croma	Цена, руб.
2,2 DYNAMIC AT	Бамперы и зеркала в цвет кузова, хромированные решетка радиатора и ручки дверей, релинги на крыше, легкосплавные колеса, отделка кожей руля, рычага КП и сидений, устройство follow me home, иммобилайзер, стеклоочиститель и обогрев заднего стекла, центральный замок с ДУ, электростеклоподъемники, регулируемый по высоте и вылету руль, ЭГУР, освещение с эффектом затемнения, подсветка багажного отделения, порогов, козырьков, пакет курильщика, охлаждаемый бокс для напитков, очечник, центральный подлокотник между передними сиденьями, регулируемые по высоте подголовники и передние сиденья, поясничная регулировка сидений, бортовой компьютер, круиз-контроль, автоматическая система контроля света, датчик дождя, двухзонный климат-контроль, сетка в багажном отделении, докатка, ABS с EBD, VDC, 9 подушек безопасности, активные подголовники передних сидений, система предотвращения возгорания FPS, интегрированные в бампер противотуманки, 6 динамиков, аудиосистема (CD/MP3), мультируль.	940 000
2,2 EMOTION AT	Тонированные стекла, противосолнечная занавеска для второго ряда, задний центральный подлокотник с подстаканником, складывающееся сиденье переднего пассажира, ксеноновые фары, омыватель фар с подогревом форсунок, люк с электроприводом, парктроник, самозатемняющееся зеркало заднего вида.	1 050 000

FIAT Linea

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Полная масса, кг	1160
Максимальная скорость, км/ч	170
Объем багажника, л	500
Разгон до 100 км/ч, с	13,8
Топливо/запас топлива, л	A95/45
Объем двигателя, см³	1368
Расход топлива, л/100 км	6,3
Мощность, л.с.	120

ТРАНСМИССИЯ: M5

РАЗМЕР ШИН: 185/65R15

Версия	Комплектация FIAT Linea	Цена, руб.
*	Шесть подушек безопасности, ABS, EBD, EBV, иммобилайзер, регулируемая рулевая колонка, центральный замок, передние электростеклоподъемники, бортовой компьютер, корректор фар, кондиционер, электропривод и обогрев зеркал.	**

*Ожидается три версии: Active, Dynamic и Emotion. Стартовые опции европейских моделей приведены в таблице.

**Цены на новые «линии» у соседей колеблются от $12 692 до $16 144.







Маленькие трагедии

Напомним условия: попавший в небольшую аварию автомобиль восстанавливаем, заменяя пострадавшие детали оригинальными по расценкам официальных дилеров. Локализация предполагаемых повреждений и стоимость ремонта (с запчастями) приведены на иллюстрациях.

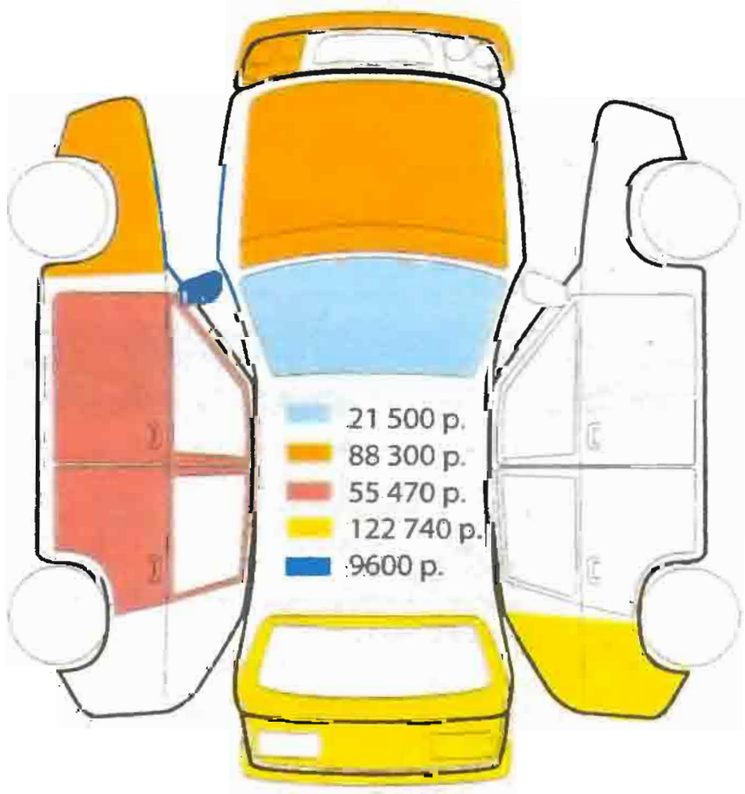
«Тойота-Аурис», как мы и предполагали, потребовала наибольших расходов; львиную их долю (60%) съела работа. Запчасти на данную модель есть, недостающие привезут в течение двух-трех рабочих дней. Единственная деталь, которую придется ждать больше месяца, – пятая дверь. Запчасти относительно недороги (на фоне одноклассников), чего не скажешь о стоимости нормочаса – из-за нее-то автомобиль и выбился в «лидеры». Длина очереди зависит от загруженности сервиса дилера: минимальный срок ожидания – два дня, максимальный – более месяца. Сам же ремонт займет от 12 до 17 дней.

«Хонда-Сивик 4D», прямой конкурент «Тойоты», расположился на ступеньку ниже. Все, что обычно необходимо, уже есть у дилера. Недостающее он привезет с центрального склада за два дня, а вот наружное зеркало можно ждать целый месяц. Быстро попасть на ремонт не получится: очередь – от месяца до двух. Восстановление пострадавшего автомобиля займет не более 19 дней. Соотношение затрат на запчасти и оплату работы – 45:55.

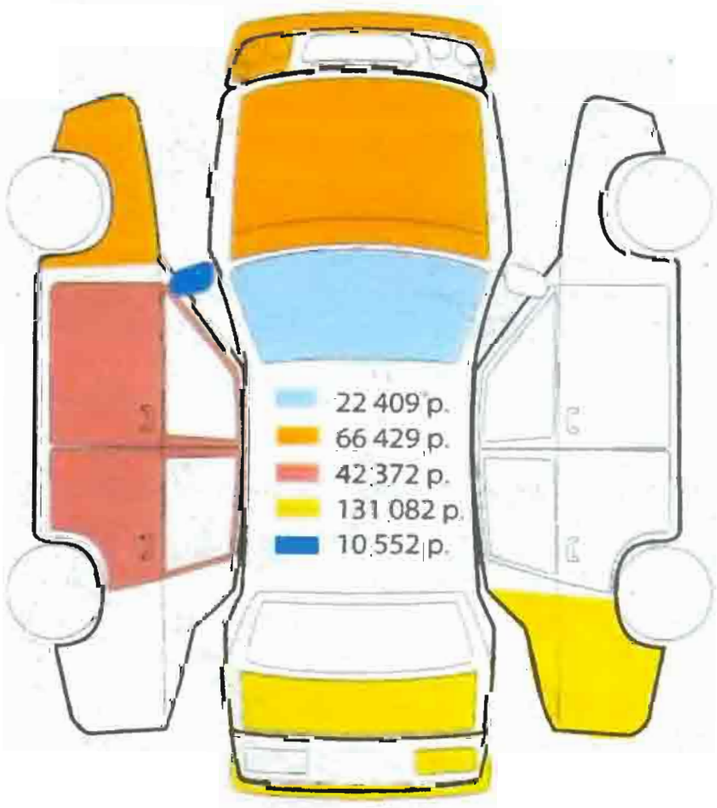
«Шевроле-Лачетти» занимает третью строчку нашего рейтинга лишь благодаря разумной ценовой политике сервиса. А вот дороговизна запчастей (52% общей стоимости ремонта) подрывает миф о бюджетности этой иномарки. Кроме того, большинства деталей нет в наличии, клиент вынужден ждать от трех до десяти дней. Очереди на кузовной ремонт ужасные – от четырех месяцев до полутода. Само действо, столь долгожданное, займет, по информации дилеров, 18–20 дней.

ПЕРЕЧЕНЬ ПОВРЕЖДЕНИЙ:
- – лобовое стекло
- – левое переднее крыло, левая блок фара, капот, бампер
- – левая передняя и задняя двери
- – правое заднее крыло, пятая дверь (хетчбек) крышка багажника (седан), правый фонарь, бампер
- – левое наружное зеркало

СТОИМОСТЬ ВОССТАНОВЛЕНИЯ АВТОМОБИЛЕЙ ПОСЛЕ МЕЛКИХ ДТП



Итого 297 610 р.
Toyota Auris



Итого 272 444 р.
Honda Civic

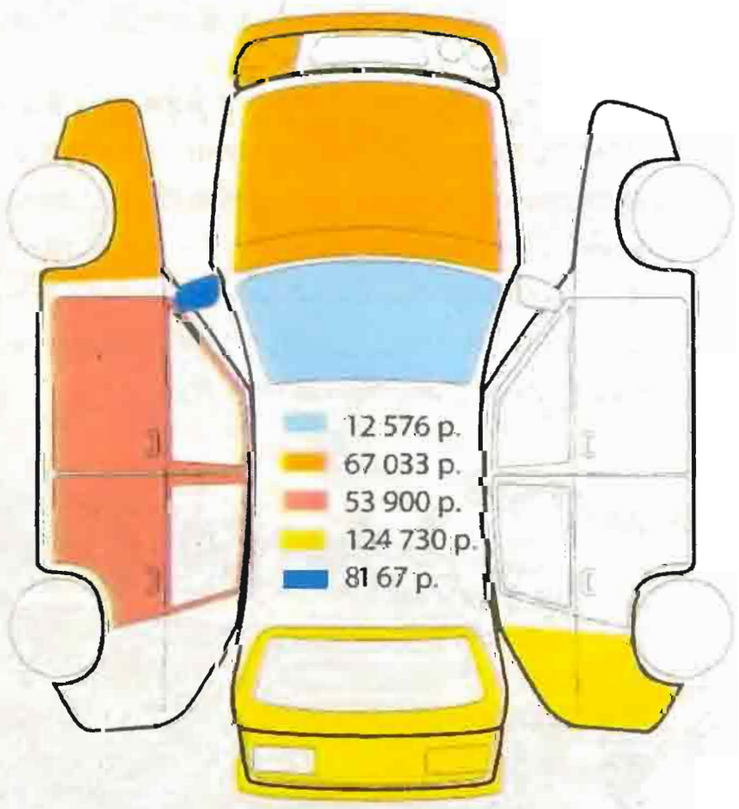


Гадают по-разному: на картах, кофейной гуще и даже на паре мух. Мы же отдаем предпочтение научному подходу. Размеры финансовых издержек по причине мелких городских ДТП предсказывает Игорь Теременко.

Владельцам «Мицубиси-Лансер» можно позавидовать: цены на запчасти умеренные, многие детали лежат на дилерских складах, недостающие привозят в течение трех дней. Проблема может возникнуть лишь при замене ветрового стекла: в наличии, как правило, только под установку датчика дождя, простое же стекло придется ждать месяц, а за разницу самые нетерпеливые рискуют переплатить около 5000 руб. Зато в ремонт «Лансер» смогут принять в течение двух недель, а устранение повреждений займет не более трех. На запчасти уйдет 46% всех затрат, на оплату работ – 54%.

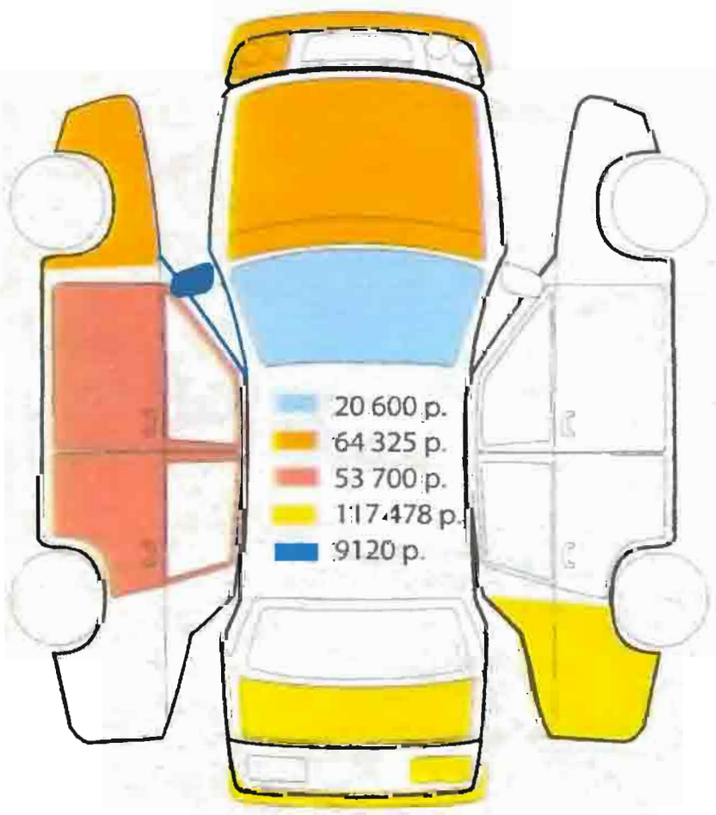
«Форд-Фокус» хотя и собирают в России, цены на ремонт машин этой модели еще те. Запчасти (53% общих затрат) тоже дороги – не дешевле, чем для машин, поставляемых только по импорту. Большинство деталей гарантированно привезут в течение трех – пяти дней. Владельца не заставят долго ходить пешком: дилеры готовы принять авто в ремонт уже через неделю после обращения, а еще через 15–20 дней – выкатить готовым.

В целом ситуация в малом классе выглядит вполне оптимистично: практически все запчасти можно приобрести со склада в России, за исключением отдельных позиций, которые доставят в сжатые сроки. Время ожидания у каждого дилера разное и зависит от количества договоров со страховыми компаниями: чем их меньше, тем меньше длительных бумажных согласований, а значит, быстрее удастся попасть на ремонт. ЗР



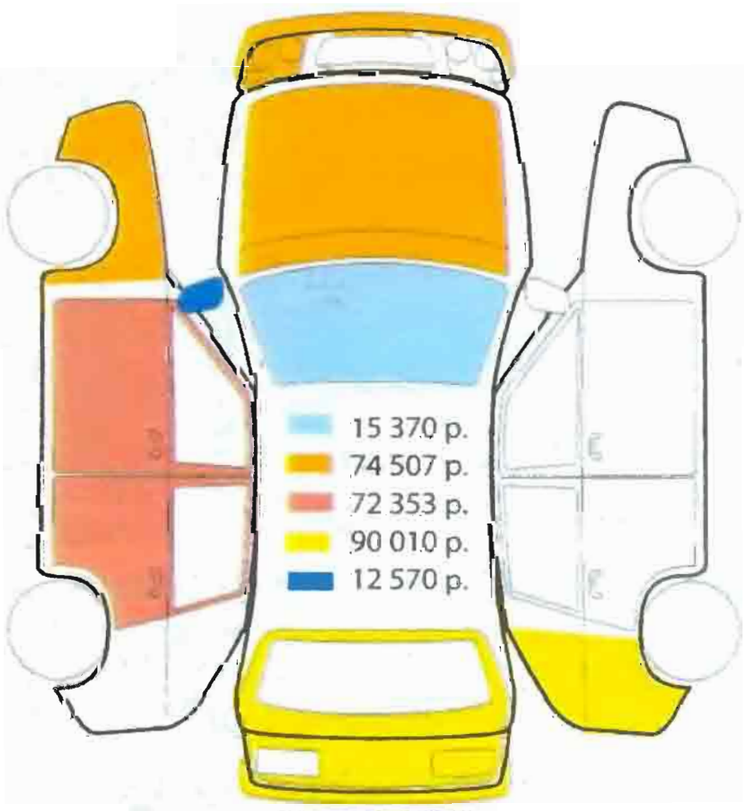
Итого 266 406 р.

Chevrolet Lacetti



Итого 265 223 р.

Mitsubishi Lancer



Итого 264 810 р.

Ford Focus



Грани «Инсигнии»

Объявлены цены и начат прием заявок на одну из самых громких премьер прошлого года – «Опель-Инсигния». Обладатель европейского титула «Автомобиль года-2009», получивший пять звезд за безопасность в тестах EuroNCAP, предлагается в 13 вариантах для каждой из кузовных версий: седан (670 000–1 277 500 руб.), а также хэтчбек (685 000–1 292 500 руб.) и Sports Tourer (715 000–1 322 500 руб.). Машины привезут в шоурумы весной с пятью бензиновыми моторами: атмосферными 1,6 л, 115 л.с.; 1,8 л, 140 л.с. и наддувными 1,6Т, 2,0Т и 2,8Т (180, 220 и 260 л.с. соответственно) в четырех базовых комплектациях – Essentia, Elegance, Sport и Cosmo. Еще четыре дизельных двигателя появятся в России во второй половине года. В качестве дополнительных опций предлагаются 6-ступенчатая АКП (47 000 руб.), интеллектуальная подвеска FlexRide (27 500 руб.), полный привод Adaptive 4x4 (64 000 руб.) и система адаптивного головного света Adaptive Forward Lightning (32 000 руб.). Список штатного оборудования «Инсигнии» составляет несколько листов (в базе, например, автоматическое управление освещением с распознаванием въезда в туннели). Машины комплектуются легкосплавными колесами с шинами 245/45 R18.

«Копейка» подешевела

Дилеры BMB принимают заявки на покупку ограниченной партии автомобилей 1-й серии БМВ-116iA. Около 1000 машин в фиксированной комплектации (защита картера, оборудование для стран с холодным климатом, пакет курильщика, радио BMW Business CD, кондиционер, бортовой компьютер, регулировка сиденья переднего пассажира по высоте, стальные диски 6,5Jx16; обычная окраска кузова, отделка салона, выполненная из серебристой ткани) будут проданы всего за 788 400 руб.



ОТКРЫЛИСЬ

КУРСК

На улице Карла Маркса компания «Бизнес Кар» открыла самый большой дилерский центр в Черноземье: «Тойота Центр Курск». Это третий региональный (после Воронежа и Кемерово) и двенадцатый по счету центр дилера. В ремонтно-сервисной зоне оборудовано 19 слесарных, 17 кузовных постов и две окрасочные камеры. Пропускная способность ремзоны – 150 автомобилей в день. Новый АТЦ предоставляет полный спектр клиентских услуг.



МОСКВА

Компания «Пеликан-Авто» открыла дилерский центр по продаже и обслуживанию автомобилей «Ниссан». Клиентам предложен весь спектр услуг, сервисная зона рассчитана на одновременное обслуживание 14 машин.



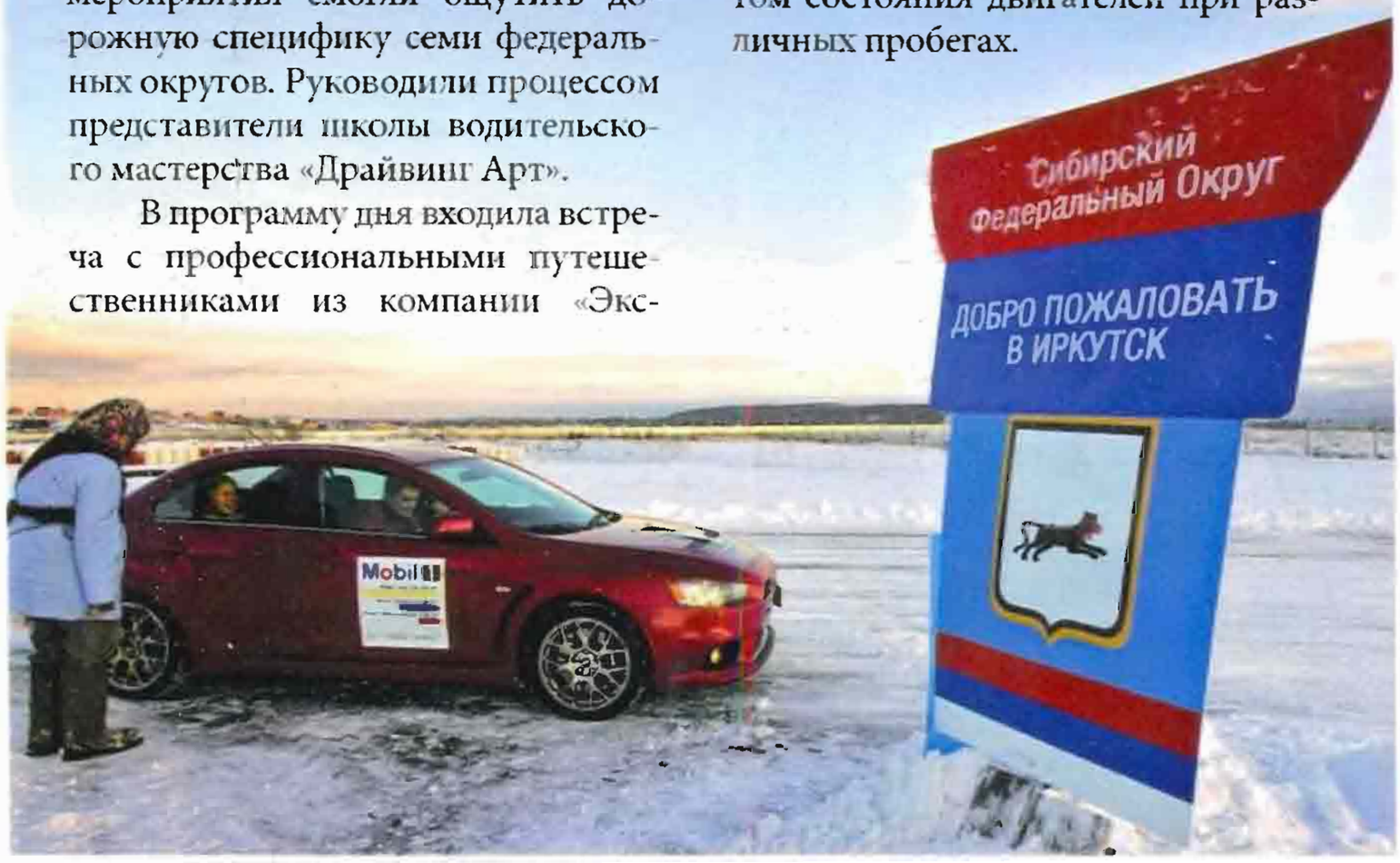
На Дмитровском шоссе, в четырех километрах от МКАД, принял клиентов дилерский центр «Хёндай». В сервисной зоне насчитывается 14 оборудованных постов. Одно из главных достоинств нового центра – свободный от очередей кузовной участок.



Всеобщая мобилизация

Объехать всю Россию на машине за один день невозможно, но гостям компании «Эксон Мобил» это удалось. Сотрудники «Мобил» так подготовили трассу подмосковного автодрома «Мячково», что участники мероприятия смогли ощутить дорожную специфику семи федеральных округов. Руководили процессом представители школы водительского мастерства «Драйвинг Арт».

В программу дня входила встреча с профессиональными путешественниками из компании «Экспедиция» и совместная разработка маршрутов, которые планируется освоить в ближайшем будущем. Автомобили-участников будут работать на новых маслах «Мобил 1», специально разработанных с учетом состояния двигателей при различных пробегах.



СААБ запустил дизель

Начались продажи «СААБ 9-3» с дизельным турбодвигателем (1,9 л, 150 л.с.) Дизель предлагают только для кузова «Спорт Седан» в комплектациях Linear и Vector. Мотор оснащен необслуживаемым сажевым фильтром и соответствует экологическим нормам Евро IV. С этим двигателем рывок с места до 100 км/ч автомобиль выполняет за 9,5 с. Стоимость новой комплектации – от 900 000 до 960 000 руб.



«Рольф» и его Кубок



Компания «Рольф» наградила победителей одноименного Кубка сезона 2008 года. Соревнования, получившие международный статус, стартовали в январе 2008 года, состояли из десяти гонок, которые прошли в десяти городах России. В них приняли участие 36 экипажей из России, Казахстана, Украины и Латвии. За сезон этапы Кубка «Рольф» посетило более 50 тысяч зрителей. Призовой фонд составил 5 млн. руб., а главный приз – ключи от автомобиля «Мицубиси-Лансер X» – получил экипаж Андрея Жигунова и Игоря Тер-Оганесянца.

На правах рекламы

Стабильная работа двигателя при любой погоде



СОВРЕМЕННЫЕ ЭЛЕМЕНТЫ СИСТЕМЫ ОХЛАЖДЕНИЯ АВТОМОБИЛЯ



Постоянство температуры двигателя на высокой скорости. Стабильная температура в городском потоке.
Неважно какая погода на улице – двигатель не перегреется и в салоне всегда комфортно.

Мы знаем, как это важно для Вас. Именно поэтому мы соединили последние мировые достижения и собственные разработки в наших деталях системы охлаждения. Объединенные в надежную систему, они дают полную уверенность в работе двигателя Вашего автомобиля.

LUZAR
AUTOMOBILES COOLED SYSTEMS

www.luzar.ru
Профессионализм в деталях

luzar / профессиональная серия

Дмитрий Роткин

О кредитах, ремонте и новом «Аутлендере»

Новая рубрика «Спросим дилера» преследует вполне определенную цель: свести читателей и продавцов автомобилей, что называется, лицом к лицу. Первым на поступившие в редакцию вопросы отвечает генеральный директор компании «Рольф Импорт» (официальный дистрибьютор марки «Мицубиси» в России).



▪ Очень понравился показанный на Парижском автосалоне новый «Кольт», но, говорят, в России его продавать не будут. Так ли это?

– Далеко не так. Просто надо немного подождать: новый «Кольт» появится в наших салонах в апреле, в том числе и самый экономичный вариант – с мотором 1,1 л, включая трехдверную версию. Цены станут известны уже в марте.

▪ Хотел купить новый «Лансер», но, пока собрался, банки перестали давать кредиты. Денег не хватает, а от покупки не хочется отказываться. Что посоветуете?

– Считайте, вам повезло – группа компаний «Рольф» в конце прошлого года приобрела в собственность банк «Капитал-Москва», он начнет функционировать уже в этом году. Тогда вопрос о кредите для наших покупателей будет снят с повестки дня, причем его станут предоставлять на очень привлекательных условиях.

▪ На Московском автосалоне присматривался к премьере – «Паджеро Спорт». Но там автомобиль был показан только с двигателем 3,2 л. Мне такой явно не прокормить. Будут ли версии с моторами поменьше?

– К осени эти внедорожники появятся в продаже с дизелем 2,5 л и бензиновой «трешкой». Стоить они будут несколько дешевле, да и расход топлива у них меньше. А чуть раньше привезем в Россию новый «Аутлендер». Возможно, на нем вы и остановите свой выбор.

▪ Недавно купил новый «Паджеро IV» в максимальной комплектации Ultimate и был удивлен, не обнаружив в нем системы навигации, о которой в рекламных проспектах говорится как о новинке. Хотел бы узнать, почему ее нет.

– Хочу поблагодарить читателя за сигнал. Здесь доля нашей вины. К сожалению, не все дилеры донесли до покупателей информацию о том, что навигацию на «Паджеро IV» стали устанавливать только с июля 2008 года. До этого момента автомобили ею не комплектовали.

▪ Столкнулся с тем, что очереди на кузовной и слесарный ремонт «мицубиси» на московских станциях компании «Рольф» доходят до трех месяцев. Неужели так будет продолжаться и дальше?

– Такая проблема действительно была, пока в конце прошлого года в Москве не открылся самый большой в городе салон «Мицубиси» – «Револьт Авто» (Тюменский проезд, дом 5). В его техцентре несколько покрасочных камер, слесарная зона на 40 постов, рассчитанная на ремонт, в том числе и самый сложный, до 150 машин в день. Насколько мне известно, очередей на кузовной ремонт там нет вообще.

▪ Уменьшится ли стоимость ремонта и обслуживания машин?

– Количество нормочасов на разные виды работ остается без изменений – этот норматив рекомендован производителем. Цену же регулирует дилер, и мы планируем снизить свои издержки, сохранив качество и уровень обслуживания. А вот запчасти (на них приходится до 70% стоимости ремонта) уже подешевели.

▪ Слышал, что в Чите и Иркутске дилеры при покупке «Мицубиси» предлагают заключить договор на приобретение автомобиля и отдельно – на доставку. Правильно ли это?

– Может, это и неправильно, но по закону. Увы, ценообразование на услуги естественных монополий мы не контролируем. Не исключено, что к середине года придется включить стоимость доставки в цену автомобиля. Снижение стоимости транспортировки машин к региональным дилерам – одна из самых важных задач для нас.

▪ Видел в журнале фотографии тюнинговых «Мицубиси» – красота! Появятся ли такие в открытой продаже и насколько они дороже серийных?

– Линейка RPM (Roll Premium Models) сегодня включает пять моделей, каждая из которых на 12–15% дороже заводских аналогов. Это разработка дочернего тюнинг-ателье компании «Брабус». Недавно она полностью передала права интеллектуальной собственности на линейку RPM нашей компании. Уже поступили заказы на машины RPM из Японии, Германии, Америки. Конечно же, они появятся в продаже и в российских салонах, а также у наших дилеров в Казахстане, Киргизии и Таджикистане. ЗР

От отдела «Авторынок». *Возможно, кто-то посчитает, что в общении с дилером было затронуто мало острых тем, но наша роль в данном случае ограничивается лишь переадресовкой вопросов читателей. Так что острота в ваших руках. О том, что вас волнует, возмущает, что интересует в дилерской кухне, спрашивайте не стесняясь, воспользовавшись электронной почтой (адрес для писем – dealer@zr.ru) или сайтом zr.ru. В марте для диалога с читателями приглашается генеральный директор группы компаний «Автомир» Дмитрий Груздев.*



Практически здоров?

Способность авто передвигаться самостоятельно еще не свидетельствует о его полной исправности. Увы, спецы некоторых дилерских СТО верят в обратное. Какая из точек зрения господствует в фирменных сервисах «Хёндай», выяснял Игорь Теременко. Фото: Георгий Садков.

Условия рейда остались прежними (ЗР, 2009, № 1): персоналу официальных дилерских станций, куда мы обратились под видом обычных частников, предлагалось в меру сил и способностей оценить состояние предъявленного авто (в данном случае «Хёндай-Акцент») по параметрам, обеспечивающим безопасность движения.

«Акцент» – машина надежная, поэтому предварительно ее пришлось немного «доработать», внедрив стандартные для рубрики неисправности. Это, напомним, неработающий омыватель стекла, перегоревшая нить правого стоп-сигнала, приспущенное переднее колесо и недопустимо низкие уровни тормозной и охлаждающей жидкостей. Сбивать регулировку фар мы на сей раз не решились (дефект могут и не обнаружить, а темнеет поздней осенью рано) и просто сняли разъем с лампы головного света. С таким букетом отправились к дилерам.

ПРИЗРАК МАСТЕРА

Похоже, в многобрендовом «Автомире» все марки выстроены по ранжиру. «Хёндай» явно не из лидеров: в техцентре на Маломосковской улице нет даже собственной мойки! Клиенты моются у соседей, оставляя в «непрофильной» кассе в среднем по 200 рублей. Да что мойка, в недрах сервиса не нашлось человека, способного загнать автомобиль в ремзону! Маневрировать среди верстаков, подъемников и чужой движимости было страшновато, но клиентам здесь, по-видимому, доверяют. Да и риска-то, по их мнению, никакого – если что, виноват водитель! Ту же свободу передвижения даровали пешим автовладельцам – самые любознательные толклись у рабочих постов, мешая слесарям и рискуя здоровьем. Прочие коротали время за чашкой кофе в комнате отдыха, наблюдая за процессом с безопасного расстояния. Шел он довольно бодро: в нашем случае собственно диагностика заняла три четверти часа. В итоге долили немного охлаждающей жидкости и обнаружили на свечах следы некачественного топлива. Последнее, по мнению мастера, грозило нам неисчислимыми бедствиями, но мы, прислушавшись к ровно и бодро работающему мотору, от промывки инжектора отказались. Стоит ли говорить, что 1470 рублей отдали безо всякого удовольствия.

«АВТОМИР»

Время пребывания в сервисе ..... **1 час 45 минут**
Стоимость работ ..... **1470 рублей**

УСЛОВНЫЕ ОБОЗНАЧЕНИЯ

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

Красный цвет – неисправность не обнаружена, зеленый – найдена.



Печально, когда ни фирменная надпись, ни ее обладатель друг друга не красят.

ДО И ПОСЛЕ ПОЛУНОЧИ

Не знаем, кто составляет график в «Ростокино-Авто» (улица Академика Королева), но, приехав по предварительной записи, мы угодили как раз в обеденный перерыв. В результате встреча с отяжелевшим приемщиком состоялась лишь 40 минут спустя. Осматривать авто он явно не собирался и, сыто жмурясь, сделал запись о его состоянии с наших слов. Слесари, видимо, потрапезничали не хуже, ибо сообщить результаты обследования нам пообещали лишь через пять (!) часов. Мол, и объем работы велик, и подъемников на всех не хватает…

Впрочем, несмотря на перманентные трудности, большую часть дефектов ростокинцы все-таки обнаружили: долили антифриз, пополнили уровень тормозной жидкости, починили фару и стоп-сигнал. Причем взяли за все ненамного больше, чем нерадивые предшественники, – 1930 рублей. На общем фоне это весьма серьезное достижение.

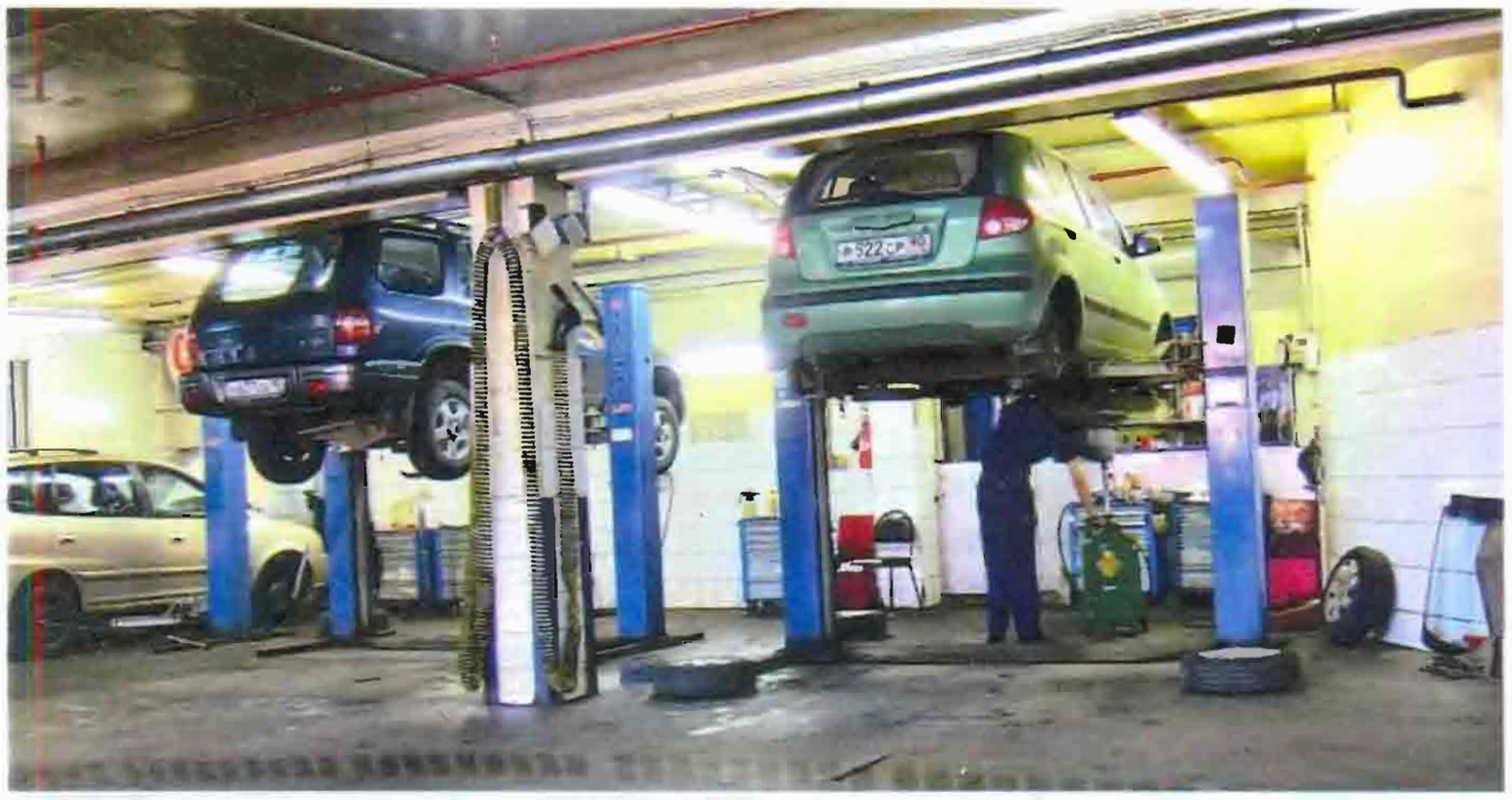
«РОСТОКИНО-АВТО»

Время пребывания в сервисе ..... **6 часов**
Стоимость работ ..... **1930 рублей**



БЕГ С ПРЕПЯТСТВИЯМИ

Первое место в номинации «Забота о клиенте», без сомнения, заслужил «Стрим-Авто» на улице Сущевский Вал. Там, посмотрев документы на автомо-



Самостоятельно маневрировать в тесной ремзоне рискованно, однако иного способа попасть на подъемник в «Автомире» нет.



Диагностика даже в дилерском центре – лотерея. Повезет ли на этот раз?



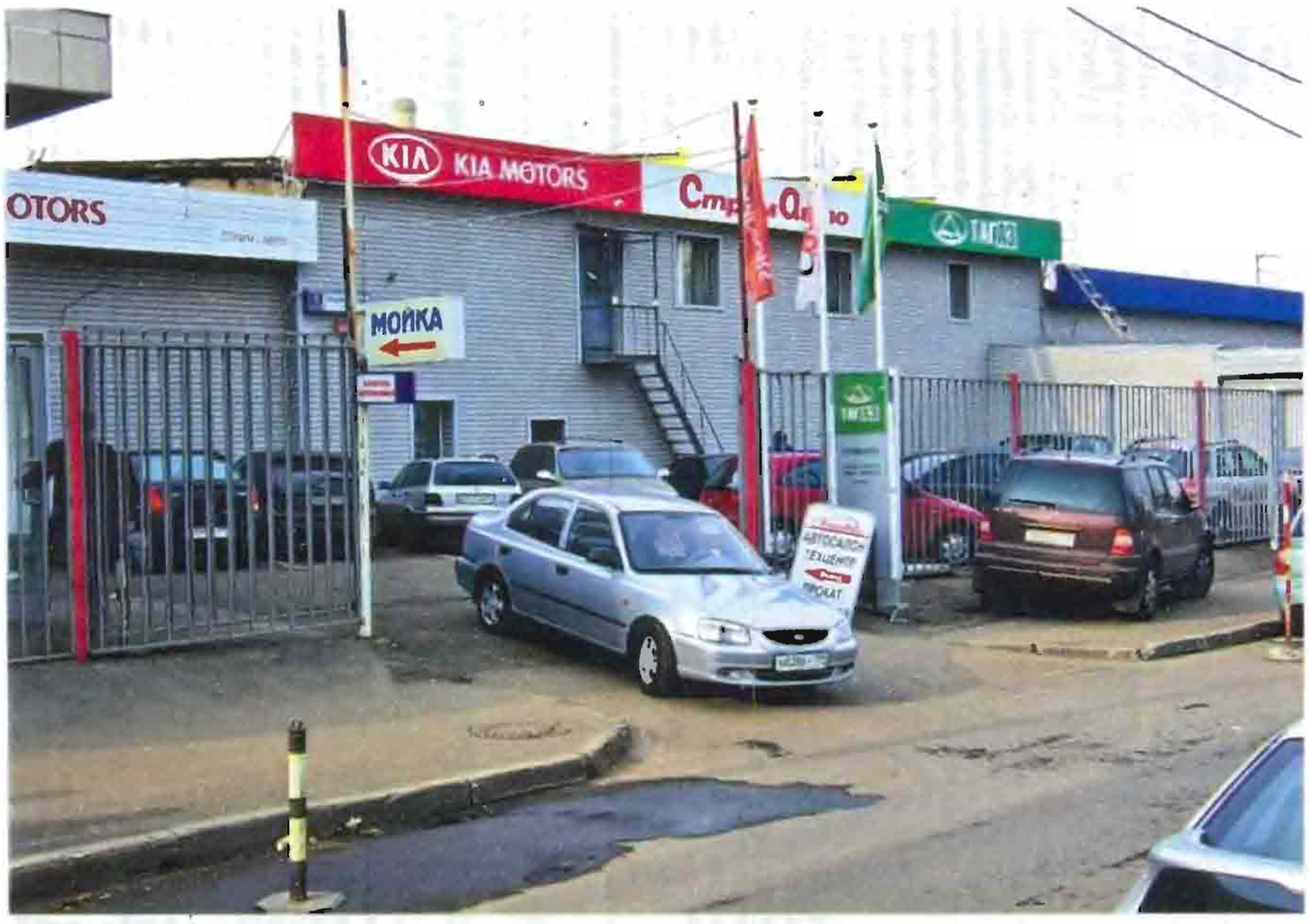
Секрет успеха мастеров «Ростокино-Авто» – трудиться не спеша.

Пять часов ожидания диагностики можно высидеть только в очень мягком кресле.



Подменить мастера-приемщика в «Ростокино», похоже, некем. Зато есть с кем поболтать в его отсутствие.







Если в назначенный час вас никто не встречает, значит, визит совпал со временем открытия столовой.

В «Стрим-Авто» предпочитают ничего не делать. Чтобы не ошибаться?

Хорошо, когда есть свобода выбора! В «Стрим-Авто» можно попасть либо через мойку, либо в объезд… под «кирпич»!



«Авто'кей»: всё в полном порядке.



биль, сразу же предложили… ничего не делать! И в самом деле, ну что может произойти за один год и 17 тысяч километров пробега? Пришлось настоять – служебный долг превыше всего! В награду за упорство нам разрешили-таки загнать машину в помещение, причем сделали мы это снова самостоятельно. Надо было лишь выбрать один из путей – через мойку (плюс 200 рублей) либо в объезд под «кирпич» (лишение прав на срок от четырех до шести месяцев или от 3500 рублей по «тарифу»). Верная пара сотен показалась куда предпочтительнее крапленого «кирпича». Зато ждать здесь пришлось недолго – уже через полчаса с нас потребовали 1970 рублей, пожелав взамен… счастливого пути! Ничего более содержательного мы от местных спецов так и не услышали. Аминь!

«СТРИМ-АВТО»

Время пребывания в сервисе ..... **1час 10 минут**
Стоимость работ ..... **1970 рублей**

ЧЕСТЬ ПО ЧЕСТИ

В «Авто'кее», что на улице Красной Сосны, сюрпризов для клиентов не предусмотрено. Вышел мастер, осмотрел машину, оформил необходимые документы и уже через 15 минут загнал авто на обязательную (стоимость учтена в це-

не диагностики) мойку – скукота! Даже в ремзону не пустили. А чтобы клиент не подсматривал, окна в комнате отдыха наглухо затонировали пленкой. Впрочем, обстановка внутри к активным действиям и не располагала: тишина, безлюдье, пустующий прилавок барной стойки… Через два часа дрему прервал телефонный звонок – автомобиль готов к выдаче. Вы не поверите, за 2200 рублей здесь смогли обнаружить все неисправности, кроме спущенного колеса! На этот раз с деньгами расставались без сожаления: за честный труд приятно и заплатить.

«АВТО'КЕЙ»

Время пребывания в сервисе ..... **2 часа 15 минут**
Стоимость работ ..... **2200 рублей**

ДЕРЕВЕНСКИЙ ДЕТЕКТИВ

Дилерский центр в поселке Новые Ржавки (38-й километр Ленинградского шоссе) почему-то назван на иностранный манер – Hyundai House. В самом сервисе, что на задворках уютного автосалона, ничем импортным и не пахнет – облезлые бетонные боксы, по-видимому, унаследованы от какой-нибудь МТС. Сохранились и нравы: ждать «приема» пришлось сидя в машине, а общаться с мастером – используя словарь русских идиоматических выражений. Общий язык мы в конце концов нашли, вот только делу это не помогло: спустя 45 минут «Акцент» вернули в исходном состоянии, не найдя ни единого (!) дефекта. Правда, и запросили за «работу» по-божески – всего 850 рублей.

HYUNDAI HOUSE

Время пребывания в сервисе ..... **1 час 30 минут**
Стоимость работ ..... **850 рублей**

РАЗНЫЕ СУДЬБЫ

Лучше всех с нашими задачками справились в «Ростокино» и «Авто'кее». Похоже, сказался опыт длительного общения с отечественными авто (когда-то обе компании торговали исключительно продукцией АВТОВАЗа), приучивший персонал проверять все до винтика – в те годы завод славился отнюдь не качеством продукции. Что же, те, чьи машины волею судьбы занесло в названные сервисы, могут быть относительно спокойны. А куда податься остальным? **ЗР**





При столь скудном освещении нелегко отыскать даже диагностический разъем…

…из-за чего сканер предпочитают подключать на улице.



Hyundai House: деньги на ветер.



Даже наличие современного стенда не гарантирует клиенту качественный результат.

В Hyundai House спустя рукава работает не только диагност, но и кассир.





От печали до радости

Геннадий Емелькин

CHEVROLET NIVA 1,7 GLC

Изготовитель ..... «Джи-Эм-АВТОВАЗ»
Год выпуска 2008
В эксплуатации «За рулем» ..... с марта 2008
Пробег на момент отчета ..... 20 тыс. км
Цена 1 км пробега, руб. 7,09

С января 2008 года «Джи-Эм-АВТОВАЗ» выпускает «Шевроле-Ниву» в соответствии с требованиями норм токсичности Евро III. Такой автомобиль в парке ЗР прошел 20 тыс. км. Вот наши наблюдения.

Проблем с пуском нет. Предыдущий вариант, Евро II, нормально работал на бензине А92. С Евро III инструкция, допуская А92, все же рекомендует А95. И правильно делает: в летний зной на 92-м зачастую слышен детонационный звон.

Прогревается мотор быстро, температуру держит в норме. Но отдельные, можно сказать, житейские неполадки в неплохом, по нашей оценке, автомобиле все же случались. После 4 тыс. км пробега указатель температуры перестал показывать больше 75°С. Это не вязалось с фактами: мотор отлично работает, оба вентилятора исправно включаются, сканер подтверждает, что датчик температуры ЭСУД в порядке. Виновником переполоха оказался температурный датчик указателя. Доступ к нему удобный – заменили, даже не сливая «Тосол». Случись такое у вас, не бойтесь «водопада»: если система герметична и достаточно остыла, много охлаждающей жидкости не потеряете.

Второй раз система охлаждения напомнила о себе после 5500 км – зашумела помпа. Не желая рисковать, ее заменили. Интересная закономерность: при таком же пробеге кончались помпы и на двух предыдущих наших «Нивах».

Примерно после 7500 км под передним бампером на стоянках стала появляться небольшая лужица. Отнюдь не божья роса – все тот же «Тосол»! Прореха образовалась по стыку бачка радиатора с алюминиевыми сотами. Решили менять – а вот это уже непросто! Доступ к радиатору преграждают конденсор кондиционера и бампер. Пришлось разбирать передок.

Достоверно оценить топливную экономичность в городе невозможно – в пробках расход определяется временем, а не пробегом. На загородных же трассах при скорости 100–110 км/ч обычно укладываемся в 8,7 л на сотню. Конечно, это больше, чем у чисто легковых – причем небольших! – авто, тем более с приводом на одну ось. Но сравните с аппетитами других вседорожников! Надо помнить, что повышенный расход топлива у вседорожника – это плата за сложную трансмиссию, увеличенную массу и далекую от идеала аэродинамику.

При пробеге 7500 км пришлось заменить свечи – убил их «улучшенный» бензин с одной из региональных заправок. Чистить «железные дорожки» на изоляторах от ферроценов, густо замешанных на тамошнем топливе, смысла нет: дело хлопотное, не всегда дает хороший результат, а новые свечи относительно недороги.

Трансмиссионные шумы и вибрации, с учетом довольно сложной трансмиссии, минимальны. Сравнение с обычными «Нивами» всегда не в пользу последних. Кстати, претензий к трансмиссии практически нет. К 15 тыс. км пробега поменяли лишь две манжеты заднего редуктора. Гул двигателя и шин в салоне почти не беспокоит, шумоизоляция лучше, чем у многих бюджетных иномарок, на которых приходилось ездить. Конечно, до тишины лимузинов еще далеко, так ведь и цена, и конструкция машины соответствующие. Да и о дорогах забывать нельзя. Если «Шеви-Нива» катит по разбитому покрытию, щебенке, булыжнику, где удары шин неизбежны, то они, конечно, слышны. Никакая шумоизоляция дорогу ровнее не сделает.

Гидроусилитель руля выше всяких похвал! Замечу, что и на других «ни-



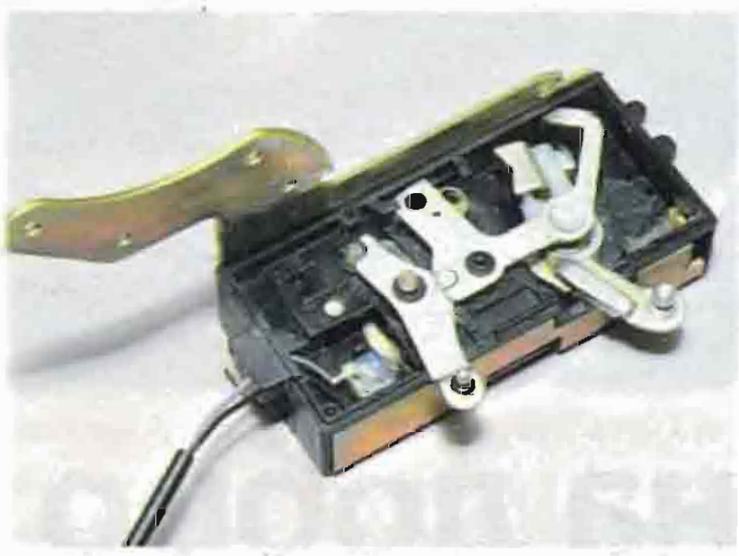
Бампер снят. На очереди конденсор и радиатор.



У хорошо отмытой помпы товарный вид. Но внешность обманчива – подшипник кончился…

Первый комплект свечей погиб в борьбе с ферроценами.





РАСХОДЫ НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ И ОБСЛУЖИВАНИЕ CHEVROLET NIVA 1,7 GLC (0–20 тыс. км)

Статья расхода	Цена, руб.
Расходы на содержание (0–20 тыс. км)	71 810
Из них на бензин*	55 460
ТО-15 тыс.км	7550
Установка сигнализации	5800
Лампа ближнего света (2 шт.)	280
Свечи зажигания	180
Датчик температуры ОЖ	70
Тормозные колодки (передние)	240
Фильтр салона	260
Сальник заднего редуктора (2 шт.)	80
Насос охлаждающей жидкости	450
Радиатор системы охлаждения	1200
Щетки стеклоочистителя	240

**При среднем расходе 11,8 л и цене 23,5 руб. за 1 л.*

Замок двери вскрыт: ремонт не предусмотрен, но если уверены в себе, то можно.

вах» из нашего парка он ни разу не подвел. Нет даже следов масляного запотевания, а уровень в бачке будто застыл на месте.

В салоне изменений немного. Завод вернулся к традиционному однотонно-черному фону комбинации приборов. Белых вставочек под спидометром и тахометром больше нет. Обивка сидений в исполнении «Люкс» очень практичная и легко чистится влажной тряпкой.

Скрипучие родные щетки стеклоочистителя я сразу заменил импортными. Увы, это приходилось делать и на других отечественных авто – похоже, другого рационального выхода нет. Приличных отечественных аналогов за такие деньги я не встречал.

Взамен 15-дюймовых колес завод ставит теперь легкосплавные 16-дюймовые с дорожными шинами «Континенталь». Видно, сказалась мода на паркетники. Эти шины хороши на асфальте, неглубоком песке или не очень размокшем грунте. Для серьезного бездорожья понадобятся более «зубастые».

Колодки передних тормозов продержались 18,5 тыс. км – сказывается преимущественно городская эксплуатация. Заменили их колодками «Дафми». Тормозят хорошо, причем и сами вроде бы изнашиваются медленней, и тормозные диски щадят. Один недостаток: истошно скрипят при любом торможении. Но, поскольку берегут диски, а замена их на «Ниве» дело хлопотное и дорогое, со скрипом пока миримся.

Охранная сигнализация через полгода после установки стала паниковать при каждой постановке машины на охрану! Встроенная система самодиагностики засекла виновника – концевой выключатель водительской двери. Казалось бы, пустяк, но на «Шеви-Ниве» он встроен в замок двери! Пришлось ее разбирать. Сняли замок. Официально он ремонту не подлежит, но не бежать же сразу за новым, 600 рублей сгодятся на что-нибудь другое. Заклепки замка легко выбили, разобрали и почистили контакты – и деньги целы, и выключатель заработал как надо.

Пара перегоревших ламп ближнего света особых хлопот не доставила. Менять их элементарно просто. Снимать для этого фару, аккумулятор или что-то еще, как на некоторых иномарках, не пришлось.

Итак, первые 20 тыс. км «Шеви-Нивы» в исполнении Евро III позади. С некоторыми оговорками машина зарекомендовала себя неплохо. Расходы на эксплуатацию умеренные. А могли быть еще меньше, озаботься завод качеством комплектующих. Ведь 20 тыс. км для современной машины не пробег, а только обкатка. Главные экзамены, конечно, впереди.

Подведем итоги в деньгах. Если исходить только из затрат на топливо, материалы, техобслуживание и запчасти, то километр пробега нам обошелся всего в 3 руб. 59 коп. Первоначальная цена автомобиля 418 тыс. руб., а сегодня на рынке за его аналоги (по комплектации, пробегу, состоянию) обычно просят на 68–70 тыс. меньше. Конечно, падение цены в первый год всегда немалое. Из этого и будем исходить. С учетом потери цены **каждый километр стоил нам 7 руб. 9 коп.** Как видите, не так уж дорого. Сравните эти расходы, например, с «китайскими» (ЗР, 2008, № 12, с. 134): цена 1 км пробега «Грейт Уолл», который покупали за 462 тыс. руб., почти 13 рублей, то есть в два раза больше, чем у «Нивы». Делайте выводы. Конечно, мы надеемся, что постепенно, как часто бывает, цена километра станет падать. Но опыт опытом, а жизнь, увы, может внести коррективы. Какие – увидим. И вам доложим! ЗР



Установка на добро

Максим Сачков

«ЛАДА-КАЛИНА»

Изготовитель ..... АВТОВАЗ	В эксплуатации «За рулем» ..... с июня 2008	Предыдущие публикации в журнале
Год выпуска 2008	Пробег на момент отчета ..... 20 тыс. км	..... 2008, № 9

Двоякое чувство овладело мной, когда перекладывал вещи из «Калины»-седана, на которой отъездил более 80 тыс. км, в новую, с кузовом универсал. В голове крутилось: «От добра добра не ищут». С другой стороны, интересно, как изменилась машина за три с лишним года. Ведь на универсале ABS и климатическая установка, а под капотом – новый 1,4-литровый двигатель.

Первые впечатления – самые яркие. После изрядно потрепанного временем и километрами седана новая «Калина» кажется вполне добротной. Посмотрим, каким универсал станет через пару лет, а пока… Неплохо подогнанные детали интерьера не издают неприятных звуков, лишь из-под панели приборов доносится какой-то странный дребезг. Вскоре различил: на некоторых режимах коробка передач и двигатель все-таки довольно разговорчивы. Однако 1,4-литровому мотору надо отдать должное: по вибрациям и шумам он куда приятнее коллеги большего объема. На крейсерской скорости агрегат позволяет не повышать голос. Но для энергичных ускорений требует пониженной передачи. В пробках, чтобы не заглохнуть из-за слабой тяги на «низах», приходится активно играть педалями газа и сцепления, особенно при работающем кондиционере. Кстати, компрессор здорово тормозит автомобиль; управлять динамикой с такой удавкой не очень-то комфортно, хочется силенок побольше, а главное – характеристику поудобнее (подробнее – ЗР, 2008, № 12).

А вот к климатической установке нареканий нет: в жару отлично остужает салон, в холод не дает замерзнуть. Правда, за прохладу в зной приходится платить не только при покупке, но и в эксплуатации – при включенном кондиционере примерно на 0,8 л возрастает расход топлива. Кстати, новинкой кормятся некоторые сервисмены, включая диагностику системы в дополнительные ра-

РАСХОДЫ НА ПРИОБРЕТЕНИЕ, ЭКСПЛУАТАЦИЮ И ОБСЛУЖИВАНИЕ «ЛАДЫ-КАЛИНА» (0–20 ТЫС. КМ)

Статья расхода	Цена, руб.
Автомобиль ВАЗ-11174 (комплектация «Люкс»)	306 806
Дополнительное оборудование	14 900
Защита картера (с установкой)	3000
CD-ресивер + динамики + антенна (с установкой)	11 900
Расходы на содержание (0–20 000 км)	87 336
ТО-1 вместе с запчастями и расходными материалами (2500 км)	5179
ТО-2 вместе с запчастями и расходными материалами (15 000 км)	5479
Зимние шины, диски, шиномонтаж	21 100
Щетки стеклоочистителя	400
Катушка зажигания	1091
Лампа стоп-сигнала	15
Бензин (А95, средний расход 11,0 л/100 км)	54 072
Стоимость 1 км пробега*	4,37

** Без учета цены автомобиля и дополнительного оборудования.*

Одна из задач универсала – возить грузы. По этим размерам (мм) вы можете прикинуть возможности автомобиля «Лада-Калина».



✕ – поперечный размер

боты на ТО по умолчанию. Стоит оговаривать это особо, если не хотите платить лишнее.

Впечатлениями от новой «Калины» мы уже делились после скоростного 60-часового марафона (ЗР, 2008, № 9). Автомобиль небезгрешен, но ведет себя прилежнее предшественника. Например, у седана буквально при выезде из автосалона отказал электроусилитель руля, универсал же до ТО-1 доехал без нареканий, если закрыть глаза на неработающий индикатор включения кондиционера. Правда, позже по гарантии поменяли задний ступичный подшипник, а после скоростных испытаний, на втором плановом обслуживании, – потекший сальник коленвала.

Помимо сервисных затрат, пришлось разориться на новые щетки стеклоочистителя – заводской комплект традиционно уже через пару месяцев стал бить по стеклу и размазывать грязь. При езде внатяг на низких оборотах машина дергалась. Причина – в одной из катушек зажигания: искра пробивала на «массу» через поврежденный резиновый наконечник. Не обошлось и без мелочовки: отвалилась трубка от бачка омывателя. Стоимость ушедшей в песок незамерзающей жидкости не стал включать в таблицу расходов.

Сравнивая нынешнюю «Калину» с предшественницей, пришел к любопытным выводам. Модель стала явно современнее, примерив новые системы – климатическую, подушки безопасности, ABS. Причем никаких проблем с ними, по крайней мере на первых порах, не возникало. Отношусь к новшествам с доверием, поскольку Волжский автозавод не стал изобретать велосипед, а обратился за помощью к фирмам, съевшим собаку на хитрых устройствах. Выиграли и производители, и покупатели. Практически ушли детские болезни «Калины», остались в основном хронические, перешедшие по наследству. В нынешней экономической ситуации немаловажно, что модель с начала производства почти не выросла в цене, в отличие от многих конкурентов. Впрочем, на дворе финансовый кризис, а на спидометре только 20 тыс. км… ЗР





На 1,4-литровом двигателе «Калины» индивидуальные катушки зажигания для каждой свечи. Возможно, наконечник повредили в сервисе, когда снимали узел, или на заводе при сборке. Вместе со старой катушкой исчезли и неприятные подергивания.

Штатные щетки стеклоочистителя уступили место продукции фирмы «Чемпион». Размер для «Калины» – 410 и 600 мм. Переходники для неоригинальных щеток – в комплекте.



Заводской комплект свечей пришлось заменить после скоростных испытаний при пробеге 15 тыс. км. Вместо оригинальных установили изделия фирмы NGK.

Поменять лампочку в фонаре не так уж просто: крепеж спрятан под обивкой в небольших колодцах. Откручивая его, рискуете уронить гайки и шайбы в недра кузова либо поцарапать пальцы об острые края.



действительно считаете, что салон пойдет на такие издержки?»

ДЕЖА ВЮ

Два года назад, в апреле 2007-го, Савеловский суд Москвы принял решение по иску владелицы «Опеля-Корса» к «Автоцентру Сити» (официальный дилер «Джи-Эм») о замене автомобиля и возмещении морального ущерба. Речь, как вы уже догадались, шла о коррозии кузова. Сначала хозяйка соглашалась на полную окраску автомобиля, но продавец настаивал на перекраске пяти деталей. Устав ругаться, хозяйка потребовала замены техсредства и подала в суд. Дело она выиграла, машину ей поменяли да еще выплатили неустойку и компенсацию морального ущерба. Но главное, суд очень четко расставил акценты в вопросе существенных и несущественных недостатков.

Было определено, что во всех случаях дефекты лакокрасочного покрытия являются производственными и существенными, поскольку они не устранимы ремонтным способом. Судьи определили, что хотя пятна ржавчины и не препятствуют эксплуатации, однако при их развитии ощутимо снижается ресурс машины, конструктивная прочность кузова и уровень пассивной безопасности.

При продаже клиенту было гарантировано отсутствие коррозии, а о том, что она появится, покупательницу никто не предупреждал. Суд решил, что подобные дефекты устранить невозможно, в том числе и при перекраске кузова, поскольку процесс коррозии и в этом случае развивается. Покупатель удовлетворен, дилер наказан, фанфары, dura lex sed lex (закон суров, но это закон)!

ПРОЦЕСС ОКИСЛЕНИЯ

История с тверской «Зафирой» близится к завершению. Выход номера должен совпасть с рассмотрением в суде результатов повторной экспертизы и вынесением решения. А кузов злополучной «Зафиры» до сих пор продолжает ржаветь. Процесс окисления остановить трудно, против химии, как говорится, не попрешь. Зато можно предъявлять претензии дилеру, торгующему такими авто. В отличие от химического процесса, торговые недостатки устранимы. Не сразу, но все-таки... ЗР

*Пишите на **dobin@zr.ru***
не забывайте о своих дилерах, чтобы они не забыли о вас.

ОФИЦИАЛЬНЫЙ КОМЕНТАРИЙ



Константин КОРОСТОВ, PR-менеджер марки «Опель» компании «Дженерал моторс»

Согласно Закону о защите прав потребителей клиент вправе требовать возврата денег за приобретенный автомобиль при наличии существенного недостатка. С юридической точки зрения существенным является недостаток неустранимый или такой, который не может быть устранен без несоразмерных расходов или затрат времени, или выявляется неоднократно, или проявляется вновь после его устранения.

Дефект лакокрасочного покрытия, например, двери, если он носит локальный характер и не затрагивает весь кузов целиком, не является неустранимым и может быть устранен путем перекраски детали или ремонта вплоть до замены элемента. Дилерское предприятие в подавляющем большинстве случаев предлагает клиенту выполнить гарантийный ремонт сразу же после обращения.



В правильной форме вздутий мистики нет. И дырки на кузове тоже обещают быть идеально круглыми.

При измерениях диаметра повреждений эксперты пока обходятся обычной линейкой, но рулетка уже наготове. На всякий случай.

Когда размер значения не имеет.





Скромный малый

Дабы угодить покупателям, производители стараются предложить как можно больше разных комплектаций. Но не все. В «Ниссане», например, считают: чем меньше выбор, тем проще его сделать. Так ли это, на примере популярного паркетника выяснял Павел Леонов. Фото: Георгий Садков.





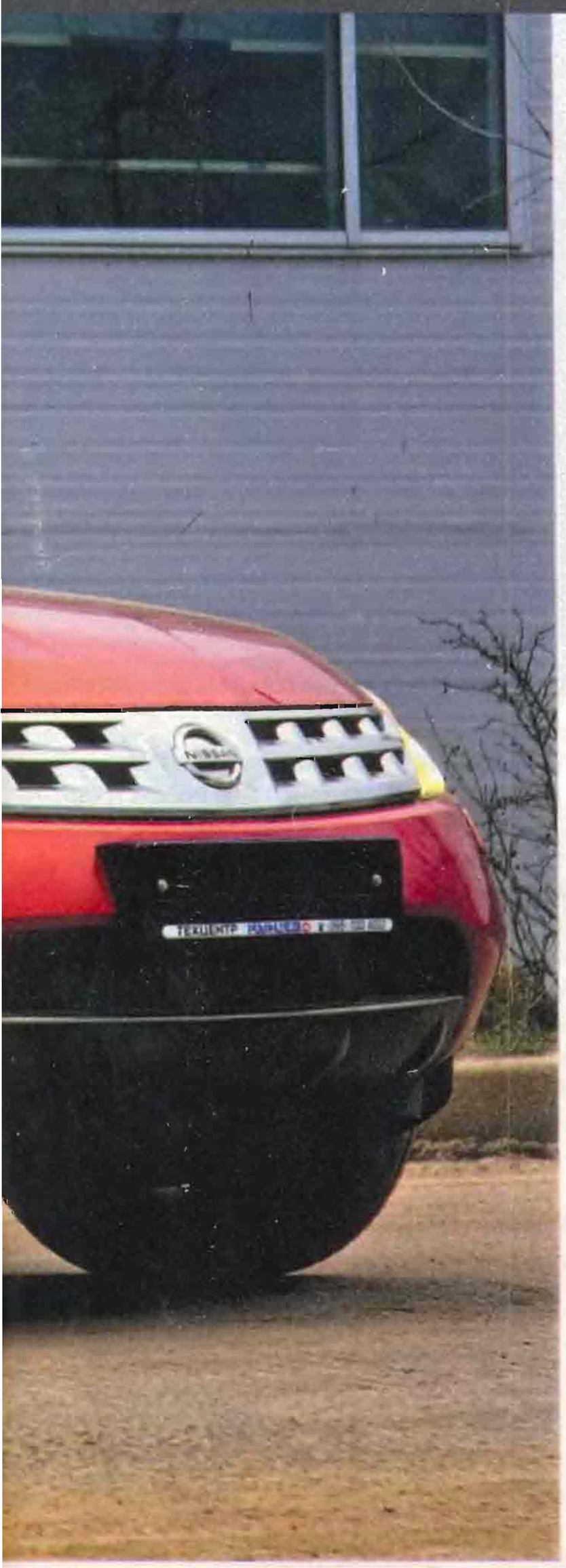




«Мурано» для российского и европейского рынков, а также самые дешевые версии для США не оснащали противотуманными фарами.

У «европейцев» иной рисунок задней оптики, нежели у их американских собратьев. Да и цветовое решение соответствует стандартам Старого Света.

Выштамповка на задней двери версий для Европы и России изменена под «нормальные» номера и обрамлена противотуманкой и фонарем заднего хода.



«Мурано» дебютировал на автосалоне в Нью-Йорке в 2002 году. Изначально автомобиль предназначался для продажи исключительно на североамериканском рынке, но его бешеная популярность (продажи значительно опережали прогнозы) не давала покоя потребителям и в других уголках планеты. И это заставило «Ниссан» пересмотреть первоначальные планы. В 2003 году демонстрационный образец был выставлен на автосалоне в Токио, а с 2004 года модель предложили на внутреннем рынке.

В России же в первые годы выпуска «Мурано» продавали только серые дилеры. И неплохо, к слову, на этом зарабатывали, что никак не добавляло радости представительству компании. Ситуация изменилась лишь в 2006 году, когда машины начали официально поставлять в Россию.

Модель построена на переднеприводной платформе FF-L (front engine, front drive), позаимствованной у седана «Ниссан-Алтима», признанного, кстати, в США автомобилем года-2002. Облик «Мурано» разработан в калифорнийском дизайнерском центре La Jolla под руководством Широ Накамуры (Shiro Nakamura).

Несмотря на то что у «Ниссана» есть два завода в США, все «Мурано» выпускали в Японии. С января 2009 года начались продажи модели второго поколения.

НЕ ЗАПУТАЕШЬСЯ

Европейским и российским покупателям предлагали всего одну модификацию в единственном исполнении SE. В движение она приводится 234-сильной 3,5-литровой V-образной «шестеркой» VQ35DE, работающей в паре с вариатором X-Tronic CVT (Continuously Variable Transmission).

В обычных условиях автомобиль является переднеприводным, но в случае пробуксовки ведущих колес система All Mode может передать до 50 процентов крутящего момента на заднюю ось с помощью многодисковой муфты. Также предусмотрено принудительное включение полного привода – достаточно нажать кнопку Lock. Однако это возможно лишь на скорости до 30 км/ч, при превышении этого порога трансмиссия возвращается в автоматический режим.

Список стандартного оборудования весьма обширен (ведь никаких опций не предлагается) и включает в себя: фронтальные и боковые подушки безопасности для водителя и пассажира с двумя этапами срабатывания, боковые шторки, четырехканальную ABS, электронную систему распределения тормозных сил EBD, усилитель экстренного торможения Brake Assist, систему динамической стабилизации ESP+ и противобуксовочную TCS. В числе систем безопасности назовем иммобилайзер NATS, трехточечные регулируемые ремни с преднатяжителями для всех сидений и ограничителями нагрузки для передних сидений, активные подголовники спереди, электронное отключение подачи топлива в случае аварии, центральный замок с ДУ, крепления для детского сиденья ISOFIX. Под рубрикой «все для комфорта» найдем кожаный салон с декоративной отделкой алюминием, ГУР, регулируемую по вертикали рулевую колонку, климат-контроль с пылевым фильтром, подогрев передних сидений, маршрутный компьютер, цветной монитор в центральной консоли (на машинах первых лет выпуска стоял монохромный), стереосистему Bose с чейнджером на шесть дисков и поддержкой технологии Dolby Sound, шестью динамиками и сабвуфером, руль с кла-



вишами управления круиз-контролем и аудиосистемой, люк в крыше с электроприводом, электростеклоподъемники всех дверей, электропривод замка двери багажника и люка топливного бака. Другие электроприводы служат для регулировки сиденья водителя по девяти направлениям (в том числе по высоте и поясничной поддержке), переднего пассажирского – по четырем направлениям, педального узла (с памятью).

Эффектно выглядят 18-дюймовые колеса с шинами размерностью 225/65R18 (на американских версиях – 235/65R18), задний спойлер с дополнительным стоп-сигналом на крыше, окрашенные в цвет кузова наружные зеркала с электроприводом и подогревом (зеркало со стороны водителя асферическое). Облик дополняют окрашенные в цвет кузова бамперы и боковые молдинги, хромированная отделка, стекла с УФ-фильтром. Биксеноновые фары с автокоррекцией пучка снабжены омывателями.

Ну а для тех, кому и этого показалось мало, предложили эксклюзивный – было выпущено всего 100 автомобилей – вариант модели под названием Arte Caberne: у отделки салона цвет, как у вина одноименного сорта, а кузов окрашен в редкий оттенок под названием Twilight Grey.

По утверждениям инженеров «Ниссана», европейские и российские версии «Мурано» отличаются от своих американских собратьев более чем 300 (!) деталями. Внешне «наших» легко опознать по отсутствию противотуманок, небольшому спойлеру на переднем бампере, измененной форме наружных зеркал и задней двери с выштамповкой под европейские номерные знаки. В салоне незначительному рестайлингу подверглись приборная панель и центральная консоль. Но самые существенные изменения коснулись техники – усилили кузов (чашки передних стоек и задних амортизаторов, задние колесные арки, поперечина пола багажника, задние лонжероны и т. д.), модернизировали подвеску (новые амортизаторы, другие настройки), улучшили шумоизоляцию, установили дополнительный радиатор охлаждения вариатора и основательно поработали над аэродинамикой (добавили дефлекторы перед колесами, защиту двигателя, оптимизирующую воздушные потоки, изменили форму дворников и т. д.). Все доработки направлены на улучшение характеристик при движении на высоких скоростях и повышение пассивной безопасности.

ПЕРВОИСТОЧНИК

В США «Ниссан-Мурано» продавали с 2002-го (автомобили 2003 модельного года). Местным покупателям предлагали машину с тем же 3,5-литровым двигателем, но мощностью уже 245 л.с. Правда, работать он может в паре как с простым вариатором X-Tronic CVT, так и с его коллегой, позволяющим переключать передачи вручную (только самые дорогие версии SE начиная



Все автомобили, официально проданные на российском рынке, оборудуются вариатором X-Tronic CVT с возможностью переключения передач вручную, кожаным салоном и слегка измененной по сравнению с версиями для США центральной консолью.

Блок управления климат-контролем на автомобилях для Старого Света и России отличается от заморских аналогов более пухлыми крутилками и отсутствием дополнительных кнопок.



После замены монохромного дисплея центральной консоли цветным все машины для нашего рынка обзавелись камерой заднего вида.

У машин для канадского рынка в отличие от южных соседей шкалы приборов оцифрованы в привычных нам километрах.

с 2005 года). Здешние «Мурано» имеют как полноприводное, так и переднеприводное исполнение.

Изначально подготовили всего два уровня оснащения – SL и SE. Последний во многом схож с европейским однофамильцем, а более дешевый SL принципиально отличается лишь более мягкой подвеской, укороченным списком стандартного оборудования и велюровым салоном в стандарте. С помощью опций, которые предлагались здешним покупателям в изобилии, более дешевую модификацию легко было прокачать до более престижной версии SE. Список дополнительного оборудования для всех комплектаций включал в себя: подогревы передних сидений, люк с электроприводом, музыкальную систему Bose с усилителем и сабвуфером, развлекательный центр с DVD-плеером, систему навигации, задний парктроник и т. д. Каждый покупатель мог построить машину под себя, поэтому список оборудования конкретного экземпляра можно узнать только по его VIN-коду.

В 2005 году к уже имевшимся модификациям «Мурано» добавили версию S. Ее особенности: галогеновые фары вместо ксеноновых, электропривод регулировок водительского сиденья только в четырех положениях, четыре (вместо шести) динамика аудиосистемы, отсутствие охранной системы, автоматически затемняемого зеркала заднего вида, управления «музыкой» на руле, компаса, а также недоступность множества опций. Например, нельзя было заказать развлекательную систему, систему навигации, парктроник, водительское сиденье с памятью и т. д.

В 2006 году список комплектаций немного изменили, отныне версии SE имели только полноприводное исполнение. В 2007 году мощность двигателя уменьшили до 240 л.с.

ДОМАШНЯЯ КУХНЯ

У себя на родине автомобиль начали продавать с сентября 2004 года. Местных покупателей «Ниссан» также не баловал обилием модификаций, предложив лишь три варианта исполнения. Первые два практически ничем не отличаются от своих европейских собратьев – тот же вариатор и двигатель 3,5 л (но уже мощностью 231 л.с.). Между собой они разнятся лишь тем, что одна модификация имеет привод только на передние колеса, а вторая – на все четыре. Ну а третью, кроме этого рынка, больше нигде не встретить – бензиновая рядная «четверка» объемом 2,5 л мощностью 163 л.с. работает в паре с гидромеханическим четырехступенчатым автоматом и вращает только переднюю ось. Правда, для некоторых стран Ближнего Востока производитель предлагал также АКП, но только в паре с двигателем 3,5 л.

Сами комплектации практически повторяют все ту же европейскую SE, за исключением незначительных отличий. Так, они имеют более короткий список стандартного оборудования – многое доступно лишь в качестве дополнения. Зато на этом рынке предлагают опции, не встречающиеся в других регионах, например MP3-плеер и Intelligent Key. А вот версия со слабым wwwдвигателем больше походит на самую дешевую комплектацию S для США: тот же тканевый салон, минимум блат в стандарте и недоступность целого ряда опций. ЗР

НАИБОЛЕЕ РАСПРОСТРАНЕННЫЕ КОМПЛЕКТАЦИИ NISSAN MURANO

Регион	Двигатель	КП	Тип привода*	Особенности
Россия/Европа	3,5 V6 234 л.с.	вариатор CVT	4x4	Единственно возможная комплектация.
США	3,5 V6 240–245 л.с.	вариатор CVT	П/4x4	Региональные комплектации.
Япония	2,5 R4 163 л.с.	АКП	П	Двигатель 2,5 л только для этого рынка. Региональные комплектации. Правое расположение руля. Некоторые опции только для этого рынка.
	3,5 V6 231 л.с.	вариатор CVT	П/4x4	

*П – передний привод, 4x4 – полный.

Редакция благодарит технический центр «Кунцево» и лично Алексея Максимова за помощь в организации съемок.

Не отравится ли дизель?



Помните забавный мультик про корову, которая вместо молока давала горючее, поскольку питалась исключительно на свалках и помойках? Порой кажется, что и продаваемое нам дизельное топливо имеет аналогичное происхождение. Работу, проведенную шестью ведущими лабораториями страны, представляют Михаил Колодочкин и Александр Шабанов.

Шутки шутками, а когда наш материал был уже почти готов к публикации, в американском журнале Microbiology проскочила новость: обнаружен гриб, вырабатывающий… дизельное топливо! Чудо-дерево, в древесине которого проживает столь продвинутая плесень, растет где-то в северной Патагонии. Интересно, знакомы ли эти грибы с Евро IV?

Конечно, такие сообщения – на уровне журналистской утки. Реальное дизтопливо состоит примерно из 900 углеводородных соединений, и никакой гриб ничего подобного не сотворит. Поэтому гоняться за «грибным» топливом не будем, ограничимся анализом того, что продают на российских АЗС.

Расхожая страшилка: наше дизтопливо – полная дрянь, заправляться им нельзя. Вот и посмотрим, насколько эти страхи оправданны. Забегая далеко вперед, скажем главное: полученные результаты хотя и выявляют кучу проблем, но говорят однозначно: не так страшен черт, как его малюют. По крайней мере ни один из образцов топлива, выставленных нами на испытания, к скоропостижному летальному исходу мотора не приведет. Но обо всем по порядку.

Для проведения этой работы мы привлекли шесть (!) лабораторий в двух столицах. О стоимости работ скромно умолчим, но именно из-за нее мы решили ограничиться шестью пробами дизтоплива с различных заправок – от столичных до затерянных в провинции.

Начали, как всегда, с поездок по АЗС. Методику отбора мы описывали еще в ЗР, 2008, № 1, однако…

МЕТОДИКА ОТБОРА И ДОБРЫЕ ЛЮДИ

Бытует мнение, что каждый покупатель может сам выяснить, качественное ли топливо продают на АЗС. Для этого надо всего лишь попросить копию паспорта качества. И мы попробовали.

– Эй, любезный, я что-то не догоняю… Я тебе снимать разрешал? Машину в сторону, сам – за мной. Понял?

Добрый человек с замызганной АЗС был очень недоволен. Он ткнул пальцем в древнюю бумажку, висящую на его «избушке»: читай и запоминай, если такой любопытный, а копий мы не держим. Но когда вместо ксерокса мы применили фотоаппарат, он покинул убежище и решительно потребовал сатисфакции.

Вот такая у нас работа. Нагнетать страсти не будем, отметим главное: машина не пострадала, доброго человека удалось перевоспитать, а сертификат – на фото.

Итак, шесть образцов отобраны, все по 40 литров. О том, какие параметры мы проверяли и что в стране называют дизтопливом, читайте ниже. Напомним также, что страна Россия далеко не южная, а отбор проб происходил в конце октября. Обладателям современных дизелей, которым неохота вдумываться в содержание таблиц, предлагаем просто взглянуть на фоторяд с АЗС. Чем дальше от начала, тем меньше это топливо подходит для вас.

ЦЕТАН И СЕРА, ЗИМА И ЛЕТО

Не написать сегодня на раздаточной колонке «Евро IV» – себя не уважать. Пусть по корявенькому трафарету да на ржавую поверхность, но как звучит! И не важно, что ни в действующих, ни

1 ЗАО «ПЕТРОЛ КОМПЛЕКС ЭКВИПМЕНТ КОМПАНИ» ВР КОТЕЛЬНИКИ, ИНН 007707126064



Место и время заправки: Московская обл., Люберецкий р-н, Котельники, Новорязанское шоссе, д. 66, 20.10.2008, 17 ч. 00 мин.

Марка топлива (по чеку): дизель

Цена за литр: 24,69 руб.

Самая дорогая из всех закупленных солярок. Но, как выясняется, есть за что платить! Сезону соответствует, цетановое число – высокое, смазывающая способность очень хорошая. Такое топливо в дорогую дизельную машину залить не страшно. А вот для старого КамАЗа – наверное, такая роскошь излишняя. Почти Евро IV, только бы серы чуть поменьше.

Хорошие, современные физико-химические параметры, низкая токсичность отработавших газов.

Высокая цена, завышенное цетановое число, требующееся не для всех машин.

2 ООО «ЛУКОЙЛ-Северо-Западнефтепродукт», ИНН 007825439514



Место и время заправки: С.-Петербург, ул. Руставели, участок 1, АЗС-176 (восточнее пересечения с Суздальским проспектом), 28.10.2008, 12 ч. 22 мин.

Марка топлива (по чеку): ДТЕ

Цена за литр: 24,00 руб.

Тоже недешевое топливо, но практически полностью соответствует требованиям Евро IV. Со всеми вытекающими последствиями, кстати. Лучше всего подходит для современных дизелей, хотя и в обычных отечественных моторах тоже вполне нормально работает. Заявлены моющие характеристики, правда, нами не проверенные. Но вот только с сезонностью как?

Практически полное соответствие требованиям Евро IV, самое низкое содержание серы при самой высокой смазывающей способности.

Самое высокое содержание бенз(а)пирена, довольно высокая цена.

в перспективных нормативных документах такой марки дизельного топлива нет! Упоминание «Евро» пока что надо рассматривать не как признак высокого качества, а скорее как маркетинговый ход! Что, кстати, подтвердили чеки и паспорта качества – нигде заветного слова с римской цифрой нет и в помине.

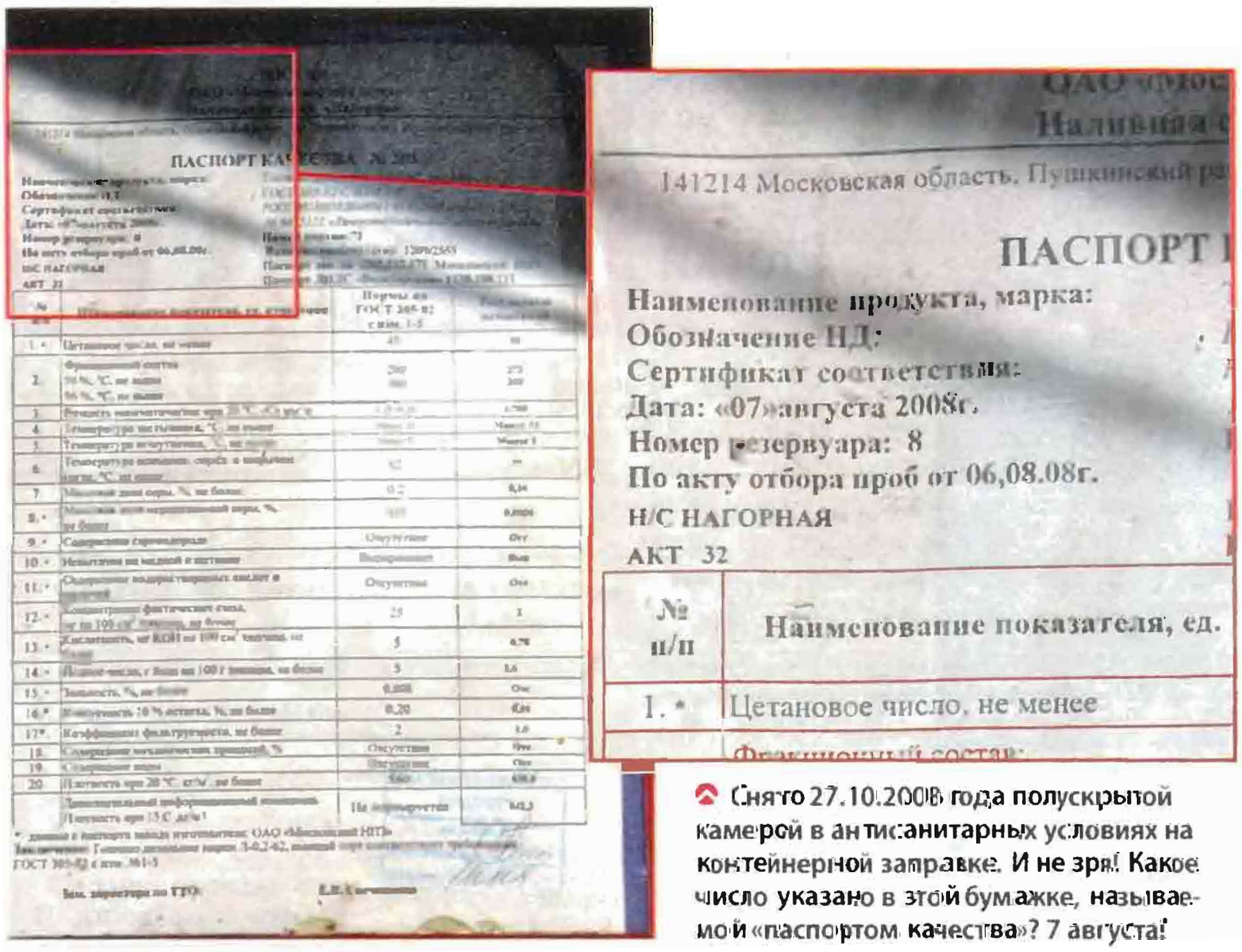
Что касается полученных данных, такого разнобоя мы не ожидали. Убедитесь сами – все сведено в таблицы.

Современный дизель очень чувствителен к качеству топлива.

Разброс величины ЦЧ составил целых шесть единиц. Самое низкое – 49 единиц – у образцов с контейнерных заправок эпохи паровоза Черепановых. А лидер в этой номинации – топливо «Киришиавтосервиса», в которое заложили аж 55 цетановых единиц. На перспективное Евро V по этому параметру тянет! Только вот зачем? Впрочем, об этом ниже.

От цетана – к сере. Если по старому ГОСТу разрешалось выпускать топливо двух видов – с содержанием серы 0,2 и 0,5%, то Евро IV допускает только 50 ppm (то есть 50 частей на миллион), а Евро V вообще выводит на предел определяемости – 10 ppm. Это соответственно в 100 и в 500 раз меньше! А у нас? Разница в содержании серы – 70-кратная! Лидер – ЛУКОЙЛ: всего 60 ppm. Лидер с другой стороны – топливо «Киришиавтосервиса»: 0,41%. А что говорят паспорта качества? А то, что закупленная киришская солярка изготовлена по древнему ГОСТ 305-82 и реально ему соответствует! Что касается Евро IV, то по содержанию серы всем образцам, кроме лукойловского, до этих требований далековато.

В современных нормативных документах на дизтопливо жестко нормируется его смазывающая способность. Сера и сернистые соединения выполняют роль своеобразной смазки, но их убрали, заменив специальными смазывающими присадками, весьма, кстати, дорогими. По этой части в лидерах опять ЛУКОЙЛ! Хотя серы в его образце совсем мало, но и пятно контакта самое маленькое – 268 мкм. Здорово! Солярка от ВР по этому параметру тоже хороша. А вот деревенский образец, куплен-



ПАСПОРТ КАЧЕСТВА № 205

141214 Московская область. Пушкинский р

ПАСПОРТ

Наименование продукта, марка:
Обозначение НД:
Сертификат соответствия:
Дата: «07»августа 2008г.
Номер резервуара: 8
По акту отбора проб от 06,08.08г.
Н/С НАГОРНАЯ
АКТ 32

№ п/п	Наименование показателя, ед.
1. *	Цетановое число, не менее
	Фракционный состав:

Снято 27.10.2008 года полускрытой камерой в антисанитарных условиях на контейнерной заправке. И не зря! Какое число указано в этой бумажке, называемой «паспортом качества»? 7 августа!

3 ООО «РОССЕРВИС», ИНН 007107096932



Место и время заправки: АЗС №13, Тульская обл., Щекинский р-н, пос. Первомайский, ул. Административная, д. 12а.

Марка топлива (по чеку): ДТ

Цена за литр: 22,00 руб.

Сравнительно дешевое и при этом очень неплохое топливо. Его можно считать практически универсальным – нормально работает и на старой, и на современной технике. Цетановое число высокое, но не завышенное, хорошая смазывающая способность, низкий уровень токсичности – чего еще желать?

Оправданная цена, универсальность применения, низкий уровень токсичности.

Серы многовато...

4 ИП МИНИНА В.Я., ИНН 532123003880



Место и время заправки: Новгородская обл., Бронница, ул. Эстьянская, поворот на Наволок, 27.10.2008, 14 ч. 25 мин.

Марка топлива (по чеку): ДТ

Цена за литр: 23,00 руб.

Тот вариант, когда топливо со страшненькой контейнерной заправки оказывается вполне приличным. Полностью соответствует требованиям отечественной техники. На двигателях Евро III и выше использовать не рекомендуется – для них цетановое число низковато. И недешевое горючее, кстати.

Хорошие показатели экономичности и токсичности для неновой отечественной техники.

Нежелательно использование на современных дизельных двигателях класса Евро III и выше.

ный на смешной контейнерной заправке с надписью «Евро IV» на фоне мертвого трактора, провалился по этому параметру с треском!

А какое топливо мы залили? Для летней или зимней эксплуатации? Может, для весенне-осеннего сезона, как разрешено в ГОСТ Р 52368-2005? Два образца из одной столицы – переходные, из другой – летние, а деревенские – вперемешку: один зимний, другой летний. Всего-то 900 км от Тульской области до Ленинградской, а какие сезонные колебания: на севере еще лето, а на юге, в Москве, – уже осень. По трассе же вообще тропический климат с лютой зимой чередуется.

КАНЦЕРОГЕНЫ И АРОМАТИКА

Как соотносятся групповой состав солярки и ее канцерогенная опасность? В протоколе из Российского онкологического центра четко написано: чем больше полициклических ароматических углеводородов (ПАУ), тем больше должно быть бенз(а)пирена. А что дают наши результаты?

В образце с минимальным содержанием полициклической ароматики бенз(а)пирена действительно меньше всего. А вот дальше сплошные чудеса. Четыре образца имеют содержание ПАУ приблизительно одинаковое – около 6%, а содержание злого канцерогена бенз(а)пирена в них различается в 2,5 раза. И самое смешное, что в одном из образцов из этой четверки, где ПАУ хоть чуть-чуть, но меньше, бенз(а)пирена оказалось больше всего! А вот в образце с максимальным содержанием ПАУ обнаружилось относительно умеренное количество вышеупомянутого канцерогена. Дело в том, что ароматические соединения делятся на легкие и тяжелые – последние и включают в свой состав канцерогенные вещества. Именно об их наличии и свидетельствует бенз(а)пирен, который официально признан их индикатором.

> Не нужно заправлять старый дизель современной соляркой, а новый – древней!

Теперь самое веселое! По данным этого анализа, самой гуманной соляркой оказалась та, что купили... в деревне на трассе. Бенз(а)пирена в ней прак-

ТРЕБОВАНИЯ К ДИЗЕЛЬНОМУ ТОПЛИВУ

Параметр	ГОСТ 305-82. «Топливо дизельное. Технические условия»	ГОСТ Р 52368-2005. «Топливо дизельное ЕВРО. Технические условия»	Технический регламент «О требованиях к автомобильному и авиационному бензину, дизельному и судовому топливу, топливу для реактивных двигателей и топочному мазуту»
Цетановое число, ед., не ниже	45,0	51,0 для холодного и арктического климата: классы 1, 2 – 49,0, класс 3 – 48,0, классы 4, 5 – 47,0	класс 2 – 45,0 класс 3, 4, 5 – 51,0 для ДТ для холодного и арктического климата – 47,0
Полициклические ароматические углеводороды, % по массе, не более	не нормированы	11,0	класс 2 – не нормированы класс 3 и выше – 11,0
Массовая доля серы, ppm, не более	вид I – 5000 (для арктического ДТ – 4000) вид II – 2000	вид I – 350, вид II – 50 вид III – 10	класс 2 – 500; класс 3 – 350; класс 4 – 50; класс 5 – 10
Температура вспышки в закрытом тигле, °С, не выше	для дизелей общего назначения: летнее – 40, зимнее – 35, арктическое – 30	55	40 для арктического климата – 30
Смазывающая способность: скорректированный диаметр пятна контакта, мкм, не более	не нормируется	460	460
Предельная температура фильтруемости, °С, не ниже	летнее – 5 зимнее, арктическое – не нормируется	для умеренного климата по сортам: A: 5; B: 0; C: –5; D: –10; E: –15; F: –20	для холодного климата: –20 для арктического климата: –38

5 ООО «КИРИШИАВТОСЕРВИС», ИНН 007840016802



Место и время заправки: С.-Петербург, ул. Руставели, д. 48а, 28.10.2008, 12 ч. 42 мин.

Марка топлива (по чеку): дизель

Цена за литр: 22,70 руб.

Цетановое число – рекордное, замахивается по этому параметру на Евро V. Но вот в остальном – как-то не очень. Серы больше всего, смазывающая способность – на пределе допуска. И почему-то летнее, хотя в момент закупки пробы поздняя осень на дворе стояла.

Самое высокое цетановое число, умеренная цена, низкое содержание канцерогенов.

Явно не соответствует техническому уровню большинства отечественных дизелей. Вроде ориентировано на иномарки, но почему тогда так слабо с содержанием серы?

6 ООО «ПКФ «Деловой центр», ИНН 006903029080



Место и время заправки: трасса М105, 260-й км.

Марка топлива (по чеку): ДТ

Цена за литр: 20,00 руб.

Самое дешевое и при этом – самое странное топливо из проверенных. Судя по тому, что оно ведет себя не так, как предписано теорией, что-то в нем не то. Единственное зимнее топливо из выборки, но и оно прошло по самой грани самого либерального ГОСТ 305-82. Если бы температура вспышки была на градус меньше, его просто сняли бы с испытаний.

Низкая цена, самое низкое содержание полициклической ароматики, невысокая токсичность отработавших газов.

Отвратительная смазывающая способность, невысокое цетановое число, высокий расход топлива на любых типах автомобилей. И обслуживание не понравилось...

тически в четыре раза меньше, чем в лукойловском топливе! Откуда такое чудо у зимнего топлива, еле пролезающего даже по ГОСТ 305-82 по параметру температуры вспышки и с очень слабенькими смазывающими свойствами?

Нефтяники смеются: мол, подобная картина обычно наблюдается тогда, когда из летнего топлива делают зимнее, плеснув в солярку керосина.

САМОЕ ШУМНОЕ ДЕЛО

Целую неделю корпус лаборатории сотрясал рык дизеля ЯМЗ-238 – то возмущенный, то умиротворенный. А соседи по корпусу ворчали: «Когда же все это кончится?».

Закончили! И вновь подтвердили прежние выводы: не надо предлагать старому дизелю новую соляру, равно как и новому – старую. В этом полная противоположность ситуации с бензинами. А все потому, что для рабочего процесса любого дизеля, хоть старого, хоть нового, важны не содержание серы, канцерогенов или смазывающая способность топлива, а его состав, цетановое число, вязкость, плотность, коэффициент поверхностного натяжения, наличие катализаторов горения. А большинство этих параметров в нормативах евротоплив никак не определено!

Для испытаний мы взяли большой дизель, потому что 90% солярки в стра-

КОММЕНТАРИЙ СПЕЦИАЛИСТА



Эдуард Мохнаткин, руководитель органа по сертификации нефтепродуктов АНО «ЦС ТЭР», д.т.н., профессор, эксперт Ростехрегулирования

Самым интересным в проделанной работе мне представляется то, что она еще раз подтвердила простую рабоче-крестьянскую мысль – зачем нам по примеру Запада очертя голову включаться в погоню за полной ликвидацией серы в топливе?

Конечно, когда серы слишком много (0,2–0,5%, или 2000–5000 ppm), то из-за образования серной и сернистой кислот в надпоршневом пространстве цилиндропоршневая группа подвергается сильному износу, то есть снижается ресурс двигателя. Однако если понизить содержание серы хотя бы в 10–20 раз, то и ее негативное влияние на износ и ресурс ослабевает в десятки раз! Так зачем же в угоду моде уменьшать содержание серы в дизельном топливе еще на два-три порядка, если эти силы и средства можно направить на реальное улучшение качества топлива? Снижать содержание смол, механических примесей, воды и т. д. – вот более важная задача!

Концентрация 0,01–0,03% (100–300 ppm) – это вполне приемлемый и безопасный уровень содержания серы. Дальнейшее его снижение обходится дорого и не дает эффекта ни с точки зрения вреда для двигателя, ни с точки зрения экологического загрязнения! Преобладающее влияние имеют другие факторы: полнота и характер сгорания топлива, совершенствование газообмена и т. д. Вот почему я убежден, что нынешняя борьба за стократное снижение содержания серы экономически не оправданна. Очень рад, что данная статья как раз и призывает нас осознать еще раз эту простую истину, задуматься о реальных проблемах и не растрачивать свой потенциал в гонках за псевдодостижениями.

ФИЗИКО-ХИМИЧЕСКИЕ ПАРАМЕТРЫ ДИЗТОПЛИВ

УСРЕДНЕННЫЕ МОТОРНЫЕ И ЭКОЛОГИЧЕСКИЕ ПОКАЗАТЕЛИ ДВИГАТЕЛЯ ЯМЗ-238 (БАЗОВАЯ РЕГУЛИРОВКА)

Код образца	ЦЧ	Усредненные эффекты					
		Расход, г/кВтч	Эфф. кпд	Дым, г/куб.м	CH, ppm	NOx, ppm	Степень канцерогенной опасности*
1. BP	54	0,521	0,170	0,042	13	364	1,00
2. «ЛУКОЙЛ»	53	0,519	0,170	0,040	13	372	1,97
3. «РОССЕРВИС»	52	0,519	0,169	0,042	16	383	1,28
4. «ИП МИНИНА»	49	0,516	0,170	0,035	19	379	2,13
5. «КИРИШИАВТОСЕРВИС»	55	0,524	0,169	0,052	20	345	1,36
6. «ДЕЛОВОЙ ЦЕНТР»	49	0,539	0,164	0,038	39	343	1,55

*В баллах по отношению к топливу с минимальной канцерогенной опасностью, в пересчете на выход остаточных углеводородов. Меньше – лучше. Последнее относится ко всем графам, кроме кпд.

УСРЕДНЕННЫЕ МОТОРНЫЕ И ЭКОЛОГИЧЕСКИЕ ПОКАЗАТЕЛИ ДВИГАТЕЛЯ ЯМЗ-238 (РЕГУЛИРОВКА ПОД ЕВРО IV)

Код образца	ЦЧ	Усредненные эффекты					
		Расход, г/кВтч	Эфф. кпд	Дым, г/куб.м	CH, ppm	NOx, ppm	Степень канцерогенной опасности*
1. BP	54	0,526	0,168	0,057	15	158	1,00
2. «ЛУКОЙЛ»	53	0,531	0,166	0,047	18	164	2,37
3. «РОССЕРВИС»	52	0,531	0,165	0,055	22	167	1,52
4. «ИП МИНИНА»	49	0,539	0,164	0,060	32	158	3,10
5. «КИРИШИАВТОСЕРВИС»	55	0,533	0,164	0,060	28	145	1,61
6. «ДЕЛОВОЙ ЦЕНТР»	49	0,546	0,159	0,045	54	144	1,86

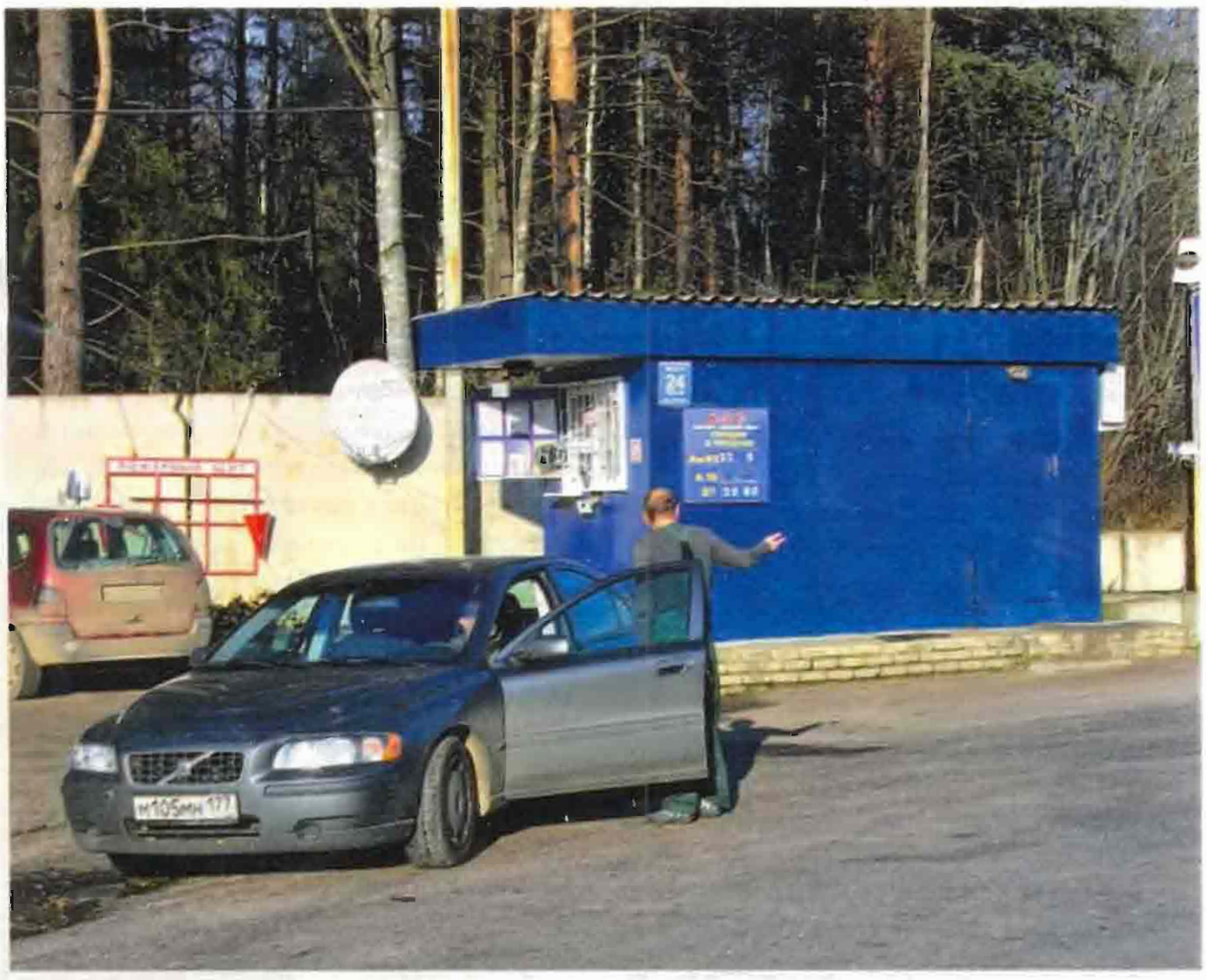
*В баллах по отношению к топливу с минимальной канцерогенной опасностью, в пересчете на выход остаточных углеводородов. Меньше – лучше. Последнее относится ко всем графам, кроме кпд.

МОТОРНЫЕ И ЭКОЛОГИЧЕСКИЕ ПОКАЗАТЕЛИ ДВИГАТЕЛЯ ЯМЗ-238 В РЕЖИМЕ МИНИМАЛЬНО УСТОЙЧИВОЙ ЧАСТОТЫ ХОЛОСТОГО ХОДА (БАЗОВАЯ РЕГУЛИРОВКА)

Код образца	ЦЧ	Усредненные эффекты				
		Расход	CO, %	CO_2, %	CH, ppm	NO_x, ppm
1. BP	54	3,17	0,034	1,13	23	96
2. «ЛУКОЙЛ»	53	3,74	0,039	1,07	16	85
3. «РОССЕРВИС»	52	3,58	0,034	1,15	15	86
4. «ИП МИНИНА»	49	3,11	0,036	1,16	14	71
5. «КИРИШИАВТОСЕРВИС»	55	3,96	0,037	1,11	20	102
6. «ДЕЛОВОЙ ЦЕНТР»	49	4,58	0,043	1,09	33	88

МОТОРНЫЕ И ЭКОЛОГИЧЕСКИЕ ПОКАЗАТЕЛИ ДВИГАТЕЛЯ ЯМЗ-230 В РЕЖИМЕ МИНИМАЛЬНО УСТОЙЧИВОЙ ЧАСТОТЫ ХОЛОСТОГО ХОДА (РЕГУЛИРОВКА ПОД ЕВРО IV)

Код образца	ЦЧ	Усредненные эффекты				
		Расход	CO, %	CO_2, %	CH, ppm	NO_x, ppm
1. BP	54	3,98	0,032	1,17	18	33
2. «ЛУКОЙЛ»	53	3,81	0,029	1,80	31	32
3. «РОССЕРВИС»	52	3,80	0,031	1,18	14	29
4. «ИП МИНИНА»	49	4,05	0,039	1,23	36	28
5. «КИРИШИАВТОСЕРВИС»	55	4,07	0,034	1,17	44	27
6. «ДЕЛОВОЙ ЦЕНТР»	49	4,65	0,049	1,21	44	29



Рабочий фрагмент «разборки» на одной из АЗС. Попытка сфотографировать паспорт качества вызвала у персонала приступ агрессии.

не потребляется именно грузовиками и сельхозмашинами, а из них более 70% отечественные. Именно они в большой степени определяют уровень экологического загрязнения. Но поскольку топлива «Евро» предназначены для более современных машин, мы смоделировали и эту ситуацию: кроме базовых регулировок, рассчитанных на дизтопливо с невысоким цетановым числом, повторили цикл испытаний с новой регулировкой, специально подобранной под «Евро».

Любителей цифр вновь отсылаем к таблицам. При базовых регулировках наилучшие результаты по экономичности показало одно из топлив с самым низким цетановым числом – 49. Особенно это заметно на режимах малых нагрузок, там разница между образцами кое-где превышает 15%. При увеличении нагрузки на двигатель разница начинает сокращаться до 3–4%. Худший результат у солярки с самым высоким цетановым числом и у той странной – зимней, купленной в деревне. Мотор подтверждает: экспериментов над топливом он не переносит! Зато на регулировках под «Евро» картина поменялась. Оптимум



Не нужно вслед за Западом включаться в погоню за полной ликвидацией серы в топливе!

цетанового числа сразу сместился в зону 52–53 единицы, но все равно – на высоком ЦЧ наблюдается ухудшение процесса. Вот так, физику никакими бумажками не обмануть!

ДЫМНЫЙ СЛЕД

В отработавших газах дизельного двигателя практически отсутствует окись углерода CO, поскольку дизель пашет на очень бедной по сравнению с бензиновым мотором топливовоздушной смеси. Несгоревших углеводородов здесь тоже значительно меньше, чем в бензиновом моторе. Но они – основные носители канцерогенов. И если пересчитать канцерогенную опасность отработавших газов с учетом выхода CH, то лавры победителя, которыми мы чуть было не наградили странное топливо из деревни с мертвым трактором, быстренько перешли к образцу, отобранному на АЗС фирмы BP. А вот для ЛУКОЙЛа в этой номинации неприятность пришла со стороны высокого содержания бенз(а)пирена в исходном топливе.

Но главным в оценке токсичности отработавших газов дизеля считается содержание твердых частиц (дыма, то есть) и окислов азота. На дымность отработавших газов по теории существенно влияет отклонение величины цетанового числа от оптимального значения – это подтвердилось испытаниями. Прав-



Пронумерованные образцы дизтоплива готовы к отправке в лабораторию Онкологического центра.

КАК ЗОВУТ СОЛЯРКУ?

Действующие нормативные документы содержат следующие обозначения дизельного топлива.

По ГОСТ 305-82 «Топливо дизельное. Технические условия»

Л (летнее) – рекомендуемое для эксплуатации при температуре окружающего воздуха 0°C и выше;

З (зимнее) – рекомендуемое для эксплуатации при температуре окружающего воздуха минус 20°C и выше (температура застывания топлива – не выше минус 35°C) и минус 30°C и выше (температура застывания топлива – не выше минус 45°C);

А (арктическое) – рекомендуемое для эксплуатации при температуре окружающего воздуха минус 50°C и выше.

В условное обозначение топлива марки **Л** должны входить массовая доля серы и температура вспышки; топлива марки **З** – массовая доля серы и температура застывания, топлива марки **А** – массовая доля серы.

Пример условного обозначения: топливо летнее с массовой долей серы до 0,2% и температурой вспышки 40°C – топливо дизельное Л-0,2-40 ГОСТ 305-82.

По ГОСТ Р 52368-2005 «Топливо дизельное ЕВРО. Технические условия»

В условном обозначении топлива указывают его сорт или класс в зависимости от значений предельной температуры фильтруемости (для класса и температуры помутнения) и вид топлива в зависимости от содержания серы. Сорта и классы определяют сезонность применения в зависимости от региона России. Примеры: топливо дизельное ЕВРО по ГОСТ Р 25368-2005 (ЕН 590:2004), сорт А, вид I.

По техническому регламенту «О требованиях к автомобильному и авиационному бензину, дизельному и судовому топливу, топливу для реактивных двигателей и топочному мазуту»

Вводятся четыре класса дизельного топлива по уровню их экологической опасности: класс 2, класс 3, класс 4, класса 5. По своим параметрам топлива каждого класса приблизительно соответствуют требованиям к топливу «Евро» с соответствующим номером.

По сезонности выделяют дизельные топлива для холодного и для арктического климата.

Наименование	Цетановое число, ед.	Полициклические ароматические углеводороды, % по массе	Массовая доля серы, мг/кг	Температура вспышки в закрытом тигле, °С	Смазывающая способность: скорректированный диаметр пятна контакта, мкм	Предельная температура фильтруемости, °С	Содержание бенз(а)пирена, нг/мл
BP	54,0	6,1	220	69	324	–16	23,0 ±1,2
«ИП Минина»	49,0	6,3	3900	60	469	–4	33,5 ±0,3
«Деловой центр»	49,0	3,1	700	36	702	–22	11,9 ±0,5
ЛУКОЙЛ	53,0	5,8	60	57	268	–5	45,6 ±2,7
«Киришиавтосервис»	55,0	6,2	4100	56	423	–4	19,9 ±2,9
«Россервис»	52,0	8,2	1800	77	383	–15	23,9 ±3,0



Надпись «ЕВРО IV» на колонке – чаще всего маркетинговый ход. Такого в наших ГОСТах нет!

ЧТО И ЗАЧЕМ ИСПЫТЫВАЛИ

Цетановое число (ЦЧ) – важнейшая характеристика дизтоплива, характеризующая его способность к воспламенению. При постоянном значении угла опережения впрыска увеличение ЦЧ уменьшает время, необходимое для подготовки запальной порции топливовоздушной смеси, способной к самовоспламенению. Подробно о влиянии ЦЧ на рабочий процесс дизеля – в ЗР, 2008, № 2.

Содержание серы – одна из характеристик экологической опасности топлива. При сгорании топлива, содержащего серу, возникают слабые концентрации серной и сернистой кислот, раздражающих слизистые оболочки. Кроме того, повышается скорость коррозии деталей цилиндропоршневой группы, особенно при низких температурах окружающего воздуха.

Смазывающая способность – характеристика противоизносных свойств дизельного топлива. Вводится параметр «диаметр пятна контакта». Определяется он на специальной установке.

Содержание полициклических ароматических углеводородов (ПАУ) – речь идет о наиболее опасной группе из всех ароматических соединений. Являются потенциальными носителями канцерогенов – веществ, вызывающих развитие раковых опухолей. Один из самых опасных видов ПАУ – бенз(а)пирен.

Температура вспышки в закрытом тигле – минимальная температура топливовоздушной смеси заданного состава, при которой возможно ее воспламенение. Характеризует способность топлива к воспламенению.

Предельная температура фильтруемости – температура, при которой топливо сохраняет способность прокачиваться через фильтрующие элементы топливной системы двигателя. Важнейшая характеристика депрессорных (низкотемпературных) свойств топлива.

Моторные испытания на реальном двигателе определяют влияние свойств испытуемого топлива на мощность, расход топлива, содержание в отработавших газах твердых частиц, окисей углерода (CO) и азота (NO_x), остаточных углеводородов. Испытания проводились во всем спектре эксплуатационных режимов – от холостого хода до номинальной нагрузки.

да, опять выделилось топливо из деревни – все не как у всех! Что до окислов азота, которые пытаются давить и мочевиной, и рециркуляцией, то их проще всего одолеть, сдвинув назад угол опережения впрыска. Посмотрите в таблицу: таким способом, реализовав регулировку двигателя на евротоплива, мы уменьшили содержание NO_x более чем в два раза! А для того, чтобы не загубить экономичность и мощность мотора, как раз и требуется топливо с улучшенными свойствами воспламеняемости, то есть с более высоким цетановым числом. Что в евросоляре и сделано.

МОЖНО ЛИ ПОКУПАТЬ ДИЗЕЛЬ?

Покупать – можно! А вот заправлять – повнимательнее: разброс параметров топлива сумасшедший. Первопричиной разброда, по нашему мнению, стал непрофессионализм чиновников, породивших бумажную неразбериху. Пока в стране будут действовать сразу несколько нормативных документов, по которым можно производить как топливо класса «Евро минус один», так и Евро V, порядка не будет. И вводимый новый Технический регламент в его нынешнем виде ситуацию не исправит, а только усугубит.

Конкретные рекомендации, куда ехать за соляркой, дать сложно. Ведь ни на вкус, ни на цвет качество топлива не определить. Остается доверять паспортам, которые должны быть на каждой АЗС. Обратить внимание следует на то, по какому ГОСТу сделано топливо. Если собираетесь кормить битый жизнью КамАЗ, то ему совсем не нужно топливо типа «Евро» (цифры опускаем по указанным выше причинам). Но и оно ему особо не повредит, только расход горючего из-за неоптимального цетанового числа немного увеличится и дымить на высоких нагрузках станет больше. Зато будет выигрыш по ресурсу и самого мотора, и его топливной аппаратуры. С другой стороны, новеньким иномаркам с дизелями топливо, сработанное по старому ГОСТ 305-82, противопоказано. Лучше поискать другую АЗС.

И еще. О каком качестве дизельного топлива можно говорить, если в стране всего пара-тройка лабораторий, которым под силу это качество проверить? Вложить бы в них денежку! Но модную приставку «нано» к этим лабораториям не приделать, а без нее финансирование идет сегодня ой как туго. ЗР

Водохлёбы

Второе поколение нешипуемой шины «Мишлен» изучал Анатолий Сухов.

Нешипуемые шины становятся все популярнее: они заметно комфортнее «шипов», а при сильных морозах опережают их и в ездовых дисциплинах (ЗР, 2009, № 1, с. 130). Зато при небольших «минусах», когда лед особенно скользкий, пока им проигрывают. Нивелировать это отставание стремятся все производители. Основная идея – убрать воду из пятна контакта: именно она делает «теплый лед» таким скользким. Французские шинники предложили оригинальное решение.

Первое, что бросается в глаза при ближайшем рассмотрении рисунка протектора, – ряды дырочек по краям наружных и средних шашек. Это так называемые микропомпы – резервуары в толще резины, похожие на миниатюрные пробирки. При контакте участка шины с мокрой поверхностью они мгновенно заполняются водой, которая потом выбрасывается под действием центробежной силы. Конечно, их емкость не слишком велика, зато сама кромка шашки получилась жестче (раньше на этом месте проходил ламельный разрез) и за счет этого лучше продавливает водяную пленку.

В центре шашек – уже известные по предыдущему поколению трехмерные ламели; они обеспечивают хорошее сцепление за счет податливости при небольших перемещениях и вместе с тем не подламываются при маневрах, обеспечивая строгость управления. Однако здесь есть и совсем новый элемент – упоры между шашками, которые обеспечивают дополнительную жесткость в боковом направлении.

По словам французских инженеров, для новой шины разработана резиновая смесь FleX-Ice с улучшенной температурной характеристикой (достаточно эластичная на морозе и не слишком мягкая при нагреве).

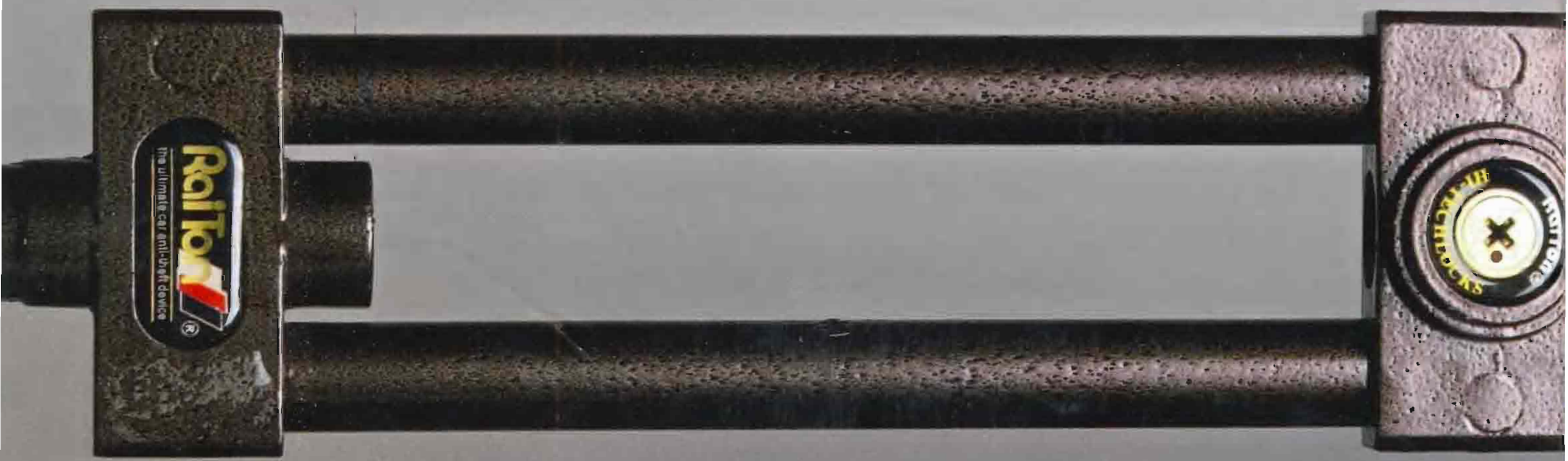
Рисунок обновленной шины остался направленным, а двойные центральные ребра стали сплошными. Увеличилась (с 60 до 73%) площадь контакта с поверхностью дороги и равномерность распределения нагрузки, что также на пользу сцеплению и ходимости.

Размеры по-прежнему самые ходовые: от 175/70R13 82T до 245/45R18 100T XL. Обратите внимание: максимально допустимая скорость для всех типоразмеров новой модели возросла со 160 до 190 км/ч. ЗР



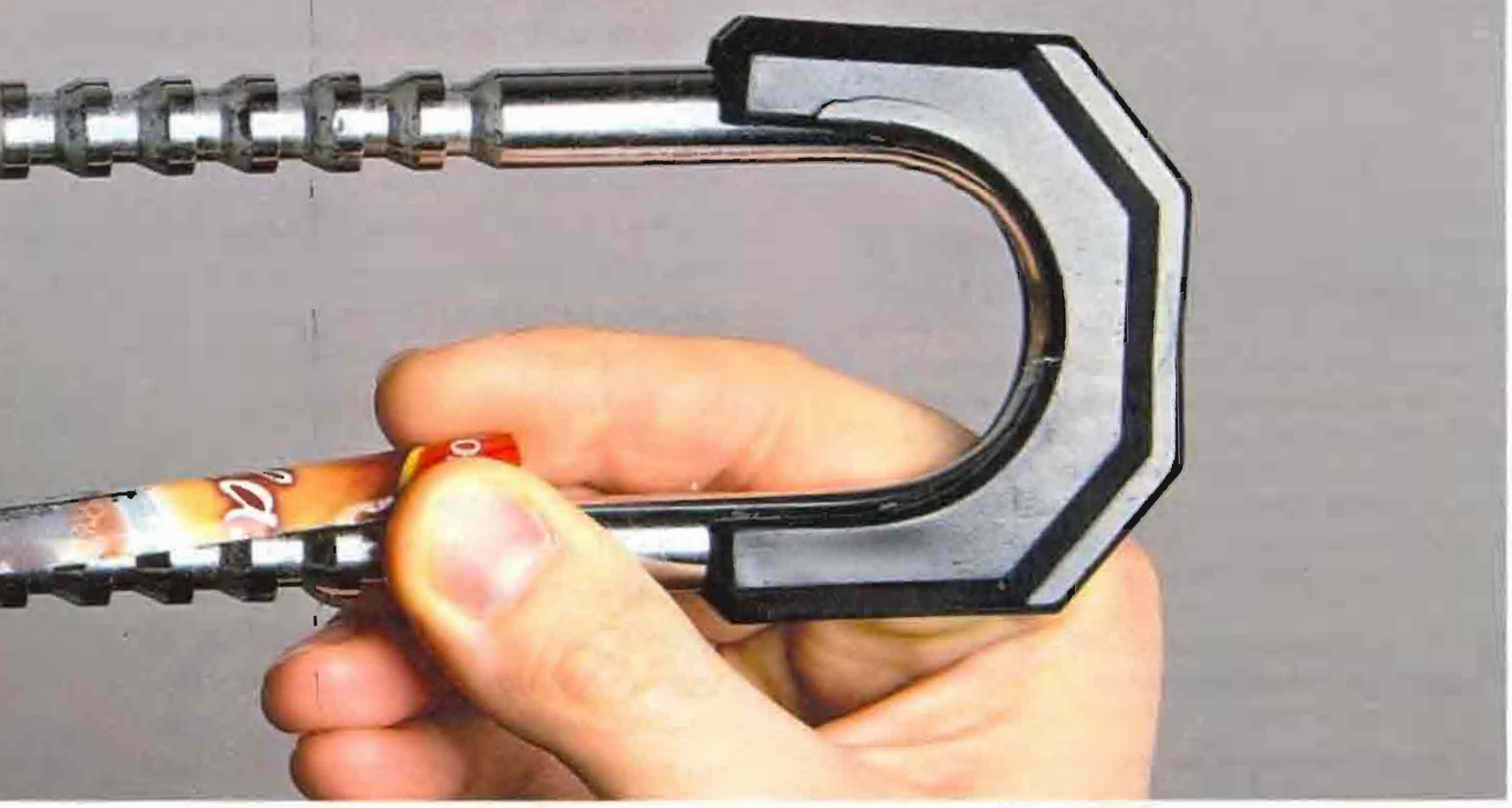
Две характерные особенности нового протектора: ряды дырочек-микропомп по краям среднего и наружного блока ламелей и упоры между этими блоками.

Склоняем кочерёжки



ЗАМОК ПРОТИВОУГОННЫЙ «РУЛЬ – СТОЙКА» SL-034	ЗАМОК ПРОТИВОУГОННЫЙ «РУЛЬ – СИДЕНЬЕ» SWL-19089	ЗАМОК ПРОТИВОУГОННЫЙ «РУЛЬ – ПЕДАЛЬ» RAITON SL-200	ЗАМОК ПРОТИВОУГОННЫЙ «РУЛЬ – МАГНИТОЛА» SL-100
			
Производитель ..... замок изготовлен по заказу немецкой фирмы Megapower **Ориентировочная цена** ..... 270 руб.	**Производитель** ..... сделано в Таиланде для фирмы Solex (США) **Ориентировочная цена** ..... 990 руб.	**Производитель** ..... Sun Greate (Тайвань) **Ориентировочная цена** ..... 1100 руб.	**Производитель** ..... неизвестен **Ориентировочная цена** ..... 360 руб.
Упирается изогнутыми концами в обод рулевого колеса, можно подогнать под любой диаметр. Криптостойкость механизма секретности, заключенного в пластмассовый корпус, низкая – нет защиты от высверливания. Годится разве что для почтовых ящиков в охраняемых парадных. Штанги блокиратора полые, перепиливаются на раз. Взломан за 15 с путем проворачивания личинки... отверткой.	Регулировок по длине не имеет, подогнать к баранкам разного диаметра невозможно. Криптостойкость неплохая, защищен от высверливания вращающимся закаленным диском. Пластина массивная, перепиливать такую тяжело. Однако полые оси, соединяющие две ее половинки, размещены в пластмассовом корпусе, что перечеркивает прочие достоинства изделия. Взломан за 30 с – просто вытащили оси из корпуса.	Охватывает рулевое колесо П-образной рамкой и блокирует одну из педалей. Длина регулируется. Корпус выполнен из металлического прутка. Механизм не защищен от высверливания, но оно и не понадобилось: пользуясь простейшей отмычкой – полоской жести, вырезанной из консервной банки, – вскрыли за 20 с.	Одной стороной устанавливается на рулевое колесо, а другой... защищает кассетную магнитолу! Карданные сочленения и резьбовые винты позволяют подстраиваться под разные модели авто. Механизм секретности не защищен: после высверливания (воспользовались дрелью) и последующего отжатия запорного ригеля сдался. Замок был взломан за 45 с. Но как смотрится!
+ При утере ключа открывается отверткой.	+ Разработчики хотя бы попытались укрепить свои «бастионы».	+ Позволяет продемонстрировать знакомым свои таланты взломщика.	+ Взломали не отверткой, а дрелью – это не так обидно!
– Мальчиш-Плохиш, в котором плохо абсолютно все.	– 30 секунд стойкости – это несерьезно.	– Машину жалко: угонят вместе с противоугонкой.	– 45 секунд – и машина тю-тю. Какие уж тут разговоры о плюсах?!
			

Гуманитарии легко просклоняют слово «кочерга» даже во множественном числе. Именительный – кочерги, родительный – кочерёг, дательный – кочергам и так далее. А технари просклоняют кочерёжки иначе: укажут на недостатки!.. Рассказывают Алексей Воробьев-Обухов и Михаил Колодочкин.



Противоугонную «кочергу» еще называют «клюшкой» – кому как нравится. Любому ясно: речь идет о съемном механическом устройстве, блокирующем рулевое колесо. При этом чаще всего оно цепляется другим концом за педальный узел или просто упирается в элементы кузова. Вариантов исполнения множество, причем большинство продаваемых изделий вообще не имеет ни названия, ни обратного адреса. Что же, «кочерга» настолько популярна и доступна, что ее купят и так, без паспорта. Прицепил на руль, защелкнул замочек – и все сразу видят: эту машину просто так не увести!

Просклоняем новенькие «кочерёжки»? В первом же магазине довольный продавец вывалил на прилавок десяток образцов: берите, ребята! Оценить предложенное нам помогут специалисты Центра сертификации продукции и систем менеджмента качества «НОРМАТЕСТ». Впрочем, главное ясно и безо всяких испытаний: несерьезная

ЗАМОК ПРОТИВОУГОННЫЙ «РУЛЬ – ТОРПЕДО» KOTO SFT-301



Производитель ..... Al Khateeb (ОАЭ)
Ориентировочная цена..... 1050 руб.

Устанавливается на одну сторону обода рулевого колеса, упираясь выступающей частью в корпус автомобиля. Регулировок по длине не имеет. Криптостойкость механизма секретности низкая. Защиты от высверливания нет; корпус выполнен из сплава, легко перепиливаемого ножовкой. Но и ее не нужно: запорный элемент сдается под усилием 10 кгс. Был взломан за 10 с путем сворачивания рычага. . . рукой!

Позволяет самому щуплому мужчине ощутить себя Терминатором.

Замок, который можно сломать руками, не имеет права на существование.



ЗАМОК ПРОТИВОУГОННЫЙ «РУЛЬ – ТОРПЕДО» OKLOCK SL-830



Производитель ..... неизвестен
Ориентировочная цена..... 530 руб.

Вставляется одним концом в обод рулевого колеса и упирается противоположным концом в корпус автомобиля. Допускает ограниченную регулировку по диаметру рулевого колеса. Криптостойкость механизма низкая, однако методом бампинга не открывается. Предусмотрена внутренняя крутящаяся защитная втулка, при этом верхняя накладка изготовлена из незакаленного металла. Перепиливать такой замок тяжело, но это лишнее: личинку свернули обычной отверткой за 35 с.

Разработчики пытались думать о защите изделия.

Когда замок вскрывается отверткой, говорить не о чем.



СИГНАЛИЗАЦИЯ НА РУЛЕВОЕ КОЛЕСО S.W.A.T.R.



Производитель ..... сделано в Китае
Ориентировочная цена..... 2000 руб.

По сути, мини-сигнализация. Питается от двух батареек «Крона». Реагирует на колебания, включая пищалку и мигалку. Включение и отключение питания осуществляется ключиком от почтового ящика, постановка и снятие с охраны – инфракрасным брелоком. Легко разбить молотком, но можно ехать и так – сильно не мешает. Кусочек губки практически заглушает звук. Ради смеха взломана проворотом замочка неродным (от почтового ящика) ключиком за 20 с.

Можно подарить ребенку в качестве игрушки.

Вскрывать не обязательно, поскольку угону не препятствует.



ЗАМОК ПРОТИВОУГОННЫЙ «РУЛЬ – ПЕДАЛЬ» SL-920



Производитель ..... неизвестен
Ориентировочная цена..... 500 руб.

Охватывает П-образной рамкой рулевое колесо, цепляясь другим концом за одну из педалей. Длина регулируется. Криптостойкость низкая: методом бампинга открыт за 45 с. Перепиливать долго – применили простейшую отмычку, сделанную из консервной банки. С ней на вскрытие ушло 30 с.

Перепиливать – долго! Самых тупых жуликов это может отпугнуть.

Открывается чуть ли не любым известным способом!



ЗАМОК ПРОТИВОУГОННЫЙ «РУЛЬ – ПЕДАЛЬ» SL-600



Производитель ..... неизвестен
Ориентировочная цена ..... 600 руб.

Охватывает П-образной скобой баранку, блокируя одну из педалей. Длина может меняться. Механизм секретности не защищен от высверливания. Перепиливать долго, поэтому вновь применили отмычку из консервной банки. Взломан за 30 с.

Способен сопротивляться ножовке.

Возможность открыть блокиратор куском консервной банки – это оскорбление всем замкам вообще.



ЗАМОК ПРОТИВОУГОННЫЙ «РУЛЬ – ПЕДАЛЬ» A0201



Производитель ..... «ДиШ», Россия
Ориентировочная цена ..... 4200 руб.

Охватывает рулевое колесо двумя разъемными кольцами, одновременно блокируя одну из педалей. Длина регулируется. Механизм секретности – оригинальный, сугубо отечественный. Но ключ – пластмассовая кодовая пластина, надежности никакой. Корпус достаточно массивный, пруток тоже – пришлось сверлить замок, благо защиты нет. Был взломан за 120 с путем высверливания.

120 секунд противодействия взлому – абсолютно лучший результат в данной компании.

Хлипкий ключ, несусветная цена.



На нижних фото замки после вскрытия.

это защита. Обод рулевого колеса легко перепиливается ножовкой и перекусывается ножницами-болторезами. Очень часто его ломают голыми рука-

Такие замки открывают отвертками, кусочками жести, почтовыми ключиками и... голыми руками!

ми – он же травмобезопасный! Производители прекрасно это знают, а потому особо не стараются повышать криптостойкость (интересно, приживется ли такой синоним, как «воростойчивость»?) замкового механизма или применять «породистые» материалы. Однако наивность автовладельцев такова, что даже в Москве «кочерга» – чуть ли не самая распространенная фенька.

Лишь двум замкам потребовалось пригрозить дрелью – тоже, впрочем, не самое секретное оружие... Жидкий азот, пистолет с золотой пулей и лазерный меч из «Звездных войн» не потребовались. А жаль. Человек, по наивности приобретающий подобное изделие, искренне верит: оно защитит его машину от превратностей судьбы. Как объяснить ему, что на единоборство с «кочергой» жулик потратит куда меньше времени, чем уйдет у хозяина машины на склонение этого слова во множественном числе?.. **ЗР**

СПРОСИМ ЧИТАТЕЛЕЙ



Вы пользуетесь механической противоугонкой?

- 20% *да, замком на руле*
- 14% *да, замком на коробке*
- 6% *да, сразу несколькими*
- 60% *нет, не вижу проку*

ВСПОМИНАЕМ ПАДЕЖИ

ИМЕНИТЕЛЬНЫЙ

Что побуждает людей приобретать абсолютно бесполезные вещи типа «кочерги»? Как правило, плохая информированность. А еще – пофигизм из серии «все равно угонят, если захотят»... Но если так рассуждать, то и ключи из замка вынимать не стоит.

РОДИТЕЛЬНЫЙ

Чего не хватает таким блокираторам? Прежде всего внимания разработчиков. Некоторые после несложной доработки перестали бы, по крайней мере, открываться полосками, вырезанными из жестянок. Уже неплохо!

ДАТЕЛЬНЫЙ

Кому все же порекомендовать такие замки? Только тем, кто в силу обстоятельств не может применить что-то более серьезное. Скажем, срочно надо ехать на новенькой машине из салона за тридевять земель, с ночевками в мотелях. Тут любой дополнительной охране будешь рад, даже такой. От бомжей спасет – и то хорошо.

ВИНИТЕЛЬНЫЙ

Кого винить в том, что толку от блокираторов рулевого колеса нет? Только себя. Напоминаем: рулевое колесо – очень неудачный объект для охраны, поскольку его легко принести в жертву. Поставьте блокиратор коробки или рулевого вала – их противоугонный потенциал выше.

ТВОРИТЕЛЬНЫЙ

Чем открывают такие блокираторы? В нашем случае самый дрянной был взят голыми руками, остальные – отвертками, кусочками жести, почтовыми ключиками. И только для некоторых понадобилось сверление. До так называемого бампинга – вскрытия замка серией рассчитанных ударов по корпусу – дело не дошло за ненадобностью. Один раз попробовали, но просто так – ради искусства. А уж если вор применит профессиональный инструмент, счет пойдет на секунды.

ПРЕДЛОЖНЫЙ

О чем говорят те, кто убежденно пользуется такими блокираторами? Как правило, о том, что их машину до сих никто не угнал! Остается спросить: «А пытались?». Ответа не ждите.



Экономия пахнет нафталином

Проблема качества топлива имеет международный характер. Вот и американская фирма раскручивает свой препарат BPI (Bio Petro Improver). Как с его помощью сэкономить, выясняют эксперты Михаил Колодочкин и Александр Шабанов.

Надпись на баночке – что надо: «Экономим до 30% топлива». Или даже до 40%, если дизель. Запах дивный – натуральный нафталин. Но это не средство от моли, а «катализатор органического происхождения… способный влиять на молекулярные свойства органических жидких топлив путем изменения их структуры и высвобождения содержащейся в них полной энергии». Вот так, и не иначе. Цена банки – 2600 руб., ее должно хватить на обработку 1200 л горючего. Испытаем?

На выбор у нас две баночки. Внешне похожи, но в одной продолговатые таблетки зеленоватого цвета, а во второй такого же цвета порошок. Предлагается использовать на 30 галлонов (113 л) бензина либо три таблетки, либо три чайные ложки порошка. Причем на первые 15 галлонов – две таблетки или чайные ложки, на следующие – дозу уменьшить вдвое.

Конечно, точность дозировки в чайных ложках вызывает невольную улыбку, ну да ладно… Таблетки попробуем на впрысковом двигателе, а порошок – на карбюраторном. Для обеспечения точности эксперимента взяли чистую чайную ложку и не менее чистый 92-й бензин – безо всяких октаноповышающих и моющих присадок. В канистрах подготовили нужное количество топлива – по 45 галлонов на каждую серию испытаний, для ровного счета по 180 л. Половину топлива зарядили двойной дозой препарата, другую половину – одинарной.

ПРЕЖДЕ ЧЕМ ОТМЫТЬ, НАДО ИСПАЧКАТЬ!

Судя по описанию, препарат BPI должен мыть мотор: часть эффекта объясняется этим. А у нас в лаборатории они и так чистые. Но мы технологию «эталонного загрязнения» освоили давно. Пожертвовали еще 40 л бензина, заранее испортив его определенным количеством солярки и моторного масла. Выжигая такую бодягу в режимах малых нагрузок, получили замечательные отложения и на клапанах, и в камере сгорания, и в топливной системе. Предварительно на чистом бензине сняли базовые характеристики.

Теперь пробуем бензин с BPI. В базовых режимах 30% снижения расхода топлива не зафиксировали, но 7–8% было. Это на впрысковом моторе. На карбюраторном – чуть поменьше, но тоже неплохо: в среднем 5–6%. А вот с экологией все не так однозначно. Остаточные углеводороды и там и там упали на 15–20% по сравнению с базой, а вот показатель CO даже подрос немного. Почему? Да все ясно: сравнивали-то с грязными моторами, а там отложения в дозирующих элементах системы пусть немного, но обедняют смесь. А после мытья смесь приходит к начальному уровню обогащения. Что до окиси углерода, то ее содержание зависит практически только от состава смеси, это аксиома! CO не растет, а восстанавливается. Кстати, об этом же свидетельствует и рост мощности двигателей. А вот оксиды азота практически не поменялись – разница в пределах измерения.

А если залить теперь чистый бензин? По сравнению с «грязным» мотором эффект тоже проявился, правда, существенно меньший, чем от BPI. Но то, что загрязнения добавили 3–4% к расходу и настолько же убавили мощность, несомненно. Вычтем эффекты, полученные на чистом бензине, из результатов, которые достигнуты на топливе с BPI, – вот реально то, что получится на двигателе, который любит «умываться по утрам и вечерам». Хоть путем потребления качественного топлива, хоть любым другим способом.

ПАНАЦЕЯ

Так, а при чем тут нафталин? Bio Petro Improver – это же круто и современно! И все-таки запах препарата ну очень на нафталиновый смахивает. А тут еще ветераны бубнят, что когда-то, в конце прошлого века, возили с собой таблетки нафталина – чтобы заправиться 76-м, если на заправке не найдется 92-го… И ведь помогало!

А что, попробуем! Подготовили еще один бак топлива, бухнули в него ложку чистого технического нафталина и прогнали еще один цикл испытаний на карбюраторном моторе. Результаты сравнили – эффект практически тот же, что после применения BPI! Причем если по расходу топлива заморское средство дало на 1,5% экономии больше, то по CH нафталин отыграл свое. Правда, по окислам азота ухудшение работы мотора на бензине с нафталином было заметнее. Кроме того, передозировка нафталина, как говорят, может вы-

звать проблемы при длительном бездействии мотора: белый пахучий порошок способен кристаллизоваться в жиклерах и других местах топливной системы.

«УЛЬТИМЕЙТ» ПРОТИВ BPI

А если взять самое модное нынче топливо? Ведь не так давно мы провели экспертизу современных бензинов с моющими присадками (ЗР, 2008, № 6). Работая по аналогичной программе, получили тогда на двух топливах – «BP-Ультимейт» и «ЛУКОЙЛ-Экто» – практически такой же результат! Иначе и быть не могло: современные бензины класса Евро III и выше содержат эффективные моющие присадки. И стоят они ненамного дороже, чем обычные. А потому, имея возможность заправиться хорошим топливом, от применения снадобий и нафталина можно смело отказаться.

Однако вдали от фирменных заправок с «Экто» и «Ультимейтом», очищающими топливную систему, подобные средства могут быть полезными. Что конкретно изменяется и как – указано в таблицах. Возможно, в ряде случаев это оправдает немалую цену препарата. И сбережет нейроны водителя, гибнущие во множестве, когда загорается лампочка Check Engine. **ЗР**

РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ НА ВПРЫСКОВОМ МОТОРЕ

	Усредненные эффекты (относительно базы, измеренной на двигателе в исходном состоянии, после загрязнения), %					
	Мощность	Расход топлива	Индикаторный КПД	CO	CH	NO_x
По окончании цикла испытаний на бензине с препаратом BPI	6,51	–7,45	7,25	10,32	–18,98	0,52
По окончании цикла испытаний на бензине с техническим нафталином	8,18	–6,05	5,76	2,31	–18,95	10,68
На чистом бензине после длительной работы на бензине с препаратом BPI	4,44	–3,60	3,96	4,51	–8,14	2,37

РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ НА КАРБЮРАТОРНОМ МОТОРЕ

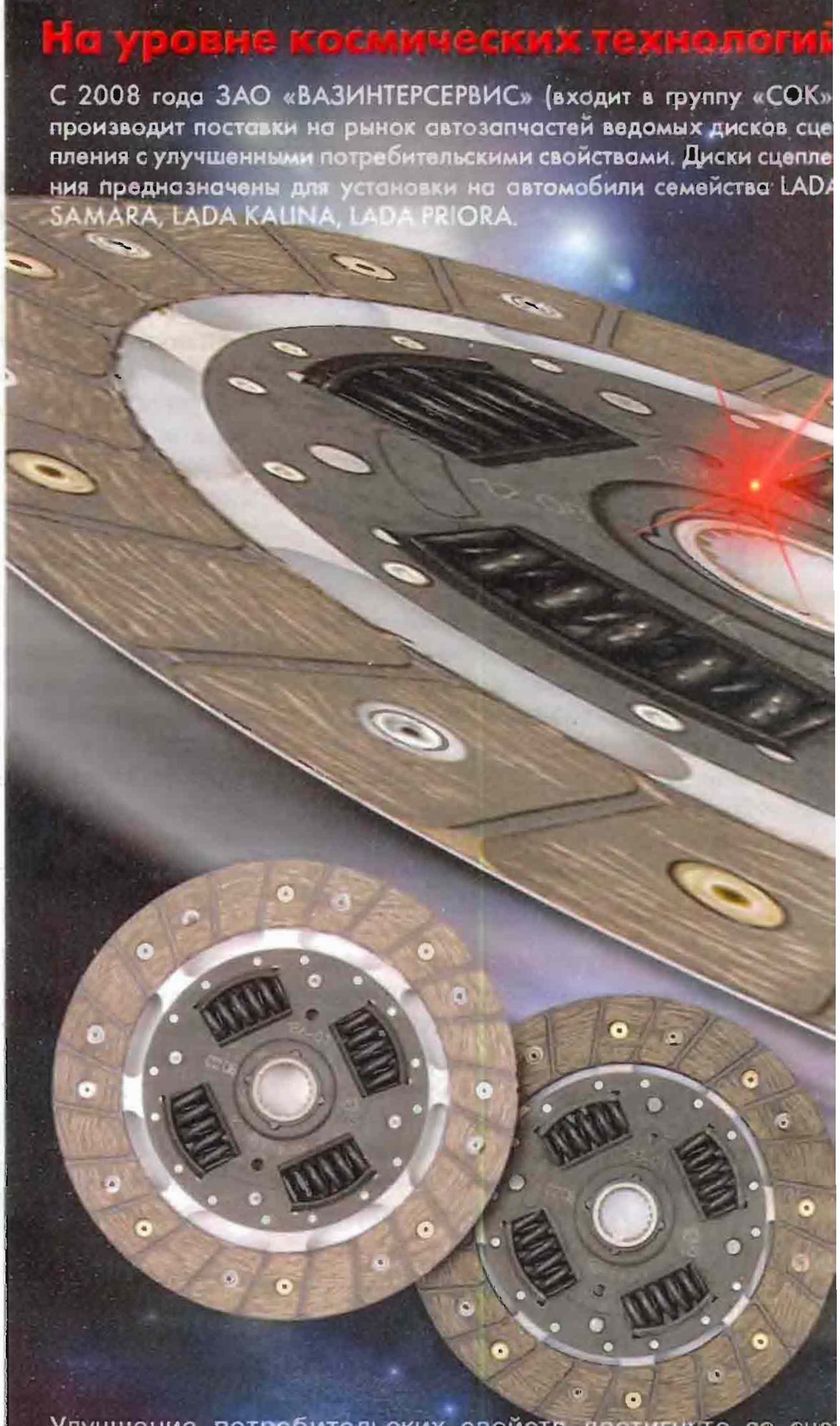
	Усредненные эффекты (относительно базы, измеренной на двигателе в исходном состоянии, после загрязнения), %					
	Мощность	Расход топлива	Индикаторный КПД	CO	CH	NO_x
По окончании цикла испытаний на бензине с препаратом BPI	1,89	–5,14	6,04	0,19	–9,00	0,07
По окончании цикла испытаний на бензине с техническим нафталином	2,05	–5,08	5,89	–1,36	–13,34	6,57
На чистом бензине после длительной работы на бензине с препаратом BPI	0,51	–2,84	3,76	0,68	–4,33	0,67

Примечание. *Зеленым цветом выделены положительные эффекты, красным – отрицательные, синим – не превышающие погрешности измерения.*

На правах рекламы

На уровне космических технологий

С 2008 года ЗАО «ВАЗИНТЕРСЕРВИС» (входит в группу «СОК») производит поставки на рынок автозапчастей ведомых дисков сцепления с улучшенными потребительскими свойствами. Диски сцепления предназначены для установки на автомобили семейства LADA SAMARA, LADA KALINA, LADA PRIORA.



Улучшение потребительских свойств достигнуто за счет внедрения новых конструктивных решений:
-наличие демпфера гашения крутильных колебаний холостого хода, что обеспечивает дополнительную плавность работы двигателя
-наличие лепестковых пружинных пластин, фрикционных накладок из высокотехнологичного материала

Все конструкционные изменения ведомых дисков сцепления LADA KALINA и комплектов сцепления LADA PRIORA произведены с учетом современных российских и международных стандартов качества. Изделия полностью сертифицированы.

ЗАО «ВАЗИНТЕРСЕРВИС» ПРЕДЛАГАЕТ
российским и зарубежным компаниям
НОВУЮ ОРБИТУ
взаимовыгодного сотрудничества

ЗАКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО
ВАЗИНТЕРСЕРВИС

Тел.: (8482) 758-505, 410-519, 410-658, 410-51
www.vazinter.ru, e-mail: info@vis.su



ЦИФРОВОЙ ЦЕНТР РАЗВЛЕЧЕНИЙ SONY XAV-W1

Ориентировочная розничная цена – 27 500 руб.

Мультимедийное головное устройство совместило в себе высокое качество как изображения (монитор 7-дюймовый, с разрешением WVGA, 1 152 000 пикселов), так и звука (32-битовый процессор X-DSP позволяет настроить звучание каждого из пяти каналов). Настоящие меломаны оценят 7-полосный эквалайзер и регулируемые задержки сигнала, а мающиеся в пробках любители петь – функцию караоке. Пассажиры заднего ряда могут развлечь себя просмотром видео на дополнительном мониторе, а при желании – послушать музыку, не мешая смотреть фильм тем, кто сидит впереди.

Для перечисления всех возможностей XAV-W1 здесь не хватит места, скажем лишь, что устройство поддерживает практически все аудио- и видеоформаты, включая Giga MP3 (то есть позволяет воспроизводить MP3-файлы, записанные на DVD-дисках).

Новинка уже успела получить награду EISA (Ассоциация европейских журналов по аудио- и видеотехнике) в номинации «Лучшая автомобильная система в Европе-2008/2009».

ПОЛУСИНТЕТИЧЕСКОЕ МОТОРНОЕ МАСЛО ZIC A+

Ориентировочная розничная цена – 650 руб. за 4 л



Необычность этого масла южнокорейской компании SK Energy в том, что оно первым среди полусинтетических, представленных на российском рынке, получило категорию качества SM/CF по API и A3/B3/B4/C3 по европейской классификации ACEA. Благодаря базовым маслам высшего качества, а также сложному пакету присадок для нового поколения ZIC A+ характерны более высокая антиокислительная стабильность, улучшенные противоизносные свойства и низкая испаряемость. Новый ZIC A+ относится к классу масел с ограниченным содержанием зольных элементов, фосфора и серы (low SAPS) и отвечает требованиям категории ACEA C3 для высокофорсированных бензиновых и дизельных двигателей легковых автомобилей и фургонов с системами нейтрализации отработавших газов (TWC и DPF). При этом цена его ниже, чем у синтетических масел такого же уровня качества.



АНТИФРИЗ X-FREEZE CARBOX G12

Ориентировочная розничная цена – 370 руб. за 5 л.

Компания «Тосол-Синтез» (Дзержинск) выпустила новый современный антифриз класса G12. В его состав входит пакет присадок на основе солей моно- и дикарбоновых кислот. Благодаря ему на внутренних поверхностях деталей системы охлаждения образуется более тонкая защитная пленка, чем в случае применения антифризов класса G11, что улучшает теплообмен. Ингибиторы коррозии расходуются только при возникновении ее очагов, а потому срок службы антифриза X-Freeze Carbox продлен до пяти лет.



GPS-ПРИЕМНИК JJ-CONNECT TOUCH

Ориентировочнаяцена – 3400 руб.

Стильный GPS-приемник JJ-Connect Touch (толщина – всего 5 мм, масса – 30 г), построенный на базе высокочувствительного 51-канального GPS-чипсета, превратит в навигатор любой смартфон, коммуникатор, ноутбук. При этом благодаря наличию Bluetooth его не нужно подсоединять проводами, а можно положить, скажем, под ветровое стекло, где условия приема сигнала наилучшие. Кабель понадобится приемнику только для подзарядки его батареи через встроенный мини-USB-разъем.

Разумеется, дополнительно потребуется загрузить в ноутбук или коммуникатор соответствующие навигационные карты нужного региона, но при этом вы не будете привязаны к какому-нибудь конкретному их производителю, как при пользовании автономными навигаторами.



НОВЫЕ СВЕЧИ NGK СЕРИИ V-LINE

Ориентировочная розничная цена – 100 руб.

В продажу поступили еще четыре свечи серии V-Line, предназначенные для автомобилей ФИАТ, а также «Пежо» и «Рено». Их обозначение – BKR5EZ и BKR6EZ соответственно. Кроме того, появились свечи BKR5EYA-11 для «тойот» и платиновая PFR6Q для «Фольксвагена» и «Ауди». Последняя, разумеется, дороже (рекомендованная цена – 300 руб). Для правильного подбора свечей следует руководствоваться рекомендациями производителя, которые уже получены официальными дистрибьюторами компании NGK.

КОРПУСНЫЕ САБВУФЕРЫ VELAS VRSB-FAL110B И FAL112B

Ориентировочная розничная цена – 4300 и 5000 руб.



Эти сабвуферы построены по звуковой схеме bandpass (полосно-пропускающий фильтр) и несколько компактнее фазоинверторных аналогов. При этом они не уступают им ни в силе, ни в глубине звука. Обе модели имеют солидный запас мощности: VRSB-FAL110B с 10-дюймовой головкой способен выдать 800 Вт, а VRSB-FAL112B с 12-дюймовым динамиком – целый киловатт. Правда, для этого необходимо подобрать столь же серьезный усилитель, например моноблок класса D – VELAS VC-1108D.

Разработчики позаботились и об эффектном внешнем виде: у обоих сабвуферов неоновая подсветка.

3G-КОММУНИКАТОР ANYDATA ASP-505

Ориентировочная цена – 21 000 руб.



Этот коммуникатор предназначен для работы в сетях CDMA-оператора «Скай Линк». Он обеспечивает высокоскоростной (до 3,1 Мбит/с) доступ в Интернет, что позволяет, в частности, смотреть 20 каналов интернет-телевидения, пользоваться рядом других современных сервисов. Автолюбителей порадует и встроенный навигатор с онлайн-обновлением информации о пробках (сервис SkyProbki компании ООО «МИТ»).

В устройстве использована платформа Windows Mobile 6.1 и оболочка SkyTouch (Spb Mobile Shell), позволяющая управлять всеми функциями кончиками пальцев, без стилуса.

GPS-НАВИГАТОР NEXX NNS-4301

Ориентировочная цена – 8000 руб.



Современный дизайн, компактные (81x120 мм) размеры, 4,5-дюймовый экран – таковы внешние отличия Nexx NNS-4301 от предыдущей модели. В тонком 17-миллиметровом навигаторе установлен процессор с тактовой частотой 395 МГц и GPS-модуль SiRF Atlas III, а в память загружена 3D-навигационная система IGo8. Архитектурные достопримечательности, памятники и рельеф местности отображаются на экране Nexx NNS-4301 объемно. В новой версии навигационной системы усовершенствован поиск, добавлена возможность поворачивать карту и менять масштаб, что делает работу с навигатором более удобной.

В числе загруженных – карты Москвы, Санкт-Петербурга, Екатеринбурга, Ростова-на-Дону, Ставрополя, Калуги, Краснодара, Калининграда, Брянска, Рязани, Саратова, Пензы, Самары, Тольятти, Оренбурга, Ульяновска, Казани, Чебоксар, Йошкар-Олы, Твери, Сочи, Адлера, Владимира, Липецка и ряда других городов. А в информационном справочнике собраны данные о 90 000 объектов.

АКУСТИЧЕСКИЕ СИСТЕМЫ MAC IRON

Ориентировочная розничная цена – от 2200 до 3700 руб.

Компания Mac Audio возобновила выпуск серии акустических систем Mac Iron. В свое время она собрала множество призов и наград в тестах специализированных изданий и соревнованиях по автозвуку. Mac Iron – сбалансированная акустика, обладающая отличным звучанием и достойной мощностью.

В серии представлены компонентные и коаксиальные системы различных типоразмеров. Все динамики оснащены полипропиленовыми диффузорами с титановым покрытием, неодимовыми твиттерами и позолоченными зажимами. В компонентных системах использованы внешние кроссоверы с многопозиционным переключением.

В состав серии входят двухкомпонентные системы Mac Iron 2.13 (130 мм, 90/130 Вт, 38–28 000 Гц, 90 дБ) и Mac Iron 2.16 (165 мм, 100/150 Вт, 34–28 000 Гц, 91 дБ); коаксиальные двухполосные системы Mac Iron 13.2 (130 мм, 70/100 Вт, 42–26 000 Гц, 89 дБ) и Mac Iron 16.2 (165 мм, 80/120 Вт, 36–26 000 Гц, 90 дБ); коаксиальные трехполосные системы Mac Iron 20.3 (200 мм, 120/180 Вт, 28–26 000 Гц, 91 дБ) и Mac Iron 69.3 (6x9 дюймов, 120/180 Вт, 28–26 000 Гц, 91 дБ).



КОНСИСТЕНТНАЯ АНТИПРИГАРНАЯ СМАЗКА COPASLIP

Ориентировочная розничная цена – 200 руб. за тубу 100 г

Если бы при сборке автомобиля резьбовые соединения, работающие при высоких температурах (свечи, детали системы выпуска и т.п.) смазывали этим составом, не пришлось бы потом при ремонте слушать не вполне печатные выражения механиков. Основу этой смазки составляет обезвоженная бентонитовая глина с добавками мелкодисперсного медного порошка, пропитанная нефтяными маслами. Смазка также отлично защищает от коррозии.





Логика выбора

В отличие от многих других комплектующих, шины владелец автомобиля выбирает в известной мере свободно. От этого выбора, как известно, зависят безопасность и комфорт, экономичность и проходимость. Журнал «За рулем» и компания «Мишлен» провели совместное исследование, чтобы выяснить,: чем руководствуются автомобилисты стран СНГ при покупке зимних шин, как эксплуатируют их, на каких машинах и по каким дорогам. Данные опроса анализирует Анатолий Сухов.

Пока идут дебаты, нужно ли законодательно регламентировать сезонное использование шин, рынок его фактически уже узаконил. По данным опроса, проведенного по заказу «Мишлена» Институтом маркетинговых исследований «ГфК-Русь», 86% российских, 78% белорусских, 51% украинских и 69% казахстанских водителей устанавливают на свои автомобили зимние шины. При этом около 4% используют разные шины на передней и задней осях и почти столько же (от 3% в России до 6% в Белоруссии) обходятся только парой зимних, оставляя на другой оси летние или всесезонные. Одна из основных причин этого – нехватка денег. Часть респондентов считают, что автомобиль и на таких шинах ведет себя приемлемо, другие просто не ездят зимой.

Шипы или липучки? Две трети россиян отдают предпочтение шипованным шинам и только 15% используют зимой «нешипы» (в просторечье – липучки). В Белоруссии обратная картина: 19 и 50% соответственно. Вряд ли объяснишь это нюансами климата и дорожных условий. Многое становится понятным, если взглянуть на структуру парка. Доля импортных иномарок в Белоруссии примерно в полтора раза выше, чем в России, и многие там не спешат переобувать их к зиме: ездят на нешипованной европейской резине – авось не подведет. Соответственно в Белоруссии больше народу ездит зимой на летних и всесезонных шинах – 5 и 20% соответственно (в России – 2 и 15%).

Ориентиры при выборе. По нашим данным, более четверти россиян, покупая шины, ориентируются только на их качество и не обращают внимания на цену. Более двух третей – сторонники разумного компромисса. И всего 4% ищут товар подешевле. Такую же малую долю составляют те, кто следует рекомендациям автозаводов-изготовителей.

Для почти половины выбирающих шипованные шины приоритетный критерий – безопасность. Треть предпочитает «шипы» в расчете на высокие сцепные свойства («с ними можно не только интенсивно тормозить, но и быстро разгоняться»). Чьим рекомендациям при этом следуют водители? «Я всегда покупаю такие шины» и «купил по совету друзей» – в сумме подобных ответов набралось около 15%. На последнем месте – рекомендации технического персонала и продавцов. Самому себе и прочим «независимым экспертам», выходит, веры больше.

Самый частый аргумент сторонников «нешипов» (треть опрошенных) – «мне шипы не нужны». Хорошее сцепление с дорогой как причину выбора назвали только 12% водителей. Уповают на свое водительское мастерство? Зачем же тогда покупают нешиповку? Более четверти россиян предпочитают липучки ради комфорта: «плавнее катятся, меньше шумят». Почти столько же считают, что на дорогах, по которым они ездят, шипы вообще не нужны. Заметим, здесь число купивших такие шины по совету друзей вдвое выше. Рекомендации же продавцов по-прежнему погоды не делают. Наконец, 3% россиян ориентируются на ценовой фактор: «нешипы» дешевле «шипов».

Подавляющее большинство опрошенных считают, что шипованные покрышки ведут себя лучше нешипован-

АВТОПАРК РОССИИ, ДОРОЖНЫЕ УСЛОВИЯ И ИСПОЛЬЗУЕМЫЕ ШИНЫ (В ПРОЦЕНТАХ ПО ОКРУГАМ)*



*Данные «ГфК-Русь».

ных как на льду (87%), так и на снегу (71%). Между тем наши замеры показывают, что это не всегда так: начиная с определенной температуры липучки выигрывают у шиповок даже на льду (подробнее об этом – в ЗР, 2009, № 1 – «Казус градуса»), хотя в теплую зиму «шипы» действительно предпочтительнее. Может, чувствуют наши автомобилисты глобальное потепление? На холодном асфальте не все так однозначно, но и там сторонники шипов в большинстве – 47%.

Зато по шуму, комфорту и – внимание! – ходимости результаты опроса прямо противоположные: липучки побеждают. Наиболее спорный момент – комфорт: разница голосов всего 5%. Это в среднем по России. А вот в Сибири и на Дальнем Востоке она доходит до 17%! Чувствуется влияние Японии, где шипы запрещены уже 12 лет, хотя льда и снега на дорогах Хоккайдо не меньше нашего. Автомобили оттуда везут в Россию в родной, «мягкой» обуви, да еще комплект резины можно положить в багажник. В наших тестах японские шины какими-то особыми достижениями в сфере комфорта не выделялись, притом что тестировали мы модели для российского рынка. Возьмем это на заметку!

Когда ставить зимние шины? Более трети россиян делают это с первыми холодами, еще треть ждет первого снегопада (а потом сетует на безумные очереди в сервисе) и лишь пятая часть ездит на «лете» до прихода настоящей зимы. Русское авось! Кстати, около 1% автовладельцев вообще не переходят на зимние шины, хотя и располагают комплектом. Ох, коварны эти теплые зимы! В былое время, когда из-за дефицита подавляющее большинство ездило круглый год на летней либо всесезонной резине, это было не столь опасно: поток машин шел примерно с равной скоростью, одинаково разгонялся и тормозил. Сегодня, когда заметная часть автомобилей (в крупных городах большинство) обута в «зиму», выезжать на «лете» просто опасно: можно стать тем самым шаром, который загонит в лузу всю обойму затормозивших впереди машин.

При наступлении тепла большинство не торопится менять «зиму» на «лето», дожидаются, пока температура устойчиво перевалит за ноль. Правда, здесь есть свои «герои». Более 1% россиян признались, что ездят на зимних шинах до полного их износа. Видимо, не ведают, что их сцепные свойства даже на холодном асфальте значительно хуже, чем у летних (ЗР, 2008, № 8 – «Температурная зависимость»). Экономия на комплекте шин может не покрыть расходы на кузовной ремонт! В Белоруссии и Украине таких «героев» втрое больше – 3%. А среди наших читателей – всего 0,35% (все опросы анонимные, так что искажать истину ни у кого причин не было).

Ну и последнее: многие по-прежнему забывают (или не знают), что шины, как и автомобиль, требуют периодического контроля и обслуживания. Перестановку и проверку балансировки поручают специалистам, а вот следить за давлением – прямая обязанность водителя. Однако 22% опрошенных признались, что этого не делают, а еще 15% контролируют давление только при сезонной смене шин! К этой теме нам придется вернуться еще не раз.

Итоги опроса показали, как сильно изменился за последние годы подход автовладельцев к выбору шин: сегодня большинство потребителей отлично ориентируется на рынке и делает вполне осознанный выбор. Как и в Европе, во главе угла безопасность и комфорт, а вот экономия топлива еще не стала приоритетом. Мнения читателей мы учтем при подготовке новых материалов. Вас ждет немало интересного. ЗР

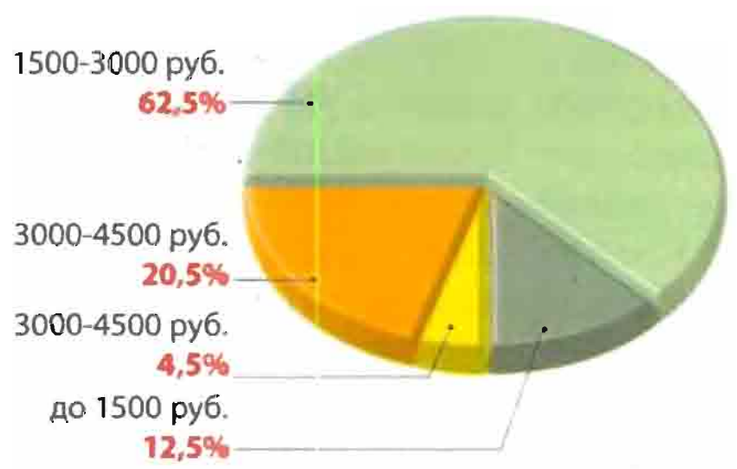
ПРЕДПОЧТЕНИЯ РОССИЯН ПРИ ВЫБОРЕ ЗИМНИХ ШИН И ЗНАЧИМОСТЬ ЭТИХ ПАРАМЕТРОВ В ТЕСТАХ ЗР

Параметр	По опросам «ГфК-Русь», %	По опросам ЗР, %	Коэффициент значимости в шинных тестах ЗР
Торможение на льду	65,40	68,23	14
Торможение на холодном асфальте	9,83	11,25	10
Торможение на снегу	12,88	8,78	12
Шум	1,05	0,57	3
Комфорт (вибрации)	4,33	4,43	3
Ходимость	6,51	6,73	–

КАК ЧАСТО ВЫ КОНТРОЛИРУЕТЕ ДАВЛЕНИЕ В ШИНАХ?

	По опросам «ГфК-Русь», %	По опросам ЗР, %
Не проверяю, спущенное колесо видно на глаз	21,53	5,56
Перед установкой колес на автомобиль	15,34	10,89
Регулярно, не реже чем раз в месяц	35,33	48,88
После резкого изменения температуры	5,78	3,49
При любом удобном случае	22,02	31,18

ПРИЕМЛЕМАЯ ЦЕНА ОДНОЙ ШИНЫ*



*Данные ЗР.



Без каблуков

Современному автомобилю необходима платформа. Никаких каблуков и костылей! Компактный хэтчбек, представительский седан и модный кроссовер – все на одной платформе. Как это возможно, рассказывает Глеб Макаров.

К началу XX века в мире насчитывалась сотня компаний, сделавших ставку на производство самодвижущихся экипажей. Большая их часть канула в Лету – до сегодняшнего дня дожили единицы. Теперь, имея вековую историю, они стали законодателями автомобильной индустрии.

Шасси отдельно, кузов отдельно – этот принцип постройки транспортного средства исповедовали еще в доавтомобильную эпоху. Тогда каретные мастера специализировались либо на кузовах, либо на шасси. Но даже когда автомобиль стал массовым продуктом, все не слишком изменилось. Одни компании делали шасси, затем продавали одинаковые тележки другим, которые монтировали на них собственные кузова.

Классическим примером стал «Форд Т». Дешевизна и простота – только половина его успеха. Конструкция позволяла разработать для примитивного шасси множество вариантов кузовов: открытых или с мягким верхом, закрытых металлических и даже небольших грузовиков. Вложив средства в разработку одного автомобиля, создатели получили множество его производных, разошедшихся огромным тиражом.

Америка 1950–1960-х выпускала самые большие и роскошные машины. Главной заботой было сделать много и дешево – об экономии топлива и ресурсов тогда еще не задумывались. На рынке Северной Америки наиболее доступными принято было считать «Шевроле» и «Понтиак», средний сегмент занимали «Бьюик» и «Олдсмобиль», а на вершине пирамиды тщеславия располагался «Кадиллак». Но несмотря на огромную разницу в цене, все они использовали унифицированные узлы и детали. С конца 1940-х и до 1958 года «Дженерал моторс» использовала несколько так называемых платформ. Модельный ряд включал в себя платформу A (A-body) для «Шевроле» и «Понтиака», платформу B (B-body) для «Олдсмобиля» и компактного «Бьюика» и платформу C (C-body) для полноразмерных «Бьюика» и «Кадиллака». В начале 1960-х во всех средне- и полноразмерных моделях GM использовалась платформа B-body и ее удлиненная версия B-plus body, предназначенная для «Кадиллака», «Бьюика-Электра» и «Олдсмобиля-98». Платформа A-body вернулась в 1964-м для «Шевроле-Шевел», «Понтиака-Темпест», «Олдсмобиля-Катласс» и «Бьюика-Скайларк». Наиболее распространенная платформа GM – B-body прожила пять поколений: 1959, 1965, 1971, 1977 и 1991 годов. В основном изменения затрагивали детали кузова и интерьера. Реже сменяли друг друга силовые агрегаты, оставаясь V-образными «восьмерками». Лонжероны и ходовая часть просуществовали, по сути, в первозданном виде без малого 20 лет.


«Вольво С30»


«Форд-Куга»

«Мазда-3»



«Форд-Гэлакси»



Платформа «Форд-С1» нашла применение практически во всех автомобильных классах – от «Фокуса» до «Вольво-S80».

Лишь топливный кризис середины 1970-х заставил эту платформу сократиться в длину на четверть метра и «похудеть» на 360 килограммов. Если раньше покупателю предлагали два семейства двигателей – с большим блоком цилиндров (big block) и малым (small block), то теперь на B-body ставили только агрегаты уменьшенного объема: от 5,0 до 5,7 литра и даже «миниатюрный» 4,3-литровый V6. В сущности, поколения машин 1977–1991 годов представляли собой один и тот же автомобиль (за исключением кузова). Под влиянием новых требований к токсичности выхлопа карбюраторы были вытеснены электронным впрыском, а стандартный для моделей 1970-х трех-

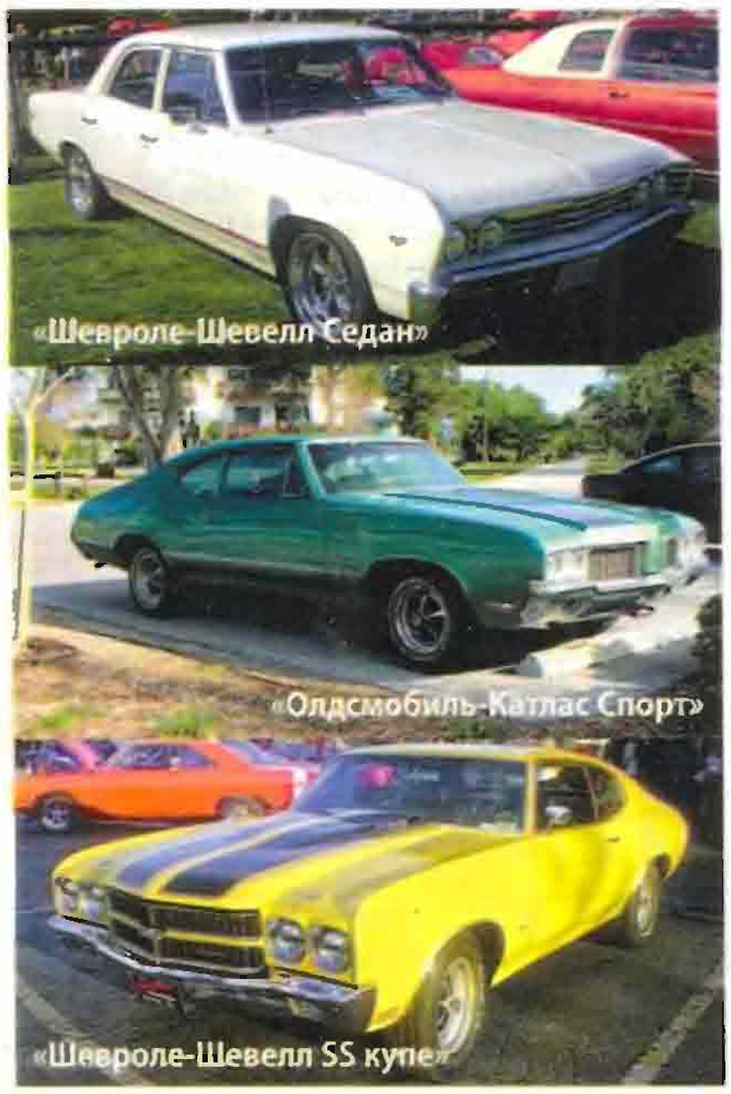

«Опель-Инсигния»

«Ипсилон II» – основа новой модели «Опеля» и пространство для будущего клонирования.

Платформы		Автомобили
GENERAL MOTORS	SCCS	FIAT Grande Punto, FIAT Linea, Alfa Romeo MiTo, Opel (Vauxhall) Corsa, Opel (Vauxhall) Meriva
	Delta	Opel Astra, Opel Zafira, Chevrolet Cobalt, Chevrolet HHR, Saturn Ion, Pontiac G5
	Epsilon	Opel Vectra, Opel Signum, SAAB 9-3, FIAT Croma, Chevrolet Malibu, Cadillac BLS, Saturn Aura, Pontiac G6
	Theta	Opel Antara, Chevrolet Captiva, Daewoo Winstorm, Saturn Vue (с 2002 г.), Chevrolet Equinox (с 2005 г.), Pontiac Torrent
	GMT 360	Chevrolet TrailBlazer, GMC Envoy, SAAB 9-7X
	GMT 900 (920, 930, 940)	Chevrolet Tahoe (Suburban, Avalanche, Silverado), GMC Yukon (Yukon XL, Sierra), Cadillac Escalade (ESV, EXT), Hummer H2
HYUNDAI/KIA	A	KIA Picanto, Hyundai i10
	B	KIA Cee'd, Hyundai i30
	C	Hyundai Elantra, Hyundai Matrix
	D	KIA Magentis, Hyundai Sonata
	Кроссоверы	KIA Sportage, Hyundai Tucson
TOYOTA	A	Citroen C1, Peugeot 107, Toyota Aygo
	B	Toyota Yaris (Vitz), Toyota Urban Cruiser (Ist)
	C	Toyota Corolla, Toyota Matrix, Toyota Auris
	GCV	Toyota Camry, Lexus ES 350, Toyota Aurion
	GSU	Lexus RX350, Toyota Harrier, Toyota Highlander
	URJ	Toyota Land Cruiser 200, Lexus LX 570, Toyota Tacoma

Платформы		Автомобили
MITSUBISHI	Z	Mitsubishi Colt, Smart ForFour
	GS	Citroen C-Crosser, Peugeot 4007, Mitsubishi Outlander, Mitsubishi Lancer, Mitsubishi Delica, Dodge Caliber, Jeep Compass, Jeep Liberty (Patriot), Chrysler Sebring, Dodge Avenger, Dodge Journey
PEUGEOT/CITROEN	A	Citroen C1, Peugeot 107, Toyota Aygo
	B	Citroen C2, Citroen C3, Peugeot 207
	C	Peugeot 308, Citroen C4 (Picasso), Citroen Berlingo, Peugeot Partner
	D	Peugeot 407, Citroen C5
	GS	Citroen C-Crosser, Peugeot 4007, Mitsubishi Outlander
	Минивэны	Citroen C8, Peugeot 807, FIAT Ulysse, Lancia Phedra
RENAULT/NISSAN	B	Renault Modus, Nissan Tiida, Nissan Micra, Renault Clio(Sandero), Nissan Note, Renault Logan
	C	Renault Megane, Renault Scenic, Nissan Sentra, Renault Koleos, Nissan Qashqai, Nissan X-Trail
	D	Renault Laguna, Renault Vel Satis, Renault Espace, Nissan Teana, Nissan Murano
VOLKSWAGEN GROUP	A0	SEAT Ibiza, Skoda Fabia, VW Polo, VW Touran
	A	Audi A3, Audi TT, SEAT Leon, Skoda Octavia, VW Golf, VW Jetta, VW Eos, VW Tiguan, VW Passat
	MLB/MLP	Audi A5, Audi A4, Audi Q5
	D	Audi A8, Bentley Continental GT, Bentley Flying Spur, VW Phaeton
	7L	Audi Q7, Porsche Cayenne, VW Touareg
FORD	B3	Ford Fiesta, Ford Ka, Mazda Demio/Mazda 2, Ford EcoSport
	CD3	Ford Fusion (USA), Mercury Milan, Lincoln MKX, Lincoln Zephyr, Mazda CX-9, Mazda 6
	CD132	Ford Mondeo (до 2007-го), Jaguar X-Type

На одной платформе A-body были сделаны muscle cars «Дженерал моторс».





Время диктует форму кузова – прямые линии сменила плавность биодизайна. Но оно не смогло изменить американские традиции под ним.

ступенчатый автомат Hydra-Matic 400 уступил место четырехступенчатому 4L60-E с электронным управлением. Вот это биография!

Современные платформы на те мало похожи. В конце 1980-х, ориентируясь на европейский рынок, концерн разработал платформу среднего класса GM2900. Переднеприводная, однако с возможностью полноприводной компоновки, с поперечно расположенными двигателями объемом от 1,6 до 2,5 литра, она хорошо знакома в России по моделям «Опель-Вектра» и «Калибра». Хороший комфорт и управляемость обеспечили передние подвески типа «МакФерсон» на подрамнике. Сзади могла быть как полунезависимая упругая балка, так и независимые косые рычаги. Позднее, с 1995 года, на втором поколении «Опеля-Вектра B» она стала многорычажной. И все же «вектры» с индексами A и B имеют одинаковую платформу: базовые силовые детали остались прежними, при том что замене подверглась большая часть кузовных элементов. Кроме «Опеля», «Вектру» делали под марками «Шевроле», «Холден» и «Воксхолл». Точно такая же судьба у преемницы GM2900 – платформы «Ипсилон». Вместе с «Вектрой» третьего поколения ее уже используют «Кадиллак-BLS», «Шевроле-Малибу», «ФИАТ-Крома» и СААБ 9-3. А на усовершенствованной версии «Ипсилон II» создан новый флагман «Опель-Инсигния».

Интернациональные платформы есть сегодня у всех глобальных производителей. Взять, например, «Форд-C1». В ее разработке совместно участвовали 90 специалистов компаний «Форд», «Мазда» и «Вольво». Индекс C определяет класс платформы по европейской системе, это сегмент компактных автомобилей. Она сменила предыдущее поколе-

«Опель-Вектра A» и «Опель-Вектра B», несмотря на различную заднюю подвеску, построены на единой платформе GM2900.




«Додж-Эвенджер»


«Джип-Патриот»


«Джип-Компасс»

Трудно поверить, что у привычного всем «Лансера» есть такие разные как по географии, так и по назначению «родственники».

ние платформы Ford C170, давшей основу первому поколению «Форда-Фокус».

Силовые агрегаты тоже создавались совместно. Бензиновые четырехцилиндровые можно встретить под капотом «Форда» с надписью «Duratec», у «Вольво» (серия I4) и на «Мазде» с индексом MZ. «Вольво», в свою очередь, поделилась с «Фордом-Фокус ST» рядным пятицилиндровым T5.

В 2004 году в серию пошел первый носитель платформы C1 «Форд-Фокус C-MAX». Чуть позже свою нишу нашли «Мазда-3» и «Вольво S40/S50». При этом новая «Мазда-6» не имеет к ней отношения… Интересная ситуация сложилась в модельном ряду «Вольво»: почти все его представители, начиная с компактного C30 и заканчивая большим S80, также разделяют платформу C1.

Конечно, эти автомобили сильно различаются по размеру. Но современная платформа вовсе не означает одинаковых до миллиметра значений колеи и базы. На основе C1 была создана увеличенная платформа EUCD. Это пример новых технологий, позволяющих в небольших масштабах изменять физические параметры элементов, из которых состоит кузов. У каждого автомобиля на платформе C1 оригинальные панели пола, лонжероны и прочие силовые элементы. А вот подвески, рулевое управление, электрооборудование и тормозная система почти одинаковые. Разница – в настройках, подбираемых для каждой отдельной модели. Примеру «Вольво» последовал и «Форд», применив ECUD для нового «Мондео», мини-вэнов S-MAX и «Гэлакси».

Это не все! На C1 базируются даже кроссоверы «Ленд-Ровер Фрилендер 2» и новейший «Форд-Куга». «Вольво» же надеется полностью перевести весь свой модельный ряд на эту платформу.

Где шведская оригинальность? Где японские технологии? Где американская практичность? Где немецкая педантичность? Все в одной платформе. Плохая конструкция? Отнюдь. Потеряны индивидуальность и техническое разнообразие с изящными решениями? Пожалуй. Глобализация хороша для производителей и сервисменов. Несведущим автомобилистам она несет лишь многочисленные названия моделей и марок. Гурманам – разочарования. **ЗР**

Любителям ездить большой компанией в просторных мини-вэнах предоставляется выбор из четырех марок: «Пежо», «Ситроен», ФИАТ или «Лянча». Названия разные, но конструкция почти идентична.


«Пежо-807»


«Лянча -Федра»

«Фиат-Улисс»


«Ситроен C8»



Для соседа

Мы уже привыкаем к тому, что целый ряд систем в автомобиле работает индивидуально для каждого седока. Начать хотя бы с того, как лет сорок назад сплошной диван впереди уступил место раздельным сиденьям, так что коротышка-водитель уже не вынуждал длинноногого пассажира скрючиваться. Сегодня же мало кого удивляет раздельная настройка микроклимата (индивидуально регулируется до четырех зон).

А монитор на торпедо? Понятно, что водителю на ходу ни на что, кроме карты навигатора, отвлекаться не положено. Но почему бы не показать интересное кино пассажиру?

Решение найдено: с лета на автомобилях «Мерседес-Бенц» S-класса появится оригинальная новинка фирмы «Бош». Правда, с названием вышла незадача: оно «дуальное», как и суть изобретения. Сам «Бош» назвал новый монитор «Дуаль Вью», а на «Мерседесе» предпочли термин «Сплит Вью». Оба названия отражают суть дела: экран показывает сразу две разные картинки – для водителя и для пассажира, причем каждую можно видеть лишь со своего места!

Достигается эффект специальной растровой маской, установленной перед экраном так, что нечетные пикселы видны лишь водителю, а четные – пассажиру. Пока это приводит к снижению четкости картинки по горизонтали: при исходном разрешении монитора 800x480 пикселов получается два изображения по 400x480 пикселов. Однако в портфеле у разработчиков уже есть дисплей с удвоенной четкостью.

В принципе, новая система может показывать два видеоряда в любой комбинации, но есть еще проблемы безопасности и общего звукового сопровождения. Поэтому монитор настроен так, что на ходу водитель может смотреть лишь «немые передачи» – служебную информацию бортового компьютера либо карту навигатора.

Здесь показан лишь принцип разделения изображений, причем не совсем правильно. На самом деле из среднего положения вряд ли увидишь столь четкое совмещенное изображение.



Этот рисунок ближе к истине: пассажир, сидящий сзади в центре, ничего содержательного на мониторе не увидит. Да и не надо: в авто такого класса есть еще пара мониторов в подголовниках.

МАТЕРИАЛЫ РУБРИКИ ПОДГОТОВИЛ Алексей Воробьев-Обухов

Замок всегда под рукой

Компания TRW Automotive GmbH разработала активный замок для ремня безопасности, облегчающий водителю и пассажиру поиски гнезда. Если владелец автомобиля обычно довольно быстро запоминает, где именно прячется «этот чертов замок», то пассажир порой долго шарит рукой с пряжкой слева от сиденья и может даже бросить это занятие, лишив себя важнейшей защиты от последствий ДТП. А бывает, водитель часто оказывается в незнакомом авто, например пересаживаясь из одной корпоративной машины в другую.

Новый замок ABL (Active Buckle Lifter) был представлен на конгрессе «Эйрбег-2008» в Карлсруэ (Германия) в конце прошлого года. Несложный механизм выдвигает гнездо замка на 10 см вверх при открывании соответствующей двери, что делает его легко заметным. После пристегивания гнездо опускается в исходное положение. Более того, с ростом скорости замок опустится еще на 6 см, окончательно выбирая слабину, что повышает эффективность защиты при столкновении.

Впрочем, руководитель группы разработчиков Уве Класс делает акцент прежде всего на профилактических свойствах новинки, одним своим видом молчаливо напоминающей о необходимости пристегиваться.



Устройство ABL не занимает много места и при этом, как утверждают авторы, весьма удобно, полезно и эффективно.

Почем нынче овес?

Этим вопросом, возможно, будут вскоре задаваться автовладельцы, которых перестанет интересовать навязшая в зубах стоимость барреля сырой нефти. Ибо именно от цены стеблей овса будут зависеть цифры на ценниках АЗС.

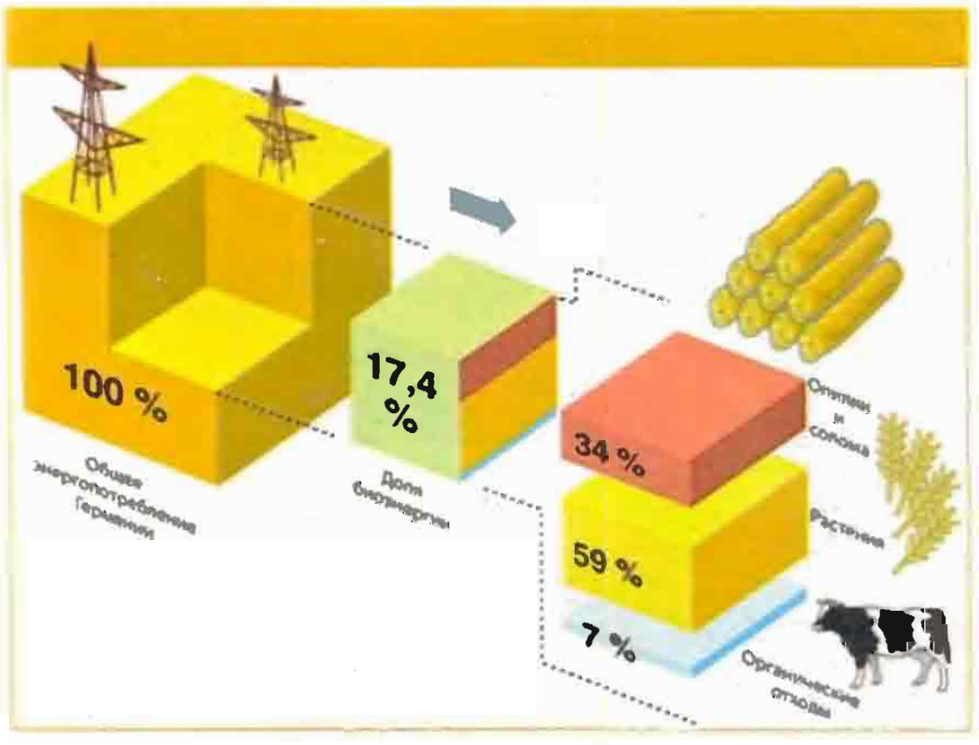
Дело в том, что исследовательский центр технологического института в Карлсруэ совместно с компанией «Лурги» перешли уже ко второму этапу реализации проекта «Биолик» и заключили договор о сооружении промышленного газификатора с так называемым летящим потоком. Название проекта – сокращение слов biological liquid («биологическая жидкость» в переводе с английского), а по сути это технология производства синтетического бензина и дизтоплива из органических отходов. В дело пойдет солома, навоз, опилки и прочее даровое сырье, а на выходе будут получать топливо, чьи свойства оптимально подобраны согласно спецификациям мотористроителей.

Таких установок уже немало. Особенность данного проекта – пространственная рассредоточенность. Сначала сырье попадает в уже работающие установки быстрого пиролиза, где «овес» превращается в удобный для транспортировки жидкий полуфабрикат BioliqSynCrude с высокой энергетической плотностью. Далее в цистернах или по трубопроводу он доставляется с полей к установке второй очереди (она способна перерабатывать до тонны полуфабриката в час), где при температуре 1200°С и давлении 80 бар получают синтез-газ. Эта установка будет запущена в 2011 году. Еще год спустя заработает последняя, третья очередь, где синтез-газ будут сжижать, превращая в привычное топливо.



В этой установке, расположенной вблизи поля или фермы, органические отходы превращаются в жидкий полуфабрикат.

По оценкам, к 2015 году до 15% всего автопарка Германии будет ездить на такой «синтетике». Важно отметить, что продукты в результате не подорожают: ведь ни навоз, ни солома, ни опилки на наш стол не попадают. Как вы думаете, сколько будет стоить такое топливо? Оказывается, литр обойдется не дороже одного евро (если только правительство не обложит новое горючее налогами). Вопрос, правда, в том, что все-таки будет с ценой вышеупомянутого барреля? Ведь если она так и останется в районе 40 долларов, запуск новой установки может оказаться экономически неоправданным…



Примерно таким видят немцы свой энергетический баланс в 2030 году.

Не точить, а штамповать

Тормозной шланг – деталь, встречающаяся буквально во всех автомобилях. По крайней мере в тех, где гидравлика не уступила место электроприводу. От прочности и надежности нехитрого с виду изделия зависит жизнь и безопасность седоков, что бы там ни острили про тормоза и трусов. Поэтому для присоединения шлангов не используются никакие хомуты, только несъемные резьбовые наконечники (давление-то высокое!). Вот о них и поговорим.



На новых наконечниках не найти следов, оставленных резцом, зато должна быть выдавлена аббревиатура БА.

До сих пор изготавливать фитинги на российских заводах поручали токарям. При этом до 70% металла заготовки неизбежно уходило в стружку. Да и резьба получалась не слишком прочной (хорошо, что шланги часто не откручивают). А между тем на зарубежных заводах эти детали уже лет шесть как изготавливают методом холодной объемной штамповки. И вот на предприятии «БелЗАН» в башкирском городе Белебее решили наконец покончить с устаревшей технологией и внедрили аналогичный процесс. В новом цехе установили оборудование, приобретенное в Бельгии и Италии. Теперь в отходы идет лишь 15% металла. Более пластичная сталь 10Ю обеспечивает лучшую герметичность соединения. Самым интересным в новой технологии является, пожалуй, формирование внутренней резьбы методом выдавливания, что увеличивает ее прочность по сравнению с нарезанной. Да и думать об удалении мелкой стружки больше нет необходимости.

Новые шланги прошли испытания и поступят сначала на конвейер АВТОВАЗа, а затем полностью вытеснят старые и с прилавков. Может, эта новость покажется кому-то слишком региональной, но сегодня достоин внимания сам факт пуска, а не закрытия производства!

Покурим, друг?

Ситуация, знакомая многим: подъехали к магазину, увлеклись шопингом, а фары выключить забыли. И вот расплата: багажник забит покупками, а стартер не крутит. Заводная рукоятка давно ушла в прошлое, толкать вразгон на забитой стоянке негде, а «прикурить» нынче не всякий даст: одним неохота возить с собой толстые провода с массивными крокодилами, другие боятся повредить импульсами тока бортовую электронику.

Вот на этот случай и придумали в ООО «НКФ «Сонар» малогабаритный «электронный безопасный прикуриватель». Идея проста: достаточно соединить между собой… штатные гнезда прикуривателей двух авто – вашего, с опустевшей батареей, и донора. Только напрямую этого делать нельзя: электроны с такой радостью устремятся в разряженный аккумулятор, что сразу сожгут предохранители в этой цепи. Причем, возможно, сразу в обоих авто.

Суть новинки – в коробочке с электронным ограничителем тока, не дающим ему подняться выше вполне безопасных 7,5 А. При этом, разумеется, ничто не грозит и бортовой электронике. Вот только заводить мотор придется не сразу, а через полчаса. За это время в вашей батарее накопится минимально необходимый для удачной попытки заряд. Так что «прикуривание» превратится в совместный перекур – авось, найдете тему для взаимно интересной беседы. Рекомендуем кроме коробочки с сонаровским изделием возить с собой свежий номер ЗР: на полчаса увлекательного чтения точно хватит!

Впрочем, авторы утверждают: если вы ходили по супермаркету не очень долго и в батарее еще что-то осталось, может хватить и 10-минутной подзарядки.



Сигнальные лампочки позволяют следить за процессом заряда. Заодно прибор может служить индикатором состояния батареи.

На воздухе

Много стекла и света, мало бензина и вредных выбросов. Портрет будущего СААБа с открывающейся крышей рассматривал Сергей Канунников. Рисунок: Константин Гарматюк.

В современном мире, стандартизованном, рациональном, таким автомобилям выжить нелегко. Но во все, даже тяжелые, времена относительная немногочисленность поклонников СААБа компенсировалась их преданностью марке. Шведские автомобили порой называют машинами для интеллектуалов, очевидно подразумевая, что умники – люди не от мира сего. Истинные поклонники всего оригинального, неординарного, конечно, не обидятся и… заинтересуются новым СААБом. Разумеется, сначала стартует седан, но и к кабриолету следующего поколения можно присмотреться уже сейчас.

Кстати, для компании открытые авто всегда играли важную роль – не только имиджевую, но и финансовую. Нынче фирма отмечает 25-летие дебюта на автосалоне во Франкфурте своего первого кабриолета. Спустя два года, в 1985-м, СААБ-900 с мягким верхом стал серийным. Доля таких машин в общем выпуске марки в 1990-е достигла четверти. По этому показателю фирма, кстати, опережала всех. Особенно велик был спрос, разумеется, в США.

Очередной концепт (последнее время фирма выдает по паре прототипов в год) СААБ-9-X Air сочетает фирменные черты с ультрасовременными стилистическими и техническими решениями. Кузов зрительно ближе к тарге (так называют машины со съемной средней частью крыши), прозрачный стеклянный купол сочетается с панорамным задним стеклом.

«СААБ-Конвертибл» наверняка сохранит фирменные черты, но в тоже время постарается выглядеть авангардным.

Думаю, СААБ-кабриолет следующего поколения, как и подавляющее большинство конкурентов, получит жесткую крышу, задняя часть которой, вероятно, будет прозрачной. Возможно, дизайнеры используют и некоторые стилистические находки из интерьера концепта. В нем многие элементы продолжают стеклянную тему экстерьера.

Наверняка почти все поклонники СААБов, особенно кабриолетов, мечтают о мощных моторах. Сегодня для открытой версии 9-3 верхний – 255-сильный. Но в гамме отнюдь не случайны дизели и агрегат на смеси E85 (85% этанола и 15% бензина). Двухтопливные двигатели в Западной Европе завоевали прочные позиции. Сегодня саабовский 2-литровый агрегат развивает 200 л.с. Представляя концепт, фирма утверждает: такую мощность можно снять и с 1,4-литрового бензиноспиртового мотора! Он выдает 280 Н·м в диапазоне 1750–5000 об/мин. Кабриолет-прототип дости-





Стиль интерьера – продолжение стеклянной темы крыши и заднего стекла.



Концепт СААБ-9-X Air не случайно создан в год 25-летия рождения первого кабриолета фирмы.

гает 100 км/ч за 8,1 с и расходует в среднем 6,5 л топлива на 100 км. Даже если показатели чуть приукрашены или, скажем помягче, немного изменятся на пути к серии, выглядят они все равно убедительно. А еще шведские инженеры намекают: мотор, работающий на Е85, можно сделать частью гибридной силовой установки.

Трудно представить, что большой оригинал СААБ и гибридные технологии совместимы? Но ведь и к моторам, потребляющим биоэтанол, относились с недоверием, а мощность сил в восемьдесят для 1,4-литрового двигателя считали очень хорошей. С тех недавних пор изменилось очень многое, только не отношение истинных поклонников марки СААБ к шарму этих автомобилей – пусть не самых практичных, но неординарных. ЗР

Первый серийный кабриолет шведской фирмы СААБ-900 многие и ныне считают очень красивым.



Салоны и багажники

В какой машине просторнее? Где лучше багажник? Эти данные можно узнать из наших тестов. Таблица с цифрами станет еще полезнее, если прочесть пояснения, которые дал Анатолий Фомин.

ЧТО И ПОЧЕМУ

Из всех размеров салона мы оставили лишь те, что непосредственно отражают его длину, ширину и высоту. L_1 и L_2 – это расстояние от спинки переднего сиденья до ненажатой педали газа и от спинки заднего до спинки переднего соответственно. Их измеряют с помощью массогабаритного манекена. Он не только имитирует форму спины и ягодиц, но и прожимает подушку и спинку своими 75,6 кг в соответствии с ГОСТ 20304-90. Впрочем, от жестких требований ГОСТа мы несколько отступаем, исключая голени и голенные грузы – и без того вес «молодца» превышает 60 кг. Для замеров спинку устанавливают под углом 25 градусов к вертикали, а высоту до потолка (H_1 или H_2) измеряют с помощью мерной рейки манекена под углом 8 градусов. Именно такое положение соответствует нормальной посадке. Этот размер довольно просто соотнести с индивидуальными требованиями. Более 1000 мм означает, что проблем не будет даже у водителей двухметрового роста и самой внушительной комплекции; при 960–1000 мм места хватит рослому и крупному, но не гиганту; 930–960 мм устроят худощавых людей выше среднего роста и полных среднерослых; меньше 930 мм – повод призадуматься человеку выше хотя бы 175 см. На заднем сиденье можно обойтись на 20–30 мм меньшим значением – посадка расслабленная, пассажир сползает по спинке, а не сидит, как гвардеец в грузовике на параде.

Мы немного упростили замер продольного перемещения сиденья, отказавшись от полной коррекции на перцентиль (это требует смены «коленей» манекена) и оставив только средний и маленький варианты. Но если большая цифра L_1 превышает 1130 мм, будьте уверены: места хватит даже баскетболисту. Правофланговые могут ориентироваться на 1100 мм, остальные – на 1050. Меньше – лучше проверить лично. Не исключено, что даже водитель средних роста и степени упитанности не сможет принять нормальную позу за рулем. Миниатюрным дамам и мужчинам жокейской комплекции стоит обратить внимание на минимальный размер L_1. Если он превышает 950 мм, это может вызвать проблемы у людей ниже 160 см. Диапазон регулировок сидений – зеркало «национальности» автомобиля. Европейские машины наилучшим образом подходят для крупногабаритных водителей.

На задних сиденьях все проще – для терпимой посадки необходимо минимум 650 мм до передней спинки. Для хорошей – 750 мм (эконом-класс в самолете). Настоящий комфорт начинается с 850 мм, а если хочется закинуть ногу на ногу, ищите 950 мм и более.

Впрочем, когда речь о ширине салона, все не так однозначно. Мы измеряем ширину на уровне плеч по верхней части обивки двери. Полный комфорт для троих, усевшихся сзади, требует минимум 1500 мм. Это редчайший вариант, в легковых автомобилях прак-





Прежняя «Тойота-Кэмри» была образцом корректности: при заявленном объеме 520 л мы намерили 516 л. В новой машине в заявленные 535 л удалось запихнуть только 488.

H_2 = 895 мм, L_2 = 605–870 мм в порядке иллюстрации. Автор с параметрами 175/75 на заднем сиденье.

Просторный или тесный? Надеемся, теперь разобраться в таблицах будет проще.

тически не встречающийся. Обычно получается 1400–1450 мм, что вполне приемлемо для непродолжительной поездки трех пассажиров средних габаритов или продолжительной – худощавых. Минимум для сегодняшних компактных машин – 1350 мм: сажать назад троих можно, но только самых стройных. Вариант 1250 мм и меньше – это «Дэу-Матиз» или «Москвич-412». Третий – лишний!

Однако замеры далеко не всегда дадут полную картину. Широкий в плечах салон может досадить сильно заваленными стойками: крайним пассажирам очень неуютно подпирать их головой. Могут сильно выступать центральные стойки. Невысокому, пусть и плечистому, водителю это нисколько не помешает (он сидит впереди них), а вот долговязый, даже если вовсе не отличается богатырской статью, обязательно пожалуется на «узкий» салон.

Кто прав? Оба! Поэтому загляните еще и в балльную таблицу. Если при ширине 1450 мм стоит оценка 7 или ниже, что-то явно не в порядке. Поставьте галочку – надо обратить внимание!

А вот высота салона не так важна, как кажется. Просто если она менее 1100 мм, посадка в машину потребует повышенной гибкости. У современных автомобилей эта величина ближе к 1200 мм – низкая посадка не в моде. С точки зрения восприятия автомобиля важнее высота точки H, или hip-point (высота центра тазобедренного сустава). Но она абсолютно ничего не говорит о размерах салона…

ПОЧЕМУ ТЕСНО?

Великий Леонардо вычислил все пропорции идеального человеческого тела. Увы, у многих из нас они далеки от идеала. Виной тому может быть и наследственность, и чрезмерное увлечение спортом в юности. Рост сидя иногда совсем не сходится с ростом стоя, а длина рук при одном и том же росте может различаться на 20–25 см!

Но еще больше проблем рождают психологические особенности восприятия. Широкий трансмиссионный тоннель, высокие торпедо и линия остекления, темный интерьер – и при прочих равных машина кажется тесной. А для линейки и манекенов она вовсе не тесная!

ИГРА В ЯЩИК

Большой багажник лучше маленького – запас карман не тянет. Но, доверившись данным производителей, вы наверняка испытаете расстройство. Сплошь и рядом заявленные данные и наши измерения расходятся на добрых 20%, а то и более! Характерно, что полезный объем всегда меньше. Для оценки мы пользуемся набором «кубиков» объемом 8 и 4 дм³. Ими заполняем багажник автомобиля до отказа, но так, чтобы закрылась крышка, а после пересчитываем. «Кубики» (не называть же их прямоугольными параллелепипедами!) бывают четырех типов: 0 – «нули», соответствующие пропорциям кирпича, A – плоские, B – «квадратные», C – «длинные». Чем больше влезло «нулей», тем меньше закоулков в багажном отсеке (эти данные мы не публикуем). Конечно, проще заполнять багажник мерными шариками по немецкой методике, но к реальному полезному объему полученная цифра имеет косвенное отношение – если, конечно, вы не перевозите картофель или яблоки навалом. «Кубики» гораздо лучше демонстрируют удобство багажного отсека, начисляя внушительные пени за выступающие скобы, петли, динамики.

Чтобы дать понятие о максимально возможном грузе, мы приводим габаритные размеры багажного отсека изнутри. Если у автомобиля складная спинка заднего сиденья, появляется дробный размер – расстояние по полу до спинки переднего сиденья или до откинутой подушки (в зависимости от конструкции). Абсолютный рекордсмен по объему багажного отсека среди компактных машин – «Лифан-Бриз» с несчастливым по китайским поверьям числом 444 л. Заявлено, правда, 630 л! **ЗР**

Астрофизика

Любая машина, даже со «звездным» именем, требует внимания. Баллы за трудоемкость обслуживания «Опеля-Астра» подсчитывал Игорь Козлов. Фото автора.

Меняя охлаждающую жидкость, отвертываем сливную пробку на радиаторе, доступ к которой вполне свободен. На блоке двигателя краника нет, но это не беда: несливаемый остаток составляет всего около полулитра – такое количество свежему пополнению почти не навредит.

Масло в механике рассчитано на весь срок службы, а в АКП его меняем, отвернув сливную пробку шестигранником «на 10». Слив около 3,8 л, свежего заливаем ровно столько же через трубку щупа. Если отработка пахнет горелым или имеет темно-вишневый окрас, то лучше, промыв систему первой порцией, повторить замену.

Меняя тормозную жидкость, выгоняем старую через штуцеры прокачки тормозных механизмов (так будет гораздо быстрее, чем ждать, пока она стечет самотеком). Для этого наденем на тормозной бачок заранее изготовленную крышку с вентилем от бескамерной шины и подкачаем в него воздух (не более 1 атм, иначе бачок может лопнуть), создав тем самым подпор. Здесь важно следить за уровнем жидкости в бачке и вовремя доливать свежую порцию. Если бачок опустошится, в систему попадет воздух.

Заменить свечи здесь легко и просто. Сперва вынимаем из клапанной крышки пластиковую накладку с надписью *ECOTEC*, затем, надавив на фиксатор и сняв колодку с модуля зажигания, отвертываем его крепление – два болта под головку «Торкс-30». Вот, собственно, и сами свечи – они под ключ «на 16».

СКОРОСТЬ СВЕТА

Другое дело – замена перегоревших лампочек. В фарах намучаетесь с теми, что ближе к решетке радиатора. Если оптика обычная (не ксенон), то здесь будут лампы H7 дальнего света. Сняв в плотном окружении соседних деталей (особенно справа) резиновую крышку с тыльной стороны фары, нащупываем и высвобождаем из фиксаторов плечи пружинной скобочки, что удерживают лампу. При ксеноне на этом месте будет лампа ближнего света, поменять которую (или починить блок розжига), не демонтировав фару, просто невозможно – придется снять решетку и даже бампер. Единственное утешение, что ксенон долговечнее галогена.

Те лампы, что ближе к краю авто, то есть поворотники и, в зависимости от комплектации, ближний либо дальний свет, меняем через лючок в подкрылке. Чтобы открыть его, надо лишь надавить на два фиксатора.

Доступ к лампам передних противотуманок, когда машина на подъемнике, прекрасный. Но случись менять их в пути, придется ложиться на землю – короткая проводка не позволяет вывести лампу из-под бампера, чтобы здесь, сидя на корточках, контролировать процесс. А это важно: стоит проглядеть грязь, которая так и норовит осыпаться на колбу, как та лопнет, не моргнув глазом.

Процедура замены ламп в фонарях зависит от типа кузова. В хэтчбеке через лючок в обшивке багажника отвертываем две пластиковые гайки-барашка и вынимаем фонарь по оси авто, преодолевая усилие трех защелок. Затем, отвернув крестовой отверткой три самореза и освободив два язычка крепления, отсоединяем от корпуса плату с лампами. В седане последовательность иная: сперва крестовой отверткой откручиваем саморезы накладки и клю-



Opel Astra (модельный ряд Astra-H)

Дебют: 2003 год.

КУЗОВА:
седан, универсал, 3- или 5-дверный хэтчбек, кабриолет.

ДВИГАТЕЛИ:
бензиновые 1,4 л, 90 л.с.; 1,6 л, 105–115 л.с. или 180 л.с. (с турбонаддувом); 1,8 л, 125–140 л.с.; 2,0 л, с турбонаддувом, 170–240 л.с.; дизельные 1,3 л, 90 л.с.; 1,7 л, 80–100 л.с.; 1,9 л, 120 л.с.

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ:
M5, M6, A4 или MA5 (робот).

ПРИВОД:
передний.

КОМПЛЕКТАЦИИ:
Essentia, Enjoy, Cosmo, Sport, OPC.

ЦЕНА В ДЕКАБРЕ 2008 ГОДА:
457 900–989 000 руб.

ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ НЕКОТОРЫХ ЗАПЧАСТЕЙ У ДИЛЕРОВ

Запчасть	Стоимость, руб.
Крыло переднее	5320
Накладка бампера переднего	16 620
Блок-фара (галоген)	12 420
Капот	18 540
Фильтр масляный/воздушный/салонный (бумажный)	400/810/950
Свечи зажигания, комплект	1220
Поликлиновый ремень навесного оборудования	1280
Ремень ГРМ + натяжной/обкатной ролики	3280 + 4670/2290
Тормозные колодки передние/задние (Германия)	4220/3140

СТОИМОСТЬ НЕКОТОРЫХ РАБОТ У ДИЛЕРОВ

Работа	Стоимость, руб.
Компьютерная диагностика двигателя	1700
Замена масла и фильтра двигателя (со снятием защиты картера)	1360
Замена фильтра воздушного/салонного	340/680
Замена свечей зажигания	680
Замена ремня ГРМ (без помпы)	4080
Замена поликлинового ремня	1530
Замена охлаждающей жидкости	850
Замена тормозных колодок передних/задних	1530/1360
Нормочас	1700

чом «на 10» – два болта крепления фонаря. Его выводим из «глазницы» строго перпендикулярно оси авто. Плату же с лампами отделяем от корпуса вручную, отжав от центра шесть защелок. В любом случае без инструмента не обойтись – вот вам и «немец», поменять лампочки в котором считают парой пустяков.

ЭНЕРГИЯ ТОРМОЖЕНИЯ

Спереди и сзади тормозные механизмы, по сути, одинаковые – дисковые, но, тем не менее, имеют свои особенности. В переднем тормозе, подковырнув и сняв стяжную пружину, шестигранником «на 7» вывертываем обе направляющие, вынув перед этим пластиковые заглушки. Внутренняя колодка (она отличается от наружной!) зафиксирована в поршне, поэтому при снятии суппорта неизбежно пойдет вслед за ним. Здесь может поджидать подвох: на диске из-за износа образуется приличный буртик, а обойти его, разведя колодки, иногда невозможно из-за заклинившего поршня. Поэтому, как это ни трудно, но разводить надо, иначе механизм не разобрать. За это снижаем оценку.

Задний суппорт снять проще – головкой «на 13» вывертываем болты направляющих, которые придерживаем рожковым ключом «на 17». Если ставим новые колодки, то надо утопить поршень, который – внимание! – вкручиваем в цилиндр, следя за тем, чтобы при этом не сминался пыльник. Обратите внимание: внутренние и наружные колодки здесь также разные, за что вновь снижаем оценку.

Поменять воздушный фильтр сложнее обычного: туговата резьба саморезов, что крепят крышку, да и снять ее мешает усилитель над фарой. Особенно неудобно при сборке – приходится ставить крышку со сдвигом, а при этом есть шанс замять элемент. Зато легко снять весь корпус целиком, когда, к примеру, потребуется добраться до ремня ГРМ: вывертываем один болт под «Торкс-30» и распускаем червячный хо-

Вид снизу: кружком отмечена сливная пробка радиатора, а стрелками – пробки двигателя и автомата. В последнем фильтра нет, поэтому в нем меняем только масло.





Внимание, колодки переднего тормоза справа и слева разные! Стрелка на них должна быть по ходу вращения колеса. Наружную колодку ставим в постель скобы, внутреннюю – трехпалой пластиной в цилиндр.

Крышку, за которой стоит элемент масляного фильтра двигателя (стрелка), отвертываем головкой «на 24», а воздушного – головкой T-25 (пять саморезов). Для доступа к свечам вынимаем модуль зажигания.





В заднем тормозе колодки тоже разные: внутренние имеют маркировку *D*, наружные – *E*, не спутайте! Поршень цилиндра вкручиваем по часовой стрелке, следя, чтобы не деформировался пыльник.

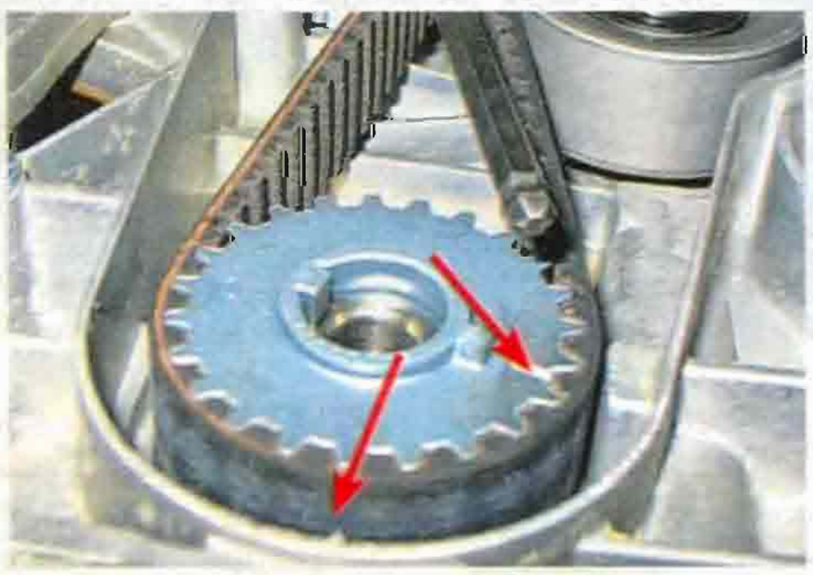
Сняв брызговик, «12-гранной» звездочкой «на 19» поворачиваем автомат натяжителя за прилив против часовой стрелки, вставляем в отверстия чеку (стрелка) и меняем поликлиновый ремень.





Вид со стороны снятого лючка колесного подкрылка. Патрон поворотника крутим против часовой стрелки, а до наружной лампы головного света добираемся, сняв резиновую заглушку.

Снимая ремень ГРМ, ослабляем его натяжение – вставляем шестигранник «на 6» в обойму натяжного ролика и поворачиваем его по часовой стрелке. Но прежде совместим метки, что показаны стрелками.





Чтобы не обломить шаровые фиксаторы фонаря (стрелки), вынимаем его на седане (на фото) строго перпендикулярно оси авто, а на хэтчбеке, наоборот, – по оси.

Чтобы при снятии ремня распредвалы не ушли, дилеры фиксируют шкивы таким приспособлением. Обойтись без него можно только при достаточном навыке.





Для доступа к салонному фильтру (стрелка) вынимаем бардачок и снимаем лючок отопителя. При установке последнего широкая выпуклая часть должна быть сверху.

мут гофра. В общем, алгоритм работы ленинский: шаг вперед, два назад.

Замена масла в моторе – через каждые 15 тыс. км. Головкой «Торкс-45» отвертываем сливную пробку и, слив отработку, меняем картридж. Он стоит под крышкой, которую отворачиваем головкой «на 24». В комплекте с оригинальным фильтром идет уплотнительное колечко – не забудьте его поставить!

ИСКРИВЛЕНИЕ ПРОСТРАНСТВА

Чтобы поменять салонный фильтр на «Астре», надо снимать целиком бардачок. Головкой «Торкс-20» вывертываем четыре самореза по утлам и, отсоединив колодку от лампы подсветки, вынимаем бардачок из окна в панели. Поборите соблазн тянуть за крышку – та может отделиться от петель, тогда помучаетесь, собирая их воедино. Далее, отвернув три самореза головкой «на 5» и освободив три защелки, снимаем лючок отопителя и вынимаем старый фильтр. Новый элемент вводим не иначе, как согнув его «винтом», – место ограничено.

Топливный фильтр по регламенту не меняют, но на нашем топливе он редко доживает до 100 тыс. км. То, что неудобно подковырнуть пластиковый лючок, находящийся под подушкой заднего дивана, – это полбеды. Главное, что без приспособления не отвернете гайку, крепящую топливный насос к баку – в нем стоит фильтр.

Трудности с заменой ремня ГРМ могут озадачить даже спеца – здесь множество нюансов. Первый – снимая щиток моторного отсека, вынимаем два пистона, надавив на сердцевину, и вывертываем четыре самореза под «Торкс-20», причем верхний можно не до конца – прорезь в брызговике пройдет сквозь резьбовое тело. Второй нюанс – надо снять натяжитель поликлинового ремня, для чего нужна головка «Е 14». Идем дальше: трудно отвернуть болт шкива, что под ключ «Е 18». Возможно, придется съездить в ближайший шиномонтаж и открутить его ударным гайковертом, затем умеренно затянуть, вернуться к себе в гараж и продолжить работу. Теперь вывешиваем силовой агрегат, например подперев его домкратом, и головкой Е-14 вывертываем шесть болтов правой опоры. Сняв ее, головкой Е-10 вывертываем четыре болта нижнего кожуха ГРМ, два – верхнего и отстегиваем среднюю крышку, которая сидит на защелках. Далее совмещаем метки и фиксируем шкивы распредвалов, ведь без ремня они разойдутся от давления толкателей на кулачки. И вот главное: если соберетесь снимать шкивы распредвалов, например для замены, зафиксируйте валы приспособлением: в соединении нет шпонок и правильно собрать механизм будет непросто.

Прикинув предстоящий объем работ, кто-то решит доверить их специалистам. Увы, «Астра» в ремонтопригодности проигрывает многим конкурентам. **ЗР**

Благодарим компанию «GM-Автомир на Ярославке» за помощь в подготовке материала.

ОЦЕНКА ТРУДОЕМКОСТИ ОБСЛУЖИВАНИЯ*

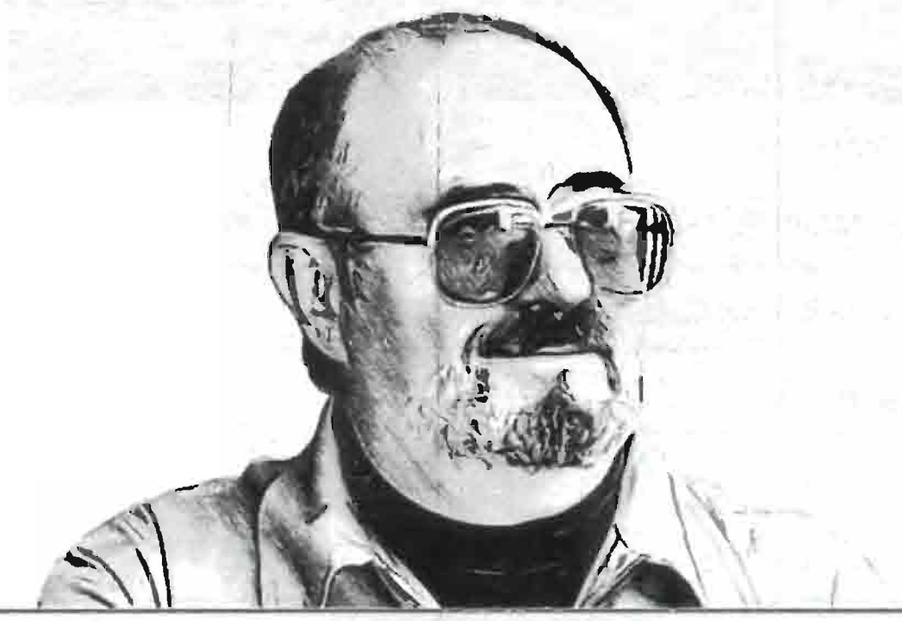
Название операции	Описание операции	Итоговая оценка
Замена масла в двигателе	+ Хороший доступ к фильтру – Значимых недостатков не выявлено	4
Замена воздушного фильтра	+ Легко снять целиком корпус фильтра – Тугие саморезы крышки	3,5
Замена топливного фильтра	+ Регламентом замена не предусмотрена – Нужно приспособление для гайки насоса	3
Замена свечей зажигания	+ Хороший доступ, минимум крепежа – Трудновато вынуть модуль катушек зажигания	4,5
Замена ремня ГРМ	+ Есть автомат натяжителя – Надо снимать опору силового агрегата, нет шпонок на шкивах распредвалов	3
Замена ремня навесных агрегатов	+ Есть автомат натяжителя – Доступ возможен только снизу, поэтому надо снимать брызговик двигателя	3,5
Замена ОЖ двигателя	+ Хороший доступ к пробке на радиаторе – Значимых недостатков не выявлено	4
Замена масла в коробке	+ В МКП замена не предусмотрена – Нет сливной пробки (МКП)	4
Замена тормозных колодок	+ Значимых плюсов не нашлось – При установке надо соблюдать маркировку на колодках	3,5
Замена салонного фильтра	+ Приемлемый доступ – Много крепежа, надо снимать бардачок	4,5
Замена ламп в основных фарах	+ Продуманный доступ для замены наружных ламп в фарах – Плохой доступ к внутренним лампам	3,5
Замена ламп в задних фонарях	+ Есть лючки в обшивке багажника – Надо снимать фонари, тугие фиксаторы	3,5

*Авто с мотором Z18XER (1,8 л) по пятибалльной шкале в сравнении с «Ладой-Приорой», трудоемкость обслуживания которой условно оценена в четыре балла (ЗР, 2008, № 1).

НЕКОТОРЫЕ РАБОТЫ ПО ЗАМЕНЕ

Наименование позиции	Периодичность, тыс. км (лет)
Масло в двигателе, масляный фильтр	15 (1)
Воздушный фильтр	30(2)
Топливный фильтр	90
Фильтр салона	30 (1)
Свечи зажигания	60 (4)
Ремень ГРМ	150 (10)*
Масло в МКП	–**
Масло в АКП	60 (4)
Жидкость в приводе тормозов	30 (2)

*Рекомендация дилера – менять через 75 тыс. км.
**Контроль уровня, замена по состоянию.



Забитая песня

Ошибка при монтаже подшипника – начало его конца, предостерегает Анатолий Вайсман.

Подшипников в магазинах много, но как среди них выбрать тот, что работать будет долго и надежно, а не запоет через два дня? Если собственного опыта маловато, лучше посоветоваться с профессионалом – тот знает «секретные» приемы.

Приглядимся к однорядному шариковому подшипнику. В нем должны быть четко выдержаны зазоры (они зависят от конструкции, назначения, класса точности и т. д.) – значит, небольшой люфт колец еще не повод для выбраковки. Но как оценить этот люфт? Если не пользоваться специальным инструментом, то, не имея определенного опыта и верного глаза, – никак!. Нынче никого не удивляет, когда из десятка новых подшипников, выложенных на прилавок, годны всего пара – похоже, за несоблюдение ГОСТа по закону уже не преследуют!

Выбрав подшипник с приемлемым люфтом, прокручиваем наружное кольцо относительно внутреннего: не должно быть ни гула, ни хруста, ни ощущения перекатывания шариков. Однако если подшипник закрытый, заложенная в него смазка маскирует эти дефекты – отлавливать их надо очень долгошно.

Для конических подшипников свои приемы. Кладем комплектный подшипник на ровную надежную опору и прокручиваем – так, чтобы внутреннее кольцо с роликами, выбрав зазоры, плотно легло в наружное, а сами ролики установились. Проверим, нет ли взаимной качки деталей. Есть – значит, погрешности конусов велики, такой подшипник не годится. Если качки нет, проверим изделие на перекат. Ощущаются явные неровности – смотрим следующий.

К сожалению, современные двухрядные подшипники ступиц оценить на ощупь нельзя; при покупке приходится ориентироваться лишь по косвенным признакам, полагаясь на известных производителей и остерегаясь подделок.

ЖЕРТВЫ УДАРНОГО ТРУДА

О разрушениях подшипников в эксплуатации мы говорили в декабрьском номере журнала за 2008 год. Но виновником может быть не только заводской брак. Очень важен правильный монтаж. Подшипник, упавший на бетонный пол, от удара мог потерять правильную геометрию, и лучше бы его отбраковать. Уронили в песок, а потом ополоснули в солярке – тоже неправильно: мыть следует долго и тщательно. Усилие запрессовки подшипника прикладываем только к тому кольцу, которое, собственно, запрессовываем, иначе шарики могут оставить на дорожках лунки – с них начнется разрушение. Это верно и для конического роликового подшипника.

Упругие тонкие кольца двухрядных подшипников ступиц не терпят ни малейшего перекоса при установке в гнездо. Но кое-где у нас меняют подшипники дешево и быстро, без демонтажа стойки. А если заказчик потом жалуется, что подшипник загудел, ему отвечают: виноват, мол, заводской брак или «неумелый» хозяин.

Недавно ко мне обратился клиент: дважды на его ВАЗ-2115 меняли подшипник передней ступицы, но вскоре гул возобновлялся. Меняли, как выяснилось, по этой «прогрессивной» технологии: один человек на весу держит ступицу, а другой бьет по подшипнику. Нетрудно догадаться, что грозит последнему, а заодно и посадочному гнезду. Если после удара появилась овальность, подшипник не жилец.

Стойку мы сняли, выпрессовали подшипник, проверили нутромером геометрию посадочного гнезда. Повезло, не кривое! И аккуратно, без перекосов, запрессовали новый подшипник. Кстати, при этом прежний служит оправкой. Зачем снимать стойку, а не один поворотный кулак? Демонтировать его на старой поржавевшей маши-



Тонкое наружное кольцо ступичного подшипника. Менять такой нужно с оправкой и на прессе, иначе долго не проживет.

Конический подшипник на столе. Зазоры выбраны – пытаемся наклонить внутреннее кольцо относительно наружного. Качается – с благодарностью возвращаем продавцу и просим следующий.



Перекосив одно кольцо относительно другого, проверяем зазоры. Затем, вращая, прислушиваемся к шумам: нет ли явных неровностей?





Один из «полузакрытых» подшипников. Пополнить смазку в нем нетрудно. И весьма полезно.



Конструкция этого закрытого подшипника позволяет добавить смазку – и этим избежать преждевременных проблем.

не порой очень трудно, к тому же после сборки обязательна регулировка углов установки колес. В результате работа обойдется почти вдвое дороже.

Но правильно установленный подшипник – еще не все. Важно затянуть гайку строго регламентированным моментом. Перетянешь – чрезмерные контактные напряжения в паре «шарик – беговая дорожка» приведут к питтингу. Недотянешь – детали разрушатся от динамических нагрузок.

Если ступица вращается на двух конических подшипниках, требования к затяжке принципиально иные. Тут ею регулируют зазоры. Нельзя допустить ни малейшей перетяжки, иначе ролики продавят пленку смазки и начнут клинить. Первый признак этого – нагрев узла, когда после недолгой поездки рука уже не терпит прикосновения (выше 70 градусов).

При нормальной эксплуатации подшипники ступиц легко отрабатывают весь расчетный срок службы. Но кто же не видел машин с лихо растопыренными колесами, выступающими за кромки крыльев! Может, оно и красиво, только нагрузка на подшипники здесь убийственная.

На «Жигулях» подшипник на полуоси зафиксирован запорным кольцом. Перед посадкой его нагревают в печи до 240 градусов и почти без натяга устанавливают на место. Остыв, кольцо плотно охватывает полуось и надежно держит подшипник. Открытым же пламенем недолго и перегреть – например, доведя до яркого свечения, когда металл уже пластичен. Такое кольцо держать не будет, и колесо может покинуть мост вместе с полуосью. Поэтому отклонения от предписанной технологии здесь недопустимы.

НА ТОЩЕМ ПАЙКЕ

В закрытые подшипники смазка закладывается на весь срок службы. Должна закладываться. К сожалению, на некоторых заводах считают иначе. Как-то закупили мы партию роликов ГРМ известной фирмы, установили клиентам, а вскоре от них посыпались жалобы. Вскрыли один из шумливых подшипников – шарики синие и «квадратные». Вскрыли новый из этой же партии – следы смазки едва видны. Солидная фирма на ней экономила! Наученные горьким опытом, стали вскрывать все подряд и добавлять смазку. Кстати, бывало такое и с выжимными подшипниками.

Но масляное обжорство бывает не менее опасно, чем голодание. В крестовинах карданных валов лишняя смазка может и навредить: подшипник не встанет на место или выдавит сальник. Это только каше масло безоговорочно на пользу.

Замена смазки в ступицах «Нивы» – операция трудоемкая. Не разобрав поворотный кулак, ничего не сделаешь, а при этом часто ломается крепеж. На «классике» немногим легче, но тут процесс можно рационализировать. Снимаем только наружный подшипник, в полость ступицы вставляем наискось деревянную лопатку и, удерживая ее, вращаем ступицу. Таким способом удаляем практически всю старую смазку и закладываем свежую.

Подшипники требуют деликатного обращения, а если кто-то их забивает молотком, то, как правило, не на место, а насмерть. ЗР

На правах рекламы

PROSPORT
PERFORMANCE

Всесезонные щетки стеклоочистителя нового поколения

(495) 253-94-49
tuning@prosport.ru
www.prosport.ru

Сорвиголовы

Теоретик полагает, что любую гайку можно открутить ключом. Практик знает, что это далеко не так. Рассказ Геннадия Емелькина адресован обоим.

Натощак иную гайку ключом не отвернешь! Можно, конечно, удлинить ключ трубой, но не всегда. А если гаек несколько десятков и все закисшие, поневоле задумаешься о механизации ручного труда!

Пневматические и электрические гайковерты хороши тем, что истинного крутящего момента, приложенного к гайке, рука мастера не ощущает. Гайковерт побеждает строптивый крепеж не статическим, а динамическим моментом – импульсами с частотой до 35–45 в секунду, а противодействие гасится инерцией массивного механизма. В работе удобны портативные модели с питанием от аккумуляторов.

Авторемонтнику чаще всего нужен гайковерт с соединительным квадратом на ½ дюйма, способный создать момент до 400 Н·м.

Мы проверили реальные возможности некоторых гайковертов. Для теста выбрали модели V28IW фирмы Milwaukee, CTE 4850 производства Snap-on и DW059 от фирмы De Walt. Оценили также преимущества и недостатки разных типов аккумуляторных батарей: у Milwaukee – литий-ионная, у Snap-on – никель-кадмиевая, а у De Walt – никель-кадмиевая либо металлогидридная.

Каждая фирма ориентирована на определенную аудиторию. Так, Milwaukee заявляет, что ее инструмент предназначен для тяжелой ежедневной работы; Snap-on ориентируется на автосервисы, ценящие долговечность и высокое качество; De Walt предлагает свою продукцию как профессионалам, так и любителям.

Оценим удобство пользования инструментами.



Гайковерт Milwaukee массивен, но отлично сбалансирован, кнопка включения и переключатель направления вращения удобно расположены под указательным и большим пальцами. Рукоятка с резиновой накладкой ладно ложится в руку, а резиновое покрытие опорной площадки батареи не дает гайковерту скользить по наклонной поверхности. Батарея (АКБ) ударопрочная – не боится падения с двухметровой высоты. Инструмент можно соединить с батареей в двух разных положениях. Это позволяет подобраться к неудобным гайкам без удлинителя.

Кнопка включения по мере нажатия обеспечивает плавный набор оборотов; при отключении срабатывает тормоз, вал останавливается. Соединительный квадрат на ½ дюйма снабжен фиксирующим штифтом. При установке головки необходимо помнить, что в ней есть радиальное сквозное отверстие; если оно совпадет со штифтом, то для разборки пары необходимо утопить штифт бородком или подходящей отверткой. Это неудобно.

Заряженность батареи Milwaukee показывает встроенный индикатор. Включается нажатием контрольной кнопки.



Гайковерт De Walt компактен, по весу середнячок. Направлением вращения заведует «качающаяся» клавиша под указательным и средним пальцами, держать рукоятку оставшимися пальцами неудобно. Да и не сразу смекнешь, на какую сторону клавиши нажать, чтобы отвернуть либо завернуть гайку. Плавный набор оборотов не предусмотрен – в первый момент ощущается небольшой рывок.



Присоединительный квадрат гайковерта De Walt – с таким же фиксирующим штифтом, как у Milwaukee. И проблемы те же.



В первом упражнении мы проверили, сколько гаек, затянутых моментом 160 Н·м, открутит гайковерт до полного разряда батареи. Обычно в технических характеристиках производитель указывает максимальный момент на заворачивание. А мы поступили иначе. Ведь на глазок автомобилисты затягивают колесные болты как раз моментом примерно 160 Н·м.

Начали с Milwaukee, который трудится в нашем техническом центре уже более двух лет. Так как два других гайковерта новые, снабдили «старичка» свежей литий-ионной батареей. А заодно проверили состояние старых. Естественно, с новой АКБ гайковерт открутил больше гаек, но с учетом стажа работы прежних батарей их эффективность – на хорошем уровне. Характерная особенность Milwaukee – работает без намека на то, что батарея подсевшая, пока она не разрядится до предельной величины и не отключится.

Следующий на очереди – De Walt с никель-кадмиевой АКБ. Несмотря на меньшую емкость (2,4 против 3,0 А·ч), результат чуть лучше, чем у Milwaukee. С металлогидридным аккумулятором De Walt он оказался еще лучше, но вряд ли разовый случай безоговорочно подтверждает преимущество такой батареи (наши сомнения подтвердились позже).

Удивил Snap-on: при емкости батареи всего 2,4 А·ч он превысил лучший результат более чем на сотню отвернутых гаек!

МОМЕНТ ЗАТЯЖКИ

Все гайковерты с небольшим запасом уложились в заявленные параметры. В ударном режиме достигают нормы через 5–7 секунд с начала работы. Кроме максимального момента затяжки, важен еще один параметр – максимальный момент при отворачивании. В паспорте на Milwaukee и De Walt производители гарантируют, что инструмент затянет и отвернет гайку указанным моментом – например, 418 Н·м. Фирма Snap-on указывает два значения – на отворачивание и заворачивание, первое обычно больше второго. Та же физика должна быть у Milwaukee и De Walt. Проверим на колесе грузовика.

Начали с заявленных производителями моментов затяжки (см. таблицу), увеличивая их с шагом 30 Н·м. Первым, уже при моменте 660 Н·м, сдался De Walt с никель-кадмиевой АКБ. При этом бойко трещал, делая вид, что в порядке! Подзарядили – осилил 810 Н·м. Хороший результат; почти вдвое выше обещанного!



Гайковерт CTE 4850 от фирмы Snap-on самый легкий из трех и при этом по заявленным характеристикам лучше других. К эргономике претензий нет: удобная обрезиненная рукоятка, переключатель режимов – как у Milwaukee. Обороты набирает плавно по мере нажатия кнопки включения. Тормоза вала нет, после выключения он по инерции делает несколько оборотов.



Для фиксации головки на присоединительном квадрате у Snap-on предусмотрено стопорное кольцо. Это очень удобно: снять головку легко.

Для контроля момента затяжки гаек воспользовались преобразователем – механизмом, увеличивающим момент в шесть раз.



Внимание! Для работы с гайковертом пригодны только ударные, усиленные головки. Они, как правило, черного цвета. Обычные, хромированные, не рассчитаны на такой вид нагрузки.

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ГАЙКОВЕРТОВ

Модель	Milwaukee V28IW	De Walt DW059K2	De Walt DW059K2H	Snap-on CTE 4850
Напряжение, В/ емкость, А·ч	28/3	18/2,4	18/2,6	18/2,4
Тип АКБ	литий-ионная	никель-кадмиевая	металлогидридная	никель-кадмиевая
Частота вращения вала без нагрузки, об/мин	0–1450	0–1650	0–1650	0–2200
Частота ударов, уд./мин	0–2450	0–2600	0–2600	0–2100
Максимальный крутящий момент затяжки, Н·м	440	418	418	475
Максимальный крутящий момент отворачивания, Н·м	–	–	–	745
Время зарядки АКБ, мин	60	60	80	35
Масса гайковерта в сборе с АКБ, г	4140	3480	3415	3400
Масса без АКБ, г	3100	2400	2400	2270
Масса АКБ, г	1040	1080	1015	1130
Размеры чемодана, мм	540x375x150	395x355x120	395x355x120	490x355x125
Цена (гайковерт, 2 АКБ, зарядное устройство, кейс), руб.	32 500	15 040	15 500	19 700
Цена одной АКБ, руб.	7500	4500	4600	3500

С металлогидридной батареей De Walt совершил на две попытки больше, чем с никель-кадмиевым аккумулятором, и одолел 690 Н·м. Но истинные возможности показал после зарядки – отвернул гайку, затянутую моментом 870 Н·м.

Milwaukee на одном заряде за 14 зачетных попыток дошел с 450 до 840 Н·м. А подзарядка позволила еще дважды отвернуть гайку, добравшись до 900 Н·м. Достойный результат: превышение заявленной величины более чем вдвое!

Фирма Snap-on, в отличие от других, указала максимальный момент на отворачивание: 745 Н·м. Можно было сразу начать с этого, но для равенства загрузки батарей проверку начали с заявленной величины на заворачивание – 475 Н·м. Совершив 14 попыток и дойдя до отметки 900 Н·м, батарея разрядилась. После заряда гайковерт от Snap-on установил рекорд – 1110 Н·м. Что ж, недаром фирма занимает лидирующие позиции в производстве инструмента.

В режиме максимальной нагрузки все АКБ разряжаются очень быстро. Гайковерт, в зависимости от модели, способен открутить 8–14 гаек.

ИСПЫТАНИЕ ХОЛОДОМ

Сначала охладили батареи до –10°С. Milwaukee с литий-ионной батареей, De Walt и Snap-on с никель-кадмиевыми как ни в чем не бывало отвернули сотню гаек, затянутых моментом 160 Н·м. А De Walt с металлогидридной батареей, пока не нагрелся, с трудом осилил семь штук, но потом заработал нормально.

При –20°С гайковерты с никель-кадмиевыми аккумуляторами работали по-прежнему бодро, а вот металлогидридный не открутил ни одной гайки. Литий-ионный Milwaukee справился с десятью гайками и просигналил, что полностью разрядился! Правда, при температуре в помещении +20°С батарея через пять минут восстановила емкость – четыре индикатора!

Итак, никель-кадмиевые аккумуляторы доказали свою морозоустойчивость, металлогидридные кое-как работали при –10°С, а литий-ионные в Milwaukee слегка удивили, разрушив репутацию «совсем тепличных».

Кроме емкости АКБ, важно, чтобы она заряжалась быстро. Самым шустрым оказалось зарядное устройство Snap-on, которому хватило 35 минут. А вот металлогидридный De Walt заряжался 80 минут – целую вечность!..

Как и положено, к каждому гайковерту прилагается две батареи и зарядное устройство; весь комплект уложен в пластиковый чемодан.

Гарантия на все гайковерты один год, но при регистрации покупки Milwaukee через Интернет его гарантийный срок продлевается до трех лет! Почему такой бонус – загадка.

Подведем итоги. Все испытанные модели можно рекомендовать для ремонта легковых автомобилей, поскольку гаек и болтов, затянутых моментом выше 870 Н·м, на них обычно нет.

Лучше всех оказался Snap-on. Лишь De Walt с никель-кадмиевым аккумулятором был с ним на равных в 20-градусный мороз. А вот металлогидридная батарея на холоде не помощник. Что касается плюсов литий-ионной технологии (на Milwaukee выше напряжение и емкость батареи, мал саморазряд, нет эффекта памяти), то в нашем тесте они не проявились. А цена у такой АКБ впечатляющая. Правда, и ресурс у нее – около 2000 циклов заряд-разряд против 600 циклов у никель-кадмиевой. Но платить немалые деньги за перспективу согласится не каждый. Кстати, никель-кадмиевые или металлогидридные АКБ можно отремонтировать (например, в фирме «Тайм 1»). Стоимость ремонта почти вдвое ниже цены новой батареи. При этом емкость возрастает на треть – ремонтники совершенствуют технологии. ЗР



Самый компактный комплект – De Walt.

Чемоданчик Snap-on больше, в нем есть место под фонарь, которым полезно докомплектовать гайковерт.





Чемодан Milwaukee самый большой, но места под фонарь нет. При продуманной компоновке в нем, кроме фонаря, поместится еще какой-нибудь небольшой инструмент.

РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ ГАЙКОВЕРТОВ

Модель	Milwaukee V28IW	De Walt DW059K2	De Walt DW059K2H	Snap-on CTE 4850
Количество отвернутых гаек, ранее затянутых моментом 160 Н·м, шт.	новая АКБ – 337 старые АКБ – 237/288	341	365	476
Максимальный момент, развиваемый гайковертом при отворачивании гайки М22 на колесе грузовика, Н·м	900	810	870	1110
Отворачивание гаек М16 при температуре АКБ –10°С	100 зачетных гаек без потери эффективности	100 зачетных гаек без потери эффективности	7 зачетных гаек	100 зачетных гаек без потери эффективности
Отворачивание гаек М16 при температуре АКБ –20°С	10 зачетных гаек	100 зачетных гаек	не отвернул ни одной гайки	100 зачетных гаек

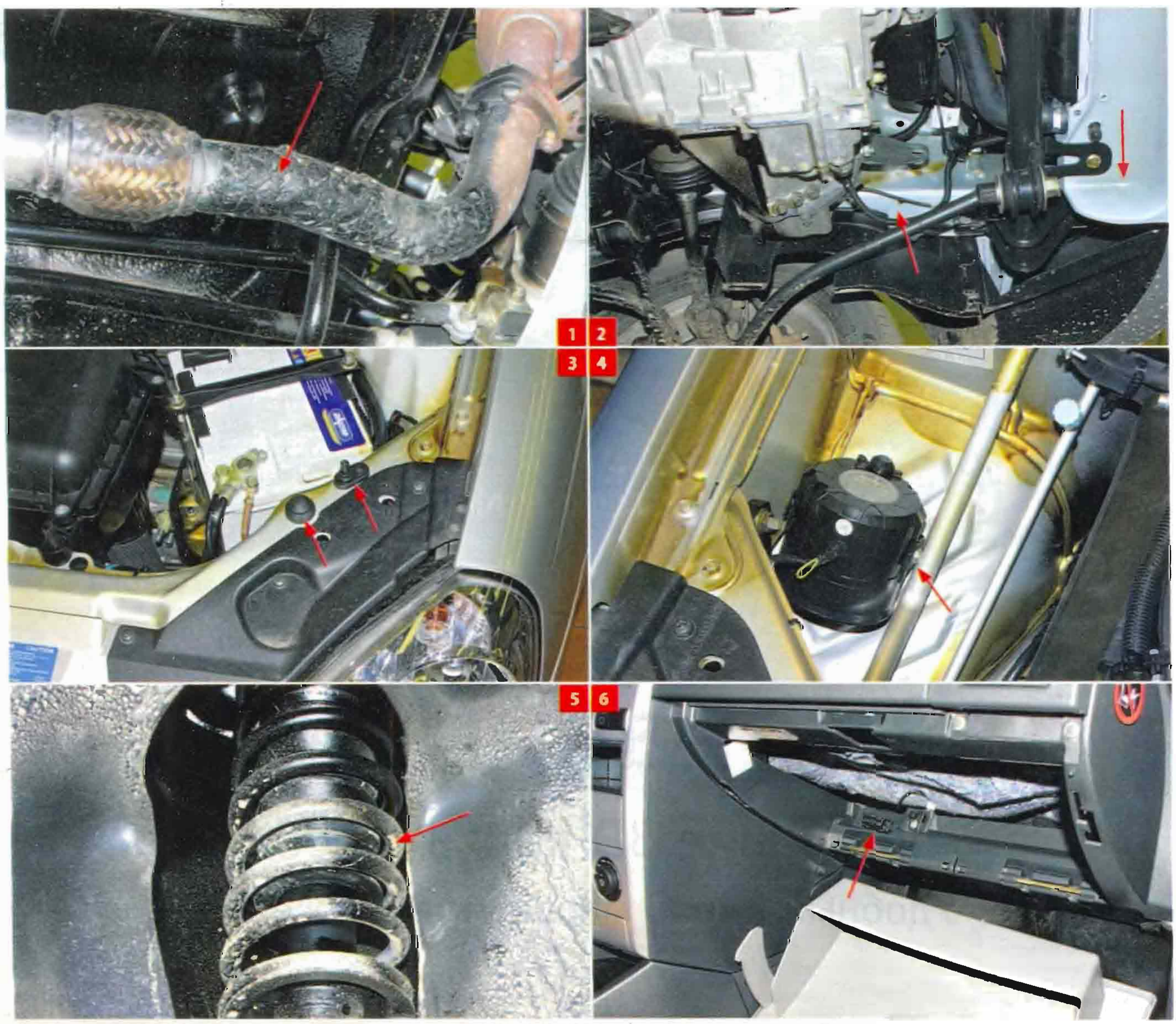
Номер класса люкс

Новенькая «Приора» в исполнении «Люкс» – еще не повод забыть о гаечных ключах, предупреждает Владимир Арбузов.

Прошло время, когда автолюбитель считал, что машине достаточно отличаться от телеги мотором, рулем да крышей над головой. Уже за это любимице готовы были простить всё! Похоже, и сегодня некоторые дилеры полагают, что счастливый покупатель постесняется придираться к мелочам. Главное – лихо катит своим ходом из ворот «Ростокино-Авто»! Забыли смыть заводские печати с ветрового стекла? Ерунда, владелец сам сотрет! Сообразит, поди, что тереть надо растворителем, а не наждачной шкуркой...

При антикоррозионной обработке машину будто облили из шланга, зацепив заодно и глушитель, так что в салоне попахивает горелым. Ничего, мол, страшного, скоро обгорит (**фото 1**). Антикор и в проемах дверей, особенно густо в пятой – товар нужно показать лицом! Зато куда надо, не добрались (**фото 2**). Не снимать же подмоторный щит! И тем более нечего пытаться загонять антикор в скрытые полости и швы! А коррозия... ускорит покупку следующего авто!

Изучая работу противоугонки от дилера, обнаружили, что датчик удара закреплен кое-как, но удар держит отлично. То есть молчит, пока по нему не врежешь молотком! С брелоком тоже проблемы – оповещать владельца о посягательстве на машину то и дело отказывается. Придется сигналку пере-





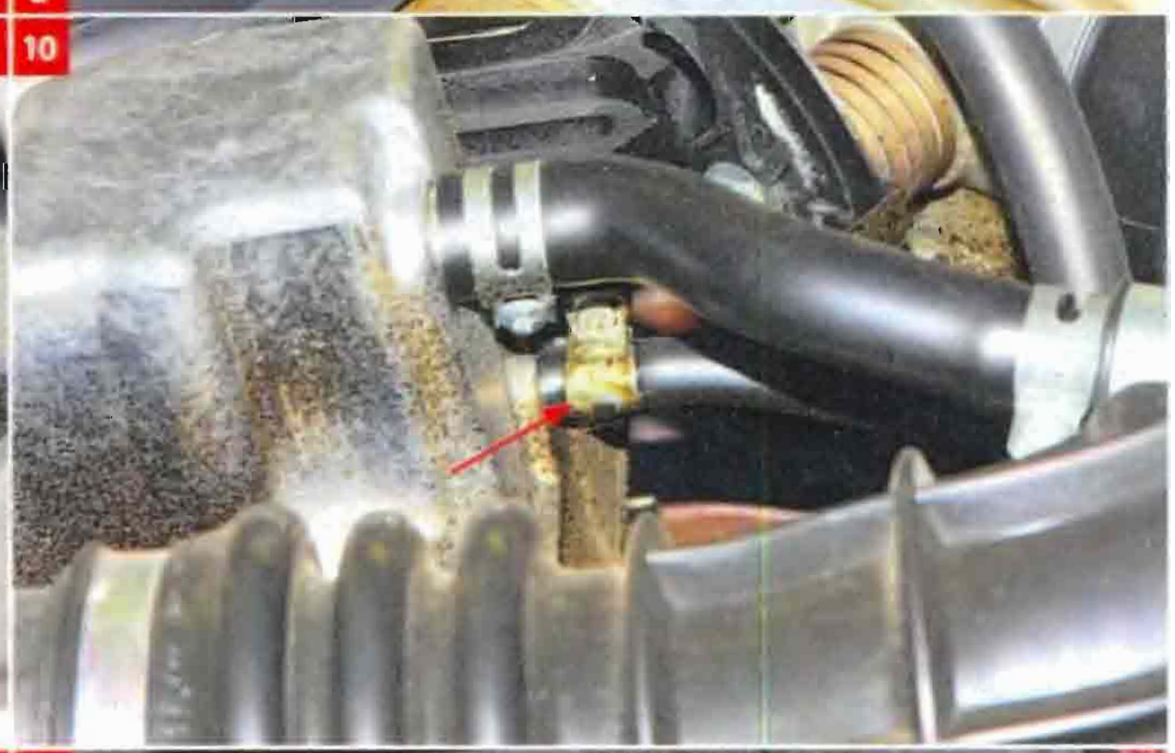
7



8



9



10



11



12

устанавливать, а не получится – менять на новую. Тем более что очень легок доступ линейкой к концевикам как штатной, так и дилерской сигнализаций (**фото 3**). А капот можно открыть и проволочным крючком через решетку радиатора.

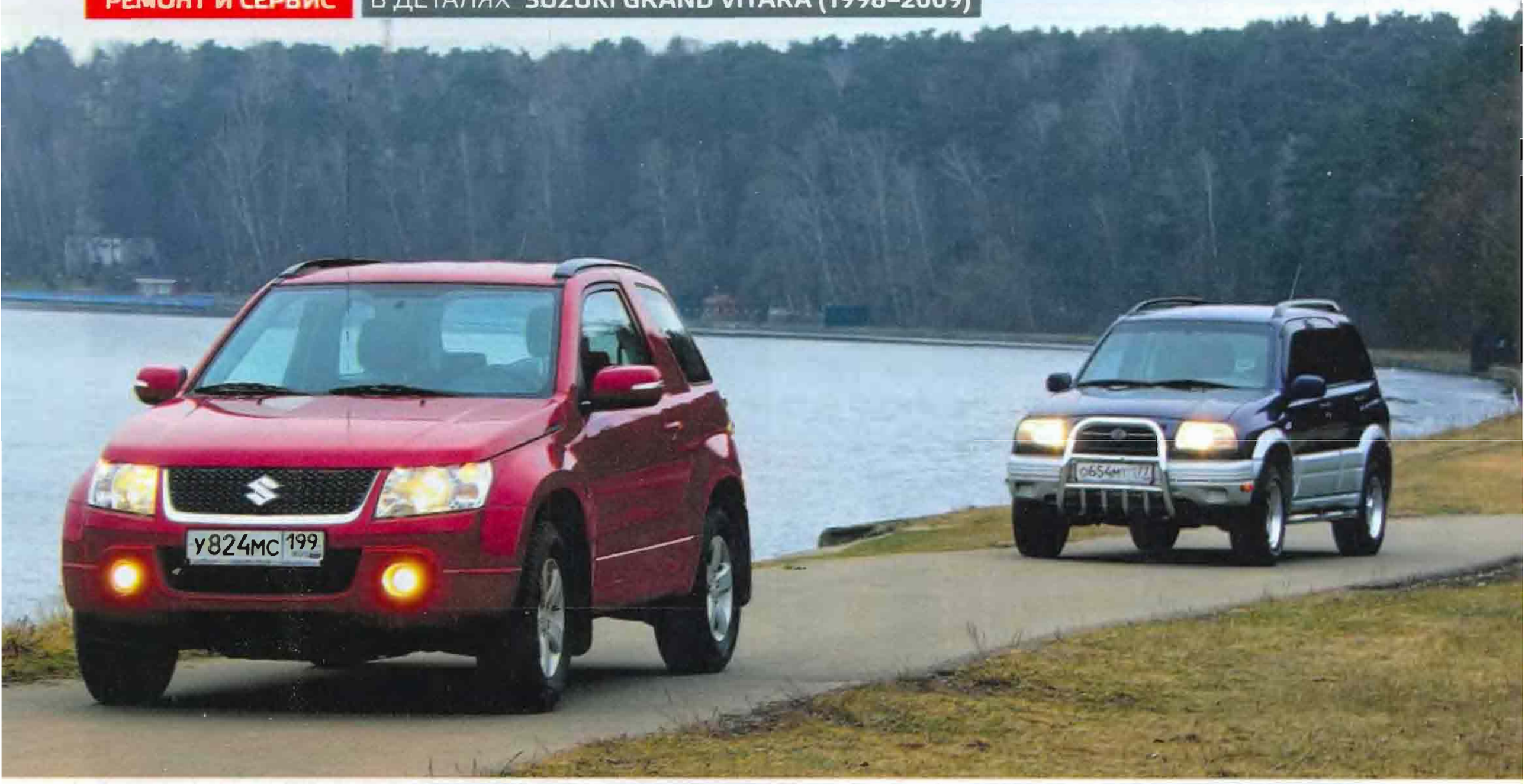
Кронштейн сирены (**фото 4**) елозит по трубке кондиционера, которая на ходу вибрирует. Как скоро она протрется и хладагент потечет, неизвестно.

Правый задний подкрылок трется о пружину (**фото 5**). На поворотах и кочках слышны его жалобные стоны.

С началом эксплуатации машины появились дополнительные замечания. Уж сколько лет все знают, что на вазовских автомобилях нажатая педаль газа упирается в пол, не давая дросселю полностью открыться! «Приора»-люкс не исключение: не хватает примерно 15 мм хода. Пришлось оттибать педаль кверху – а операция, напомним, рискованная. Недолго и сломать.

Диагностический разъем зачем-то упрятан за бардачок – не вынув ящик, не подберешься. Мы развернули разъем на 180 градусов, направив его к щиту передка; теперь хоть и вслепую, но подключиться к нему можно (**фото 6**).

О качестве монтажа подушки безопасности пассажира вы уже знаете (с. 3) Документальная съемка (**фото 7**) не в силах передать бурю эмоций, вызванных этим фактом. Но поверьте: крепеж наживлен от руки! А есть еще обивка багажника, не заправленная под накладку (**фото 8**), балансировочный грузик, закрепленный стальной скобкой на алюминиевом диске, – ждите коррозии! (**фото 9**). Плюс незатянутые хомуты системы вентиляции картера двигателя (**фото 10**), неистребимая щель на панели приборов под переключателем света (**фото 11**), накладки на ковре багажника, не соответствующие размерам ниш (**фото 12**)... Эти «мелочи» АВТОВАЗ научился аргументировать «низкой» ценой! Хорошо хоть, что его опыт еще не взяли на вооружение вновь прибывшие в Россию автопроизводители! **ЗР**



Дочки-матери

Что в поколениях «Гранд-Витары» изменилось к лучшему, а какие болезни стали наследственными, рассказывает Игорь Козлов. Фото: Константин Якубов.

О «Гранд-Витаре» первого поколения мы рассказывали в ЗР, 2005, № 2. С тех пор какие-то болячки изжил сам производитель, какие-то – дилеры в период гарантии. Зато появились новые, а заодно и статистика по модели второго поколения. Какие подводные камни подстерегают обладателей младшей и старшей «витар»?

ПОРТРЕТНОЕ СХОДСТВО

Основная претензия к кузовам – облезает хром, в первую очередь с решетки радиатора. На «дочке» вдобавок на легкосплавных дисках краска вспучивается, а на пятой двери, в местах контакта с уплотнителем, стирается. С неряшливым видом колес проще смириться, а вот дверь уберечь несложно – достаточно регулярно протирать уплотнитель и смазывать его силиконом.

В отличие от «витар» до 1998 года выпуска, среди которых много гнилушек, кузова последних «грандов» держатся молодцом. Ржавчину найдете разве что на рихтованных после аварии деталях. Даже VIN, выбитый на раме за правым передним колесом, у десятилетних авто редко тронут коррозией.

Исключение – трубки ГУРа и кондиционера, что проложены спереди моторного отсека: в местах крепления они могут прохудиться уже на третий сезон. Ставя новые, покройте их антикором и заключите в резиновые втулки – дольше проживут.

Электрооборудование у «матушки» сравнительно простое. С немногочисленной штатной электроникой проблем практически не бывает. А вот дополнительная сигнализация частенько сбоит из-за окисления в скрутках. Чтобы не пришлось возиться с ними где-нибудь в поле, сразу же после покупки подержанной машины отыщите, пропаяйте и надежно заизолируйте все соединения.

У пожилых авто нередко перегорает электродвигатель вентилятора кондиционера. Причина банальна – скованную грязью или снегом крыльчатку не провернуть, а предохранитель чаще сгорает уже после того, как обутлятся обмотки заторможенного моторчика.

Такой пустяк, как перегоревшая лампочка подсветки блока управления отопителем, способен изрядно потрепать нервы – поменять ее непросто. Некоторые так и ездят, без подсветки блока, а более рукастые владельцы ставят вместо лампы «вечный» светодиод.

У «дочки» проблем с электрикой побольше, как, впрочем, и электроники на борту. Блоки связаны витой парой по CAN-шине, поэтому дополнительную сигнализацию здесь с кондачка не поставишь. Нужен согласующий модуль – так называемый CAN-bus. Вряд ли стоит с этим возиться, ведь модель особым спросом у угонщиков не пользуется.

В поломках штатной «музыки» виновны обычно сами владельцы – не читают инструкцию, которая запрещает использовать CD-R и CD-RW. Загрузочный механизм чейнджера эти диски не «видит» и пытается в одну ячейку впихнуть сразу два: хрусть – и концерт окончен. А новый «оркестр» стоит около 2 тысяч зеленых. Впрочем, если не срезало шестерни механизма, привод удается починить. Очень уж желающим слушать хиты на запретном носителе советуем не вставлять более одного диска.

На авто 2005–2007 годов нередко перегорал блок, регулирующий обороты вентилятора отопителя. Хотя случай гарантийный, тем, чья машина не на гарантии, полезно знать: если поменять лишь блок – сгорит снова. Меняйте только в паре с моторчиком отопителя!

ИСТОРИЯ МОДЕЛИ

1998 год. Дебют «Сузуки-Гранд Витара», пришедшей на смену «Витаре». Кузов: 3- или 5-дверный универсал. Двигатели: бензиновые Р4, 1,6 л, 69 кВт/94 л.с.; Р4, 2,0 л, 94 кВт/128 л.с.; V6, 2,5 л, 106 кВт/144 л.с. или 116 кВт/158 л.с. (разные настройки); дизельный с турбонаддувом Р4, 2,0 л, 64 кВт/87 л.с. или 68 кВт/92 л.с. (с интеркулером). Привод: полный (подключаемый передний мост), М5 или А4.

2000 год. Трехдверная версия с открытым кузовом, турбодизель Р4, 2,0 л, 80 кВт/109 л.с.

2001 год. Семиместная версия XL-7 с удлиненной на 600 мм базой и бензиновым двигателем V6, 2,7 л, 127 кВт/173 л.с.

2002 год. Рестайлинг: новая панель приборов, климат-контроль, иные материалы обивки салона.

Крэш-тест EuroNCAP модификации XL-7: 8 баллов за фронтальный удар и 15 – за боковой. Общий итог: три звезды.

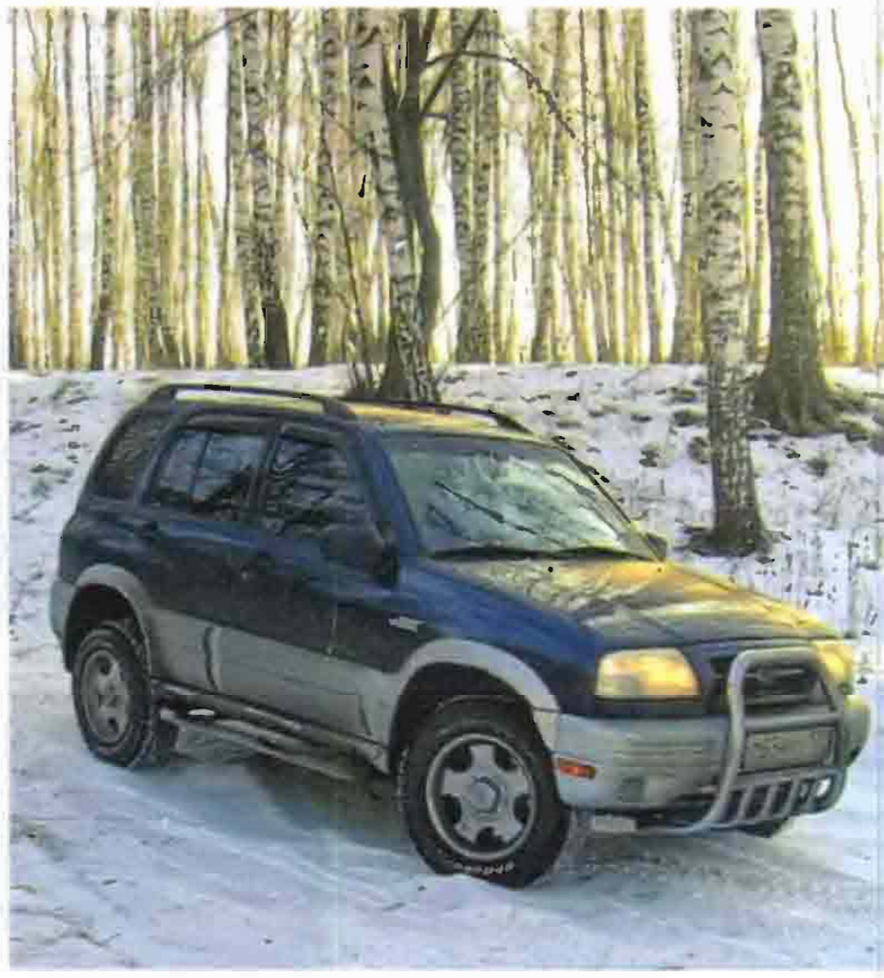
2003 год. Рестайлинг модели XL-7: новая А5, электромуфта подключения переднего моста, изменения в силовом каркасе кузова.

2005 год. Дебют второго поколения «Гранд Витары». Кузов: несущий, 3- или 5-дверный универсал. Двигатели: бензиновые Р4, 1,6 л, 74 кВт/100 л.с. или 79 кВт/107 л.с. (разные настройки); Р4, 2,0 л, 103 кВт/140 л.с. или 107 кВт/145 л.с. (разные настройки); V6, 2,7 л, 135 кВт/184 л.с.; дизельный Р4, 1,9 л, 95 кВт/129 л.с. Привод: постоянный полный, М5, А4 или А5.

2007 год. Мощность двигателя V6, 2,7 л подняли до 138 кВт/188 л.с.

Крэш-тест EuroNCAP: 11 баллов за фронтальный удар и 16 – за боковой. Общий итог: четыре звезды.

2008 год. Рестайлинг: новая решетка радиатора, передний бампер, щиток и панель приборов. Новые двигатели: Р4, 2,4 л, 124 кВт/169 л.с.; V6, 3,2 л, 171 кВт/233 л.с.



Машины первого поколения – рамной конструкции, с жестко подключаемым передним мостом и понижающей передачей. В дополнение к базовым 200 мм дорожного просвета кузов этого экземпляра приподняли проставками еще на 50 мм.

Если при включении омывателя стекла щетки в начале хода тут же останавливаются, как бы прося подольше придержать рычаг на рулевой колонке, – готовьтесь его менять в сборе с реле. Благо это «гарантия». А вот омыватель фар (рожки в бампере) бесплатно не меняют. Не рассчитаны, дескать, механизмы на российскую грязь, отчего, забившись ею, и заклинивают.

Немало хлопот доставляет самопальный ксенон. Горе-мастера ставят блок розжига рядом с контроллером двигателя, а то и вовсе поверх его. Стоит зажечь свет, в такт загорается лампа Check Engine. Не сразу дилеры догадались, что блуждающая ошибка вызвана электромагнитными помехами.

Check Engine частенько вспыхивает и по другому поводу. Моторы, несмотря на внешнюю схожесть со «старшими», имеют иное программное обеспечение, благодаря которому укладываются в более жесткие экологические нормы. Но и к топливу стали привередливее. Самые распространенные ошибки закодированы числами 301–306, это перебои в воспламенении. Обычно достаточно поменять только свечи, но иногда потребуется и форсунки промыть.

КАША С МАСЛОМ

Главная проблема всех моторов, пробежавших под 100 тыс. км, – угар масла. Заявленный производителем допуск – до литра на 1000 км! (Кстати, интересно, как такой угар уживается с европейскими экологическими нормами?) Страшиться этого не стоит – среди конкурентов есть и более прожорливые. Куда страшнее упустить снижение уровня до критического: появится характерное позвякивание из-под капота – результат масляного голодания и признак износа цепного привода ГРМ (не касается старого мотора 1,6 л, где привод ременный). Господа, готовьте ваши денежки! Особо ощутимо ударит по карману ремонт V6 – три цепи, три натяжителя и шесть успокоителей. Уж коли вляпались, проверьте заодно цепь масляного насоса, которая зачастую тоже требует замены.

Если машина из Америки, а таких на рынке немало, проверьте жгут к катушкам зажигания – провода нередко дубеют настолько, что попросту обламываются. В большей степени это касается моторов V6. Кстати, меняя здесь свечи, пометьте катушки с разъемами, ведь из-за одинаковой длины проводки соединения легко перепутать. И не затягивайте крепко винты пластиковых крышек – заклинят, и потом их не стронуть!

Давно замечено, что янки экономят на масле – льют дешевую минералку да к тому же меняют редко. Результат – смолу хоть выковыривай. Не вздумайте промыть мотор, ведь смытые отложения забьют маслоприемник, что чревато серьезными последствиями. Лучше пару раз поменять масло через 1–2 тыс. км, тогда грязь выйдет постепенно – часть с отра-

ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ ОРИГИНАЛЬНЫХ ЗАПЧАСТЕЙ

Запчасть	Стоимость, руб.
Крыло переднее/заднее	7600/14 200
Накладка бампера переднего	19 000
Блок-фара/фонарь	9000/5300
Капот	20 000
Фильтры масляный/воздушный / топливный	370/1300/2400
Сцепление МКП (комплект)	9500
Полуось заднего моста	12 500
Дифференциал переднего моста	31 500
Вакуумный клапан подключения переднего моста	8000
Тормозные диски передние/ барабаны задние	10 400/16 600

СТОИМОСТЬ ОТДЕЛЬНЫХ РАБОТ У ДИЛЕРА

Работа	Стоимость, руб.
Компьютерная диагностика (мотор-тест)	1130
Диагностика ходовой части и тормозов	800
Замена масла и фильтра двигателя	750
Замена ремня ГРМ (1,6 л)	3180
Замена цепного привода ГРМ (Р4/V6)	9650/11 500
Замена стоек и втулок стабилизатора передней подвески	660
Замена внутреннего рулевого наконечника	1060
Замена тормозных колодок передних/задних	1500/1630
Регулировка углов установки колес	2240
Нормочас	1325

В новых «грандах» нередко скрипит панель приборов и люк в крыше (опция). А еще штатный чейнджер норовит в одну ячейку загрузить сразу два диска, если они CD-R или CD-RW.





Салон машин первого поколения (на фото – до рестайлинга) хотя слегка и устарел дизайном, зато удобный и практичный. А главное – не скрипит!

Мотор G16 (1,6 л), пожалуй, самый неприхотливый в гамме. Привод ГРМ – ремнем, который меняют вместе с роликом каждые 100 тыс. км. Двигатель 1,6 л, что ставят на трехдверки второго поколения, имеет цепной привод ГРМ.





Двигатель H25X (V6, 2,5 л) жрет масло. Меняя его, следите, чтобы прокладка отделилась от блока вместе со старым фильтром, а при установке нового – чтобы под седло не попал провод датчика аварийного давления масла!

Самый распространенный мотор – J20 (2,0 л). На машинах второго поколения (на фото) проблемы с цепью ГРМ встречаются чаще, чем у предшественницы, причем известны случаи даже при пробеге всего 60 тыс. км. Следите за уровнем масла!





Двигатель N32A (V6, 3,2 л) самый мощный – 233 л.с. Его начали устанавливать в 2008 году, поэтому статистики поломок пока нет. Это касается и другого новичка – J24B (2,4 л).

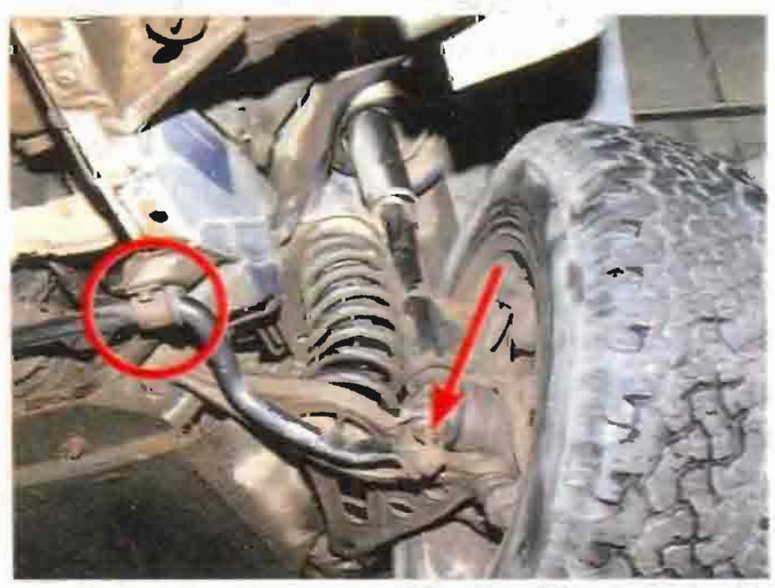
Задняя многорычажка довольно живуча и до 150 тыс. км вложений вряд ли потребует. Нужно лишь проверять углы установки колес (эксцентрик показан стрелкой) и посматривать за выпускной трубой (кружок), которую легко повредить на ухабистой дороге.





В передней подвеске вторых «грандов» следим за стойками и втулками стабилизатора (кружок). Порой они издают неприятный скрип. Смазка нередко помогает оттянуть замену на 10–20 тыс. км.

В передней подвеске авто первого поколения к 100 тыс. км могут потребовать замены стойки стабилизатора (стрелка), а к 50–120 тыс. км – втулки (кружок), ресурс которых зависит от условий эксплуатации.





Задний мост на пяти тягах – привычная схема для настоящего вседорожника. Следим за подшипниками полуосей: при повышенном люфте гребенка на запорном кольце спиливает датчик ABS, который придется менять в паре с другим – у них общий жгут.



У нынешней «Гранд-Витары» несущий кузов, постоянный полный привод с блокировкой межосевого дифференциала и понижающей передачей. Дорожный просвет составляет 200 мм. В трехдверке с мотором 1,6 л блокировки и «пониженной» нет.

боткой, а часть осядет в фильтре. Не дожидаясь сигнала лампы Check Engine, возвещающего о сбое в рециркуляции отработавших газов, снимите и промойте от смол клапан EGR (он стоит в задней части двигателя) и его трубку.

Бывает, начинает замасливаться поддон двигателя. Если не сильно, то проще подливать масло, а вот когда потечет всерьез – готовьтесь менять резиновое колечко сливного канала «блок – поддон». Оно стоит между постелью подшипников распредвала и алюминиевой плитой поддона. Только чтобы до него добраться, придется снять передний мост.

Следите за уровнем масла в переднем мосту! Вовремя не заметил лужи под редуктором, натекшей из-за изношенного сальника ведущего вала (касается «витар» второго поколения), – заменой манжеты и доливкой масла уже не отделаешься. У первых «витар» чаще течет из-под сальника правого привода – сразу готовьтесь к крупному ремонту, ведь, как правило, из-за люфтов приходится менять дифференциал.

Если у «старых» «витар» не подключается передний мост – лампа на щитке приборов все время мигает, – в первую очередь проверьте вакуумный клапан в картере моста. Чаще виновата прохудившаяся в нем диафрагма, нежели насос либо датчик, которые весьма надежны.

Гул, издаваемый раздаткой, – сигнал к замене подшипников, которые в последнее время вызывают все больше нареканий на многих «японцах». Заодно стоит заменить и сальники. Кстати, у авто 2005–2006 годов частенько подтекала пара сальников, что стоят между коробкой и раздаткой. Их меняли по гарантии.

Не удивляйтесь, что в таблицах нет данных о модели второго поколения. Пока невозможно оценить ликвидность пяти-шестилетних экземпляров, ведь прошло всего три года с момента появления модели. Да и мало еще машин с пробегом под 150 тыс. км, когда вылезают основные проблемы. Сейчас с уверенностью можно сказать лишь одно: новая «Гранд-Витара» вряд ли окажется дешевле предшественницы в эксплуатации. ЗР

Благодарим компанию «АВТОМИР в Троице-Лыково» за помощь в подготовке материала.

ПРИМЕРНЫЕ ЗАТРАТЫ НА СОДЕРЖАНИЕ НЕКОТОРЫХ ВЕРСИЙ МОДЕЛИ ПЕРВОГО ПОКОЛЕНИЯ

Затраты (ремонт и ТО у дилера)	Стоимость, руб.*	
	2,0 л МКП	2,5 л АКП
Средняя цена трехлетнего экземпляра с пробегом 75 тыс. км	580 000	570 000
Стоимость ТО 75–150 тыс. км включительно (с расходниками)	76 470	76 110
Вероятные затраты за пробег 75–150 тыс. км (деталь с заменой)		
Трубки ГУРа и кондиционера	7250	
Уплотнительное колечко поддона двигателя	3850	
Вакуумный клапан подключения переднего моста	13 960	
Редуктор переднего моста (ремонт)	37 460	
Сцепление (одна замена)	13 740	=
Тормозные диски и колодки передние (одна замена)	17 500	
Тормозные колодки передние (одна замена)	6000	
Тормозные колодки задние (одна замена)	5230	
ИТОГО	761 460	737 360
Средняя цена пятилетнего экземпляра с пробегом 150 тыс. км.	410 000	460 000
Потери за три года эксплуатации (сумма затрат на авто с вычетом его продажи)**	351 460	277 360
Средний расход топлива в городе (данные производителя), л/100 км	12	14,3
Расходы на топливо (А95, 20 руб./л)	180 000	214 500
Стоимость 1 км пробега***	7,09	6,56
Возможные дополнительные затраты за пробег 75–150 тыс. км (деталь с заменой)		
Электродвигатель радиатора кондиционера	13 950	
Датчики ABS заднего моста	11 700	
Внутренние рулевые наконечники	10 720	
Карданный шарнир рулевого вала	3900	

*Цены на декабрь 2008 года **Без учета инфляции и ДТП.
***С учетом расходов на топливо.



ношены, то при подтяжках троса разболтанный рычаг все больше поворачивается внутрь барабана да и в поперечном направлении может отклоняться. А рядом (в зависимости от конструкции) находится либо ступица, либо фланец полуоси. Если рычаг в них упрется, ручник держать не будет». В таких случаях некоторые читатели подкладывали в изношенные места стальные вставки и т. п., однако этот подход не из лучших: выпавшая внутрь тормозного барабана железка может натворить немало бед.

Но ход рычага, особенно изношенного, может ограничить еще одна деталь – возвратная пружина троса. После его замены это возможно даже на свежей машине. Причина? Щедрые изготовители тросов часто ставят пружины с таким количеством витков, что они соприкоснутся раньше, чем колодки достанут до барабана. Рука чувствует жесткий упор, а ручник не держит! Что-либо регулировать в приводе, считая «щелчки» храповика, бессмысленно.

Каков же верный ответ на задачу? Победитель рекомендует просто *«...купить на рынке ремкомплект – обойдется недорого!»* Действительно, сегодня запчасти недефицитны – предложение разумно. Ну а любители повозиться могут *«...ремонтировать такие детали, наплавляя на места износа металл электросваркой. Затем подогнать их до нужного размера на наждаке».* Что касается возвратной пружины троса, ее *«...укорачивают кусачками, не снимая трос с машины. Тут лучше не спешить – ведь заранее не знаешь, сколько витков надо убрать. Вот это и подскажет конкретная машина».*

Действительно, так и поступают опытные автомобилисты. А когда рычаг и планка исправны да и запас хода троса достаточен, ручник вряд ли подведет.

Поздравляем Артема Хвойнова с победой в этом туре конкурса! **ЗР**

Методом аналогии

Стоит ли покупать дорогой оригинальный узел, если есть аналог – вполне надежный, хотя и без логотипа данной марки автомобиля, причем гораздо дешевле? Об этом задумался Евгений Михалкевич.

Поднадзорный «Форд-Фокус», пробежав 140 тыс. км, вновь запросился в ремонт: мощность мотора упала настолько, что от былой резвости не осталось и следа. Владелец обратился в сервис – заменили свечи, фильтр тонкой очистки топлива, но все без толку, лишь потерял время и деньги.

В свое время, при пробеге 40 тыс. км, на этом авто довелось чистить засорившуюся сетку (фильтр грубой очистки топлива) бензонасоса. А на «Фокусе» к насосу не подберешься, пока не снимешь бензобак. Работа грязная и трудоемкая, попробуй сделай без ямы или подъемника да еще если бензобак полон! И мы, потратив, конечно, немного времени, доработали кузов: под задним сиденьем напротив бензонасоса прорезали лючок, сделали из жести крышку на саморезах. Доступ к насосу стал прост и удобен, как на «десятке». Подробности той операции описаны в ЗР, 2005, № 6. Сомневаться в ее пользе ни разу не пришлось.

Вот и теперь лючок существенно облегчил нам работу, о выполнении которой хотим рассказать. Начали с контроля давления топлива в системе. При минимальных оборотах холостого хода оно должно составлять 2,1 ± 0,2 кгс/см^2, у нас же было всего 1,8, причем с набором оборотов, мощности и расхода падало до 1,6. Обращаем ваше внимание на эти показатели. Такой характер изменений давления топлива указывает на то, что электробензонасос, хотя и сохранил скорость вращения, уже не способен обеспечить необходимую для двигателя подачу топлива. Как правило, вследствие износа.

Очевидный вывод – изношенный насос придется менять.

Но вот что огорчило: отдельно (вне модуля) насос для «Форда» в магазинах не нашли. Зато комплект – пожалуйста! Только цену его адекватной не назовешь: от 10 000 до 13 000 руб. Сравнили с насосом от «десятки» – по габаритным и присоединительным размерам они одинаковы, за исключением электроразъемов. Но вазовский, в зависимости от фирмы-производителя, стоит от 800 до 1900 руб. да и продается всюду. Осталось подобрать клеммы и изготовить простейший переходник, что мы в два счета и сделали.

Результат получили ожидаемый – насос вазовских автомобилей работает на «Фокусе» ничуть не хуже оригинального, будучи раз в десять дешевле. Нынче это особенно приятно! **ЗР**



Лючок неказист, зато насколько удобней с ним доступ к модулю насоса! Хозяин «Фокуса» давно это оценил.



Присоединительные размеры вазовского (справа) и оригинального насосов одинаковы. Отличие лишь в конфигурации разъема электропитания.

Верхняя часть штатного модуля бензонасоса. Хорошо виден фильтр тонкой очистки топлива на входе в насос. А сам он спрятан внутри корпуса.



ЛУЧШИЙ СОВЕТ НОМЕРА



Двухлитровый огнетушитель трудно разместить в легковом авто так, чтобы не мешал, но всегда был под рукой. Удачное решение предложил Максим Федотов из Тольятти.

Автор лучшего совета получает от редакции премию 5000 рублей, а от южнокорейской компании SK Energy канистру масла ZIC на свой выбор.



Куда только не пристраивают огнетушитель в легковом автомобиле! Кладут под сиденье, откуда он того и гляди выкатится под педали и... и вот вам авария. Или на полку под заднее стекло, рискуя получить увесистым баллоном по голове. Возят в багажнике, не думая о том, что при пожаре дорога каждая секунда.

Снизу на каркасе подушки переднего сиденья своей «десятки» я обнаружил любопытные «подробности». Посередине сделан крючок непонятного назначения. Второй такой же – ближе к переднему краю сиденья. Он легко прощупывается под обивкой. Аккуратно ее оттянул, затем прорезал – и получил к нему доступ. Две точки крепления огнетушителя есть! А резиновый ремень от расширительного бачка пришелся к ним в самый раз (фото 1). Чтобы огнетушитель можно было оперативно снять, на переднем конце ремня поставил крепкое проволочное кольцо диаметром 50 мм. Случись ЧП, надо лишь дернуть за него – и огнетушитель в руках!



Передний конец ремня (вид на подушку сиденья снизу).



К борьбе с огнем он всегда готов.

В. КАРПИН, Петрозаводск

В книге В. Литвиненко по электрооборудованию указана возможность использовать **указатель уровня топлива** для индикации давления масла. Схему Литвиненко я применил в системе впрыска на ВАЗ-2107 для контроля давления топлива в рампе. Если врезать в нее переходник, поставить датчик давления масла ММ393-А и протянуть провод к переключателю, то в одном его положении указатель штатно показывает уровень топлива, а в другом – давление. Тарировка проста: полный бак «равносилен» давлению 8 кгс/см², полбака – 4 кгс/см². О падении давления топлива ниже нормы известит сигнальная лампа.

* * *

Однажды, снимая **обивку двери** «Нивы», сломали капризные пластмассовые держатели. Новых под рукой не было, но, к счастью, подвернулись детали от задней двери модели 2108: они точно подошли к отверстиям каркаса двери. Пробив отверстия в обивке, все собрали. Деталь 2108-5402270, напомню, фиксируется вставкой 2108-5402271. Такое крепление надежней и практичней.

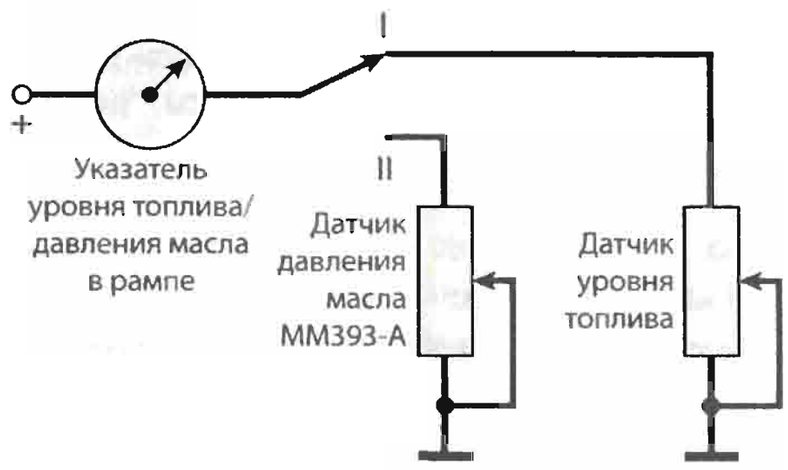


Схема индикации давления: I и II – возможные положения переключателя. Водитель выбирает то, что считает более важным.

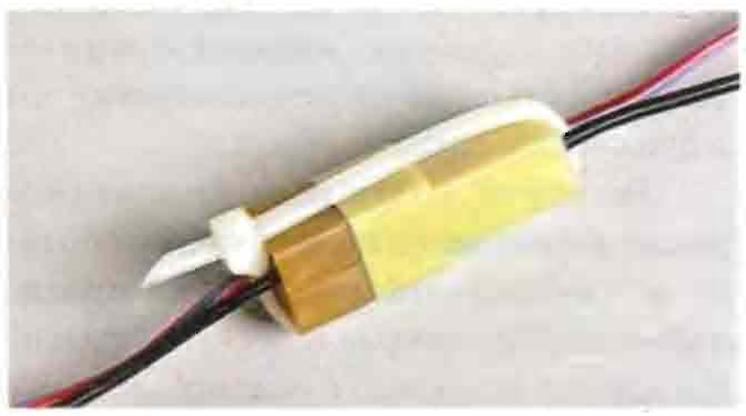
Е. САПРЫКИН, Королев Московской обл.

В пути сломалась трубка **гидрокорректора** света одной фары на ВАЗ-2110. А при разгерметизации системы луч уходит вниз под действием пружины внутри корректора. Чтобы возвратить луч на место, я снял привод корректора с фары. Отрезал кусачками технологический штуцер практически под корень и в открывшееся отверстие завернул винт-саморез длиной примерно 30 мм, который позволяет ограничить перемещение упора привода – и этим регулировать наклон луча фары. Решение временное, но надежное.



Н. СОЛОВЬЕВ, Московская обл.

Разъемы электропроводки подогрева сидений расположены на ВАЗ-2110 так, что водитель и пассажир могут по неосторожности их разъединить, да и тряска на ходу этому способствует. Предлагаю подстраховать их пластиковыми хомутами (см. фото).



От отдела эксплуатации.
Известно, сколько неприятностей приносят подобные дефекты разъемов и в других системах. На машине их немало. Наиболее ответственные разъемы имеет смысл фиксировать заранее, не дожидаясь отказа.

Ароматизатор

Советы клуба, присланные его активным участником из Кирова Сергеем Чупраковым (на форуме – Sereno), комментирует Игорь Козлов.

«Матиз-клуб»: основан в 2004 году; 17 200 пользователей, 241 000 сообщений и 2950 тем в техническом разделе. Адрес в Интернете: www.matizclub.ru.

Клуб владельцев «Матиза» объединяет также хозяев «Шевроле-Спарк» и «Чери-КуКу». Машинки маленькие, но, тем не менее, создают вполне взрослые проблемы.

СВЕЖЕЕ ДЫХАНИЕ

В корейских «матизах», выпущенных до 2001 года, есть салонный фильтр, а вот в узбекском варианте, куда ставят другой отопитель, даже места для него не предусмотрели. Если в базовом авто это просто неприятно – приходится лишь глотать пыль, то в богатых комплектациях, где установлен кондиционер, еще и противно: влага на грязном испарителе издает характерное зловоние и служит инкубатором для микробов. «Запах буржуазии» неистребим, ведь дооснастить печку фильтром по совету «Матиз-клуба» можно лишь в «бедных», некондиционированных машинах. Вся процедура подробно описана на форуме.

И.К. *Достоинство этого решения – простота реализации и несложная замена фильтра. Недостаток – малая площадь последнего, а значит, скромный ресурс и, соответственно, частые замены. Впрочем, можно установить фильтроэлемент большего размера, согнув его в дугу или поставив под углом. Еще лучше вместо штатного гофра изготовить переходную деталь с кассетой для фильтра посередине. Процесс сродни творчеству. Мне, к примеру, удалось внедрить в переходник полноразмерный фильтр от «Волги», его вполне хватает на 10 тыс. км.*

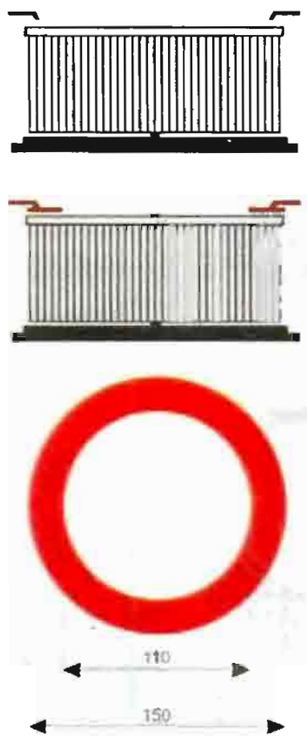
Еще одна проблема, признаваемая на форуме: из-за малой площади фильтра и, как следствие, повышенного сопротивления мала скорость воздушного потока. Противоядие, выработанное в клубе, следующее: чтобы вентилятор не перепускал воздух между всасывающей и нагнетающей зонами, зазор между ними надо уменьшить, как на этом рисунке.



Салонный фильтр ставим туда, где у авто с кондиционером установлен испаритель (стрелка). Для этого снимаем бардачок – долой две клипсы шарниров – и, сжав, вынимаем гофр.

Фильтрующий элемент размером 150x110 мм вырезаем из салонного фильтра на «Опель-Астра» образца 1992 года или «Пежо-607». Они имеют размер 150x350 мм, поэтому из одной заготовки получается три элемента. Место отреза герметизируем уплотнителем толщиной около 5 мм, например оконным.





Чтобы повысить производительность вентилятора, изготавливаем кольцо толщиной около 2 мм, скажем, из грампластинки. Приклеиваем его снизу направляющего аппарата любым объемным клеем, например «жидкими гвоздями».

ВОДОПРОВОД

Характерная болезнь штатной вентиляции «матизов», «спарков» и «кукушек» – запотевание стекол, чему виной непродуманный отвод воды из воздухозаборника отопителя. Возле боковых отверстий для стока непросыхающие лужи – то с жабо натечет, то из-под колес набрызжет.

Доработка проста: снимаем жабо, подходящей пробкой затыкаем верхнее дренажное отверстие, а новое сверлим левее по ходу авто в размер заранее изготовленного фланца со штуцером диаметром 8–9 мм. Эту деталь вырезаем из старого топливного фильтра, оставив часть донышка, чтобы получилось некое подобие воронки. Раструб крепим к щиту передка через резиновую прокладку или герметик, а штуцер пропускаем в проделанное отверстие. С обратной стороны на него надеваем трубку и выводим наружу так, чтобы вода стекала на землю. А направить воду с жабо в эту воронку поможет дополнительный экран, вырезанный, скажем, из коробки компакт-диска.

И.К. *Красивое решение – малозатратное, но от этого не менее эффективное.*

А вот где вода нужна, ее не дождешься! В заднем омывателе не держит штатный клапан, сливая жидкость из магистрали обратно в бачок. Убедиться в этом несложно: вынув пистоны, снимаем обивку пятой двери и при включенном омывателе смотрим, есть ли трубках пузырьки воздуха. Если есть, клапан на выброс. Его с успехом заменит обратный клапан топливной магистрали от ВАЗ-2108/2109 (25–35 руб.).

И.К. *Раньше таких проблем, по крайней мере у «матизов», не было. Очевидно, качество комплектующих в последнее время снизилось, потому и приходится владельцам искать альтернативу.* **ЗР**

Кроме клапана от «восьмерки», подойдет аналог от аквариумного компрессора. Главное, чтобы стрелка на корпусе была по ходу жидкости. Свободную петлю магистрали закрепляем стяжками.



Если другие клубы готовы поделиться своими советами, ждем их по адресу: ikozlov@zr.ru.

Терминатор подождет

Электронные системы автомобилей основательно изучили водительский опыт. Не пора ли доверить им самостоятельно принимать решения? В этом вопросе разбирался Константин Васильев. Фото автора и «Даймлер-Бенц».

Электронно-механические узлы давно и успешно вмешиваются в процесс управления автомобилем. Переиграть антиблокировочную систему тормозов способен лишь специально тренированный водитель, да и то не всегда. Сегодня ABS заслуженно обосновалась в базовых комплектациях. К ней примкнули противобуксовочные системы, объединенные с системами, обеспечивающими динамическую стабилизацию автомобиля при маневрах. Достижения и перспективы в сфере безопасности журналистам продемонстрировали специалисты компании «Даймлер».

СВЕТ МОЙ, ЗЕРКАЛЬЦЕ, СКАЖИ!

Преднатяжителями ремней безопасности сегодня уже никого не удивишь. Даже вибрирующий руль, который «будит» водителя, не включившего указатель поворота при пересечении разметки, уже есть у многих производителей. Зато устройство распознавания дорожных знаков скоростных ограничений в диковину – кроме «Мерседеса», им владеет пока только новая «семерка» БМВ. Допустимое значение загорается на дисплее и гаснет, как только камера в корпусе салонного зеркала увидит знак «Конец ограничений». Географической адаптации не требуется: знаки в большинстве стран одинаковы.

Облегчает водительские будни и радар «мертвой зоны». Если в нее прокрался попутный автомобиль, а водитель включил указатель поворота, по салону разносится предупреждающий писк. Почему только при включении поворотника? Потому что частые сигналы утратили бы значимость. Их следует подавать лишь в опасной ситуации и не отвлекать водителя по пустякам…

ПО ЩУЧЬЕМУ ВЕЛЕНИЮ

Проблемой безопасности «трехлучевой звезды» озаботились 70 лет назад, а в 1959 году организовали первый крэш-тест. Пожертвовали седаном W120 1953 модельного года по прозвищу «Понтон», прообразом сегодняшнего *E*-класса, который, к слову, еще на стадии проектирования пережил 150 реальных и виртуальных крэш-тестов.

Но лучшая авария по-прежнему та, которая не случилась. Специалисты «Даймлера» сделали смелый шаг, оснастив серийный автомобиль системой PRE-SAFE Brake. При помощи трех радаров различной дальности действия и видеокамеры компьютер определяет степень опасности. Если водитель не реагирует на стремительно приближающееся



Камера распознает и покажет все знаки скоростных ограничений. Какому из них подчиниться, пока решает водитель.



Миниатюрная камера монтируется в корпус салонного зеркала.

препятствие интенсивным торможением или корректировкой курса, система издаст истошный писк за 2,6 секунды до неизбежного (по мнению компьютера) столкновения. Еще через секунду начинается автономное торможение с 40-процентной эффективностью тормозной системы, а за 0,6 секунды до столкновения – экстренное торможение, которое убережет от серьезных повреждений.

По данным за 2006 год, 22,1% ДТП на территории Германии составили попутные столкновения. Многих удалось бы избежать, будь автомобили оснащены системой PRE-SAFE Brake. На вопрос, почему максимальное торможение начинается лишь за 0,6 секунды, а не раньше, инженеры недовольно морщатся. Они руководствуются принципом разумной осторожности. А вдруг система ошибется? Она эффективна, но не идеальна.

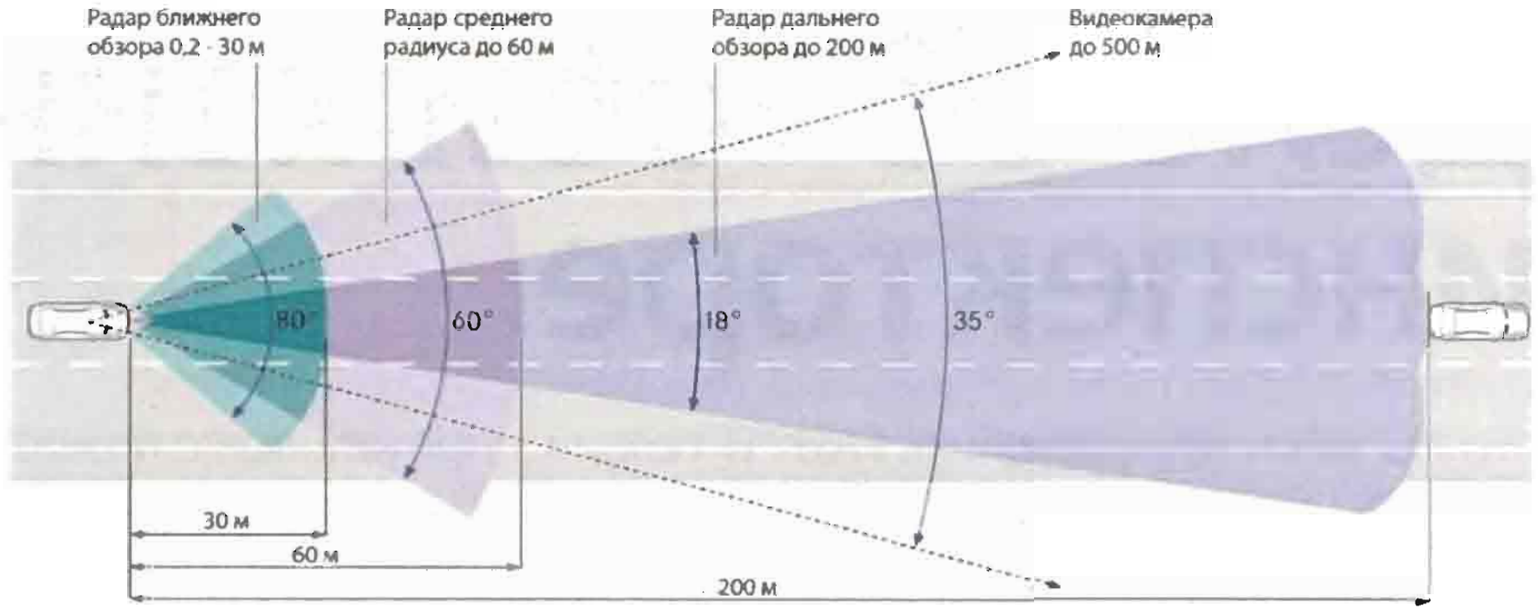
САНИ ЕДУТ САМИ

Все эти электронные помощники уже доступны как опции на S- и обновленном E-классе. Специалисты «Даймлера» обещают перевести их в базовые комплектации, исключение – слишком дорогой корректор фар: система роликов внутри фары корректирует световой поток, урезая пучок света при приближении встречного или попутного автомобиля. «Мерседесы» берегут глаза других водителей, стирая при этом четкую границу между дальним и ближним светом.

Степень риска во время движения зависит от погодных условий, навыков и состояния водителя, адекватности других участников, технического состояния автомобиля... Компьютер уже «понимает» мгновенную ситуацию. К примеру, если подруливающие движения водителя в рамках полосы стали замедленными, а время реакции – большим, машина предложит сделать «кофебрейк»: водитель явно устал...

Но инженеры не спешат наделять электронику властью. Как бы нам ни хотелось порой отправиться на вечеринку в автомобиле, рассчитывая, что потом он, учуяв запах алкоголя, деликатно сложит рулевое колесо в панель и в автоматическом режиме отвезет подвыпившего хозяина домой...

Компьютеры подчиняются алгоритмам, составленным специалистами, а вовсе не мыслят самостоятельно. Они в состоянии действовать только в уже известных ситуациях, но обобщать и сравнивать на основе опыта пока не умеют. Так что с передачей полномочий придется подождать. Может, это и к лучшему. Ведь тогда история о Судном дне и Терминаторе останется просто захватывающей киносказкой. **ЗР**



«Зоны ответственности» датчиков.

НАША СПРАВКА

Ночное видение – дорогая, но действенная система. Используется инфракрасная лампа, которая освещает дорогу; получаемая картинка выводится на панель приборов. Температурное излучение объектов значения не имеет, зато можно разглядеть булыжник или упавшее дерево. А человека система не только подсветит заранее, но и распознает по пропорциям, выдав предупредительный сигнал. Правда, инженеры еще не научили компьютер опознавать животных – слишком они разные. Возможно, вкупе с тепловизором



(их использует БМВ) ночное видение станет эффективнее, а пока обе системы небезгрешны. И к тому же бесполезны в городе, где множество огней и пешеходов.



Ближний и дальний свет совмещены во внешних фарах, внутренняя оптика объединяет парковочные огни и инфракрасный прожектор системы ночного видения.

Звуковой сигнал и светодиод в наружном зеркале предупредят об опасности. Но если автомобиль в соседнем ряду вы только что обогнали, а значит, помните о нем, сигнализация тактично промолчит.



Дело об «обиженном» инспекторе

Что мы ждем от сотрудника ГАИ? В теории – прежде всего помощи в сложной дорожной ситуации. Как бывает на деле – знают многие: часто даже с простым вопросом к инспектору ДПС лучше не обращаться. О том, чем это может обернуться, – в очередном расследовании заведующего отделом правовой информации Сергея Смирнова.

БОГАТЫМ ЗДЕСЬ НЕ МЕСТО!

Летним вечером журналист Иван Ш. на служебной «Мазде» ехал с коллегами на деловую встречу в центр Москвы, но нужный дом по его номеру найти никак не мог. С улицы Коровий Вал свернул на Мытную улицу, и метрах в двухстах от светофора увидел сотрудника ГИБДД. Удача – он-то и поможет найти таинственный дом! Остановил автомобиль у обочины, вышел из машины и спросил милиционера, как проехать. Вместо ответа инспектор ДПС потребовал предъявить документы. И как только они оказались у него в руках, заявил, что Ш. двигался по полосе встречного движения!

– Правил я не нарушал, на встречную полосу не выезжал, – возразил тот, а в ответ услышал:

– Много тут вас ездит на дорогих автомобилях, а я не настолько богат, чтобы позволить вам просто так уехать!

Поняв, что с водителем на месте договориться не удастся, инспектор стал угрожать составлением протокола. И заключил: «Дело направлю в суд – там разберутся!» Ш. не испугался: в машине пассажиры, которые подтвердят его правоту, – и сказал, что будет жаловаться на неправомерные действия сотрудника ГАИ.

Это почему-то особенно разозлило служителя правопорядка, он даже пообещал устроить Ивану веселую жизнь – будет, мол, тот ходить полгода пешком. После чего начал составлять протокол, на что ушло без малого час.

На следующий же день Ш. обратился к нам в редакцию за помощью, и мы без проволочек направили жалобу на действия инспектора Р. Дрягина командиру 3-го батальона полка ДПС ГИБДД УВД по ЦАО г. Москвы С. Щелобокову. Но для начала, естественно, вникли в суть дела.

ДОКАЗАТЕЛЬСТВО ВЕРБЛЮДА

Для начала надо было проверить факты, изложенные Ш. Не секрет, что многие водители, даже нарушив ПДД, настаивают на своей невиновности и предвзятости сотрудников ДПС. Общение со свидетелями подтвердило версию Ш., но для полной уверенности я попросил его выехать со мной на место происшествия – провести, так сказать, собственный эксперимент. Встал на то место, где, как указал пострадавший, находился тогда старший сержант Дрягин, а Ш. на автомобиле повторил свой маневр. Каково же было мое удивление – я не смог увидеть, по какой полосе Ш. двигался по улице Коровий Вал и свернул на Мытную! С того места, где стоял инспектор, до перекрестка более 200 метров, и даже днем весьма трудно определить траекторию машины. Как сержанту удалось в одиннадцатом часу вечера разглядеть направление движения автомобиля, уму непостижимо! Сделав несколько фото, мы отправились в судебный участок № 102, где должны разбирать дело.

Кстати, номер участка и время разбора указал в протоколе все тот же сержант Дрягин, хотя по закону сотрудник ГИБДД не имеет на это права, сие – прерогатива судьи. Сотрудник ГИБДД должен направить административный материал в суд – и все.



По версии инспектора Дрягина автомобиль Ш. двигался по встречной полосе (красный пунктир).

Наши же гаишники с завидным упорством выполняют одну из функций суда (судьи против такого самоуправства почему-то не возражают); милиционерам это, видимо, придает уверенности в собственной непогрешимости. Вот и сержант Дрягин пообещал Ш., что тот лишится водительского удостоверения, не сомневаясь, на чьей стороне Фемида... Но это так, к слову.

В указанное инспектором время мы явились в судебный участок, где познакомились с делом, которое содержало составленный с ошибками административный протокол, схему нарушения, кое-как нарисованную инспектором, и его рапорт.

В протоколе, как и следовало ожидать, не оказалось данных о свидетелях (записать их – прямая обязанность инспектора), неверно было указано время. Схема правонарушения вообще не выдерживает никакой критики: старший сержант нарисовал траекторию движения автомобиля, в то время как это может сделать лишь эксперт! В рапорте было указано, что Ш. двигался по встречной полосе... Мировой судья отложил разбирательство: ему необходимо было лично выслушать доводы инспектора.

При составлении протокола непременно требуйте, чтобы в него внесли данные и показания свидетелей, ваши объяснения и по возможности подкрепляйте свою позицию видео- и фотоматериалами. Все это может послужить доказательством вашей невиновности.

БЕЗ ВИНЫ – НЕ ВИНОВАТ

На очередном судебном заседании выяснилось, что материал из ГИБДД был направлен туда ошибочно, и наше дело переслали на рассмотрение в Замоскворецкий районный суд. Мы с Ш. и одним из свидетелей (второй находился в командировке) предстали перед судьей. Служитель Фемиды полистал дело и тоже пришел к выводу, что надо задать несколько вопросов инспектору ГАИ. Я сильно сомневался в том, что сержант явится в суд, – хотя по закону он и обязан это сделать. Мои опасения подтвердились на следующем заседании. Но повезло в другом – судья Н. Сусина посчитала: раз инспектор ДПС не является по вызову в суд, значит, ему нечего добавить в связи с произошедшим. Судья внимательно изучила административный протокол, схему правонарушения и рапорт сержанта, допросила Ш. и свидетелей. По моему ходатайству ознакомилась с фотографиями с места события, моими подробными письменными объяснениями, где указывалось на недопустимость использовать в качестве доказательств административный протокол и схемы, составленные к тому же с нарушениями правил.

Постановление судьи гласило: дело прекратить в связи с отсутствием события административного правонарушения. Никакого нарушения не было!

ВЫГОВОР ЗА РАЗБОЙ

Что же, одержана очередная победа, справедливость восторжествовала. Одно только настораживает: пока такие сотрудники ГИБДД, как старший сержант Дрягин, «работают» на дороге, нам, водителям, спокойной жизни не видать.

Как только мы получили постановление суда, я направился к командиру 3-го батальона полка ДПС ГИБДД УВД по ЦАО г. Москвы полковнику С. Щелобокову, чтобы узнать, как накажут инспектора, составившего этот «мыльный пузырь», называемый протоколом, да к тому же неграмотно, – и почему на нашу жалобу из ГИБДД до сих пор нет ответа. Полковник рассказал, что жалоба рассмотрена в установленные сроки и ответ направлен заявителю. Видимо, письмо на почте потеряли... В журнале дежурной части значится, что жалоба получена 24 августа и ответ отправлен... тоже 24 августа! Потрясающе оперативно работает милиция! Так или иначе, руководство отдела ГИБДД признало, что инспектор Р. Дрягин «вел себя по отношению к водителю невнимательно и некорректно», за что его привлекли к дисциплинарной ответственности в виде выговора. Командир батальона добавил, что «с личным составом ведется постоянная работа по выявлению подобных случаев и меры к виновным принимаются жесткие». Что под этим подразумевается, не очень ясно.

В результате нашего расследования все же удалось добиться справедливости: водитель оправдан, проштрафившийся инспектор ДПС вроде бы наказан. Не отношу себя к числу кровожадных людей, но, по мне, за такие «шалости», как огульное обвинение ни в чем не повинного водителя, неграмотное, предвзятое составление протокола (намеренно не указаны свидетели), надо гнать в шею из органов МВД. Насколько нам известно, некоторые депутаты требуют введения мер ответственности для таких «стражей порядка». Мы поддерживаем эту инициативу. ЗР

На правах рекламы





На вопросы читателей отвечает начальник Департамента обеспечения безопасности дорожного движения МВД РФ генерал-лейтенант милиции Виктор Кирьянов.

Нормативные правовые акты, упоминаемые в ответах Департамента ОБДД МВД РФ читателям «За рулем»

1. Правила регистрации автомототранспортных средств и прицепов к ним в ГИБДД МВД России. Утверждены приказом МВД России от 27 января 2003 года № 59.

2, 3. Положение о проведении государственного технического осмотра автомототранспортных средств и прицепов к ним в ГИБДД МВД России. Утверждено постановлением Правительства Российской Федерации от 31 июля 1998 года № 880.

4. Наставление по техническому надзору ГИБДД МВД России. Утверждено приказом МВД России от 7 декабря 2000 года № 1240.

5. ГОСТ Р 50577-93 «Знаки государственные регистрационные транспортных средств. Типы и основные размеры. Технические требования».

4, 5, 6. Перечень неисправностей и условий, при которых запрещается эксплуатация транспортных средств – приложение к Основным положениям по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностям должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения. Утверждено постановлением Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 года № 1090.

7, 8. Правила сдачи квалификационных экзаменов и выдачи водительских удостоверений. Утверждены постановлением Правительства Российской Федерации от 15 декабря 1999 года № 1396.

1 Продаю свою машину и хочу сохранить номерной знак, чтобы поставить его на новую, которую собираюсь купить на имя жены. Как это сделать?

Игорь Кириченко, Волгоградская обл.

В соответствии с Правилами регистрации в ГИБДД автомототранспортных средств и прицепов к ним при снятии с учета принадлежащего вам автомобиля его регистрационные знаки могут быть сохранены и выданы на вновь приобретаемый. Для этого достаточно вашего заявления на имя начальника регистрационного подразделения ГАИ. Однако при регистрации транспортного средства на иных лиц, включая родственников, знаки не сохраняются.

2 Для чего при техосмотре требуют ПТС и медицинскую справку?

Тимур Канюков, Ярославская обл.

Положение о проведении государственного технического осмотра в ГИБДД МВД РФ содержит перечень предоставляемых при этом документов. Паспорт транспортного средства в их число не входит. Сейчас рассматривается вопрос о возможности исключения из перечня и медицинской справки.

3 На каком основании в Астрахани сотрудники ГИБДД на постах ДПС измеряют специальным прибором светопропускание стекол? Не будут ли проверять еще исправность тормозов и рулевого управления, токсичность отработавших газов и т.п.?

Андрей Погорелов, Элиста

В соответствии с Наставлением по техническому надзору ГИБДД МВД РФ контроль за конструкцией и техническим состоянием транспортных средств могут проводить сотрудники соответствующих подразделений Госавтоинспекции как на стационарных постах и контрольных постах милиции, так и на контрольно-пропускных пунктах транспортных средств. При этом они вправе контролировать все параметры (но только с использованием средств технического диагностирования), указанные в Перечне неисправностей и условий, при которых запрещается эксплуатация транспортных средств.

4 Могу ли я самостоятельно покрасить поврежденный в ДТП номер?

Кирилл Мелихов, Клинцы

Если в результате дорожно-транспортного происшествия повреждено покрытие регистрационного знака – специальная пленка, – восстановить его вряд ли удастся, знак не будет соответствовать ГОСТ Р 50577–93. А в этом случае согласно Перечню неисправностей и условий, при которых запрещается эксплуатация транспортных средств, эксплуатировать автомобиль не разрешается. Взамен поврежденных вы можете получить новые знаки в ГИБДД по месту регистрации.

5 Заканчивается срок лишения прав за управление автомобилем в нетрезвом состоянии. Верно ли, что перед тем, как сесть за руль, надо пройти медосмотр?

Шамиль Газимов, Альметьевск

В соответствии с Правилами сдачи квалификационных экзаменов и выдачи водительских удостоверений возврат водительского удостоверения лицу, у которого истек срок лишения права на управление транспортными средствами, производят после представления им медицинской справки о годности к управлению ТС соответствующих категорий. Таким образом, если у вас есть такая справка установленного образца, никаких дополнительных медицинских освидетельствований не требуется.

6 Срок действия российских прав заканчивается у меня в феврале 2009 года, однако в Россию из заграничной командировки вернусь только в сентябре. Смогу ли по возвращении поменять права на новые без экзаменов?

Дмитрий Полозов, Московская обл.

Сможете. Согласно Правилам сдачи квалификационных экзаменов и выдачи водительских удостоверений для замены вам необходимо будет представить в Госавтоинспекцию паспорт, ранее выданное вам водительское удостоверение и действующую медицинскую справку о годности к управлению ТС соответствующих категорий.

7 В нашем районе есть улица, где сотрудники ГИБДД регулярно составляют протоколы по части 4 статьи 12.15 КоАП за обгон в зоне действия знака 3.20. Правомерно ли это, если маневр совершается без выезда на встречную полосу (ширина полосы здесь 4,7 метра)?

Заур Мифтахов, Казань

Часть 4 статьи 12.15 КоАП РФ предусматривает ответственность за выезд в нарушение ПДД на ту сторону дороги, которая предназначена для встречного движения, за исключением случаев, когда выезд связан с разворотом, поворо-

том налево или объездом препятствия. Следует также иметь в виду, что согласно пункту 1.2 ПДД под обгоном понимается опережение одного или нескольких транспортных средств, связанное с выездом из занимаемой полосы. По ситуации, которую вы описали, водители осуществляют маневр в пределах одной полосы движения. Таким образом, требования дорожного знака 3.20 «Обгон запрещен» они не нарушают. Следовательно, оснований для привлечения их к административной ответственности здесь не усматривается.

8 Начиная с какого возраста детям можно ездить на переднем сиденье легкового автомобиля?

Фридрих Кларссон, Самара

Пункт 22.9 ПДД не запрещает перевозить детей на переднем сиденье легкового автомобиля, однако, если ребенок не достиг 12 лет, перевозить его можно, только используя специальное детское удерживающее устройство. Дети постарше согласно пункту 5.1 ПДД должны пользоваться штатными ремнями безопасности транспортного средства.

9 Можно ли крепить под ветровым стеклом компакт-диски, как это делают некоторые водители, и какой в этом смысл?

Андрей Михайленко, Оренбург

Уверяю вас, никакого смысла в этом нет. Приверженцы подобного «усовершенствования» полагают, что компакт-диски способны исказить показания приборов, измеряющих скорость движения транспортного средства. Это заблуждение. Не говоря уже о том, что упомянутый выше Перечень неисправностей запрещает эксплуатировать транспортное средство, если на нем установлены дополнительные предметы или нанесены покрытия, ограничивающие обзорность с места водителя. Исключение делается лишь для размещаемых в правом нижнем углу ветрового стекла талона о прохождении государственного техосмотра и (в установленных случаях) лицензионной карточки, а также отдельных опознавательных знаков, предусмотренных Основными положениями.

10 В некоторых районах Пензенской области сотрудники ГИБДД сами устанавливают периодичность техосмотров. Знаю, что, скажем, в Самаре сроки иные, чем здесь. Какие же надо считать верными?

Александр Тормосин, Кузнецк

Порядок представления ТС на техосмотр установлен Положением о проведении государственного технического осмотра автомототранспортных средств и прицепов к ним в ГИБДД МВД РФ. Оно, в частности, предусматривает следующую периодичность:

а) легковые автомобили, используемые для перевозки пассажиров на коммерческой основе, автобусы и грузовые автомобили, оборудованные для систематической перевозки людей, с числом мест для сидения более восьми (кроме места водителя), так называемые вахтовки, транспортные средства и прицепы к ним для перевозки крупногабаритных, тяжеловесных и опасных грузов – каждые 6 месяцев;

б) легковые и грузовые автомобили, прицепы и полуприцепы разрешенной максимальной массой до 3,5 тонны, а также мототранспортные средства (за исключением указанных в подпунктах «а» и «г»): зарегистрированные в установленном порядке в Госавтоинспекции и прошедшие первый государственный технический осмотр до 31 декабря года, следующего за годом изготовления, – через 36 месяцев; с года выпуска которых прошло не более 7 лет, включая год выпуска, – каждые 24 месяца; с года выпуска которых прошло более 7 лет, включая год выпуска, – каждые 12 месяцев;

в) грузовые автомобили с разрешенной максимальной массой более 3,5 тонны, прицепы и полуприцепы с разрешенной максимальной массой более 3,5 тонны (за исключением указанных в подпункте «а» настоящего пункта) – каждые 12 месяцев;

г) транспортные средства, на которые законодательством Российской Федерации разрешена установка специальных сигналов, а также предназначенные для обучения вождению (за исключением указанных в подпункте «а»), – каждые 12 месяцев.

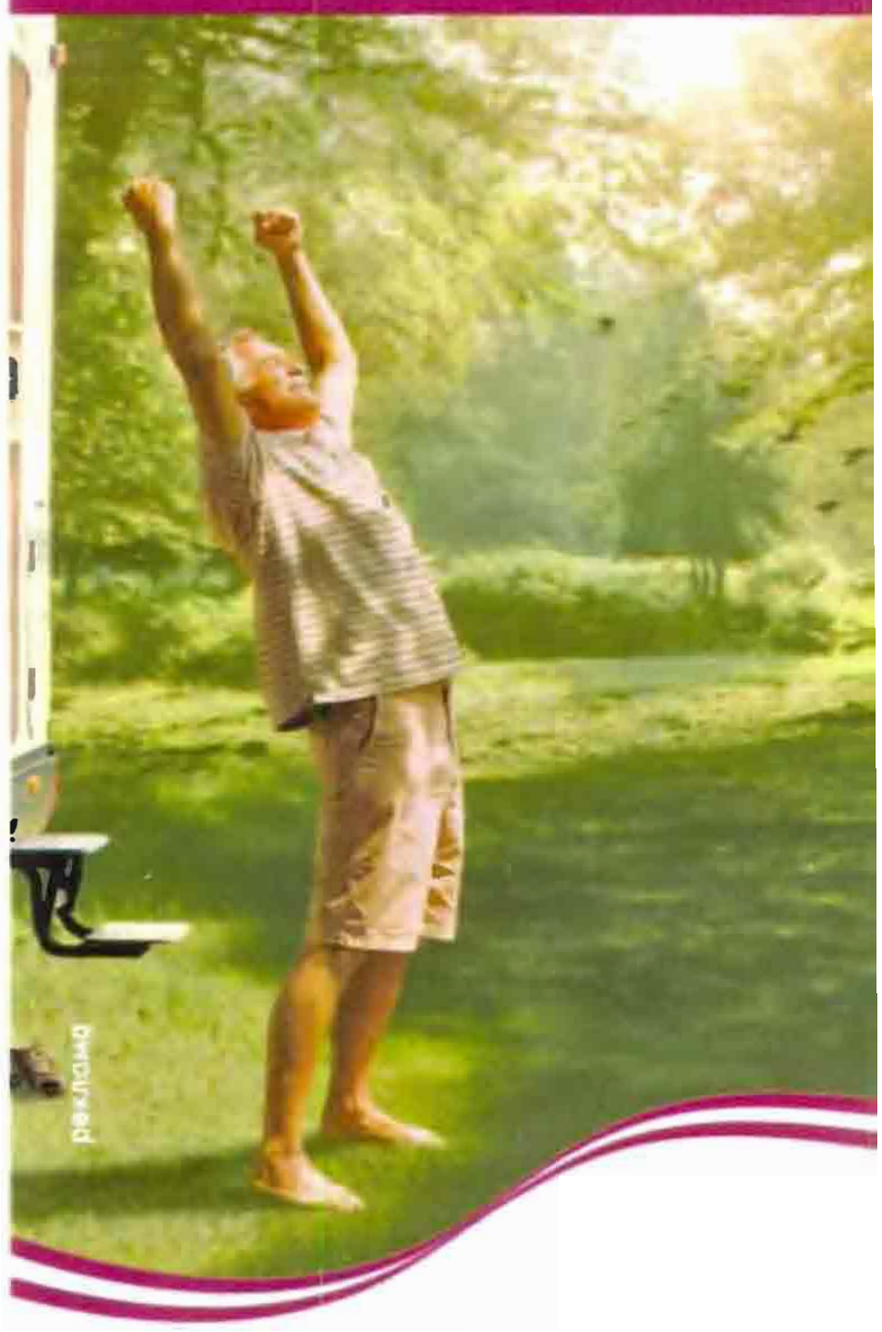
Указанные сроки исчисляются с даты первого государственного технического осмотра. При этом сотрудники ГИБДД не вправе менять установленный порядок.

В случаях, когда названная периодичность нарушается, решение Госавтоинспекции можно обжаловать, обратившись к вышестоящему должностному лицу.

Ваши вопросы для начальника Департамента обеспечения безопасности дорожного движения МВД РФ Виктора Кирьянова направляйте по адресу: prihodko@zr.ru, или по почте с пометкой «Прямая линия». Телефон отдела: 608-55-81.

На правах рекламы

Чтобы справиться с ЗИМНЕЙ ДОРОГОЙ



Зимняя дорога постоянно испытывает водителей на прочность. Коварный гололед собирает на трассах многокилометровые пробки и регулярно создает аварийные ситуации, в которых многое зависит от реакции человека, сидящего за рулем. А что, если он просто не в состоянии сосредоточиться на том, что происходит вокруг? Между тем, таких водителей на дороге немало. Ведь около половины мужчин старше пятидесяти лет страдают аденомой предстательной железы. Это заболевание проявляется частыми и болезненными мочеиспусканиями, которые не дают покоя ни днем, ни ночью. Поэтому мужчина чувствует себя разбитым и постоянно думает только о том, будет ли у него возможность сходить в туалет, когда в этом возникнет необходимость. Самое обидное, что представители сильного пола напрасно теряют время, используя растительные средства или биологически активные добавки, навязанные рекламой. Ведь у современной медицины есть эффективные препараты, которые полностью избавляют от неприятных симптомов аденомы.

Узнать об этом подробнее можно, обратившись к специалистам-урологам на горячую линию «Мужское здоровье».

Звоните на **8 800 200 00 95**
(звонок бесплатный по всей России)



Еще раз о проверках на дорогах

Верховный суд РФ принял постановление, связанное с привлечением водителей к ответственности за управление транспортными средствами в состоянии опьянения. Изменится ли после этого ситуация на дорогах, выяснял Сергей Смирнов.

С 1 июля 2008 года сотрудникам ГИБДД предоставлено право проверять водителей на состояние опьянения. Об этом мы уже подробно писали (ЗР, 2008, № 7, 8), но тема настолько актуальная, что обращаемся к ней снова в наступившем году.

Фактически к проверке на состояние опьянения инспекторы ДПС смогли приступить лишь спустя два месяца после вступления в силу поправок в КоАП РФ. Только в конце августа 2008 года появился на свет приказ МВД РФ № 676, утвердивший форму акта освидетельствования на состояние алкогольного опьянения и протокола о направлении на медицинское освидетельствование. С этого момента сотрудники патрульной службы должны были начать полноценные проверки на дорогах. Как оказалось, службы ГАИ к этому просто не готовы.

ГЛАДКО БЫЛО НА БУМАГЕ

Напомним кратко, каким образом инспектор ГИБДД должен проводить проверку. Прежде всего ему следует убедиться, что у водителя есть признаки опьянения. В правилах освидетельствования (утверждены постановлением правительства РФ от 26.06.2008 года № 475), сказано, что достаточными основаниями для этого служат запах алкоголя изо рта, неустойчивость позы, нарушение речи, резкое изменение окраски кожных покровов лица и поведение, не соответствующее обстановке. Если есть хоть один из этих признаков, то **инспектор, обязательно в присутствии двух понятых, проводит освидетельствование с помощью алкотестера, разрешенного к применению Федеральной службой по надзору в сфере здравоохранения и социального развития. Это значит, что прибор гарантирует запись результатов исследования на бумажный носитель и имеет сертификат соответствия.**

Что еще надо знать, случись контакт с ГАИ по такому печальному поводу? Если показания прибора отрицательные, водителя или отпустят с миром, или же все-таки препроводят к врачу (у инспектора могут остаться сомнения). В случаях, когда показания прибора положительные и водитель не оспаривает их, его отстраняют от управления ТС, забирают права и дело передают в суд. Если же водитель выражает несогласие с положительным результатом пробы, его в сопровождении милиционера направляют на врачебную проверку. Может быть и такой вариант: водитель, не отказываясь от освидетельствования, возражает против трубки – не хочу, мол, в нее дуть; тогда его маршрут в больницу, на «продувку».

По окончании проверки инспектор обязательно заполняет специальный акт, где отмечаются: наличие (или отсутствие) признаков опьянения, дата проведения исследования, данные прибора (тип, марка, заводской номер, дата последней поверки), результаты исследования, координаты понятых. К акту инспектор обязан приложить распечатку на бумажном носителе с результатами проверки. В случае, когда он направляет водителя в медицинское учреждение, непременно составляется протокол (образцы акта и протокола приведены на нашем сайте: www.zr.ru/articles/57354). Протокол, так же как и акт, должен быть написан в присутствии двух понятых. После соблюдения всех формальностей водителя доставляют на обследование.

Мы снова останавливаемся на этом детально, чтобы читатели, окажись они в столь неприятном положении, четко представляли себе права и обязанности сторон: проверяющего и подозреваемого.

НА ГОЛОМ ЭНТУЗИАЗМЕ

Мы уже писали, что подразделения ГИБДД очень плохо снабжаются алкотестерами (ЗР, 2008, № 10). За это время ситуация почти не улучшилась: в большинстве региональных отделов ГАИ алкотестеров не хватает! Мы обзвонили ряд российских регионов, и вот что выяснилось.

Воронежская область. В конце декабря у инспекторов ГИБДД находилось всего лишь 25 таких приборов. Все «несут службу» в строевых подразделениях. В Белгородской области закуплен 151

В большинстве региональных отделов ГАИ алкотестеров не хватает! В Пермской крае всего три прибора – по количеству стационарных постов.

прибор, но в подразделения они только-только начали поступать. В Алтайском крае всего только четыре (!) алкотестера – все на стационарных постах ДПС. В Кировской области было лишь 10 приборов, в 2009 году планируют приобрести еще 130 штук. В Пермском крае общее количество назвать отказались, сообщили только, что стационарные посты оборудованы алкотестерами с распечатывающими устройствами. Постов таких аж три!

Лучше положение в Московской области, где «законных» алкотестеров уже полторы сотни. В столице – около трехсот, столько же в Татарстане, чуть больше, 350, в Свердловской области. По оценке Александра Сидорова, директора компании «Синтез СПб», крупнейшего в стране импортера измерительных приборов, пока в России закуплено чуть более 4000 алкотестеров. Негусто, прямо скажем.

Как же сотрудники ГИБДД ведут борьбу с пьяными за рулем? Да очень просто. В большинстве случаев инспектор останавливает подозрительного водителя и сразу направляет в больницу или же предлагает «продуться» на его (гаишника) собственном миниатюрном алкотестере неизвестного производства, не имеющем никакого сертификата (о качестве подобных «игрушек» мы писали в ЗР, 2008, № 5). Загорелась зеленая лампочка – водителя скорее всего отпустят, красная – милости просим к наркологу. Мы намеренно не касаемся здесь альтернативных вариантов с уголовным оттенком, вроде «решить вопрос на месте». Об этом читатели сами хорошо информированы. Надо только помнить, что истинная цена вопроса здесь – десятки тысяч убитых и покалеченных в пьяных авариях.

Составив протоколы об отстранении водителя от управления ТС и направлении его на медосвидетельствование, инспектор вместе с задержанным следует в медучереждение. Врачи, в свою очередь, проводят проверку и дают заключение. Если порядок освидетельствования был соблюден, то вопросов ни к сотрудникам ГИБДД, ни к медицинским работникам, ни к судьям возникнуть не должно. А как же быть, если водителя направили к наркологу без первичной проверки алкотестером? Ответ на этот вопрос дал Верховный суд.

По многочисленным жалобам водителей Пленум Верховного Суда принял разъяснение (постановление от 11.11.2008 года № 23 «О внесении изменений в некоторые постановления Пленума Верховного суда Российской Федерации»). **Главное судейское ведомство решило: незаконны проверки водителя при отсутствии признаков опьянения, незаконно освидетельствование водителя с помощью алкотестера без понятых, незаконно направление водителя к врачу без предварительной проверки алкотестером.** Словом, для автомобилистов это шанс аргументированно бороться за справедливость. Нет прибора – не стоит приставать к нормальному водителю. Но нетрезвому поблажек ждать не стоит. Одно дело формальная сторона, другое – фактическая. Милиция не пропустит ни одного водителя под хмельком. Мы это хорошо знаем. ЗР

Кого считать жертвой?

Игорь Моржаретто

Это не может не радовать – в минувшем году число аварий и жертв на дорогах России постепенно снижалось. В ДОБДД МВД РФ подсчитали, что за 11 месяцев произошло на 7% меньше аварий, чем в 2007 году, а число погибших уменьшилось на 10%. В абсолютных цифрах это выглядит не столь радужно. За январь – ноябрь 199 041 дорожно-транспортное происшествие, 27 317 погибших и 246 424 получивших ранения.

Больше всего ДТП, как всегда, по вине водителей – 167 737 случаев, но и пешеходы внесли свою лепту – 34 622 аварии. Автомобилисты меньше стали совершать грубых нарушений, которые приводят к трагическим последствиям. В случившихся по вине нетрезвых водителей 12 631 ДТП (–14,3%) погибли 2186 человек (–10,4%) и 18 384 (–14,3%) получили ранения.

Увы, сразу могу предупредить: в наступившем году показатели смертности заметно ухудшатся. И дело не в том, что водители и пешеходы дружно полезут под колеса машин, а все в той же статистике. Руководство ГИБДД приняло решение внести изменения в систему учета жертв аварий. Сейчас погибшими считают только тех, кто скончался на месте или в течение семи суток после ДТП. С 1 января 2009 года в сводки будут включать и умерших в больнице в течение 30 суток. Как сказал бывший глава ГАИ России член Совета Федерации Владимир Федоров, это необходимо, чтобы вести наиболее полный и четкий учет последствий аварий.

Такого решения ждали давно. По словам сенатора, теперь российские данные будут соответствовать нормам учета смертности, принятым в Европе, где уже давно перешли на 30-дневный срок. В США статистика учитывает умерших в течение года после аварии.

По нашим правилам вся статистика, касающаяся погибших в авариях, стекается в Минздрав, где определяют, что считать причиной смерти – несовместимые с жизнью последствия наезда грузовика или нарушение местного кровоснабжения. Сейчас в России статистику по авариям ведут два министерства – МВД и Минздрав. И не исключено, что принятие после десятилетий споров поправок в правила учета ДТП в первую очередь связано со взаимоотношениями двух этих ведомств. Ведь речь здесь не просто о сухих цифрах отчетности, а о мере ответственности двух министерств за человеческие жизни. Сегодня высокие чины из МВД отчитываются о снижении смертности в ДТП (и потраченных на это миллиардах), в то время как медики уверяют, что милицейская статистика не отражает реальной картины. Разница в двух статотчетах может достигать 20%. В любом случае обновленную статистику мы увидим уже в конце первого квартала текущего года. Понятно, что введение нового норматива отбросит Россию еще дальше от европейских показателей, которые и сегодня намного ниже наших, но это как раз тот случай, когда истина дороже всего. ЗР



Уволят – не уволят? Сократят – не сократят?

Сообщения последних месяцев о работе автопрома и положении дел на автомобильном рынке не радуют. В ноябре 2008 года производство легковых автомобилей в России по сравнению с октябрем сократилось на 23,4%, а продажи новых машин упали на 15%. Что ждет отрасль в ближайшее время? Ответы пытался найти Игорь Моржаретто.

БОРЬБА ЗА РЫНОК

Как быстро доклады о небывалом росте автомобильного рынка уступили место невеселым сообщениям об остановке производства на тот или иной срок! Первым, еще осенью, об этом объявил ГАЗ, где фактически перестали собирать устаревшую «Волгу» и на порядок сократили выпуск новой «Волги-Сайбер». Следом АВТОВАЗ известил об удлиненных рождественских каникулах. В принципе, это правильные меры, практикуемые во всем мире, когда необходимо реализовать скопившиеся на складах избытки продукции, но все-таки горько слышать, что конвейер остановился...

На российском заводе «Форд» это случилось 24 декабря прошлого года и продолжалось по 21 января нынешнего – «в связи с новогодними каникулами» и «необходимостью сократить объем выпускаемой продукции в декабре и январе». Во время каникул работникам выплачивали две трети зарплаты. Московский завод «Автофрамос», выпускающий «Рено-Логан», в дополнение к новогодним праздникам не работал 14 дней, урезав производственную программу. Не выполнил годовой план «ИжАвто», где собирают две модели КИА. Досрочно ушел на каникулы и «ДжиЭм-АВТОВАЗ» – с 15 декабря. Открывшийся в Петербурге в ноябре 2008-го завод «Дженерал моторс» останавливался в минувшем году на трехнедельные каникулы, а потом вновь прекратил производство – с 26 января по 15 февраля. Далее его работа неопределенное время «будет строиться по сокращенному режиму». Весь январь решил отдыхать завод «Фольксваген». Ждут падения продаж в первом квартале – до 25%.

Аналитики излагают два сценария дальнейшего развития ситуации в стране – базовый и пессимистический. По первому продажи автомобилей в 2009-м сократятся на 10%, но уже во второй половине года наметится стабилизация, а затем и подъем. По второму нам грозит падение продаж до 45%, причем кризис растянется на длительное время.

На самом деле что будет дальше, не знает никто. Говорят, нынешний спад может оказаться более глубоким, чем кризис 1998 года, и способным даже вызвать банкротство ряда предприятий, смену собственников либо распродажу активов. Но это из разряда предположений. А вот что вполне возможно, так это закрытие в ближайшее время небольших автозаводов – они наименее устойчивы с финансовой точки зрения. Что же касается «иностранцев», они с нашего рынка никуда не уйдут, разве что сократят или отложат на время ряд инвестиционных программ. Россия сегодня является одним из важнейших автомобильных рынков Европы (и мира), и покидать его – последнее дело.

БОРЬБА ЗА ТРУД

По данным Росстата, безработица в стране начала расти с середины лета 2008 года. С июня по декабрь количество безработных увеличилось на 500 тыс. человек – почти до 5 млн. Из них число зарегистрированных в начале декабря составило 1,4 млн.

К концу 2009 года, по осторожному прогнозу Евгения Гонтмахера, руководителя Центра социальной политики Института экономики РАН, в целом по России число безработных может достичь 6–8 млн. человек. В масштабах страны это не так много, проблема в другом. Столица сможет переварить и трудоустроить сотни тысяч безработных, но что делать сравнительно небольшим городам, где остановился единственный завод, являющийся градообразующим предприятием? Пример – Тольятти и его АВТОВАЗ. Если там начнутся проблемы, то, несомненно, появятся основания для социального протеста. А Тольятти не один, в России хватает таких городов...

По мнению управляющего директора компании «АГ Капитал» Александра Агибалова, эффективность работы отечественных автомобильных заводов, имеющих длинную историю, куда ниже, чем у относительно недавно обосновавшихся в России иностранных сборочных производств. Это напрямую влияет на себестоимость продукции, и в условиях кризиса без сокращения издержек (считай, избыточного персонала) не обойтись. В штате АВТОВАЗа свыше 110 тыс. работников, больше 60 тыс. на ГАЗе... Всего в российском автомобилестроении занято около 400 тыс. человек и еще около 1,5 млн. – на производстве комплектующих и в смежных отраслях. Руководители крупнейших наших автозаводов клянутся, что будут бороться за каждого работника, но совершенно понятно, что сокращения неизбежны. Пока же и в Тольятти, и в Нижнем часть сотрудников периодически отправляют в вынужденные отпуска.

Первое сокращение персонала в «Группе ГАЗ» запланировано на первый квартал: представитель правления ГАЗа Елена Матвеева сообщила об увольнении примерно 1,2 тыс. человек (3% штата компании). АВТОВАЗ расставаться со своими работниками пока не собирается. Небольшое снижение отпускных цен и кредиты от ВТБ на 4 млрд. рублей позволили компании встретить новый год, как сообщалось, «с умеренным оптимизмом». А вот два крупных предприятия в Ульяновской области – УАЗ и ДААЗ (Димитровградский автоагрегатный завод) готовятся сократить в первом квартале соответственно 4 и 3% персонала. Первый планирует уволить 460 человек, второй – 247 (половине из них предложили перейти на конвейер). В конце года на КамАЗе уволили около 3 тыс. сотрудников.

У «иностранцев» ситуация лучше – лишних людей здесь, как правило, нет (возможно, просто не успели набрать), поэтому руководители сборочных предприятий уверяют: сокращений персонала на российских заводах не будет.

Ну а как обстоят дела с персоналом дилерских центров? Кризис заденет дилеров, возможно, даже в большей мере, чем производителей, уверен Александр Агибалов. В этой сфере сейчас занято около 200 тыс. человек, и в ситуации, когда продажи значительно сократятся, многие могут остаться без работы. Особенно из числа «продажников». Штаты «ремонтников», похоже, не должны пострадать. «В лучшей ситуации окажутся крупные дилеры, но все будет зависеть от управленческих решений, которые принимает компания, а также от того, в каком финансовом положении она вошла в эпоху нестабильности. Для федеральных игроков сегодня удачное время для скупки региональных дилеров и формирования региональной сети», – считает эксперт.

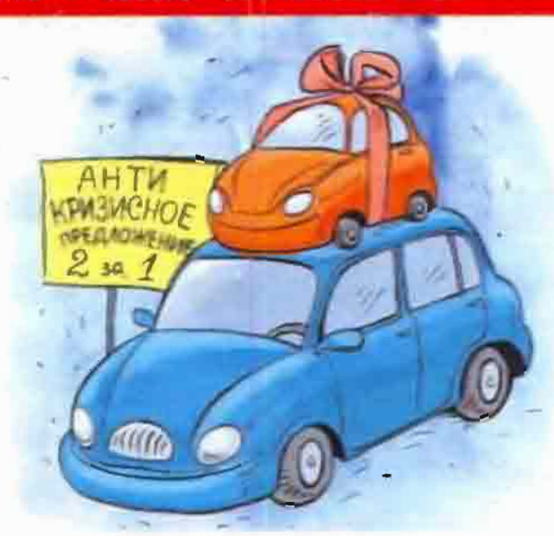
Что же делать с теми «лишними» тысячами работников заводов, которые высвобождаются в кризисное время? Первый пример подал КамАЗ. В течение осени завод несколько раз останавливал работу, отправляя персонал в принудительный отпуск. Предприятие стало выпускать машины только под оплаченные заказы, и его мощности слабо загружены. С декабря прошлого года руководство направляет сотрудников на строительство нефтеперерабатывающего комплекса в Нижнекамске. По договоренности между КамАЗом и генподрядчиком строительства УК «Камаглавстрой» работники автопредприятия будут получать заработную плату не ниже, чем на заводе.

Готово заняться трудоустройством граждан, потерявших работу во время кризиса, и Министерство транспорта России, заявил министр Левитин. Здесь уже приступили к разработке программы трудоустройства на временные работы по ремонту и строительству дорог.

Новые рабочие места в первую очередь будут создавать в регионах с наиболее высоким уровнем безработицы. В их числе Приморье. Последние решения правительства по защите отечественного автопрома многих оставили там без заработка. Трудно сказать, сколько людей реально задействовано в автобизнесе. Называют цифры от 100 до 500 тысяч. По прогнозам, в 2009 году количество ввезенного из Японии автомобильного секонд-хэнда сократится, как минимум, вдвое, и, по некоторым оценкам, из 600-тысячного населения Владивостока уже в феврале без работы могут остаться до 100 тысяч. Что им можно предложить?

Увольнение большого числа сотрудников, где бы оно ни происходило, способно усилить социальную напряженность. Будут ли бастовать в этом случае рабочие российских автозаводов, выйдут ли на марш «пустых кастрюль» бывшие менеджеры автосалонов? Все зависит от глубины кризиса, а еще от силы профсоюзов, от работы руководства предприятий с рабочими. И от того, сможет ли правительство «подстелить соломку» для безработных, доказать, что любой кризис невечен и вслед за ним приходит экономический подъем. **ЗР**

СПРОСИМ ЧИТАТЕЛЕЙ



Вы полагаете, что вследствии кризиса:



P.S. *В канун Нового года премьер-министр Владимир Путин представил свой план спасения российского автопрома, который обойдется государству более чем в 230 млрд. рублей. Ключевым стало решение помочь россиянам с выплатой процентов по трехлетним кредитам на покупку выпущенных в России автомобилей стоимостью до 350 тыс. рублей. Кроме того, отныне разрешается тратить бюджетные деньги на закупку только произведенных в России автомобилей. На эти цели федеральным органам исполнительной власти в 2009 году дополнительно выделят 12,5 млрд. рублей.*



Страсти по пошлинам

Увы, это случилось: в начале декабря премьер-министр Владимир Путин подписал два постановления правительства (№ 903 от 5.12.2008 и № 943 от 10.12.2008) «О внесении изменений в Таможенный тариф Российской Федерации в отношении некоторых моторных транспортных средств». О том, как это повлияет на цену автомобилей, – Игорь Моржаретто.

Впервые о том, что в ближайшее время у нас может измениться таможенная политика в отношении новых и подержанных иномарок, заговорили еще в мае прошлого года на выездном заседании правительства в Набережных Челнах. Может, разговоры и не вылились бы в строки постановления, но начался мировой кризис. Отечественный автопром столкнулся с ним одним из первых. Тогда-то припомнили, что Россию так и не приняли в ВТО, куда она очень стремилась. Переговоры шли более десяти лет, и каждый раз под каким-либо предлогом нам отказывали. Оказалось, в чем-то к лучшему! Руки у нас развязаны, и мы без оглядки на международные торговые соглашения (которых до сих пор нет) имеем полное право защищать любую отрасль своей промышленности так, как сочтем нужным. Печально, что отчасти за счет потребителей, но иначе не получается.

НОВОГОДНИЙ ПОДАРОЧЕК

На новые автомобили, а также на подержанные не старше трех лет, ввезенные в Россию, с января 2009 года устанавливаются пошлины в размере 30% или от 1,2 до 2,8 евро за 1 см^3 объема двигателя (берется сумма, которая больше); на подержанные от трех до пяти лет – 35% или от 1,2 до 2,8 евро, старше пяти лет – от 2,5 до 5,8 евро (в зависимости от объема двигателя).

По первым подсчетам, новые машины могут подорожать на 5–10%, подержанные – до 50%. Для примера возьмем популярный у нас 5-дверный кроссовер «Сузуки-Гранд Витара» с двигателем 2 л (140 л.с.). Такой новый (с АКП) в декабре в автосалонах дилеров можно было купить за 860 тысяч рублей (30,7 тысячи долларов). Тогда дилеры платили за растаможку этой машины 10 170 долларов; с января сумма увеличилась до 11 490 долларов – на 1,3 тысячи! Можно предположить, что примерно на столько же (на 37 тысяч рублей) вырастет и конечная цена внедорожника. Не так вроде бы и страшно, но сумма эта может значительно меняться в зависимости от модели (объем двигателя и т. д.). Кстати, по мнению экспертов, новогоднее подорожание автомобилей некоторых марок («Форд» – на 5%, «Хёндай» – до 7%, привязка цен на «Тойоты» и «Мицубиси» к курсу доллара) уже включает в себя эффект новых пошлин.

Больше всего подорожание ударит по иномаркам бюджетного сегмента. На первом этапе продажи импортных автомобилей, как считают аналитики, немного упадут, но в целом ситуация не станет критической: компании будут наверстывать недостающие объемы импорта за счет местной сборки. Напомним, что сейчас в России выпускают автомобили «Форд» (Ленинградская область), «Рено» (Москва), «Тойота» (Санкт-Петербург), «Фольксваген» и «Шкода» (Калуга), БМВ (Калининград), «Шевроле» и «Опель» (Калининград, Санкт-Петербург, Тольятти),

ПОКУПАТЬ ИЛИ ПОДОЖДАТЬ?

В последнее время мне с завидной регулярностью задают один вопрос: если покупать, то когда лучше? И вообще, когда же наконец машины подешевеют, ведь кризис в мире?!

Увы, однозначного ответа на эти волнующие многих вопросы дать не смогу, ведь для этого надо более точно знать, как будет складываться экономическая ситуация (знал бы – претендовал на Нобелевскую премию!). Но сделать небольшой прогноз – попробую.

Первое. Увы, могу констатировать: все новые импортные машины после повышения таможенных пошлин прибавили в стоимости, пусть и незначительно. Суммарное, с учетом привязки рублевых цен к курсу доллара, подорожание на иномарки составило 5–10%. Но постановление правительства распространяется только на те автомобили, что ввезены из-за рубежа; собранные в России иномарки под него не подпадают и, следовательно, дорожать не должны. Более того, нынешние цены на эти машины были установлены, как правило, еще до начала экономических неурядиц и включали высокую маржу производителя. Известно, что при переходе на местное производство себестоимость снижается на 10–15%, так что «запас» у компаний есть. Если спрос упадет существенно, то производители могут пойти на снижение цен (как это сделал, к примеру, «Фольксваген» – после начала сборки автомобилей в Калуге они подешевели на 5–8%). Свой «запас» еще не израсходовали «Джи-Эм», «Рено», КИА и другие иностранцы, прописавшиеся в России.

Но если и будет снижение цен, вряд ли стоит ожидать его раньше конца весны. Да и распространится оно лишь на некоторые модели, которые собирают в РФ. И будет не слишком впечатляющим – думаю, не более 5%. Вряд ли кто из мировых компаний пойдет на то, чтобы окончательно сломать рынок, выбросив на него машины по демпинговым ценам. Единственное, могут быть довольно значительные скидки на новые авто 2007 и 2008 годов выпуска. Но опять же речь идет максимум о 10%.

Второе. С подержанными машинами ситуация сложнее, ведь новые таможенные пошлины на секонд-хэнд приведут к тому, что его поступление в страну сократится раза в два – четыре! Правда, в конце прошлого года в Россию ввезли огромное количество подержанных машин (только за 11 месяцев и только через Приморье – 394 тысячи штук), и, чтобы их переварить, потребуется примерно полгода. В это время вторичный рынок будет активно лихорадить – возможны и взлеты цен, и падение. Стабилизируется он, опять же по нашим прогнозам, только к лету.

Так что, если есть настоятельная необходимость в этом году купить автомобиль, лучше, по моему мнению, сделать это ближе к лету. Экономическая ситуация хотя бы станет понятнее. Но в любом случае на обвал цен рассчитывать не приходится.

Лично для себя я выбор сделал: в этом году автомобиль менять не буду, поезжу еще некоторое время на трехлетней «КИА-Спектра», тем более что она меня пока не подводит.

КИА (Калининград, Ижевск), «Хёндай» (Таганрог) и некоторые другие. Всего, по данным «АСМ-холдинга», за январь – октябрь 2008 года в стране произвели 1 миллион 260 тысяч автомобилей, из которых почти половина (516 тысяч) – иномарки российской сборки. На работе этих предприятий постановление правительства не отразится – по закону они такие же российские заводы, как, скажем, АВТОВАЗ или УАЗ. Наоборот, теперь они больше заинтересованы в том, чтобы как можно быстрее наращивать объемы производства, развивать в России выпуск современных качественных комплектующих.

ПРЫЖОК ПОШЛИН НА Б/У

Кардинально может измениться ситуация с ввозом подержанных иномарок. Мало того, что теперь запретительные пошлины распространяются на ввоз автомобилей старше пяти лет (раньше – старше семи), что отсекает самые популярные у перегонщиков и покупателей машины, так еще и на относительно свежие экземпляры возросли пошлины. И очень сильно. Рынок импорта подержанных автомобилей сейчас выглядит так: почти 80% – «праворукие» японские модели и лишь 20% – европейские, корейские и американские. Для примера возьмем модную на Дальнем Востоке и в Сибири «Тойоту-Калдина» (в европейской части она известна как «Авенсис»-универсал) с двигателем 2,0 л (150 л.с.) и, естественно, с АКП. В декабре машину 2003 года на аукционе в Японии можно было купить в среднем за 400 тысяч иен (примерно 4,5 тысячи долларов), а выпущенная в 2005-м стоила около 780 тысяч иен (8,7 тысячи долларов). За первую приходилось платить пошлину 4,7 тысячи долларов (в эту сумму, кроме собственно пошлины, включаются акциз, ставка которого зависит от мощности двигателя, НДС в размере 18% и таможенные сборы; машина в итоге обходилась примерно в 9,2 тысячи) и столько же за вторую (в сумме – 13,4 тысячи). Недешево! Но с введением новых пошлин так не покажется: с января за автомобиль 2005 года потребуется выложить на таможне 7,3 тысячи долларов, а значит, тот же автомобиль «на крут» обойдется в 16 тысяч (это без учета расходов на транспортировку, «интереса» продавца и т. д.). Надо полагать, число желающих купить «Калдину» резко сократится. А машина 2003 года станет поистине золотой: таможенная пошлина на нее выросла до 13 тысяч (!) долларов, окончательная же цена – до 17,5 тысячи.

Продавцы подержанных иномарок на Дальнем Востоке пытаются протестовать. С введением новых пошлин ввоз бэушных иномарок теперь невыгоден: их цена с учетом всех платежей стала неконкурентной. Протестующих поддерживают местные законодатели, но на действия центра это не повлияло.

Как нетрудно спрогнозировать, высокие пошлины на подержанные иномарки приведут к сокращению вторичного рынка. Подержанных автомобилей в 2008 году, по предварительным данным, ввезено около 400 тысяч. С повышением пошлин уже в 2009 году этот рынок сузится до 100–200 тысяч машин. **ЗР**

ПОШЛИНЫ НА ПОДЕРЖАННЫЕ ИНОМАРКИ ДО И ПОСЛЕ ЯНВАРЯ 2009 ГОДА

Объем двигателя, см³		Автомобили от трех до пяти лет		Автомобили от пяти до семи лет		Автомобили старше семи лет	
от	до	было, евро/см³	стало, евро/см³	было, евро/см³	стало, евро/см³	было, евро/см³	стало, евро/см³
0	1000	0,85	1,5	0,85	3	2	3
1001	1500	1	1,7	1	3,2	2	3,2
1501	1800	1,5	2,5	1,5	3,5	2	3,5
1801	2300	1,75	2,7	1,75	4,8	2	4,8
2301	3000	2	3	2	5	3	5
3001	∞	2,25	3,6	2,25	5,7	3	5,7

Сколько стоит автозавод?

Ах, как все хорошо начиналось! Еще год назад наши автопредприятия гордо красовались в верхних строках всех экономических рейтингов. Еще бы – рост продаж автомобилей в России бил все мировые рекорды, заводы не справлялись с заказами торговли, а покупатели записывались у дилеров в очереди на новые (и очень недешевые!) иномарки. Возьмем, к примеру, ведущий рейтинг «Эксперт-400», опубликованный в октябре 2008 года (как же давно это было!): машиностроительный сегмент списка крупнейших российских компаний возглавляют сразу четыре автомобилестроительных предприятия (АВТОВАЗ на 21-м месте, «Группа ГАЗ» – на 27-м, «Форд Мотор Компани» – на 32-м, КамАЗ – на 38-м). Всего же их в рейтинге десять. Максимальную динамику по итогам 2007 года и первой половины 2008-го демонстрировали сборочные предприятия, выпускающие иномарки. Так, завод «Форд» во Всеволожске в 2007 году увеличил выручку на 63%, прирост продаж калининградского «Автотора» и Таганрогского автозавода превысил 90%. Быстрыми темпами развивались и дилерские сети. В числе 100 крупнейших компаний России их было четыре (группа компаний «Рольф» – 42-е место, «Мерседес-Бенц Рус» – 67-е, группа компаний «Автомир» – 76-е, холдинг «Атлант-М» – 82-е). Всего же в списке четырех сотен «самых крутых» присутствовало девять компаний, которые занимаются оптовой или розничной продажей автомобилей и их обслуживанием. Неплохо! И это при том, что в рейтинге оцениваются только компании, которые, следуя мировым стандартам, публикуют свою финансовую отчетность. Увы, на семнадцатом году капитализма в России так поступают далеко не все...

Ситуация совершенно переменилась осенью 2008 года, когда вслед за американскими биржами рухнули котировки и на российских торговых площадках. Можно было сколько угодно уверять, что российский рынок слабо интегрирован в мировую экономическую систему, посему кризис-де нам не страшен! И доля акционерного капитала тоже невелика, поэтому от сотрясений на фондовых биржах мы надежно защищены... Оказалось – и страшен, и не защищены. Да, на свободном рынке обращается лишь около 25% акций АВТОВАЗа, но несмотря на это предприятие находится в очень сложной ситуации. Да, всего около 1% россиян владели акциями предприятий (из числа тех, что свободно торгуются на биржах), однако волна экономических неурядиц накрыла не только их – всех без разбора.

С осени прошлого года вслед за общим падением рынка резко подешевели ценные бумаги всех российских автопроизводителей. Например, акции самого ликвидного отечественного автоконцерна «Соллерс» (Sollers, бывшая компания «Северсталь-авто», производит автомобили УАЗ, «Саньён», «Исудзу», ФИАТ) только за октябрь подешевели на 58%. А за один лишь день (черный день!) торгов в системе РТС компания потеряла 27%. В результате «Соллерс» несет серьезные убытки. Основной акционер компании Вадим Швецов (владеет 58% холдинга) с апреля по ноябрь 2008 года уже потерял 26 млрд. рублей, и его пакет акций, по оценкам экспертов, сейчас стоит 6,36 млрд.

В падении стоимости акций «Соллерса», по мнению аналитиков, виновата общая ситуация на рынках. Капитализация других отечественных автопроизводителей тоже серьезно пострадала от кризиса. Так, бумаги АВТОВАЗа на ММВБ в ноябре подешевели на 47%, КамАЗа – на 7%. В последнем случае удержать акции от серьезного обвала помогли лишь слухи (к счастью, подтвердившиеся) о предстоящей покупке доли татарского предприятия немецким концерном «Даймлер».

Кстати, сделка по КамАЗу лишний раз показала, сколько сейчас может стоить крупнейший российский производитель грузовиков. Летом, по словам главы «Ростехнологий» Сергея Чемезова, германский концерн собирался купить 42% акций КамАЗа за 2 млрд. долларов. Но тогда сделку оформить не успели, а позже все планы смешал мировой кризис. Переговоры продолжались, однако представители германской компании вели разговор уже о 10-процентном пакете акций. Назывались разные варианты суммы сделки – от 80 до 480 млн.; аналитики считали адекватной цену 150–200 млн., в конечном итоге стороны сошлись на 250 млн. долларов. Для обеих сторон это очень выгодная

Ведущие предприятия российского автопрома и автобизнеса в рейтинге «Эксперт-400» (по итогам 2007 года)

Место в рейтинге	Компания	Объем реализации в 2007 году, млн. руб.	Темп прироста, %	Чистая прибыль, млн. руб.
21	«Группа АВТОВАЗ»	187 545	4,2	3450
27	«Группа ГАЗ»	152 785	27	6541
32	«Форд Мотор Компани»	121 236	62,6	3221
38	группа «КамАЗ»	97 229	36,9	7427
42	группа «Рольф»	92 208	62,7	4094
67	«Мерседес-Бенц Рус»	51 922	62,5	770
69	«Соллерс»	49 136	46,8	4678
76	группа «Автомир»	46 017	57,7	н.д.
92	группа «Автотор»	39 267	87,8	2357
121	«Автофрамос»	31 270	44	671
134	СП «Бизнес-кар»	28 619	33,3	1510
139	ТагАЗ	28 067	90,1	н.д.
168	«ИжАвто»	23 069	27,1	298
194	группа «Дженсер»	20 444	118,8	419
220	группа «Инком-Авто»	17 999	49,6	560
241	«Вольво-Восток»	16 300	110,6	1114
251	«Джи-Эм-АВТОВАЗ»	15 593	22	597
272	«Скания-Россия»	13 907	109,9	227

Стоимость акций ведущий предприятий российского автопрома

Предприятия	Цена акции на конец декабря 2007 года, USD	Цена акции на 15.12.2008 года, USD	Изменение, %
Индекс РТС	93,3	24,8	–73%
АВТОВАЗ	1,8	0,2	–87%
ГАЗ	167,0	13,1	–92%
КамАЗ	4,5	4,1	–9%
«Соллерс»	48,9	32,4	–34%

Всего около 1% россиян владели акциями предприятий (из числа тех, что свободно обращаются на биржах), но волна экономических неурядиц накрыла не только их – всех без разбора. Ведь акции ведущих предприятий российского автопрома только за ноябрь 2008 года подешевели на 7–60%, а капитализация самих заводов упала многократно.

сделка, в первую очередь для «Даймлера». Ведь стратегическое партнерство с КамАЗом экономит концерну деньги и время, которые он потратил бы на строительство собственного завода и создание дилерской и сервисной сетей. Понятно, что заниматься этим немцы будут не сегодня, но ведь любой кризис конечен – и тогда «Даймлер» окажется на коне. Российский рынок (прежде всего рынок грузовых автомобилей) по-прежнему остается одним из самых перспективных в мире...

А что делать тем, у кого нет денег на покупку КамАЗа или УАЗа, нет возможности сегодня заложить фундамент завтрашнего благополучия? Увы, вряд ли сейчас стоит, по мнению абсолютно всех аналитиков, пытаться играть на бирже с акциями российских промышленных предприятий. Как считает Александр Агибалов, управляющий директор компании «АГ Капитал», «динамика котировок предприятий автопрома в 2008 году, как и всего фондового рынка, была негативной. Автомобильный сектор оказался одним из наиболее пострадавших с точки зрения капитализации. Среднее падение российских акций автомобильного сектора составило более 90%. На текущий момент рынок акций российских предприятий автопрома характеризуется крайне низкой ликвидностью. Если речь идет о входе в рынок, я бы дождался, по крайней мере, стабилизации в экономике. Судьба российских заводов (во всяком случае, некоторых из них) может повторить печальную судьбу «Дженерал моторс», который ждет либо начала процедуры банкротства, либо правительственной поддержки в обмен на передачу части пакета акций в собственность государства».

Аналитики считают, что в такое время можно неплохо заработать на государственных облигациях, но это совсем другая тема. И другой риск.

Итак, вряд ли стоит в нынешних условиях пускаться в открытое плавание на рынке и пытаться заработать на изменении котировок акций автопредприятий. Но и продавать их сейчас тоже невыгодно – пусть полежат. В конце концов, новые автомобили будут пользоваться спросом всегда. **ЗР**

Путинский кредит

В этом году будет выгодно купить российский автомобиль – государство поможет выплатить кредит. Кому повезло, пытался понять Игорь Моржаретто.

Новая льгота, о которой в канун Нового года объявил премьер-министр Владимир Путин, распространяется не только на традиционные отечественные марки, но и на автомобили, выпущенные на российских предприятиях иностранных концернов. А таких в России уже немало. По данным Минпромторга, льготными кредитами на покупку автомобиля (а они будут доступны до конца декабря 2009 года) смогут воспользоваться примерно 150 тыс. человек.

Кредиты «с государственной поддержкой» начали предоставлять уже с января, но только крупнейшие банки страны (Сбербанк, ВТБ-24 и еще несколько; на момент подписания номера список еще не был опубликован). Условий при этом несколько: например, кредит дается на три года, автомобиль должен стоить не более 350 тыс. рублей. Окончательную схему предоставления субсидий по кредитам должен подготовить Минфин. Но государство взяло на себя обязательство оплатить часть процентов по кредиту в размере двух третей ставки рефинансирования Центробанка.

Что это означает в реальной ситуации? Например, некто Иванов собирается приобрести в кредит седан «Лада-Калина» модного серебристого цвета в комплектации «Норма» (в декабре такой стоил 246 тыс. рублей). Сбербанк может открыть ему кредит под 14% годовых сроком на три года. В компании «Автомир» по моей просьбе подсчитали, что при обычной, стандартной схеме за это время в общей сложности придется переплатить порядка 56 тыс. рублей, или 23% к исходной сумме. Ставка рефинансирования ЦБ устанавливается на определенный период и может как понижаться, так и повышаться. В декабре она составляла 13%. Соответственно две трети ставки рефинансирования ЦБ – это 8,7%. А процент банка за кредит увязан со ставкой рефинансирования. Таким образом, при помощи государства переплата за средства, занятые на покупку автомобиля, уменьшится до 22 тыс. рублей. И покупатель может реально сэкономить порядка 35 тыс. рублей.

Понятно, ради чего предложена эта схема. Правительство придумало ее главным образом для того, чтобы сохранить покупательскую активность населения – в 2007 году чуть ли не каждый второй автомобиль был продан в кредит, а в 2008-м их доля сократилась до одной трети.

Пока, по заявлению премьер-министра, в льготную категорию попадают лишь автомобили стоимостью не более 350 тыс. рублей. На самом деле выбор не такой маленький, как кажется на первый взгляд. Это не только практически все модели «Лады», но и многие машины иностранных марок, выпускаемые в России: «Шкода», «Шевроле», «Хёндай», «Рено», КИА, ФИАТ и др. В начале января в Минпромторге должны были составить точные списки моделей, входящих в эту ценовую категорию. Но предстояло еще решить два важных вопроса. Первый: можно ли распространить льготу на приобретение более дорогого отечественного автомобиля, если покупатель внес часть денег сразу, а в кредит берет недостающую сумму (в пределах тех самых 350 тыс. рублей)? Второй: попадут ли в льготную категорию автомобили, которые выпускают в странах СНГ, такие как «Дэу-Нексия» и «Шевроле-Ланос» (они ввозятся в РФ без уплаты таможенных пошлин, то есть практически приравнены к отечественным)?

Надеюсь, ответ услышим очень скоро. Но в любом случае правительственная инициатива – правильная в сегодняшней экономической ситуации. И приятная для покупателей. **ЗР**

ПЕРЕЧЕНЬ ОТЕЧЕСТВЕННЫХ АВТОМОБИЛЕЙ ЦЕНОЙ ДО 350 ТЫС. РУБЛЕЙ (вариант ЗР)

Марка и модель автомобиля	Цена в начале января, руб.
«Лада-Самара»	от 229
«Лада-Калина»	от 245
«Лада 4х4» (так называемая старая «Нива»)	от 247
«Лада-Приора»	от 272
«Волга» ГАЗ-3110	от 299
«УАЗ-Хантер»	от 340
«Рено-Логан»	от 277
«КИА-Спектра»	от 340
«Хёндай-Акцент»	от 299
«ФИАТ-Албеа»	от 339
«Шкода-Фабия»	от 309
«Шевроле-Авео»	от 313

Мера обязательности

Многие считают автострахование неизбежным, но необходимым злом. Злиться есть на что – уж больно внушительны суммы, которые ежегодно приходится выкладывать за обязательную автогражданку. Особенности национального страхования в разных странах сравнивает Александр Добин. Фото сотовой компании «МегаФон».

Описание особенностей обязательного автострахования в любой стране сводится, по большому счету, к паре пунктов. Это, во-первых, собственно страховой тариф (плата за год) и параметры, от которых он зависит, а во-вторых, размер страхового покрытия, то есть выплат пострадавшей стороне. Последние, в свою очередь, делятся на компенсацию материального ущерба (разбитый автомобиль) и компенсацию вреда, нанесенного здоровью. На первый взгляд, все предельно понятно, но, как в известном анекдоте, есть нюансы...

ЧТО МНЕ ЗА ЭТО БУДЕТ

Изучив мировой рынок автострахования, понимаешь, что самый счастливый плательщик – россиянин. Правда, страховое покрытие у нас можно назвать символическим, хотя максимальный размер выплат по ОСАГО при нанесении ущерба имуществу – 160 000 руб. ($5715), при ущербе жизни и здоровью – 240 000 руб. ($8572). Деньги вроде немалые, но только если не знать, с чем сравнивать.

Европейские страховые компании могут только мечтать о таких копеечных суммах. В Германии, например, лимит выплат по ОСАГО при ущербе здоровью составляет 7 670 000 евро ($9 664 962) на один страховой случай. Лимит по ущербу имуществу – 511 292 евро ($644 278), а по возможным финансовым убыткам – 51 129 евро ($64 427). В Италии автолюбитель, покупая самый дешевый полис, страхует свою ответственность на 774 685 евро ($976 180). В Англии и Франции выплаты в связи с ущербом здоровью не ограничены в прин-



цине, а по ущербу имуществу находятся на уровне 250 000 фунтов ($369 925) и 460 000 евро ($579 645) соответственно.

Если человек после аварии стал инвалидом, ему пожизненно выплачивается ежемесячная компенсация, измеряющаяся пятизначными цифрами. Лидерство здесь принадлежит Швеции: лимит выплат – $36 000 000, за ней следуют Дания – $10 000 000, Швейцария – $2 000 000. Везде покрытие распространяется на ущерб, причиненный перевозимым пассажирам, включая членов семьи страхователя. В той же Швеции если человек в 30-летнем возрасте становится инвалидом после ДТП и доживает до 75 лет, то все эти годы он ежемесячно получает в среднем $66 700, что соответствует 1 870 000 руб. (сравните с суммой, выплачиваемой у нас при рождении второго ребенка!). Российские страховщики опасаются, что при таких размерах выплат ряды инвалидов в нашей стране стали бы быстро пополняться «добровольцами»...



Количество водителей, допущенных к управлению машиной, на стоимость европейского ОСАГО не влияет.

В Европе мелкие ДТП не повод для вызова полиции. Водители обмениваются номерами страховых договоров и расстаются мирно.



АВТОРИТЕТНОЕ МНЕНИЕ



Александр МАЙ, генеральный директор российского отделения международной страховой группы ERGO – страховой компании «ERGO-Русь»

Как бы мы ни хотели работать по европейским стандартам, российское ОСАГО очень долго будет идти к ним. Причины вполне объяснимы. Во-первых, в Европе сложилась мощная система независимой оценки, в России же этим занимается, как правило, дочерняя структура страховой компании. Это к вопросу о соотношении ущерба и выплат. Во-вторых, и это главное, у нас нет единой страховой базы – компании не хотят открывать конкурентам списки клиентов. А без этого случаи мошенничества, на которые так любят жаловаться страховщики, не прекратятся никогда.

ОБРАТНАЯ СТОРОНА ЖАДНОСТИ

Российская автогражданка – самая дешевая в Европе. Тарифы ОСАГО определяются правительством, базовый – 1980 руб. (чуть больше $70). Окончательная стоимость полиса ОСАГО на год зависит от территории, где авто состоит на учете, мощности двигателя, стажа и возраста владельца и колеблется от $14 в деревнях, очень удаленных от райцентров провинциальных областей, до столичных $268. Тариф не менялся с июля 2003 года, хотя страховщики не раз настаивали на его увеличении. Правда, это не значит, что одновременно возросли бы суммы компенсации ущерба: у российских и западных страховщиков разные представления о доходности. Наши весьма своеобразно понимают термин «убыточность»: если, например, из 100 000 руб. половину, то есть 50 000 руб., приходится выплачивать в качестве страхового покрытия, в России это называется убыточностью в 50 процентов. На Западе же 50-процентная убыточность – это когда выплаченные суммы в полтора раза превышают поступившие (пример гипотетический, ведь себе в убыток там никто не работает). Вообще в европейских странах компании выплачивают клиентам около 90% полученных от них денег, живя на проценты от размещения средств (банковские депозиты, ценные бумаги, облигации и т. п.), в России же страховщики выплачивают автовладельцам гораздо меньше.

ЖЕНЩИНАМ – ДЕШЕВЛЕ

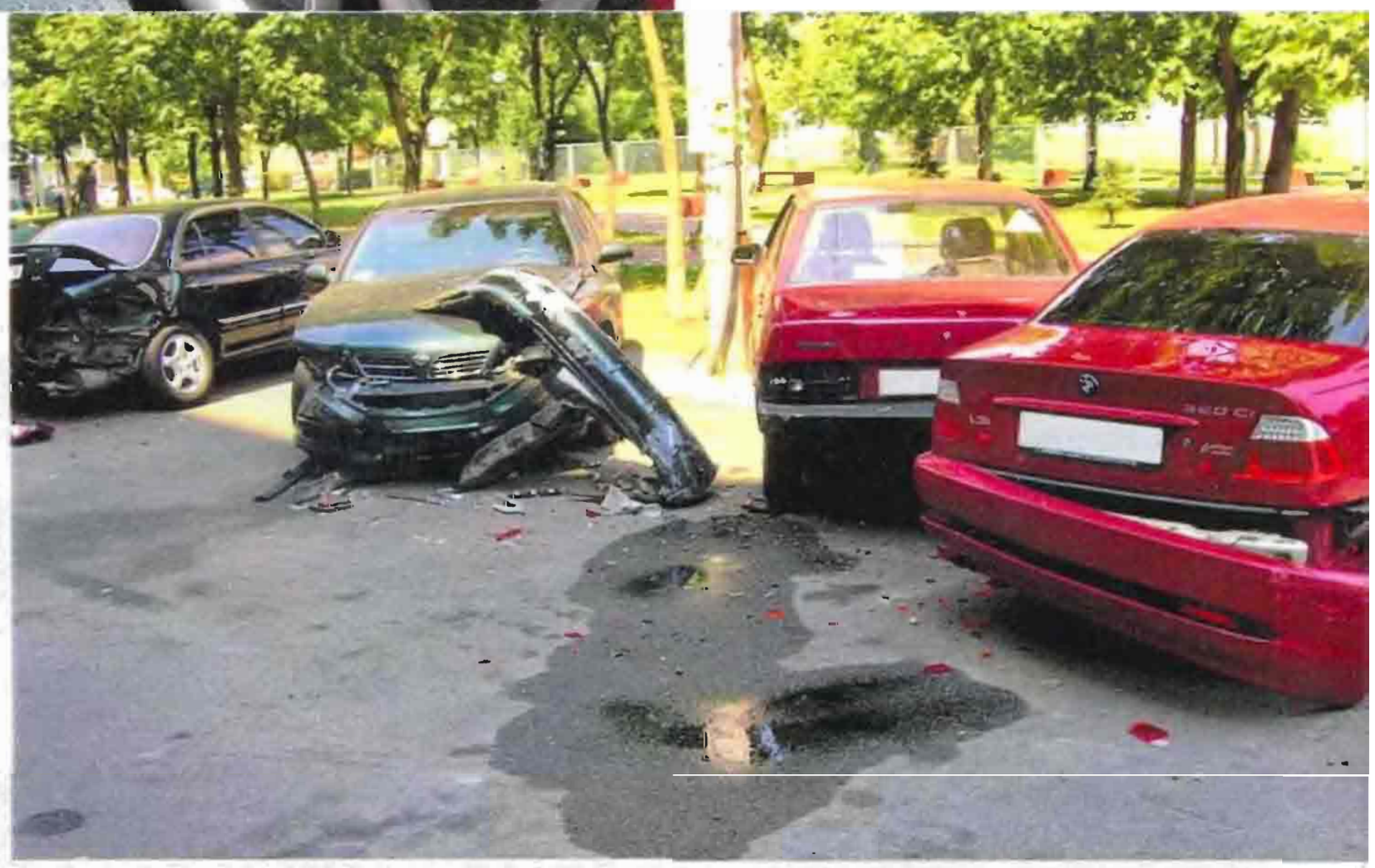
Западный автовладелец платит за полис ОСАГО значительно больше российского. В Германии, например, хозяину автомобиля гольф-класса, который в течение трех лет не попадал в ДТП, полис обойдется в 1000–1200 евро в год. Застраховать более дорогой автомобиль стоит от 3700 евро. А в Италии расходы на ав-



Японское ОСАГО не предусматривает возмещения за поврежденное авто, в Стране восходящего солнца платят только за людей.

Независимая оценка в России – дело сомнительное. Большинство «независимых» оценщиков – служащие страховых компаний.

В Германии водители предпочитают не сообщать в страховые компании о ДТП, в которых нет пострадавших, а ущерб железу не превысил 1000 евро. Это позволяет накопить скидочные бонусы за безаварийность.



тогражданку зависят даже от пола водителя: женщинам предоставляют скидки, поскольку считается, что они ездят более аккуратно. Римлянка, управляющая восьмилетним ФИАТом, выкладывает за ОСАГО 558 евро в год, а римлянин за такую же машину платит на 87 евро больше. Вот вам и эмансипация. Самые высокие тарифы устанавливаются для автовладельцев, использующих машину в частном извозе. Скажем, лондонский таксист ежегодно платит 2000 фунтов ($2928).

В Германии при расчете тарифов ОСАГО активно применяют систему бонусов, в которой учитывается водительский опыт и период безаварийной езды. Водители моложе 23 лет автоматически попадают в группу риска и платят за ОСАГО 245% базового тарифа. А пожилому автовладельцу с 30-летним стажем безаварийной езды полис обходится всего в 17% полной стоимости. Суммы страховых взносов в Европе начинаются примерно с 700 евро.

СТИМУЛ ДЛЯ НЕСОЗНАТЕЛЬНЫХ

Говорить о сознательности западных водителей, которые ненавидят автогражданку не меньше наших, не приходится. Именно поэтому отсутствие полиса наказывается по закону, причем намного строже, чем в России.

В Англии Дорожный кодекс запрещает управлять транспортным средством при отсутствии страхового договора, в котором отмечаются прежние грешки водителя. В Германии страховщик вправе без ведома клиента ежегодно снимать с его счета требуемую сумму.

В Испании в середине 2008 года вступила в действие система, которая определяет наличие полиса обязательного страхования транспортного средства с помощью радара на патрульной машине: прибор (его стоимость – 8000 евро) считывает номера машин и сверяется с банком данных о страховании. Штраф за отсутствие полиса у владельца мопеда – 1000 евро, 1250 евро берут с мотоциклиста, 1500 «стоит» незастрахованный легковой автомобиль, 2600 – грузовик. Стоимость обязательного автострахования колеблется от 300 до 600 евро в зависимости от опыта водителя. Мера вынужденная, поскольку около 400 000 испанских авто все еще эксплуатируются без обязательного страхования.

МЕЛОЧИ ПРИЯТНЫЕ И НЕ ОЧЕНЬ

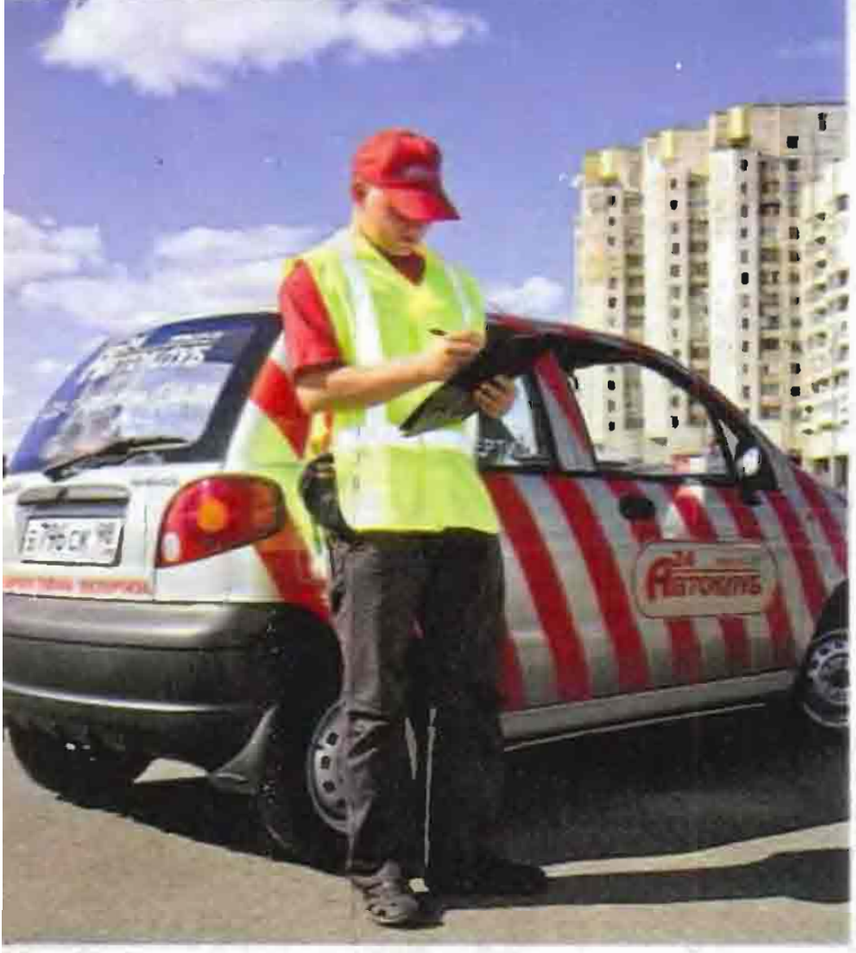
Во многих странах действует специальное предписание, освобождающее пострадавшего в ДТП от необходимости доказывать ответственность водителя. Это прерогатива страховщиков.

Во Франции и Германии полицию необходимо вызывать только в том случае, если пострадали люди. Если же последствия ДТП незначительны, достаточно заполнить извещение для страховщиков, где указывают данные водителя, автомобиля и зарисовывают схему ДТП. Документы отправляют в страховые компании, и они сами разбираются друг с другом. По российскому Закону об ОСАГО выплата пострадавшему производится с учетом амортизации: если автомобиль подержанный, то денег, выплаченных за разбитую фару, не хватит на покупку новой; в Европе амортизация не учитывается вообще.

Во всех странах заявка на страховой полис заполняется в электронном виде через Интернет, а после оплаты компания присылает автовладельцу соответствующий документ. И никаких сомнительных страховых агентов в супермаркетах или на парковках! Это удешевляет стоимость страховки и служит гарантией, что водителя никто не обманет.

АМЕРИКАНСКИЙ ПАЦИЕНТ

В Америке обязательное страхование автогражданской ответственности осуществляется в 45 штатах из 50. Минимальный пакет стоит от $500 в год, но условия страхования, например минимальная сумма страхового покрытия и величина взноса, в каждом штате свои. В одном владелец авто даже не сможет зарегистрировать его без полиса ОСАГО, в другом никто не потребует у водителя



страховой полис до первой аварии или нарушения. Тарифы на автострахование в США неподконтрольны государству и устанавливаются страховыми компаниями. Сумма годового взноса исчисляется по сложной формуле, учитывающей стоимость автомобиля и страховую историю за прошедший год.

Размер страхового покрытия характеризуется тремя цифрами: во-первых, величиной максимального возмещения физического и морального вреда на каждого пострадавшего (иначе говоря, покрытие расходов на лечение); во-вторых, суммой выплат всем пострадавшим в результате аварии и, наконец, в-третьих, размером возмещения материального ущерба. В зависимости от штата соответствующие цифры разные: в Калифорнии – $15 000/30 000/5000, в Нью-Йорке – $25 000/50 000/10 000, на Аляске – 50 000/100 000 /25 000.

Страховка покрывает медицинские расходы и финансовые потери как самого владельца полиса, так и пассажиров. В Нью-Йорке 40-летний семейный мужчина, имеющий машину С-класса 2000 года выпуска, ночующую в гараже благополучного района, который за день проезжает в деловых целях около 35 км (20 миль), платит $2500 страхового взноса в год. А будь он жителем Вашингтона, уложился бы в $1000.

ЯПОНЕЦ ВАЖНЕЕ ЖЕЛЕЗА

Фишка японской автогражданки в том, что страхуют только ответственность за нанесение ущерба здоровью. Если водитель стал виновником ДТП, в котором пострадали люди, то страховая компания покрывает расходы на их лечение, а в случае гибели выплачивает компенсацию родственникам. И всё! Страховка не предусматривает возмещения материального ущерба. А главное, выплаты распространяются на всех пострадавших, кроме виновного в ДТП водителя, его родственников и владельца автомобиля, которым управлял виновный. Другими словами, если сталкиваются машины, за рулем которых находились братья, ни одному из них выплаты не светят.

Вся система японского ОСАГО подконтрольна государству. Никаких скидок или надбавок по возрасту, стажу или месту регистрации нет, стоимость полиса одинакова для всех. Если человек получает в ДТП травмы, страховщики выплачивают пострадавшему 1 200 000 иен (около $12 500), а максимальный размер компенсации тому, кто остался инвалидом, составит 30 000 000 иен ($315 000); такие же выплаты положены родственникам погибшего в ДТП. Продлевается ОСАГО вместе с прохождением ТО раз в два года. **ЗР**

КРИТЕРИИ ДЛЯ ТАРИФИКАЦИИ ДОГОВОРОВ АВТОСТРАХОВАНИЯ В ЕВРОПЕЙСКИХ СТРАНАХ

Критерии тарификации	Австрия	Бельгия	Швейцария	Германия	Дания	Испания	Франция	Англия	Греция	Италия	Ирландия	Люксембург	Норвегия	Нидерланды	Португалия	Швеция	Финляндия	Россия (ОСАГО)
Характеристики водителя/владельца																		
Пол	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*				*	*		
Возраст	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*		*	*	*	*	*	*
Род занятий	*			*	*	*	*	*						*	*			
Национальность			*					*										
Семейное положение				*	*	*	*	*		*					*	*		
Место проживания				*				*								*		
Наличие других договоров со страховщиком	*			*	*	*	*			*				*	*	*		
Дополнительные скидки страховщика														*				
Стаж вождения	*		*	*		*	*	*	*		*				*	*	*	*
Наличие штрафов за нарушение ПДД					*		*	*	*		*			*		*		
Подготовка к безаварийному вождению		*		*			*	*										
Пользуется ли человек общественным транспортом				*				*										
Членство в клубе автолюбителей	*			*	*		*	*								*		
Состояние здоровья								*			*							
Знак зодиака								*										
Бонус за лояльность к определенному страховщику	*		*	*														
Хорошая кредитная история													*					
Характеристики использования ТС																		
Место регистрации ТС (регион)		*	*	*	*	*	*	*	*	*	*			*	*	*	*	*
Использование ТС в коммерческих целях	*	*	*	*	*	*	*	*	*		*			*	*	*	*	
Годовой пробег	*		*	*	*	*	*	*		*			*	*	*	*		
Количество водителей, допущенных к управлению ТС		*		*		*	*	*		*	*		*					*
Наличие гаража	*			*		*		*		*			*		*	*		
Наличие второго ТС у страхователя	*			*				*										
Регион использования ТС			*					*	*									
Характеристики ТС																		
Тип ТС/модель		*	*	*	*	*	*	*	*	*	*		*	*	*	*	*	*
Возраст ТС	*			*	*		*	*			*		*		*	*	*	
Новое ТС или куплено на вторичном рынке						*		*										
Стоимость ТС								*					*	*				
Способ оплаты при покупке ТС													*					
Мощность/объем двигателя	*	*	*					*	*		*	*	*		*	*	*	*
Максимальная скорость ТС																*		
Скорость разгона ТС																*		
Тип топлива			*				*				*					*		
Расход топлива на 100 км				*														
Соотношение вес/мощность двигателя			*												*			
Вес ТС			*		*									*	*			*
Цвет ТС			*			*												
Системы безопасности ТС			*		*		*	*		*			*					
Наличие катализатора	*																	
Структурные модификации (изменения) ТС				*			*	*					*					
Леворульное авто								*										
Дополнительные классификаторы																		
Некредитное ТС	*																	
Канал продажи полиса (агент, Интернет и т. п.)								*										

*Условные обозначения: * – параметр, определяющий базовый тариф; * – параметр, влияющий на поправочный коэффициент; * – дополнительный тарификационный параметр; * – внеклассификационный параметр.*

Mercedes Viano Marco Polo

2,2 л, 150 л.с., 5-ступенчатый автомат, полный привод, комплектация Trend плюс опция Marco Po o, 2 482 000 руб.*

Со всеми удобствами

«Мерседес-Вито/Виано» был задуман как ответ на сверхпопулярный «Фольксваген-Транспортер/Каравелла/Мультивэн». Тем более интересным оказалось сравнить автомобили в экзотических исполнениях для путешествий – «Марко Поло» и «Калифорния». В этом деле знает толк Юрий Нечетов. Фото: Константин Якубов.

ВЫБИРАЕМ...

«Мерседес-Вито/Виано», поначалу переднеприводный, во втором поколении построили по классической заднеприводной схеме для унификации с легковым модельным рядом. Автомобили выпускают только с цельнометаллическим кузовом в двух вариантах колесной базы, трех – длины кузова, двух – высоты крыши. Комбинируя, получаем четыре варианта грузового отсека объемом 4,6–6,5 м³ при грузоподъемности 850–1385 кг. Силовые агрегаты, три дизельных и пара бензиновых, перекрывают диапазон 95–258 л.с.

*Цены указаны на конец 2008 года.

Volkswagen California

2,5 л, 131 л.с., 6-ступенчатая механика, комплектация Comfortline плюс дополнительное оборудование, 2 797 000 руб.*

У «Фольксвагена» большинство легковых моделей переднеприводные, как и «Транспортер» пятого поколения. Это позволяет, используя передний силовой модуль, до бесконечности наращивать количество модификаций. Например, цельнометаллический фургон имеет два варианта колесной базы и три – высоты крыши, что позволяет получить пять вариантов грузового отсека объемом 5,8–9,3 м³ и грузоподъемностью 600–1550 кг. Моторы – четыре дизельных и два бензиновых в диапазоне 84–235 л.с. Наряду с моноприводными, обе машины выпускают в полноприводном варианте – как раз такие и попали на тест.

«Мерседес-Виано Марко Поло» – 8,0
«Фольксваген Калифорния» – 9,0

ЕДЕМ...

Оба автомобиля предлагают высокую, командирскую посадку. Обзор отличный, но на «Мерседесе» в глазах двоятся массивные передние стойки, а вид в салонном зеркале портит кормовая антресоль. Кроме того, здесь настолько высоко подвешена педаль тормоза, что при торможении приходится даже отрывать пятку от пола!

Наша пара снабжена близкими, но не вполне равноценными по характеристикам турбодизелями: 2,2 л (150 л.с.) у «Мерседеса» и 2,5 л (131 л.с.) у «Фольксвагена». Меньший крутящий момент «Мерседеса», отчасти увязший в недрах автоматической коробки, позволил выиграть 1,6 с в разгоне до сотни, но проиграть в максимальной скорости. Субъективно же машины примерно равны по динамическим возможностям.



Кабина «Мерседеса-Виано» чуть просторнее, но выглядит простовато для авто ценой в сотню тысяч долларов. Громоздкие раздвоенные передние стойки несколько сужают сектор обзора.

Разрезной диван «Марко Поло» предпочтительнее в дальней поездке – каждый пассажир выберет удобное положение. В кухонном блоке видны холодильник, газовая плита, мойка.

Поскольку автомобили предназначены для спокойных дальних вояжей, мягкие, комфортабельные подвески и по-американски легкое рулевое управление выглядят логично и обоснованно – включил круиз-контроль, расслабился и катишь себе, покачиваясь на волнах асфальта. Попытка ехать энергично обречена на неудачу: штормовые крены, килевая и бортовая качки, пугающие рыскания, а у «Мерседеса» еще и знакопеременные усилия на штурвале... тьфу, руле быстро остужают разгоряченную голову. Полторы сотни километров загородного маршрута дали представление о реальном расходе топлива: 9,2 л на 100 км у «Мерседеса» и 7,9 л у «Фольксвагена».

«Мерседес-Виано Марко Поло» – 7,0
«Фольксваген-Калифорния» – 8,0

ОТДЫХАЕМ...

В варианте кемпера оба автомобиля возможны с единственным размером кузова – средней длины у «Мерседеса» и компактным у «Фольксвагена». Отчасти благодаря этому салон первого на 60–70 мм шире и выше. Преимущество в длине достигает 150 мм, но здесь уж больше виновата толстенная задняя дверь «Фольксвагена» с... креслами внутри!

Компоновка стандартна для мини-кемперов: по левому борту установлен бытовой модуль с холодильником, газовым баллоном, двухконфорочной плитой, водяным баком, мойкой и откидным столиком.

Обе машины четырехместные, задний диван имеет длинную продольную регулировку, а в «Мерседесе» еще и разрезную регулируемую спинку. На стоянке передние кресла можно развернуть на 180°, установить столик посередине и устроить целый банкет, благо кухня в буквальном смысле под боком. «Фольксваген», кроме того, предоставляет возможность расположиться на природе, для чего припасен второй стол побольше и уже упомянутая пара кресел. В активе «Мерседеса» совсем не лишний выносной душ. Однако нет в мире совершен-



«Фольксваген-Калифорния» внутри богаче и аккуратнее. Передние стойки тоньше, и при этом в них прячутся шторы (!), закрывающие ветровое стекло на стоянке.

Под полкой в корме у обеих машин можно разместить не менее 300 л багажа. Плюс ящик и антресоль 47 и 18 л у «Мерседеса» против 78 и 55 л у «Фольксвагена».



Светлый интерьер «Калифорнии» нарядный и уютный. В обеденной зоне установлен столик, второй, побольше, закреплен на правой сдвижной двери.

ства – из-за неудобной ручки боковую дверь приходится открывать двумя руками.

Учитывая повышенное энергопотребление на стоянке, обе машины снабжены дополнительными аккумуляторами, а «Фольксваген» – еще и встроенным 150-ваттным преобразователем 12/220 В, позволяющим подключить (в том числе и на ходу) разнообразные зарядные устройства, небольшой телевизор или даже электробритву. Впрочем, моя жена все равно осталась бы недовольна: у нее киловаттный фен, без которого она шагу ступить не может. А еще здесь смонтирован небольшой сейф для документов и ценностей – куда их девать, пока экипаж жарится на пляже или скучает по музеям? Есть у нашей пары и автономные отопители (в «Мерседесе» даже на 5 кВт!), но они рассчитаны скорее на зимнее путешествие вдвоем, поскольку прогреть верхнюю палатку проблематично.

«Мерседес-Виано Марко Поло» – 8,0
«Фольксваген-Калифорния» – 9,0

На правах рекламы



ТОРГОВО-СЕРВИСНЫЕ ЦЕНТРЫ

Москва, ООО «АВТОСИЛА», (495) 232-68-00
Москва, ООО «Компания «Сим-авто», (495) 785-99-99
Московская обл., г. Ногинск, ООО "КАМАЗ-ЛИЗИНГ-Сервис", (495) 627-37-66
С.-Петербург, ООО «КАМАЗ-ПИТЕР», (812) 346-58-38
С.-Петербург, ООО «КАМАЗ-Лизинг-Сервис», (812) 337-16-66
С.-Петербург, ООО «Евротрансавто», (812) 449-60-50
Архангельск, ООО «Архангельский автоцентр КАМАЗ», (8182) 29-74-90
Волгоград, ООО «Автомобильная Компания «Техснаб», (8442) 26-51-22
Вологда, ООО «НАБИ», (8172) 73-98-32
Екатеринбург, ООО «Темир-Текс», (34397) 3-30-56
Казань, ООО «АрбаКам-Автосервис», (84371) 2-99-20
Красногорск, ЗАО «Авто-Трейд», (495) 980-03-30
Кемерово, филиал ОАО «ТФК «КАМАЗ», (3842) 62-33-92
Краснодар, ЗАО «Краснодарский автоцентр КАМАЗ», (86162) 6-15-90
Курск, ЗАО «Корпорация «ГРИНН», (4712) 73-00-12
Магадан, ООО «Магаданский автоцентр КАМАЗ», (4132) 60-73-21
Н. Челны, ООО «Набережночелнинский автоцентр КАМАЗ", (8552) 39-10-02
Оренбург, ООО «Оренбургский автоцентр КАМАЗ», (3532) 75-57-65
Ростовская обл., п. Тарасовский, ООО «КамАЗ-Дон», (86386) 3-31-97
Самара, ООО «Поволжский региональный автоцентр КАМАЗ», (846) 958-64-00
Саратов, ООО «Саратовский автоцентр КАМАЗ», (8452) 61-87-13
Сургут, ОАО НТЦ «Эврика-Трейд», (3462) 51-51-51
Сыктывкар, ЗАО «Торгово-транспортная компания», (8212) 43-20-07
Уфа, ООО «Башкирский автоцентр КАМАЗ», (347) 267-01-03
Челябинск, ООО «Компания «УРАЛКАМ», (351) 724-58-44
Челябинск, ООО «КамАЗАвтомаркет», (351) 772-06-10
Хабаровск, Филиал ОАО «ТФК «КАМАЗ», (4212) 34-04-56
Хабаровск, ООО «Хабаровский Вост.-Рег. автоцентр КАМАЗ», (4212) 76-26-56

ФИЛИАЛЫ И ОФИСЫ ПРОДАЖ
ОАО "ЛИЗИНГОВАЯ КОМПАНИЯ "КАМАЗ"

Москва, (495) 911-03-75
С.-Петербург, (812) 313-36-15
Вологда, (8172) 73-98-32
Воронеж, (4732) 52-25-24
Екатеринбург, (343) 370-58-05
Казань, (843) 264-27-32
Кемерово, (3842) 49-69-87
Краснодар, 86162) 6-64-44
Красноярск, (391) 255-52-67
Н. Челны, (8552) 37-14-33
Ростов-на-Дону, (863) 299-52-13
Самара, (846) 958-64-00
Саратов, (8452) 34-68-01
Сургут, (3462) 61-68-71
Сыктывкар, (8212)31-16-46,
Тюмень, (3452) 42-64-26
Челябинск, (351) 771-58-04

Call-центр (8552) 37-11-09 www.kamaz.ru www.kamazleasing

КОМПЛЕКТАЦИЯ, ЦЕНА

Исходные «Мерседес-Виано» и «Фольксваген-Мультивэн» – автомобили совсем не утилитарные: претендуя в топовых исполнениях на роль бизнес-вэнов, богатством комплектации они не уступят седанам того же класса. В полной мере это относится и к нашей паре, вот лишь некоторые общие позиции из обширных списков оборудования: полный набор электронных средств безопасности до ESP (система стабилизации) включительно, круиз- и два климат-контроля (второй – в задней части салона), парктроник, датчики дождя и света и даже спрятанный под бампером фаркоп. У «Фольксвагена», кроме того, омыватель фар, противотуманки, принудительная блокировка заднего дифференциала, остекление салона триплексом, CD-чейнджер на шесть дисков и шесть же подушек безопасности против четырех у соперника.

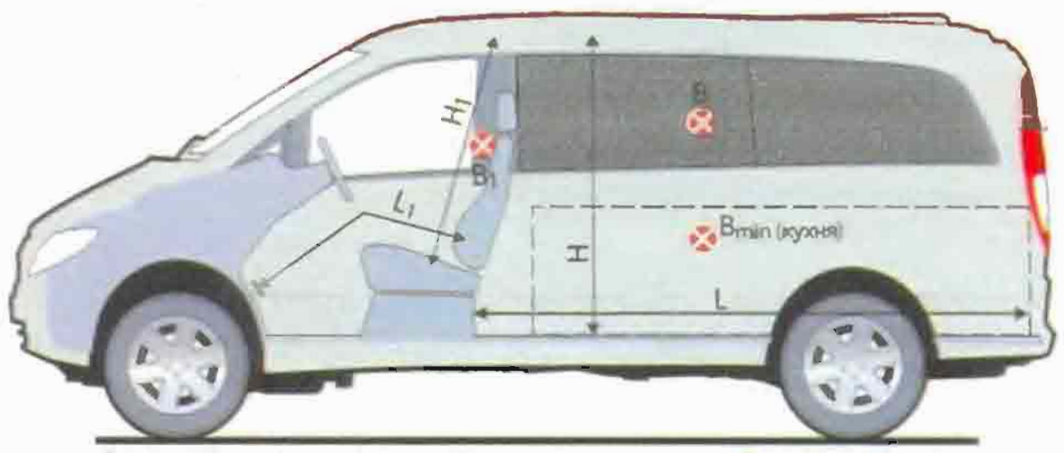
В полном противоречии с названием и устоявшимся имиджем «Фольксваген» производит впечатление

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ*

Общие данные	MERCEDES VIANO MARCO POLO 2,2 CDI 4MATIC	VOLKSWAGEN CALIFORNIA 2,5 TD 4MOTION
Конструкция	несущий кузов	
Размеры, мм:		
длина/ширина/высота	4993/1901/2025	4890/1904/1990
база	3200	3000
колея спереди/сзади	1630/1630	1628/1628
Дорожный просвет	149	167
Радиус поворота, м	5,9	
Масса снаряжен./полная, кг	2315/2940	2487/3000
Время разгона 0–100 км/ч, с	12,5	17,3
Максим. скорость, км/ч	176	162
Топливо/запас топлива, л	ДТ/75	ДТ/80
Расход топлива л/100 км: загород./город./ смешан.	9,3/11,9/10,2	7,5/12,4/9,3.
Двигатель		
Тип	дизельный («коммон рейл») с турбонаддувом	дизельный (насос-форсунки) с турбонаддувом
Расположение	спереди продольно	спереди поперечно
Конфигурация/ число клапанов	P4/16	P5/20
Рабочий объем, см³	2148	2459
Мощность, кВт/ л.с.	110/150 при 3800 об/мин	96/131 при 3500 об/мин
Крутящий момент, Н·м	330 при 1800–2400 об/мин	340 при 2000–2300 об/мин
Трансмиссия		
Тип	постоянный полный привод	полноприводная с подключаемым задним мостом
Коробка передач	A5	M6
Передаточные числа: I/II/III/IV/V/VI/з.х.	3,60/2,19/1,41/ 1,00/0,83/ –/3,17	3,57/1,90/1,62/1,16/0,86/ 0,73/4,50
Главная передача	3,27	4,60
Ходовая часть		
Подвеска:	независимая пружинная	независимая пневматическая
спереди	типа «Мак-Ферсон»	
сзади	одинарные продольные рычаги	одинарные продольные рычаги
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем	
Тормоза: передние	дисковые вентилируемые	
задние	дисковые	дисковые вентилируемые
Размер шин	225/55R17 (запасное колесо 205/65R16)	235/60R16
Кемпинговое оборудование	дополнительная АКБ 100 А·ч, холодильник 40 л, газовый баллон 2,8 кг, плита, мойка, баки для чистой/грязной воды 36/40 л, отопитель 5 кВт, спальные места 2030x1070 и 2050x1120 мм, маркиза 2,5 м, стол	дополнительная АКБ 75 А·ч, холодильник 42 л, преобразователь 12/220 В (150 Вт), газовый баллон 2,8 кг, плита, мойка, баки для чистой/грязной воды 30/30 л, отопитель 2,5 кВт, спальные места 2000x1140 и 2000x1200 мм, маркиза 2,6 м, два стола и два кресла

Приведены данные для стандартного «Мерседеса-Виано» (не «Марко Поло») и «Фольксвагена-Калифорния» с пружинной подвеской.

РАЗМЕРЫ КАБИНЫ И ГРУЗОВОГО ОТСЕКА, мм (данные теста «За рулем»)

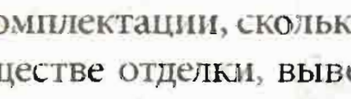
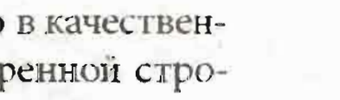


Модель	L_1	H_1	B_1	L	H	B	B_{min} (кухня)
MERCEDES VIANO MARKO POLO	935–1100	1080	1510	2600	1323	1590	1200
VOLKSWAGEN CALIFORNIA	955–1105	980	1492	2450	1290	1530	115

ДЛЯ ПЛОХИХ ДОРОГ



Необходимость разместить переднюю ветвь трансмиссии заставила приподнять полноприводный «Виано» на 65 мм, однако просвет под низко расположенной защитой составляет те же 150 мм, что и у заднеприводной версии. Пневмоподвеска положения не исправит, она возможна только для задних колес (под их рычагами и вовсе 135 мм). Распределением момента заведуют три свободных дифференциала. У «Калифорнии» независимо от типа привода дорожный просвет со стандартной пружинной подвеской составляет 167 мм. Пневмоподвеска (на тестовой машине) обеспечивает клиренс 140 мм на шоссе и 200 мм на бездорожье. В нормальных условиях ведущие колеса передние, при их пробуксовке муфта «Халдекс» подключает задние. Есть принудительная блокировка заднего дифференциала. Обе машины снабжены электронной блокировкой, подтормаживающей буксующие колеса, а вот понижающей передачи, равно как и защиты днища, нет. Как видно, полный привод не превращает мини-кемперы в вездеходы, хотя возможности «Фольксвагена» выше.

РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ «ЗА РУЛЕМ»	MERCEDES VIANO MARCO POLO	VOLKSWAGEN CALIFORNIA
Весовые и геометрические характеристики		
Снаряженная масса, кг	2547	2648
Нагрузка на ось, кг (%): переднюю	1286 (50,5)	1414 (53,4)
заднюю	1261 (49,5)	1234 (46,6)
Дорожный просвет, мм	150	140 (105/200)*
Динамические качества		
Разгон, с:	 Погрешность спидометра 2,6%	 Погрешность спидометра 3,1%
Эластичность		
Время разгона, с: 60–100 км/ч (IV/ V)	10,2**	12,0/17,9
80–120 км/ч (V/ VI)	14,9**	19,6/26,1
Выбег, м:		
120–50 км/ч	1300	1388
50–0 км/ч	571	604
Торможение со 100 км/ч:		
тормозной путь, м	43,0	41,1
замедление, м/с²	9,0	9,4

*Режимы пневмоподвески Sport (дорожный), Parking (минимальный) и Off-road (максимальный).
**Режим «кикдаун» в положении селектора D.

машины чуть более высокого класса, чем «Мерседес». И дело не столько в комплектации, сколько в качественных материалах, изяществе отделки, выверенной строгости линий. Это впечатление подтверждает и цена тестовых экземпляров: почти 2,5 млн. руб. за «Мерседес-Виано Марко Поло» и 2,8 млн. руб.* за «Фольксваген-Калифорния».

Здесь самое слабое место мини-кемперов вообще и нашей пары в частности! Если человек может потратить такие деньги на прихоть, то в состоянии оплатить и гостиницу, и кафе, и прокатный автомобиль, а не ютиться в спартанской тесноте. В тех же краях, где львы, медведи и нет гостиниц, он, скорее всего, захочет предстать в образе мужественного джипера, нежели бесполого вагоновожатого. Ну а для любителей классического караванинга есть гораздо более просторные, комфортабельные и при этом куда более доступные кемперы на базе легких грузовиков.

«Мерседес-Виано Марко Поло» – 5,0
«Фольксваген-Калифорния» – 6,0

ОБЩАЯ ОЦЕНКА

В каждом из раундов «Фольксваген» чуть переигрывал соперника, и этому есть объяснение – к пятому поколению рабочие качества «Транспортера», ставшего легендой и эталоном в классе, практически достигли совершенства. В полной мере это относится и к «Калифорнии» – класс мини-кемперов, собственно, и начался с первого «Транспортера» 60 лет назад. «Мерседес» же здесь оказался в непривычной роли догоняющего…

«Мерседес-Виано Марко Поло» – 7,0
«Фольксваген-Калифорния» – 8,0 ЗР

*Цены приведены на конец 2008 года.

На правах рекламы

Модель - 43255 (4х2)
Снаряженная масса а/м - 7150 кг
Грузоподъемность а/м - 7000 кг
Объем платформы - 6 куб. м

Модель - 65115 (6х4)
Снаряженная масса а/м - 10050 кг
Грузоподъемность а/м - 15000 кг
Объем платформы - 8.5 или 11 куб. м

Модель - 6520 (6х4)
Снаряженная масса а/м - 12950 кг
Грузоподъемность а/м - 14400 кг
Объем платформы - 12 куб. м

KAMAZ

Call-центр (8552) 37-11-09
www.kamaz.ru
www.kamazleasing.ru



Многих недосчитались

В отличие от прошлых лет, нынешний салон в Детройте не сулил радужных перспектив – скорее знакомил с антикризисной программой автопрома.

Бережливость во всем

Ионизатор воздуха поддержит вашу работоспособность, аккуратная манера езды продлит жизнь двигателю, а новые сорта масел помогут сберечь топливо. Все эти утверждения эксперты ЗР поверили практикой.



Не знавшие асфальта

Рассказываем о перипетиях ралли-рейда по Аргентине, о гонках «Гран-туризмо», знакомим с картом необычной конструкции.





Дворник возьмет недорого

Устанавливаем стеклоочистители на «Ситроен-Берлинго», регулируем экологические параметры двигателя, проводим тест-ремонт популярной иномарки.

На чем ездили деды

В послевоенные годы такие БМВ нередко встречались на наших улицах. Интересно, что среди них были не только трофейные…



Полный... назад!

Европа постепенно склоняется к увеличению длины автопоездов с нынешних 16,4 до 25,25 м. Доказывая хорошую маневренность такого мегасостава, 34-летний профессиональный военный и инструктор по вождению Марко Хелгрев (Marco Hellgrewe) проехал на нем по дорогам общего пользования в окрестностях Бергена 65 км за пять с половиной часов... задним ходом! Это достижение попало в Книгу рекордов Гиннеса. Предыдущий мировой рекорд почти вдвое скромнее – 34,6 км за то же время.



«Транспортер» тяжелеет

Производитель шасси для легких прицепов и специальной техники немецкая компания «Ал-Ко» (Al-Ko) представила бортовой грузовик оригинальной конструкции. В нем к переднему силовому модулю «Фольксвагена-Транспортер T5» пристыковано специальное шасси «Ал-Ко» с резиножгутовой задней подвеской. В Германии цена автомобиля с пятицилиндровым турбодизелем 2,5 л (131 л.с.) и шестиступенчатой коробкой передач начинается с 27 тыс. евро. Самое же интересное в том, что 1700 из 3500 кг полной массы грузовичка приходится на полезную нагрузку, и это закрепляет легкий «Транспортер» в категории более тяжелых (и дорогих) коммерческих автомобилей типа «Форд-Транзит» и «Мерседес-Спринтер».



Со всего маху!

Представленный на выставке IAA-2008 12-метровый «турист» «Скания-Хайгер A80» первым из произведенных в Китае автобусов успешно прошел самый жесткий тест по новым европейским нормам ECE R66-01 на опрокидывание. Критический угол наклона платформы, установленной на метровой высоте, составил 39 градусов. Испытания, проведенные в китайском городе Чунцин, в центре контроля качества и тестирования автобусов, свидетельствуют о серьезной нацеленности на европейский рынок одного из ведущих автобусостроителей Поднебесной, выпускающего ежегодно 22 тыс. автобусов 300 различных моделей и модификаций.



Форсаж для грузовика

Компания «Спидхоук» (Speedhawk), специализирующаяся на чип-тюнинге дизельных двигателей, продемонстрировала новые комплекты для «ФИАТ-Дукато». Небольшая коробочка вместо серийного блока управления увеличивает отдачу, например, наиболее распространенного турбодизеля 2,3 JTD со 110 л.с./270 Н·м до 136 л.с./312 Н·м. А мотор 2,8 TD со стандартных 127 л.с./300 Н·м или 146 л.с./310 Н·м можно форсировать до 170 л.с./370 Н·м. Стоимость любого комплекта – 399 евро.

Шинный сервис

Компания «Гудиер» объявила о запуске в России проекта «ТракФорс» (TruckForce). Речь идет о создании сети круглосуточного шинного сервиса для коммерческого транспорта. На первом этапе открываются восемь центров на наиболее важных транспортных артериях: в Москве, Электростали, Волжском, Невинномысске, Новороссийске, Краснодаре, Уфе и Стерлитамаке, а к концу этого года их число достигнет двадцати. Сервисная сеть «ТракФорс» основана в Европе в 2001 году и на сегодняшний день насчитывает 1850 центров.

Нападения на водителей в ЕС

Исследования, проведенные по заданию Европарламента, показали, что ежегодно в Европе угоняют 200 тыс. коммерческих автомобилей. А по данным IRL (Международный профсоюз транспортников), за последние пять лет нападению подвергся каждый шестой водитель грузовика, причем треть из них – более одного раза (отметим, что на стоянках грузовиков произошло лишь 40% нападений). В 60% случаев объектом был автомобиль или груз, а в 40% – водитель или его личные вещи. Некоторые производители коммерческой автотехники готовы предложить своим клиентам системы безопасности «под ключ». Например, компания «Вольво» совместно с «Секьюритас» (Securitas) разработала комплекс «Динафлит» (Dynafleet): в экстренной ситуации водитель нажатием кнопки посылает сигнал в центр безопасности, а тот передает в транспортную фирму и местную полицию точные координаты места происшествия. Кроме того, разрабатываются системы, способные дистанционно заглушить двигатель или заблокировать сцепное устройство.

издательство
За рулем

представляет
бизнес-издание

рейс

журнал
для специалистов,
руководителей
и владельцев
автотранспортных
предприятий







Внимание!

При подписке на 6 месяцев Вы получаете в подарок спецвыпуск «За рулем» «Грузовики–2008»

При подписке на 12 месяцев – аналитический обзор «Рынок грузовых автомобилей в России» – совместный проект журнала «Рейс» и Аналитического агентства «АВТОСТАТ»

АВТОСТАТ
АНАЛИТИЧЕСКОЕ АГЕНТСТВО

ИЗВЕЩЕНИЕ

Форма № ПД-4

ООО «Торговый Дом «За рулем» ИНН 7708546590

получатель платежа

р/сч №40702810438290108462 в Стромынском

отделении №5281/1600 Сбербанк России г. Москва

(наименование банка

к/сч № 30101810400000000225, БИК 044525225

другие банковские реквизиты)

Ф.И.О.

адрес плательщика

Вид платежа	Дата	Сумма
Подписка на журнал «Рейс» (код 01018)		

Кассир

Плательщик

Квитанция

ООО «Торговый Дом «За рулем» ИНН 7708546590

получатель платежа

р/сч №40702810438290108462 в Стромынском

отделении №5281/1600 Сбербанк России г. Москва

(наименование банка,

к/сч № 30101810400000000225, БИК 044525225

другие банковские реквизиты)

Ф.И.О.

адрес плательщика

Вид платежа	Дата	Сумма
Подписка на журнал «Рейс» (код 01018)		

Кассир

Плательщик

Квитанция на подписку журнала «Рейс»

Как оформить подписку на журнал «Рейс»:

→ Заполните печатными буквами Ваш адрес (индекс, город, область, район, улицу, дом, квартиру).

→ Впишите полностью Вашу фамилию, имя, отчество.

→ В графе дата укажите дату оплаты.

→ Стоимость подписки внесите в графу сумма.

на 3 месяца – 1200 руб.
на 6 месяцев – 2400 руб.
на 12 месяцев – 4800 руб.

→ Оплатите заказ в любом отделении Сбербанка или на почте.

Также Вы можете сделать заказ

→ **по телефону**
(495) 545-06-16
(495) 223-23-95 (круглосуточно)

→ **в интернете по адресу**
http://shop.zr.ru

→ **по электронной почте:**
kormilceva@tdzr.ru

→ **по SMS:**
Отправьте на номер 2301 текст ZR код товара (01018) и количество месяцев подписки

Внимание!

→ **Квитанция заполняется только физическими лицами.**

→ **Доставка осуществляется только по России.**

Важно!

→ После оплаты подписки обязательно сообщите нам о факте оплаты – укажите дату и сумму подписки, ФИО, номер платежного документа или вышлите копию квитанции.



За что мы любим «Туринг»

Самый молодой в семье гоночных чемпионатов мира набирает популярность. Мировой экономический кризис, как ни странно, может пойти WTCC на пользу. Парадокс объясняет Сергей Зиновьев.

Гонки – лучшая реклама серийных автомобилей, но иногда такая реклама слишком дорога. «Хонда» объявила о закрытии своей команды в формуле 1 и почти одновременно расширила присутствие в WTCC: к машине Джеймса Томпсона осенью присоединился второй «Аккорд» японского (и это важно!) пилота Юки Танигучи. Официальных сообщений о будущем сезоне пока нет, но, похоже, японская фирма сменит рекламную афишу. Не секрет, что участие полноценной заводской команды в «туринговом» чемпионате мира многократно дешевле, чем в формуле 1.

ПРИЯТНАЯ ГИБКОСТЬ

Похожие слухи ходят – не поверите! – вокруг «Субару». Казалось, «Импреза» и ралли – братья навек, иначе и быть не может. Однако в декабре «Субару» объявила о прекращении программы WRC. Для многих это стало шоком. Но ведь когда-то, в дораллийную эпоху, фирма выступала и на кольце. Может, самое время показать возможности новых дизельных двигателей? В ралли им вход закрыт, а в «Туринг» – добро пожаловать! Здесь вообще самые демократичные технические требования и гибкая система... нет, не скидок, а наоборот – довесков. Если одна из команд слишком вырывается вперед, ее машины просто догружают балластом. Так, чтобы автомобили, разнящиеся весом и мощностью, были примерно равны по скорости. Остальное – дело удачи и мастерства гонщиков.

Подобный подход формуле 1 и не снился. В начале 1990-х там выбрали путь унификации по принципу «У всех все одинаковое». На практике это привело к резкому увеличению расходов на аэродинамические исследования и вечному доминированию богатых команд.

Особое отношение в WTCC к новичкам. Представьте, в формулу 1 или WRC приходит некая новая команда и говорит: у нас, мол, двигатель немного не соответствует правилам. Пустят ее на старт? Нереально! А «лады-110» российской команды «Русские медведи» год назад приняли в «туринговое» первенство именно в таком состоянии. И «Вольво» со своим собственным биотопливом – тоже. Нет сомнений, что и «Субару» получит зеленый свет, если нагрянет в «Туринг». Оппозитный дизель на «кольце» – очень любопытно!

НАСТОЯЩИЕ ГЕРОИ

Скептик скажет: дескать, в WTCC звезды не того калибра, что в формуле или ралли. Ерунда! В формуле 1 хо-



Недостатка в топ-пилотах у WTCC нет и не предвидится. Меньше 25 машин на старте не бывает.

зяйничают мальчишки, которых в ранг сверхзвезд эффективно возводят методами современного пиара. Бесспорно, они очень быстрые и одаренные пилоты. Но настоящая харизма, мудрость и собственное мнение (а также возможность его публично высказать) появляются с годами. В «Туринге» опытных пилотов – большая часть. Возраст не имеет здесь особого значения. Дебют в 30 лет? Запросто. А в 40 еще не поздно стать чемпионом. Иван Мюллер завоевал титул в 39, причем француз отнюдь не собирается завязывать.

Габриэле Тарквини 46 лет, Алену Меню 45, Алексу Дзанарди 42 года, и они по-прежнему выигрывают гонки! Как ни крути, они национальные герои, потому что первую славу почти все снискали в национальных чемпионатах. И еще тогда, в молодости, стали кумирами. Прежде чем выиграть чемпионат Европы за рулем «Альфы-Ромео» в 2003 году, Тарквини блистал в первенствах Италии, Англии и Германии. Нынче он вице-чемпион WTCC и его знают везде! А два сезона в формуле 1 (1987–1988) славы итальянцу не добавили. Ведь в формулу 1 и раллийный чемпионат мира недостаточно просто прийти, нужно еще попасть в сильную команду.

Многие из нынешних звезд «Туринга» начинали карьеру с того же картинга и формул. Рикард Райделл в начале 1990-х был на первых ролях в британской формуле 3. Там же два неплохих сезона провел трехкратный чемпион WTCC Энди Приоль (три победы, пятое место в 2002-м). А Хорди Жене и Иван Мюллер добрались аж до формулы 3000! Но вовремя остановились.



Красных «аккордов» в осеннем паддоке стало вдвое больше: «Хонда» готовится к полноценному сезону?

«Их нравы». Еще один большой плюс в пользу гонок кузовов – обилие контактов. В ралли такой борьбы вообще нет, а в формуле она запрещена.



Новый «Шевроле-Круз WTCC» дебютирует весной, сейчас его тестируют. Радует, что кризис не помешал внедрению новинки.



МНОГО НОВОГО

В отличие от формулы 1 и ралли, где число заводских команд, скажем так, устойчиво не растет, WTCC принимает пополнение. «Русские медведи» в этом году получают статус заводской команды АВТОВАЗа. Подразделение Lada Sport обещает по ходу сезона сменить морально устаревшую 110-ю на «Приору» – по крайней мере, выпускаемую серийно. А в 2010 году Россия примет один из этапов мирового «Туринга». Соглашение об этом подписали президент АВТОВАЗа Борис Алешин и главный менеджер WTCC Марчелло Лотти. Верится с трудом. Открытие новых гоночных трасс в период кризиса? Впрочем, в непредсказуемой России всякое возможно.

Придет ли «Субару», окажет ли «Хонда» более весомую поддержку частной команде, работающей с ее «аккордами», узнаем ближе к весне. А «Шевроле» осенью на автосалоне в Болонье представила свою новинку для WTCC – модель «Круз». Миссия «Круза» – взять титул. И чем больше соперников, тем интереснее за него сражаться. **ЗР**



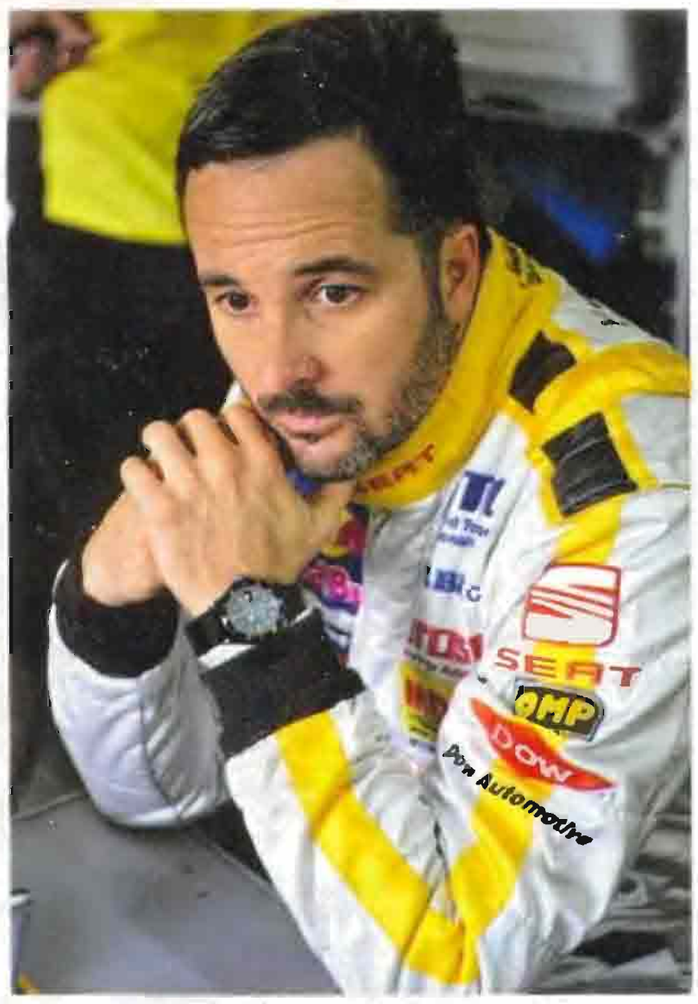
Дебютанты борются на равных. Надолго ли АВТОВАЗу хватит решимости поддерживать «туринговый» проект?

Бензиновые «леоны» прежнего поколения стартуют наравне с дизельными, причем тоже одерживают победы, хотя и менее часто.



Несмотря на не слишком удачный сезон, у Йорга Мюллера хорошее настроение. БМВ планирует быстро отыграться.

ИНТЕРВЬЮ С ЧЕМПИОНОМ



Иван МЮЛЛЕР отвечает на вопросы ЗР.

– Вы почти весь сезон лидировали, хотя ваш автомобиль всегда вез большой балласт. Кто представлял для вас наибольшую угрозу – партнеры по команде SEAT, трехкратный чемпион Энди Приоль или соперники из «Шевроле»?

– Приходилось бороться под давлением. С прошлого года, когда до победы не хватило совсем чуть-чуть, нами двигало стремление скорее взять титул, и пик прессинга исходил от партнеров по команде, которые также хотели выиграть. Хотя и от остальных, конечно, тоже. Несмотря ни на что, сезон мы закончили с потрясающими результатами.

– Сложно было привыкнуть к дизельному автомобилю? У дизеля ведь иная характеристика крутящего момента, нежели у бензинового мотора. В чем разница между нынешним «Леоном TDI» и предыдущей машиной?

– Разница существенна. Разгонная динамика другая, а особое внимание приходится уделять отзывчивости мотора, доступности момента, особенностям торможения двигателем и коробке передач. Для каждой передачи свои оптимальные обороты. Кроме того, на дизельной машине передняя ось сильнее нагружена, что сказывается на общем балансе. Нужно искать особые настройки, чтобы достичь лучшего результата.

– Поделитесь мнением, каковы перспективы WTCC – чемпионата, появившегося недавно. Можно ли сегодня сравнивать его с формулой 1 и раллийным чемпионатом мира?

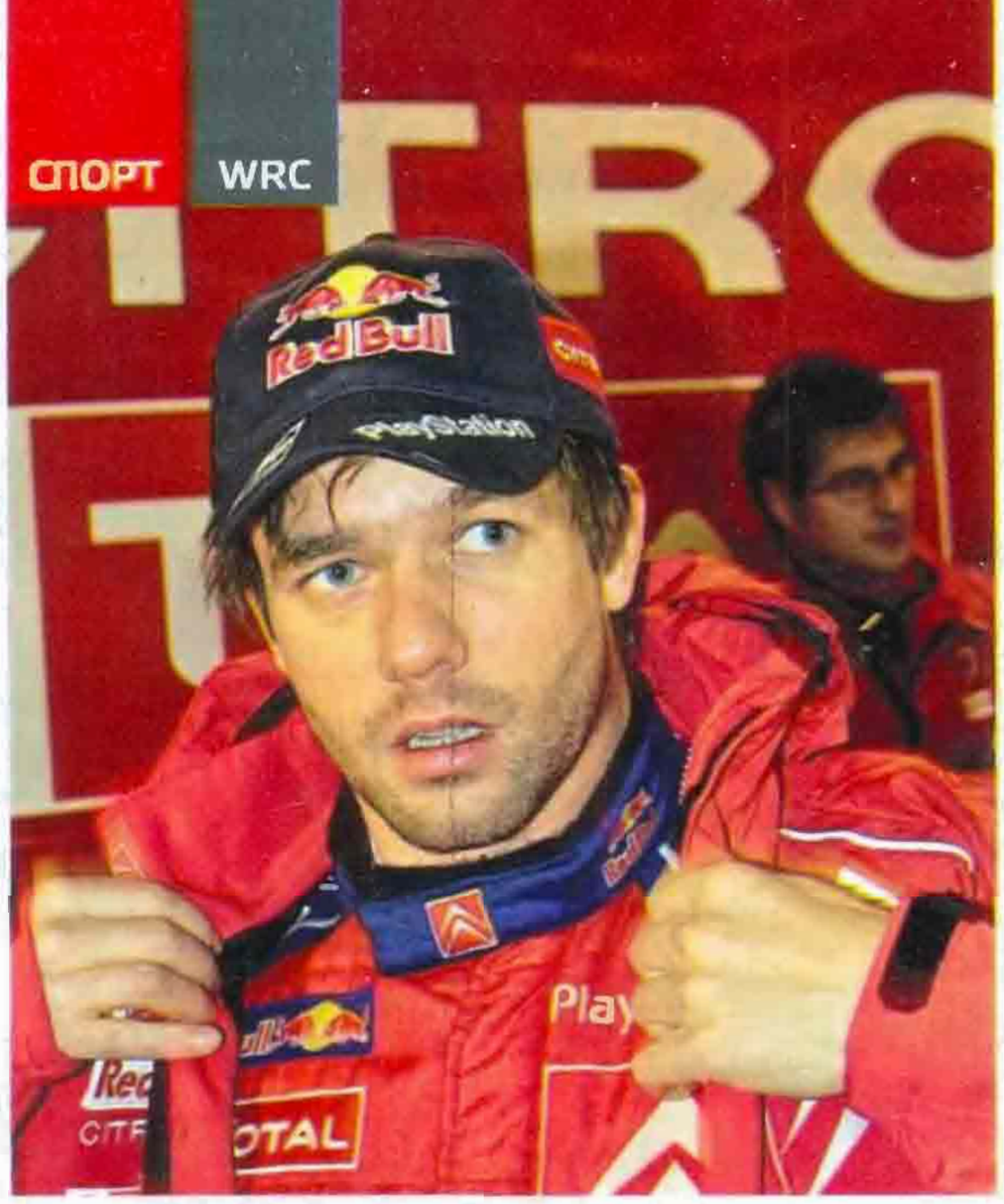
– Насколько я могу судить, у WTCC пока нет такой репутации, как у формулы или ралли. Но это нормально, ведь формулу 1 проводят уже полвека, а раллийному первенству 30 лет. Кузовному чемпионату всего четыре года, и он активно набирает обороты. Еще пяток лет – и станет настолько же популярным, как и другие чемпионаты мира.

– Известны ваши успехи на ледовых трассах – вы многократный победитель «Андрос Трофи». Опыт, полученный в ледовых гонках, дает какое-нибудь преимущество на «кольце»?

– Любой опыт полезен, вне зависимости от того, на каком покрытии его получаешь. Я гонялся по льду, по грунту, в длинных гонках и узнал много полезных вещей. Не могу сказать, что какие-то конкретные навыки можно перенести в кольцевой чемпионат, но их сплав помогает мне быстро адаптироваться в любой дисциплине.

– Вы начинали карьеру как формульный пилот. Не жалеете, что сразу после дебютного сезона 1994 года в формуле 3000 пересели на БМВ-318 во французском кузовном чемпионате?

– В те времена в формуле было мало мест и много желающих, особенно французов, которым светила прямая дорога в лидеры. У меня было много возможностей за мою долгую гоночную карьеру и много побед, так что я ни о чем не жалею.



Себастьен Лоэб: «Велосипед опаснее гоночного автомобиля!»

В Уэльс на последний этап WRC минувшего сезона француз Себастьен Лоэб приехал уже в ранге победителя. Но это не отразилось на накале борьбы – решалась судьба командного титула. В результате он достался «Ситроену». С чемпионом мира в личном и командном зачетах беседовал наш корреспондент Владимир Соловьев. Фото автора и Red Bull.

– Вы следите за своими рекордами? Здесь, в Уэльсе, одержана одиннадцатая победа за сезон. Раньше такого не удавалось никому…

– Я совру, сказав, что мне это неинтересно. Впрочем, по поводу одиннадцатой победы не особенно волновался. В конце концов, если бы ее не удалось одержать, рекорд все равно остался бы у меня. Тут важнее, что я ни разу до этого не выигрывал в Уэльсе.

– Таких гонок, где бы не побеждал Себастьен Лоэб, в чемпионате мира осталось совсем немного. Выиграть в Финляндии в этом году было, наверное, еще приятнее?

– Да, там все время побеждали только финны. Но не скажу, что для меня это оказалась какая-то особенная гонка. Знал, что могу там выиграть, поэтому важнее было опередить Микко Хирвонена. Мы боролись за титул, и любая победа была ценна.

– Как вы относитесь к грядущим изменениям регламента в WRC? С 2010 года вступят в силу требования Super 2000…

– Я все-таки надеюсь, что это будет не Super 2000. Многие просто не захотят гоняться на таких машинах. Они очень медленные и для чемпионата мира, по-моему, не подходят. Думаю, нужно искать компромисс. Если же чиновники от автоспорта ничего не станут делать и введут класс S2000 в неизменном виде, я уйду из ралли.

– FIA тоже можно понять – все делается для снижения затрат…

– Понимаю, но нужно более взвешенно подходить к решению подобных вопросов. Например, в этом сезоне нас лишили права менять тип покрышек в ходе уикенда. Зачем это сделали? Здесь, в Уэльсе, на некоторых спецучастках был лед, шипованные шины лучше подходили для таких условий, но нет, менять резину запрещено! В итоге мы видели аварию Криса Аткинсона. Мне кажется, восстанавливать разбитые машины и лечить людей, получивших сотрясение мозга и переломы, куда дороже, чем потратиться на дополнительный комплект покрышек.

– В следующем году в чемпионате мира останется лишь дюжина гонок. Как оцениваете нововведение?

– Не имею ничего против сокращения числа этапов. В конце концов, будет больше выходных. Однако как выбирали гонки, которые останутся в календаре, – загадка. Странно, но организаторы исключили из расписания все мои любимые гонки. Мы не стартуем ни в Монако, ни в Германии, вместо этого поедем в Польшу, куда-то еще… Почему? У чемпионата мира должны быть традиционные этапы, как в Новой Зеландии или Монте-Карло. Это же визитная карточка WRC!





– Через два года один из этапов, возможно, пройдет в России…

– Вот это хорошо! Для всех производителей важен российский рынок, и командам будет интересно выступать в вашей стране. Главное, чтобы этап проходил летом. Помню, зимой на «Гонке звезд «За рулем» было очень холодно!

– Говорят, WRC сейчас в кризисе: заводских команд не так много, как раньше, а частные пока не могут надеяться на успех…

– Да, наверное, кризис есть. Очень важно, чтобы организаторы делали правильные шаги для привлечения новых команд. В этом сезоне дебютировала «Сузуки», но не могла бороться с нами. Значит, надо что-то придумать, чтобы уравнять шансы команд. «Ситроен» вовсе не хочет выигрывать все подряд. Нужны соперники, и чем больше и сильнее, тем лучше.

– В последнее время много пишут о ваших тестах в формуле 1. Нет ли желания перебраться в королевские гонки?

– Не знаю. При должной тестовой программе это, наверное, возможно. Скажем, если год потратить на подготовку, то почему бы и нет? Другое дело, что для формулы 1 я уже староват. Взгляните хотя бы на Себастьяна Феттеля – он на десять лет младше меня, а уже выиграл один Гран-при.

– Между тем инженеры команды Red Bull, в составе которой вы тестировались, были поражены, как быстро Лоэб освоился в автомобиле Ф1…

– Да, мне тоже показалось, что получилось неплохо. Хотя поначалу было сложно работать с электроникой. На руле формулы 1 очень много кнопок, но к концу дня я к ним привык и не допустил ни одной ошибки.

– Не планируете еще раз стартовать в «24 часах Ле-Мана»?

– Ле-Ман мне тоже очень интересен. Я выступал там в составе команды «Пескароло», но частной конюшне сложно бороться с «Ауди». Мне кажется, в Ле-Мане сейчас невозможно выиграть на бензиновом прототипе. Наверное, организаторам стоит предусмотреть какие-нибудь ограничения для автомобилей с дизелями.

– Пятикратного чемпиона мира еще может что-то испугать на трассе?

– На трассе? Сейчас, наверное, уже нет. Я знаю, что делаю, доверяю себе и штурману. Так что пугают меня совсем другие вещи.

– Что же может быть опаснее гоночного автомобиля?

– Велосипед! В ралли ни разу не получал серьезных травм, а как сел на велосипед – сломал плечо. Теперь близко к велосипедам не подхожу… ЗР

ДАНИЭЛЬ ЭЛЕНА, штурман чемпиона мира



– Поделитесь впечатлениями об этапе в Уэльсе?

– Гонка выдалась очень сложная. Смотрите, какая погода. Условия на трассе отвратительные, скользко, грязно. А мы должны ехать на шоссейной резине. Это просто небезопасно. Вы слышали, что гонщики даже хотели устроить забастовку?

– Но, тем не менее, экипаж Лоэб – Элена снова первый. С вами Себастьен всегда выигрывает. В чем секрет?

– Просто я очень много делаю. Скоростную стенограмму читаю, а еще все время подсказываю пилоту, что да как. Ему, по сути, остается сущий пустяк – правильно рулить.

– А как вы относитесь к экспериментам Лоэба на трассе формулы 1? Что будете делать, если он уйдет из WRC?

– По крайней мере в следующем сезоне Себастьен этого не сделает. А когда придет мое время повесить шлем на гвоздь, буду больше рыбачить, отдыхать. Уделю время бизнесу, ведь у меня есть собственная фирма.



23 февраля: аэродром вместо ипподрома

«Гонка звезд-2009» пройдет в московском районе Тушино, на бывшем аэродроме ДОСААФ

«Гонка звезд «За рулем» проходила на Раменском республиканском ипподроме десять раз. На Центральном московском – шесть, дважды – на территории столичного спорткомплекса «Измайлово», по разу – на городском ипподроме Ижевска и льду красивого озера в Гусь-Хрустальном. Теперь черед не менее интересной площадки в Тушино.

Там несколько зим подряд строили овальную ледяную трассу длиной около 900 метров. Этот трек сугубо тренировочный, однако спортсменам он был, что боевой, и очень им нравился. Для двухчасового марафона 24 автомобилей нужна трасса длиннее и шире. Поэтому там же мы готовим новый трек, он расположится между взлетными полосами бывшего аэродрома. Длина дорожки – 1450 метров, ширина – 20–22 метра. Плюсы: удобные для очистки от снега подъездные пути, твердое покрытие взлетных полос, а значит, они не раскиснут в случае оттепели. Еще одно несомненное преимущество трассы в Тушино – безопасность. Здесь нет каких-либо металлоконструкций, столбов освещения, бетонных заборов. Пространства так много, что появилось место для организации зон безопасности. Для трековых гонок это принципиальное новшество. Если в пылу борьбы пилот не попал в поворот – не беда: съехал в поле, развернулся и снова на трассу.

Для зрителей возведут трибуны; на главной – 2560 мест. Для тех, кто не любит пешие прогулки от ближайшей станции метро, – платная стоянка на 500 машин. Предусмотрена продажа съестного, а вот на алкогольные напитки наложено табу. Приносить их с собой не рекомендуем – могут изъять на входе.

Напоминаем, что всю оперативную информацию можно найти на сайте «Гонки звезд»: *race.zr.ru*



КТО СТАРТУЕТ

Свое намерение выступать в «Гонке звезд «За рулем» подтвердили прежде всего все финалисты прошлого года: Алексей Васильев, Сергей Успенский, Борис Шульмейстер, Виктор Козанков, Алексей Басов и Евгений Вертунов. По самым скромным подсчетам, на их счету около 30 чемпионских титулов в разных дисциплинах автоспорта и четыре победы в «Гонке звезд «За рулем» прошлых лет. Также заявки на участие подали многократные чемпионы России Алексей Дудукало, Борис Котелло, Кирилл Ладыгин и другие пилоты. Ожидается дебют принципиально новых для трека машин класса N-1600: «СЕАТ-Ибица» и «Рено-Логан». Финал, где встретится шестерка лучших, пройдет на одинаковых спортивных «логанах».

ИНФОРМАЦИЯ ДЛЯ ЗРИТЕЛЕЙ

Старт гонки: 23 февраля 2009 года в 14.00
Вход и въезд на территорию открыт с 11.00 до 17.00
Стоимость билетов: входного – 200 руб., на трибуну – 400 руб.
Стоимость парковки: 500 руб. (количество мест ограничено, поэтому приезжать на автомобиле лучше заранее).

Места продажи билетов: магазины электроники «МедиаМаркет», магазины «Евросеть», в день гонки – кассы на трассе «Тушино», в Интернете – www.TS1.ru

БИЛЕТЫ БЕЗ НАЦЕНКИ
748-17-93 TS1.RU

Совокупность заслуг

По итогам традиционного опроса спортивных журналистов страны лучшим гонщиком минувшего года стал **Кирилл ЛАДЫГИН**

Случай уникальный. Впервые за всю историю нашего опроса лучшим оказался пилот, который в минувшем сезоне… не стал чемпионом, не выиграл какой-либо значимый международный турнир. Действительно, ни в одном из четырех чемпионатов России Кирилл Ладыгин не завоевал золотой медали. Но при этом везде стал призером – серебряным или бронзовым.

Никому из российских спортсменов прежде не удавалось в ходе одного (!) сезона столь успешно выступить в четырех дисциплинах автоспорта – кольце, ралли, трековых гонках и картинге. На счету Ладыгина, кстати, еще и три старта в «туринговом» чемпионате мира. Как можно столько успеть?! Однако уроженец Екатеринбурга показал потрясающую работоспособность, психологическую выносливость и умение адаптироваться к любой технике и условиям.

Пусть нет титула, участников нашего опроса это не смутило. Вероятно, для них важнее был уровень мастерства Ладыгина. Как-никак, 11-кратный чемпион страны по картингу, суммарный стаж в автоспорте – 24 года. Сегодня он пилот официальной заводской команды Lada Sport. И еще многого успеет добиться, ведь ему всего 30 лет.



Острейшую конкуренцию Кириллу в споре за почетный трофей ЗР составил пилот, проведший весь год за рубежом. Это вполне логично, ведь из всех россиян Виталий Петров единственный, кому доводилось побеждать на этапах формульной серии GP2, последней ступеньки перед формулой 1. Вполне возможно, когда-нибудь оба станут лауреатами опроса повторно. А сегодня чествуем Кирилла Ладыгина и желаем ему удачи в новом сезоне. **ЗР**



ЛУЧШИЙ ГОНЩИК РОССИИ 2008 ГОДА

1. **Кирилл Ладыгин** (Екатеринбург, Lada Sport)	31
2. **Виталий Петров** (Выборг, Barwa Int. Campos Team)	30
3. **Александр Желудов** (Голицыно, ProtechMSport)	22
4. **Алексей Дудукало** (Москва, «ЛУКОЙЛ-Рейсинг»)	18
5. **Алексей Басов** (Химки, Red Wings)	10
6. **Евгений Новиков** (Москва, E-ART)	9

ЛАУРЕАТЫ ПРЕДЫДУЩИХ ОПРОСОВ «ГОНЩИК ГОДА»

1996	Сергей Алясов (Тольятти)
1997	Михаил Нарышкин (Москва)
1998	Сергей Балдыков (Ижевск)
1999	Сергей Успенский (Москва)
2000	Михаил Ухов (Москва)
2001	Александр Львов (Санкт-Петербург)
2002	Айрат Шаймиев (Казань)
2003	Владимир Чагин (Набережные Челны)
2004	Алексей Васильев (Москва)
2005	Виталий Петров (Выборг)
2006	Алексей Дудукало (Москва)
2007	Евгений Вертунов (Москва)

В опросе приняли участие представители СМИ: «РТР-Спорт», РЕН ТВ, «НТВ+ Спорт», 7ТВ, «Авторевю», «Автомир», «Клаксон», «Автопилот», «За рулем», ГЗР, Rully&Russia, «7 верст», «Волжский автостроитель».

Зарулем

ИНФОРМАЦИЯ ОБО ВСЕХ АВТОМОБИЛЬНЫХ МАРКАХ





Двигай на ZR.RU





















Марки | Рубрики | поиск | + Расширенный

Acura Alfa Romeo Aston Martin Audi Bentley BMW Bugatti BYD Cadillac Chery Chevrolet Chrysler Citroen Dacia Daewoo Daihatsu Dedrways Dodge FAW Ferrari Fiat Ford Geely GM Great Qall Hafei Honda Hummer Hyundai Infiniti Iran Khodro Isuzu Jaguar Jeep Kia Lamborghini Lancia Land Rover Lexus Lifan Lotus Mahindra Maserati Maybach Mazda Mercedes-Benz MG Mini Mitsubishi Nissan Opel Peugeot Porsche Proton Renault Rolls-Royce Rover Saab Saturn Seat Sens Shuanghuan Skoda Smart SsangYong Subaru Suzuki Tianma Tianye Toyota Uz-Daewoo Volkswagen Volvo Xin Kai ВАЗ ГАЗ Дониневест ЗАЗ ИЖ Камаз Москвич УАЗ



















http://www.ZR.ru

реклама

Стены помогли приезжим

Традиционная «Гонка чемпионов» второй раз прошла на стадионе «Уэмбли». Для полного счастья лондонским зрителям не хватало только Хамильтона среди участников, все остальные любимцы были налицо: Дэвид Култард, Дженсон Баттон, Энди Приоль и Джейсон Плейто (лидер британского «Туринга»). Английских команд вообще было две, но ни одна не добилась успеха в Кубке наций. В финал вышли Германия – Михаэль Шумахер, Себастьян Феттель – и сборная Скандинавии в составе многократного победителя «24 часов Ле-Мана» датчанина Тома Кристенсена и двукратного чемпиона DTM Матиаса Экстрёма. Немцы выиграли.

В личном зачете парные встречи на одинаковых машинах (на разных стадиях борьбы – раллийный «Форд-Фокус», «Абарт-500», KTM X-Bow или специальные багги) принесли несколько неожиданных результатов. Так, в четвертьфинале



Шумахера выбил из борьбы американец Карл Эдвардс, звезда чемпионата NASCAR. А Экстрёма (на его счету две победы в «Гонке чемпионов») – Энди Приоль. Но до финала в итоге добрались Култард и Лоэб, где пятикратный чемпион мира был сильнее. Это третья победа француза в «Гонке чемпионов».

РЕЗУЛЬТАТЫ

ЧЕМПИОНАТ МИРА ПО РАЛЛИ

15-й этап, ралли Уэльса

1. **С. Лоэб** (Франция, «Ситроен-С4»)	2:43.09
2. **Я.-М. Латвала** (Финляндия, «Форд-Фокус»)	0.12
3. **Д. Сордо** (Испания, «Ситроен-С4»)	1.20
4. **П. Сольберг** (Норвегия, «Субару-Импреза»)	1.59
5. **П.-Г. Андерссон** (Швеция, «Сузуки-SX4»)	4.04
6. **Ф. Дюваль** (Бельгия, «Форд-Фокус»)	5.07
7. **Т. Гардемейстер** (Финляндия, «Сузуки-SX4»)	5.25
8. **М. Хирвонен** (Финляндия, «Форд-Фокус»)	5.38

ИТОГИ

Пилоты	
1. С. Лоэб	122
2. М. Хирвонен	103
3. Д. Сордо	65
4. Я.-М. Латвала	58
5. К. Эткинсон	50
6. П. Сольберг	46
Команды	
1. «Ситроен»	191
2. «Форд»	173
3. «Субару»	98
4. «М-Спорт Форд»	67
5. «Сузуки»	34
6. «Мунчиз Форд»	22
«Продакшн-Кар», пилоты	
1. А. Эйгнер (Австрия, «Мицубиси-Лансер Evo IX»)	38
2. Ю. Хяннинен (Финляндия, «Мицубиси-Лансер Evo IX»)	36
3. Я. Кетомаа (Финляндия, «Субару-Импреза WRX STi»)	28

Льюис собирает урожай

Следом за чемпионским титулом награды и звания буквально посыпались на молодого пилота команды «Мак-Ларен». Из этих лавров выделим признание Хамильтона лучшим гонщиком Британии 2008 года, что вполне предсказуемо, и выпуск почтовым ведомством острова Мэн серии марок, посвященной победе Льюиса. Но самому пилоту и его команде намного приятнее было узнать итоги опроса, проведенного журналом F1 Racing.

В опросе участвовали 70 тысяч болельщиков формулы 1 (не только британских), и 27% голосов в номинации «Любимый гонщик» достались Льюису. Кими Райкконен собрал лишь 17%, Фернандо Алонсо – 12%, а Фелипе Масса, едва не выигравший чемпионат, – всего 9%. В «командном зачете» «Мак-Ларен» также обошел «Феррари», хотя и ненамного. Причем более половины опрошенных, как выяснилось, поклонники этих двух команд.





WRC теряет игроков

В неприятном положении оказался раллийный чемпионат мира. Вслед за «Субару» об уходе из первенства объявила команда «Сузуки». Тоже, впрочем, не навсегда, а до преодоления мирового экономического кризиса. И пока ФИА решает, оставить или запретить турбонаддув на самых мощных раллийных машинах, этих машин становится все меньше. По сути, за титул поспорят только две заводские команды – «Ситроен» и «Форд».

Обе они, кстати, пригласили на зимние тесты Евгения Новикова, впечатленные его быстрой и зрелой ездой на технике зачета N4 («Продакшн-Кар»). Но при массовом «сокращении кадров» 18-летнему россиянину вряд ли найдется место в одной из заводских конюшен. Рассчитывать можно лишь на отдельные старты, и то без особого оптимизма, ведь и этапов в чемпионате поубавилось – двенадцать вместо пятнадцати.



Зима по-рязански

За всю историю «Новогоднего Кубка Рязани» такого еще не видели: грузовики носились по мерзлому грунту трассы «Семено-Оленинское», а снега не было даже в окрестных рощах. Впрочем, автокросс неприхотлив, его можно проводить в любую погоду.

Получился маленький праздник для своих, поскольку во всех классах машин главные призы взяли рязанские пилоты, а гости (в основном спортсмены Московской области да пара визитеров из Ростова-на-Дону) довольствовались меньшим.

Самый представительный состав продемонстрировал, как обычно, класс ЗИЛов – 18 машин. Вячеслав Свечников выиграл сначала полуфинал, а затем и финал. В других зачетах отличились Вячеслав Манакин (Д2-«Классика»), Владимир Косырев (Д2-«восьмерки»), Андрей Савин (ГАЗ-51, -52), Алексей Алешин (ГАЗ-53) и Александр Фабриков (УАЗ).

Финальная арифметика

В Ульяновске финишировал Кубок России по кроссу на УАЗах. Сильнейшим в финальном заезде, как и год назад, стал петербуржец Владимир Худяков. Однако он раньше утратил все шансы на призы, а на высшую награду сезона претендовали только ульяновцы Биньямин Джепаев и Александр Мальков. Интрига их противостояния была необычайная: на машине Джепаева мотор вышел из строя еще на стадии тренировок, а Мальков остановился в полуфинале – отказ коробки передач. В предыдущих гонках больше очков набрал Джепаев, потому и стал обладателем Кубка.



КАЛЕНДАРЬ

РАЛЛИ

6–7 февраля Кубок России, «Яккима», Лахденпохья, Карелия

20–21 февраля Кубок России, «Светогорск», Ленинградская обл.

6–7 марта чемпионат России, «Ладога», Лахденпохья, Карелия

ТРЕКОВЫЕ ГОНКИ

6–7 февраля традиционная гонка (А-1600), Курган

14–15 февраля Кубок президента РАФ (N-1600), Раменское

14–15 февраля Кубок России (А-1600), Тюмень

14–15 февраля Кубок России («Волга»), Н. Новгород

21–22 февраля Кубок России (А-1600), Курган

21–22 февраля Кубок России («Волга»), Н. Новгород

21–22 февраля традиционная гонка (А-1600), Череповец

23 февраля «Гонка звезд «За рулем» (N-1600), Москва

27–28 февраля чемпионат России (N-1600), Раменское

27–28 февраля Кубок России (А-1600), Новокузнецк

КРОСС

14–15 февраля чемпионат России (грузовики), Бронницы

14–15 февраля Кубок России (легковые), Иркутск

22–23 февраля Кубок России (грузовики, легковые), Рязань

27–28 февраля традиционная гонка (багги, юниоры), Зеленоград

ДРУГИЕ ВИДЫ АВТОСПОРТА

6–7 февраля Кубок России по ледовым гонкам, Ирбит

13–15 февраля Кубок РАФ по трофи-рейдам, Саратовская обл.

14 февраля ледовая гонка «Байкал», Слюдянка

21–22 февраля Кубок России по ледовым гонкам, Великий Новгород

26–28 февраля чемпионат России по ралли-рейдам, «Северный лес», Ленинградская обл.

Два старта для R15



Не только японские фирмы вынуждены затягивать пояса: «Ауди» до разумного минимума урезала свое участие в гонках на выносливость. Европейская серия LMES и аналогичная американская ALMS в 2009-м пройдут без участия «четырех колец», одержавших здесь великое множество побед. Но от двух самых важных гонок «Ауди» не в силах отказаться. «12 часов Себринга» и «24 часа Ле-Мана» – такова программа для нового болида «Ауди-R15 TDI», который, несмотря на кризис, придет на смену победоносному R10.

Красные ноздри

Флагман линейки паркетников «Мерседес-Бенц» и выходная машина столичного бомонда в одном лице, модель GL подверглась глубокому дизайнерскому вмешательству. Студия A.R.T. презентовала пакет доработок под названием Mammut (в переводе с немецкого – «Мамонт»). Аналогии с вымершим млекопитающим в перелицованном GL увидеть несложно: грозные бамперы, мускулистые арки крыльев, ноздри воздухозаборников, из которых, кстати, струится свет различных оттенков. Но биксеноном и лампами дневного света сыт не будешь. А потому пятерка за харизматичность аэрокита и «неуд» за конструктивную составляющую. Тюнингеры пока лишь обещают путем манипуляций с электроникой повысить мощность бензиновых моторов V6 и V8, а также дизельного агрегата. Зато заранее позаботились о дорожном просвете – он уменьшен на 35–60 мм.





Кругом 20

Специалисты из ателье «Хаманн» пересмотрели политику тюнинга БМВ шестой серии. На этот раз кит Edition Race доступен не только для купе, но и для кабриолета. Мастера тюнинга заглянули и в подкапотное пространство, чтобы добавить по два десятка «жеребцов» бензиновым моделям 630i, 650i и дизельной модификации 635d. Ограничитель максимальной скорости на топовой версии 650i «уговорили» на 270 км/ч вместо прежних 250 км/ч. Дополнительные аргументы в пользу продукции ателье: новая выпускная система, трехспицевый руль, размеченный до 300 км/ч спидометр и, конечно, эффектный аэродинамический обвес.

Обувка тоже не из простых: 20-дюймовые колеса HM EVO либо 21-дюймовые HM EVO Forged. «Хаманн» рекомендует использовать с ними шины Hankook S1 EVO. Спереди – 245/35ZR20 или 255/30ZR21 соответственно, а сзади – 285/30ZR20 или 295/25ZR21.



Карбона мало не бывает

Под таким девизом специалисты JE Design взялись за очередной проект. Под руку попался «СЕАТ-Леон». Бедняга лишился возможности бликовать солнечными лучами на лакокрасочном покрытии: теперь его кузов покрыт специально разработанной пленкой, по виду напоминающей карбон. Оказывается, тюнингеры еще не исчерпали все способы удивить клиента.

А что с ездовыми качествами? Перенастройка электроники позволила двухлитровому мотору TDI развивать 176 л.с. (на 36 л.с. больше) и разменивать первые 100 км/ч за 8,3 с (на секунду быстрее базовой версии). Крутящий момент вырос на 85 Н·м и составляет отныне 405 Н·м. Аналогичная тюнинг-программа доступна и для бензинового мотора TFSI объемом 2 л. Оба агрегата голосят через сопла четырехствольной системы выпуска.



Ultra-тюнинг

Мода на горячие хэтчбеки не проходит. Наоборот, производители тюнинговых аксессуаров ищут все новые конструктивные решения. А если они исчерпаны, то свежие объекты для доработок. Немецкая компания Weitec анонсировала комплект спортивной подвески Ultra GT для второго поколения «Шкоды-Фабия». Набор включает амортизаторы и пружины, которые уменьшают дорожный просвет на 35 мм, что положительно сказывается на управляемости и устойчивости. Кроме этого, предлагаются комплекты укороченных пружин под маркой Sport F. «Купирование» возможно в пределах от 20 мм до экстремальных 50 мм. Продукция Weitec отвечает требованиям немецкой технической комиссии (TÜV).



На всякий случай

С появлением дизельной модификации «Шкоды-Октавия RS» к теме горячих хэтчбеков возвращается Вадим Никишев. Фото: Вадим Крючков.

Универсальных автомобилей не бывает. Когда меня спрашивают, какую машину лучше купить, я обычно шучу: «Мусоровоз. Если, конечно, нужно регулярно вывозить отходы». Согласитесь, нельзя найти модель на все случаи жизни, поэтому каждый раз приходится учитывать конкретные пожелания. Но когда рамки сужаются до требований «и на работу ездить, и на трассе зажечь», выбор падает на класс хот-хэтчей.

Они выросли из обычных городских малолитражек: их зарядили мощными моторами, доработали им шасси. Удачным рецептом пользуются все производители, поэтому такие машины относительно недороги и практичны. А вот нюансов немало – кто-то максимально акцентирует спортивность, жертвуя комфортом и универсальностью, другие делают ставку на сохранение базовых достоинств, добавляя немного перца.

«Октавия RS» с двигателем на тяжелом топливе, пожалуй, из таких. С бензиновой версией мы познакомились давно (ЗР, 2007, № 2), дизельную увидели на Московском автосалоне-2008. Она уступает бензиновой сестре в мощности – лишь 170 л.с против двухсот. Зато заметно превосходит по моменту: 350 Н·м доступны уже начиная с 1750 об/мин. Тепловоз!

Впрочем, не совсем: тепловоз работает по принципу дизель-генератора – в движение его приводят электромоторы. А на «Октавии-RS» установлена 6-ступенчатая трансмиссия DSG с двумя мокрыми сцеплениями. Для мотора с узким рабочим диапазоном оборотов – оптимальный вариант.

Тандем двигателя и коробки работает прекрасно. Очевидно, алгоритм смены передач здесь адаптирован к характеристикам дизеля. И при неспешном разгоне, и при максимальном ускорении автомат подгадывает переключения настолько удачно, что разрывов потока мощности и рывков практически не ощущаешь. Но чтобы почувствовать характер сило-



Накладки на педали, вставки под металл – принадлежность горячей модификации. Новый мультимедийный центр доступен в других комплектациях.

Пустынные извилистые дорожки, будто срисованные с асфальтовых ралли, позволили высоко оценить драйверские качества «эрэски».

Граница между обычной и заряженной версиями начинается с фирменного обвеса. Рестайлинг коснется и версии RS, но мы оценим его лишь осенью.

вого агрегата, лучше утопить педаль акселератора примерно на три четверти хода. Тогда стрелка тахометра начинает взмывать и падать, а каждое переключение сопровождается заметным толчком. Объективно не самый быстрый режим, зато на уровне ощущений получаешь ожидаемый уровень адреналина.

Признаюсь откровенно: встречи с этой «эрэской» ждал, храня в памяти тепло от общения со старой «Шкодой-Фабия RS». Там тоже был дизелек, правда, с характеристиками поскромнее, но агрегатированный с шестиступенчатой «ручкой». Вот где душа радовалась! Каждое переключение пробуждало такую лавину тяги, что ведущие колеса проворачивались даже при переходе на третью ступень. У более солидной «Октавии» манеры взрослее, такого хулиганства она себе не позволяет.

И в мелочах, и в целом «Октавия-RS» не скрывает своей принадлежности к более высокому классу. Рулевое управление





«Бросить все… и в Кисловодск»? Легко! Даже с семьей и полным багажником. А ведь есть еще и горячий универсал…

Еще одно отличие заводского тюнинга: вместо пузырящейся тонировочной пленки – аккуратная затемняющая сетка.







Дизельную версию, кроме характерного звука, внешне ничто не выдает.

Сиденья с логотипом хорошо фиксируют в поворотах и не напрягают в дальних поездках.

Фирменный цвет суппортов вообще-то зеленый, но красный на спортивных авто привычнее. Впрочем, эффективность торможения от цвета не зависит.



Skoda Octavia RS	
ОБЩИЕ ДАННЫЕ	
Размеры, мм:	
длина	4578
ширина	1769
высота	1447
Объем багажника, л	560/1420
Снаряженная масса, кг	1455
Полная масса, кг	1995
Разгон 0–100 км/ч, с	8,4
Максимальная скорость, км/ч	225
Топливо	дизельное
Запас топлива, л	55
Расход топлива, л/100 км	
смешанный цикл	6,0

ДВИГАТЕЛЬ:
дизельный Р4, 16 клапанов, 2,0 л, 125 кВт/170 л.с. при 4200 об/мин, 350 Н·м при 1750–2500 об/мин

ТРАНСМИССИЯ:
переднеприводная, А6

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ:
подвески – независимая типа «Мак-Ферсон»/независимая многорычажная; рулевое управление – реечное с гидроусилителем; тормоза – дисковые вентилируемые/дисковые, шины – 225/45R17

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

стандартное, в связке поворотов ухватистым «бубликом» приходится активно работать. Спортивная (в отличие от той, что у большинства российских «шкод») подвеска надежно удерживает автомобиль и на ровном, и на волнистом покрытии. Кому-то она покажется жестковатой, а по мне – в самый раз: и душу не вытрясает, и уберегает от раскачки на неровностях.

Сполна насладившись спортивной составляющей, оценим гражданскую. Версия RS сохранила все достоинства стандартной «Октавии». Это и просторный для своего класса салон, и практич-

ный кузов хэтчбек с поистине огромным багажником. Если на выходные не намечены прострелы на автодроме, можно смело везти на дачу маму с джунглями помидорной рассады: места хватит, как и дорожного просвета. Предусмотрена стандартная трансформация салона с откидными спинками, превращающая горячий хэтчбек в небольшой грузовик. Проем за задними сиденьями не ограничен дополнительными усилителями кузова, как у некоторых собратьев по жанру.

А будничные поездки на работу с неминуемыми пробками скрасит богатая комплектация: климат-контроль, люк с электроприводом, задний парктроник и ксеноновый свет. Из новинок, которые с недавнего времени стали доступны владельцам рестайлинговых «октавий», – мультимедийный центр. С помощью сенсорного экрана можно выбрать источник звука (радио или компакт-диск) или режим навигации. Кстати, карты грузятся с DVD, но воспроизводить аудио или видео с носителей этого формата система не способна. Зато MP3 читаются без проблем – с дисков, с карты памяти SD, с внешнего носителя через линейный вход или же со встроенного винчестера на 30 Гб. Посетовать можно лишь на два прокола: кириллица по-прежнему недоступна; без навигационного диска система упорно держится за немецкий язык – попытки переключиться на более знакомый английский в подменю *Systemeinstellung* успехом не увенчались.

Неделя с новой «эрэской» пролетела незаметно, как и полторы тысячи километров, добавившиеся в окошке одометра. Где ездили? Да везде, о чем говорилось выше. Удобство DSG оценили в ежедневных разъездах по городу, круиз-контроль – в неспешном загородном движении в сторону подмосковной дачи. Посетили Бородинское поле, оценили управляемость на пустынных извилистых дорожках. Поездка с полной загрузкой выявила лишь один недостаток: трем задним пассажирам в верхней одежде непросто найти замки ремней безопасности. Словом, если не требуется вывозить мусор в промышленных масштабах, на роль единственного автомобиля в семье дизельная «Шкода-Октавия RS» подходит отлично. **ЗР**

ОСОБОЕ МНЕНИЕ

Антон ЧУЙКИН,
заместитель главного редактора ЗР; служебный автомобиль – «Шкода-Октавия 1,6 FSI»

Любая «Октавия» – очень правильная машина, с выверенной эргономикой и хорошими ходовыми качествами. Возможно, в ней не хватает перчинки, а в версии RS перца даже многовато, поэтому возникают неоднозначные ощущения. Для гражданского автомобиля модель RS слишком жесткая; по сравнению с моей машиной у нее меньше дорожный просвет: при парковке вплотную к бордюру приходится осторожничать там, где обычная «Октавия» встает с ходу. А назвать ее по-настоящему спортивной не позволяют возможности дизеля. На мой взгляд, чтобы претендовать на спорт, 170 сил маловато. Уверен, если пожертвовать управляемостью и сделать подвеску помягче, а клиренс побольше, RS станет очень привлекательной машиной на каждый день.

Фото с карельским пейзажем сделано в Подмосковье. Но и в Карелии на гравийных дорожках эта «Октавия» не спасует.

ЦЕНЫ

Марка, модель	Год выпуска	Гарантия, лет/тыс. км	Цена	Кол-во дверей/мест	Двигатель: Рабочий объем, л.	Двигатель: Тип*, число цилиндров	Двигатель: Мощность, л. с.	Привод **	Тип*** КП, кол-во ступеней	ABS	EBD	Сист. курсовой устойчивости	Усилитель экстр. торможения	Подушки безопасности	Круиз контроль	Маршрутный компьютер	Кондиционер	Климат-контроль	Центральный замок 4*	Сигнализация, иммобилизер	Усилитель рулевого управления 5*	Омыватели фар	Ксеновые фары	Противотуманные фары	Аудиосистема 6*/число динамиков	CD чейнджер	Мультифункциональный руль	Информационный дисплеи	Парктроник	Датчик дождя	Электростеклоподъемники	Электропривод зеркал	Обогрев зеркал	Электропривод сидений	Обогрев сидений	Обогрев лобового стекла	Люк	Кожаный салон	Легкосплавные колеса	Релинги	Дилер	
Ford																																										
C MAX	2008	2/100	518 000р.	5/-	1.6	Б,Р4	100	П	М,5	■			■	4		■			R	■	1						■	■			■	■	■								«Нью-Йорк Моторс-Москва»	(495)737-04-05, www.nymm.ru
Escape	2008	1/б.о.	845 500р.	5/5	2.3	Б,Р4	145	4х4	А,4	■			■	4		■	■		R	■	1			■	Есть			■			■	■						■	■	«Нью-Йорк Моторс-Москва»	(495)737-04-05, www.nymm.ru
Fiesta NEW	2008	2/100	388 000р.	3/-	1.3	Б,Р4	82	П	М,5					1						■	1																			«Нью-Йорк Моторс-Москва»	(495)737-04-05, www.nymm.ru
Fusion	2008	2/100	393 500р.	5/-	1.4	Б,Р4	80	П	М,5	■	■		■	4						■	1											■								«Нью-Йорк Моторс-Москва»	(495)737-04-05, www.nymm.ru
Mondeo	2008	2/100	545 300р.	4/-	1.6	Б,Р4	125	П	М,5	■	■		■	7		■	■		R	■	1				Есть		■	■			■	■	■								«Нью-Йорк Моторс-Москва»	(495)737-04-05, www.nymm.ru
Hyundai																																										
NF Sonata	2008	3/100	690 900р.	4/5	2.0	Б,Р4	163	П	М,5	■	■			■			■		R	■	1				CD/6						■	■	■		■						BLOCK	(495)730-44-99, www.blockmotors.ru
Santa Fe	2008	3/100	1 049 900р.	4/5	2.7	Б,Р4	189	4х4	М,5	■	■	■		■	■			■	R	■	1				CD/6						■	■	■	■	■			■	■		BLOCK	(495)730-44-99, www.blockmotors.ru
Tucson	2008	3/100	652 900р.	4/5	2.0	Б,Р4	142	П	М,5	■	■			■			■		R		1											■	■	■	■				■			BLOCK	(495)730-44-99, www.blockmotors.ru
Mercedes-Benz																																										
A-Klasse 170	2008	2/-	984 000р.	3/-	1.7	Б,Р4	116	П	А,5	■	■	■	■	4	■	■	■		R	■	1			■	CD		■	■			■	■	■		■						«АВИЛОН»	(495)730-4444, www.avilon.ru
C-Klasse 180	2008	2/-	1 517 000р.	4/5	1.8	Б,Р4	156	З	А,5	■	■	■	■	7	■	■	■	■	R	■	1	■	■	■	CD		■	■	■	■	■	■	■	■	■			■	■		«АВИЛОН»	(495)730-4444, www.avilon.ru
GL-Klasse 320 CDI	2008	2/-	3 435 800р.	5/5	3.0	Д,V6	224	4х4	А,7	■	■	■	■	6	■	■		■	R	■	1	■	■	■	CD	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■		■	■	■	«АВИЛОН»	(495)730-4444, www.avilon.ru
M-Klasse ML 350	2008	2/-	3 017 600р.	5/5	3.5	Б,V6	272	4х4	А,7	■	■	■	■	6	■	■		■	R	■	1	■	■	■	CD	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■		■	■	■	«АВИЛОН»	(495)730-4444, www.avilon.ru
S-Klasse 350	2008	2/-	3 579 300р.	4/5	3.5	Б,V6	272	4х4	А,7	■	■	■	■	6	■	■		■	R	■	1	■	■	■	CD		■	■		■	■	■	■	■	■				■		«АВИЛОН»	(495)730-4444, www.avilon.ru
Mitsubishi																																										
Grandis	2008	3/100	818 077р.	5/5	2.4	Б,Р4	165	П	М,5	■	■		■	■		■		■	R		1			■	CD/4		■				■	■	■		■						BLOCK	(495)231-19-91, www.block-mitsubishi.ru
L200	2008	3/100	699 528р.	4/5	2.5	Д,Р4	136	4х4	М,5				■						R		1											■			■						BLOCK	(495)231-19-91, www.block-mitsubishi.ru
Outlander XL	2008	3/100	886 726р.	5/5	2.4	Б,Р4	170	4х4	М,5	■	■		■	■		■		■	R	■	1				CD/6		■	■	■		■	■	■		■				■	■	BLOCK	(495)231-19-91, www.block-mitsubishi.ru
Nissan																																										
Micra	2008	3/100	488 200р.	4/5	1.2	Б,Р4	80	П	А,4	■	■		■	4		■	■		ДУ		1	■		■	CD/4		■		■		7	■	■		■						«Автоцентр ОВОД»	(495)787-53-53, www.ovod.ru
Note	2008	3/100	466 400р.	4/5	1.4	Б,Р4	88	П	М,5	■	■		■	2			■		ДУ		1	■			-							2	■	■		■						«Автоцентр ОВОД»	(495)787-53-53, www.ovod.ru
Pathfinder	2008	3/100	1 347 000р.	5/5	2.5	Д,Р4	173	4х4	М,6	■	■		■	6	■	■		■	ДУ		1	■		■	CD/4		■				■	4	■	■		■				■	■	«Автоцентр ОВОД»	(495)787-53-53, www.ovod.ru
Teana NEW	2008	3/100	1 086 800р.	4/5	2.5	Б,V6	182	П	В	■	■	■	■	6	■	■		■	ДУ		1	■	■	■	Есть	■	■	■	■			4	■	■	■	■			■	■		«Автоцентр ОВОД»	(495)787-53-53, www.ovod.ru
Tiida	2008	3/100	540 000р.	5/5	1.6	Б,Р4	110	П	М,5	■	■		■	4		■			ДУ		1	■			CD/4		■				4	■	■		■						«Автоцентр ОВОД»	(495)787-5353, www.ovod.ru
Renault																																										
Koleos	2008	3/100	887 000р.	5/5	2.5	Б,Р4	171	4х4	А	■	■		■	■	■			■	ДУ		1	■		■	Есть/4		■	■		■	■	■			■	■				■	■	«Автоцентр ОВОД»	(495)787-53-53, www.ovod.ru
Laguna III	2008	3/100	837 950р.	5/5	2.0	Д,Р4	150	П	А,6	■	■	■	■	■	■	■		■	ДУ		1	■		■	Есть/6		■	■		■	■	■	■		■					■		«Автоцентр ОВОД»	(495)787-53-53, www.ovod.ru
Megane Estate	2008	2/б.о.	530 000р.	5/5	1.6	Б,Р4	110	П	А,4	■	■		■	■		■	■		ДУ		1				-			■			■		■								«Автоцентр ОВОД»	(495)787-53-53, www.ovod.ru
Scenic	2008	2/б.о.	630 600р.	5/5	1.6	Б,Р4	110	П	М,5	■	■		■	■	■	■		■	ДУ		1			■	Есть/6		■	■		■	■	■	■		■						«Автоцентр ОВОД»	(495)787-53-53, www.ovod.ru
Symbol NEW	2008	2/б.о.	410 525р.	4/5	1.4	Б,Р4	98	П	М,5	■			■			■	■		ДУ		1				Есть/4		■				■	■	■								«Автоцентр ОВОД»	(495)787-53-53, www.ovod.ru
Skoda																																										
Octavia Tour	2008	2/б.о.	460 000р.	5/5	1.6	Б,Р4	102	П	М,5	■			■			■	■		ЦЗ	■	1			■	-/4						■	■	■		■						«ВЕНТУС»	(495)234-39-13, www.ventus.ru
Volkswagen																																										
Caddy	2008	2/б.о.	615 000р.	4/5	1.6	Б,Р4	102	П	М,5	■	■		■	2			■		ЦЗ	■	1				/4						■	■	■								«Авто Ганза»	(495)787-5588, www.autohansa.ru
Golf	2008	2/б.о.	606 500р.	5/5	1.6	Б,Р4	102	П	М,5	■	■		■	6			■	■	ЦЗ	■	1	■			CD/6						■	■	■		■						«Авто Ганза»	(495)787-5588, www.autohansa.ru

* **Б** - бензиновый, **Д** - дизельный, **ТД** - дизельный с турбонаддувом, **Г** - гибридный (расположение цилиндров: **Р**-рядные, **V** - V -образные, **Ор** - оппозитные, **W** - дубль V 12 -ти цилиндровые). ** **П** - передний, **З** - задний, **4х4** - полный, *** **М** - механическая, **А** - автоматическая, **Р** - роботизированная, **В** - с вариатором, 4* **ЦЗ** - центральный замок, **ДУ** - с дистанционным управлением, 5* **Г** - гидравлический, **Э** - электрический, 6* **CD** - устройство для чтения компакт-дисков с радиоприемником, **Т** - кассетная магнитола, **R** - радиоприемник

Для размещения информации о продаже автомобилей обращайтесь по тел. (495) 363-47-27 (многоканальный)

Марка, модель	Год выпуска	Гарантия, лет/тыс. км	Цена	Кол-во дверей/мест	Двигатель: Рабочий объем, л.	Двигатель: Тип*, число цилиндров	Двигатель: Мощность, л. с.	Привод**	Тип*** КП, кол-во ступеней	ABS	EBD	Сист. курсовой устойчивости	Усилитель экстр. торможения	Подушки безопасности	Круиз-контроль	Маршрутный компьютер	Кондиционер	Климат-контроль	Центральный замок 4*	Сигнализация, иммобилайзер	Усилитель рулевого управления 5*	Омыватели фар	Ксеноновые фары	Противотуманные фары	Аудиосистема 6*/число динамиков	CD-чейнджер	Мультифункциональный руль	Информационный дисплей	Парктроник	Датчик дождя	Электростеклоподъемники	Электропривод зеркал	Обогрев зеркал	Электропривод сидений	Обогрев сидений	Обогрев лобового стекла	Люк	Кожаный салон	Легкосплавные колеса	Релинги	Дилер
Volkswagen																																									
Golf Plus	2008	2/б.о.	636 900р.	5/5	1.6	Б,Р4	102	П	М,5	■	■		■					■		■		■									■	■	■		■						«Авто Ганза» (495)787-5588, www.autohansa.ru
Jetta	2008	2/б.о.	626 300р.	4/5	1.6	Б,Р4	102	П	А,6	■	■		■					■		■		■									■	■	■		■						«Авто Ганза» (495)787-5588, www.autohansa.ru
Multivan	2008	2/б.о.	1 702 200р.	5/7	2.5	ТД,Р5	130	П	М,6	■	■	■	■		■	■		■		■		■		■			■	■	■		■	■	■		■				■		«Авто Ганза» (495)787-5588, www.autohansa.ru
Passat B6	2008	2/100	965 989р.	4/5	1.8	Б,Р4	160	П	А,6	■	■	■	■	■	■	■		■	ДУ	■	Э	■		■		-/-		■	■		■	■	■	■	■	■		■	■		«Автоцентр Немецкий Дом» (495)785-84-84 (495)221-68-00, www.nemdom.ru
Passat TSI Comfortline	2008	2/б.о.	790 250р.	4/5	1.8	Б,Р4	160	П	М,6	■	■	■	■		■			■	ДУ	■	Э			■		CD/4		■			■	■	■	■	■	■					«Атлант-М» (495)777-6-505, www.atlant-m.ru
Passat Trendline	2008	2/б.о.	650 000р.	4/5	1.6	Б,Р4	102	П	М,5	■	■	■	■					■	ДУ		Э					CD/4		■			■	■	■		■	■					«Атлант-М» (495)777-6-505, www.atlant-m.ru
Passat	2008	2/б.о.	936 300р.	4/5	1.8	Б,Р4	165	П	А,6	■	■	■	■		■	■		■	ЦЗ	■	Г	■	■	■		CD/6		■	■	■	■	■	■	■	■	■		■	■		«Авто Ганза» (495)787-5588, www.autohansa.ru
Polo	2008	2/б.о.	522 000р.	5/5	1.4	Б,Р4	80	П	А,6					2					-		-					-/4					■	■	■		■						«Авто Ганза» (495)787-5588, www.autohansa.ru
Touareg GP TDI 4 motion	2008	2/б.о.	1 545 820р.	5/5	2.5	ТД,V5	174	4x4	А,6	■	■	■	■	■	■	■		■	ДУ	■	Г	■	■	■		CD/10		■	■	■		■	■	■		■	■		■	■		«Атлант-М» (495)777-6-505, www.atlant-m.ru
Touareg	2008	2/б.о.	1 830 000р.	5/5	3.0	ТД,V6	225	4x4	А,6	■	■	■	■	■	■	■		■	ЦЗ	■	Г	■	■	■		CD/10		■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■		«Авто Ганза» (495)787-5588, www.autohansa.ru
Touran	2008	2/б.о.	686 900р.	5/5	1.6	Б,Р4	102	П	М,5	■	■	■	■	■	■	■		■	ЦЗ	■	Г	■				CD/6						■	■	■		■	■			■		«Авто Ганза» (495)787-5588, www.autohansa.ru

* **Б** - бензиновый, **Д** - дизельный, **ТД** - дизельный с турбонаддувом, **Г** - гибридный (расположение цилиндров: **Р**-рядные, **V** - V -образные, **Ор** - оппозитные, **W** - дубль V 12 -ти цилиндровые), ** **П** - передний, **З** - задний, **4x4** - полный, *** **М** - механическая, **А** - автоматическая, **Р** - роботизированная, **В** - с вариатором, 4* **ЦЗ** - центральный замок, **ДУ** - с дистанционным управлением, 5* **Г** - гидравлический, **Э** - электрический, 6* **CD** - устройство для чтения компакт-дисков с радиоприемником, **Т** - кассетная магнитола, **R** - радиоприем

СТОА и АВТОСЕРВИС

СТОА	ТЕЛЕФОН	АДРЕС	САЙТ	ВИД УСЛУГ**	МАРКА АВТОМОБИЛЯ	СТОИМОСТЬ НОРМОЧАСА
BLOCK	495-730-02-92	ул. Перовская, д. 1	www.blockmotors.ru	СР, КР, ТО, Г, А, О	Hyundai	675 руб.
BLOCK	495-730-02-82	ул. Перовская, д. 1	www.block-mitsubishi.ru	СР, КР, ТО, Г, А, О	Mitsubishi	55 $
BLOCK	495-730-78-78	ул. Перовская, д. 1	www.blockauto.ru	СР, КР, ТО, Г, А, О	Chevrolet	1200 руб.
BLOCK	495-730-78-78	ул. Перовская, д. 1	www.blockauto.ru	СР, КР, ТО, Г, А, О	Opel	1200 руб.
BLOCK	495-730-78-88	ул. Электродная, д. 14, стр. 1	www.block-ampel.ru	СР, КР, ТО, Г, А, О	Volvo	2295 руб.
Автоцентр «НЕМЕЦКИЙ ДОМ»	495-785-84-84	Спартаковская пл., д. 1/7	www.nemdom.ru	СР, КР, ТО , Г, А , О	Volkswagen AG	1550 руб.
«АВТО ГАНЗА»	495-787-55-88	ш. Энтузиастов, 27А	www.autohansa.ru	СР, КР, ТО, Г, А, О	Volkswagen	1090-2090 руб.

** **СР** - слесарный ремонт, **КР** - кузовной ремонт, **ТО** - техническое обслуживание, **Г** - гарантийное обслуживание, **А** - установка аксессуаров, **О** - в наличии оригинальные запчасти, **Н** - в наличии неоригинальные запчасти

МАГАЗИНЫ ЗАПЧАСТЕЙ И АКСЕССУАРОВ

ФИРМА	ТЕЛЕФОН	АДРЕС	САЙТ	ГРУППА ЗАПЧАСТЕЙ*	МАРКА АВТОМОБИЛЯ
«МАЗДААВТО»	495-771-52-52	ул. Гиляровского, д. 47, стр. 5	www.auto-goods.ru	Д, Тр, Х, Тм, Р, П, К, Э, А, В, О, Н	Mazda, Nissan, Ford, Toyota, BMW
BLOCK	495-730-02-92	ул. Перовская, д. 1	www.blockmotors.ru	А, В, О	Hyundai
BLOCK	495-730-02-82	ул. Перовская, д. 1	www.block-mitsubishi.ru	А, В, О	Mitsubishi
BLOCK	495-730-02-88	ул. Электродная, д. 14, стр. 1	www.block-ampel.ru	А, В, О	Volvo
«АВТО ГАНЗА»	495-787-55-88	ш. Энтузиастов, 27А	www.autohansa.ru	Д, Тр, Х, Тм, Р, П, К, Э, А, В, О,Н	Volkswagen

* **Д** - двигатель, **Тр** - трансмиссия, **Х** - ходовая часть, **Тм** - тормозная система, **Р** - рулевое управление, **П** - подвеска, **К** - кузов, **Э** - электрооборудование, **А** - дополнительное оборудование, аксессуары, **В** - все группы запчастей, **О** - оригинальные запчасти, **Н** - неоригинальные запчасти

ЦЕНЫ «ЗА РУЛЕМ»

Ценовой диапазон, руб.	Марка, модель	Цена, руб.*	
		min	max
200 000	«Ока» СеАЗ-11116	145 000	152 000
	ВАЗ-21054	145 700	168 090
	ВАЗ-21074	161 500	164 230
	ВАЗ-21041	185 500	–
250 000	Daewoo Matiz	204 000	294 500
	ВАЗ-2113 «Лада-Самара» хэтчбек	218 900	260 890
	ВАЗ-2114 «Лада-Самара» хэтчбек	229 000	261 250
	ВАЗ-1118 «Лада-Калина» седан	230 200	305 200
	ВАЗ-1119 «Лада-Калина» хэтчбек	230 200	312 200
	ВАЗ-1117 «Лада-Калина» универсал	235 000	304 300
	ВАЗ-2115 «Лада-Самара» седан	236 000	282 400
300 000	Chevrolet Spark	253 920	369 220
	ВАЗ-2121 «Лада 4x4»	255 900	295 000
	Chevrolet Lanos	256 000	294 000
	Lifan Breez седан	259 000	340 000
	Chery Amulet	262 000	271 000
	Chery QQ6	263 500	288 500
	Great Wall Peri	270 000	315 000
	Daewoo Nexia	276 000	324 000
	Renault Logan	277 300	349 500
	Lifan Breez Hatchback	278 000	303 000
	ГАЗ-31105	278 300	312 440
	ГАЗ-3102	280 000	378 900
	ВАЗ-2111	284 100	316 270
	ВАЗ-2170 «Лада-Приора» седан	289 400	325 300
	Hyundai Getz II	292 900	457 900
	ВАЗ-2131 «Нива»	297 900	312 900
	ВАЗ-2172 «Лада-Приора» хэтчбек	298 600	328 500
	BYD F3	299 000	364 000
	Geely MK	299 000	359 000
350 000	Chery Kimo (S12)	302 000	–
	FIAT Panda	305 000	355 000
	Skoda Fabia	309 000	489 000
	Peugeot 107 3D	309 000	334 000
	FAW Vita Hatchback	312 000	335 000
	Chevrolet Aveo H3D	313 860	461 170
	Peugeot 107 5D	317 000	342 000
	UAZ Hunter	320 000	365 000
	Chevrolet Aveo Sedan	321 130	478 420
	BYD F3-R	325 000	400 000
	FAW Vita	325 000	345 000
	Chevrolet Aveo H5D	337 460	471 620
	Renault Symbol	338 400	380 800
	Peugeot 206 Sedan	339 000	400 000
	FIAT Albea	339 000	399 000
	Peugeot 206 3D	341 000	436 300
	KIA Spectra	342 000	403 000
	Opel Corsa 3D	343 900	770 000
	Citroën C3	345 000	487 000
	FIAT Grande Punto 3D	350 000	625 000
400 000	Peugeot 107 5D	351 000	446 300
	Ford Focus	352 000	556 000
	Chevrolet Lacetti Hatchback	352 320	510 400
	Opel Corsa 5D	353 900	659 500
	KIA Picanto	355 000	410 080
	Geely Vision	359 000	399 000
	Chevrolet Lacetti Sedan	363 550	535 450
	Renault Symbol New	371 275	483 275
	Citroën C2	373 000	500 000
	Chery Fora	375 000	394 500
	Skoda Praktik	379 000	429 000
	TarA3 Vortex Estina	379 900	404 900

Ценовой диапазон, руб.	Марка, модель	Цена, руб.*	
		min	max
400 000	Chevrolet Niva	380 000	629 000
	Volkswagen Polo	380 916	510 108
	Opel Combo	382 000	555 000
	Ford Fiesta New	389 000	508 000
	Peugeot 207 3D	390 000	447 000
	Ford Fusion	394 500	519 500
	Skoda Octavia Tour	395 000	579 000
	Nissan Almera Classic	397 900	491 900
	Skoda Fabia Combi	399 000	539 000
	Skoda Roomster	399 000	680 000
	KIA Rio	399 000	469 000
	FIAT Doblo Cargo	399 000	460 000
	Great Wall Sailor	399 000	430 000
450 000	Nissan Micra	400 200	535 400
	Peugeot 207 5D	401 000	458 000
	SEAT Ibiza	409 900	575 000
	Renault Kangoo Express	412 350	492 800
	Citroën Berlingo First	413 000	–
	UAZ Pickup	415 000	450 000
	SEAT Cordoba	417 900	464 000
	FIAT Grande Punto 5D	420 000	520 000
	Chevrolet Lacetti Tourer	422 750	527 600
	Mitsubishi Colt	431 635	515 284
	Nissan Note	431 800	561 200
	Renault Clio	432 100	549 900
	Mazda 2	438 000	611 000
	Hyundai Matrix	439 900	528 900
	UAZ Patriot	440 000	591 000
	Suzuki Swift	440 500	519 000
	Opel Meriva	441 900	758 500
	Peugeot Partner VP	443 000	–
	Citroën C4 New Hatchback	445 000	633 800
	Great Wall Wingle	445 500	480 000
	Renault Kangoo	447 150	576 800
500 000	Renault Megane Sedan	451 700	679 700
	Honda Jazz	454 000	497 000
	Brilliance M2	455 000	540 000
	FIAT Doblo Panorama	459 000	529 000
	Citroën C4 New Coupe	460 000	635 000
	Great Wall SUV G5	477 500	–
	Mitsubishi Lancer STW	478 380	597 372
	KIA Cerato New	479 000	559 000
	Volvo C30	480 000	1 039 500
	Chevrolet Rezzo	485 300	464 400
	Volga Siber	487 400	557 300
	Hyundai Elantra New	489 900	693 900
	Suzuki SX4 Sedan	492 000	585 500
	KIA Cee'd	497 140	621 790
	Chery Tiggo	497 550	595 520
	Mitsubishi Lancer X	497 671	771 304
	KIA Pro_cee'd	498 480	640 520
	Skoda Octavia	499 000	999 000
	Chery Cross Eastar (B14)	499 000	–
550 000	KIA Cee'd Wagon	501 160	660 620
	KIA Cee'd SW	501 160	653 920
	Volkswagen Golf	502 141	961 820
	Citroën Xsara Picasso	505 000	–
	Peugeot 308 5D	509 000	589 000
	Suzuki Jimny	512 000	560 000
	Toyota Yaris	514 442	597 866

Ценовой диапазон, руб.	Марка, модель	Цена, руб.*	
		min	max
550 000	Citroën New Berlingo	515 000	606 500
	FIAT Panda 4x4	515 000	–
	Ford C-MAX	519 000	820 000
	Suzuki SX4 Hatchback	519 000	646 000
	Nissan Tiida	520 400	616 400
	Opel Astra	526 500	842 500
	Honda Civic 4D	533 000	653 000
	TarA3 Tager	539 900	720 900
	Mazda 3	541 000	762 000
	Renault Megane Hatchback	542 800	745 500
	Ford Mondeo	546 300	999 300
	Toyota Corolla	547 812	717 439
600 000	FIAT 500	555 000	590 000
	Volkswagen Golf Plus	557 971	806 115
	Opel Zafira	558 500	968 900
	Chevrolet Epica	561 000	710 200
	Renault Megane Estate	564 100	781 400
	Mitsubishi Lancer X Sportback	566 452	682 503
	Opel Vectra	569 000	990 000
	Great Wall Hover	577 000	705 000
	Volkswagen Jetta	579 203	728 811
	Toyota Auris	581 181	709 096
	Subaru Impreza	585 500	876 700
	SEAT Leon	589 000	1 069 000
	SEAT Toledo	589 000	815 000
	SsangYong Actyon Sports	592 000	789 000
	Dodge Caliber	598 418	918 502
650 000	TarA3 Road Partner	600 900	740 900
	Citroën C4 Picasso	607 000	841 000
	Nissan NP300 Pickup	607 560	750 000
	SEAT Altea	609 900	999 000
	Nissan Qashqai	632 400	923 400
	Mercedes-Benz A-Klasse 3D	637 000	875 000
	Peugeot 407	637 800	959 200
	Citroën C5 New Sedan	639 000	1 380 000
	Mazda 3 Flash Edition	642 000	693 000
	Renault Scenic	642 350	805 750
	Citroen C4 Grand Picasso	643 000	869 500
	KIA Carens	649 000	769 000
	SEAT Altea XL	649 900	859 000
	Volkswagen Passat Sedan	650 000	1 402 480
	FIAT Sedici	650 000	680 000
700 000	Hyundai Tucson	652 900	930 900
	FIAT Bravo	655 000	720 000
	Mercedes-Benz A-Klasse 5D	661 500	910 000
	Hyundai NF Sonata	666 999	943 900
	Honda Civic 5D	674 000	775 000
	Mazda 5	676 000	964 000
	Renault Grand Scenic	682 550	845 950
	Suzuki Grand Vitara New 3D	685 000	870 000
	Mazda BT-50	689 000	937 000
	Volkswagen Touran	690 091	967 274
	Nissan Qashqai+2	691 700	918 400
	Mitsubishi Galant	693 175	818 715
	Renault Laguna Hatchback	694 625	1 008 650
	MINI One	696 500	752 500
	BMW 1 Series 3D	697 200	1 040 400
	KIA Magentis	699 000	770 000
	Mitsubishi L200	699 528	901 815

Ценовой диапазон, руб.	Марка, модель	Цена, руб.*	
		min	max
750 000	Dodge Avenger	702 793	804 849
	Volkswagen CrossGolf	705 139	766 059
	Toyota Avensis	709 096	1 042 789
	Renault Trafic Van	718 550	741 100
	Peugeot 207 CC	722 000	805 000
	MINI Cooper	727 200	835 000
	BMW 1 Series 5D	727 200	1 065 600
	Volkswagen Passat Variant	728 289	1 439 187
	KIA Sportage New	729 000	929 000
	SAAB 9-3 Sport Sedan	734 000	864 000
	Mazda 6 Sedan	736 000	1 003 000
	Ford S-MAX	745 700	1 210 700
	Chrysler PT Cruiser	749 972	–
800 000	Mazda 6 Hatchback	754 000	1 001 000
	Toyota Corolla Verso	773 054	873 162
	Alfa Romeo 147	773 500	889 000
	Ford Galaxy	777 700	1 248 800
	SsangYong Kyron New	784 000	941 000
	SAAB 9-3 Sport Combi	784 000	914 000
	Toyota Camry	790 000	1 165 143
	Skoda Superb New	790 000	1 070 000
	Hyundai Coupe New	793 900	973 900
	Mitsubishi Pajero Sport	794 620	1 061 012
	Dodge Journey New	795 571	1 117 975
	Chevrolet Captiva	798 700	961 800
	SsangYong Actyon	799 000	885 000
	Suzuki Grand Vitara New 5D	800 000	1 190 000
850 000	Jeep Liberty	808 353	828 562
	MINI Clubman	810 000	1 011 600
	Honda Accord	811 000	1 000 000
	Chrysler Sebring	812 844	981 251
	Jeep Compass Limited	812 844	864 489
	Ford Focus ST WRS	818 000	861 000
	Mitsubishi Grandis	818 077	1 040 274
	Renault Clio Sport	818 800	–
	Opel Astra TwinTop	819 000	989 000
	Citroën C5 New Tourer	821 000	1 420 000
	Ford Focus Coupe-Cabriolet	826 000	958 000
	Mazda 6 универсал	828 000	937 000
	Alfa Romeo MiTo	829 500	864 500
	Audi A3	838 000	1 001 000
	Nissan Teana	838 500	1 233 400
	Mitsubishi Outlander	838 572	–
	Volvo S40	840 000	1 207 100
	Ford Escape	845 500	931 500
	Renault Laguna Estate New	845 675	968 900
	Volkswagen Tiguan	849 999	1 097 256
900 000	Mercedes-Benz B-Klasse	850 500	1 067 500
	Renault Master	852 000	962 700
	Mitsubishi Outlander XL	853 650	1 160 622
	Honda CR-V	862 000	1 079 000
	KIA Carnival	862 200	–
	Audi A3 Sportback	863 000	1 026 000
	Renault Koleos	869 000	1 074 000
	SAAB 9-5 Sedan	869 000	914 000
	Volvo V50	870 000	1 251 100
	KIA Sorento	879 990	1 099 990
	Ford Kuga	881 000	1 051 000
	Citroen C-Crosser	885 000	1 081 500
	SAAB 9-5 Sport Combi	894 000	939 000
	Cadillac BLS	896 535	1 183 635
	Opel Antara	897 900	1 205 900
	Subaru Legacy	898 700	1 476 500

Ценовой диапазон, руб.	Марка, модель	Цена, руб.*	
		min	max
950 000	Honda Civic Type-R	913 000	964 000
	Nissan X-Trail	917 700	1 178 200
	Mazda 3 MPS	919 000	953 000
	Subaru Forester	923 600	1 303 600
	Volkswagen Passat CC	924 051	1 552 000
	Volvo S60	930 000	1 189 400
	Renault Trafic	930 850	1 011 800
	Nissan Navara	936 500	1 144 500
	FIAT Croma	940 000	1 050 000
	SsangYong Rexton II	940 000	1 130 000
	Hyundai Santa Fe New	944 900	1 138 000
1 000 000	KIA Opirus	951 800	–
	Alfa Romeo GT	952 000	1 445 500
	Toyota RAV4	964 927	1 179 046
	Peugeot 4007	965 000	1 103 000
	BMW 3 Series Sedan	977 800	1 875 200
	BMW 1 Series Coupe	980 400	1 373 300
	Mazda MX-5	998 000	1 141 000
1 100 000	Dodge Nitro	1 002 002	1 268 739
	Hyundai New H-1	1 008 900	1 039 900
	Audi A4	1 011 000	1 666 400
	Jeep Wrangler	1 017 178	1 223 757
	Chevrolet TrailBlazer	1 028 400	1 338 300
	BMW 1 Series Cabriolet	1 042 800	1 297 000
	Impreza WRX	1 051 600	1 053 600
	Mercedes-Benz C-Klasse Sedan	1 067 500	2 684 500
	Hyundai Grandeur	1 072 900	1 234 900
	Subaru Outback	1 074 400	1 515 200
	Audi A4 Avant	1 081 000	1 736 400
	Mercedes-Benz CLC Sports Coupe	1 081 500	1 396 500
	SEAT Altea Freetrack	1 089 000	1 029 000
	Land Rover Defender	1 095 000	1 189 000
	Alfa Romeo 159	1 095 500	1 620 500
	Volkswagen Eos	1 096 208	1 416 699
1 200 000	Audi A3 Cabriolet	1 100 900	1 387 600
	Land Rover Freelander 2	1 110 000	1 520 000
	SsangYong Rodius	1 116 000	1 232 000
	Mitsubishi Pajero Sport New	1 119 405	1 262 975
	Alfa Romeo 159 SW	1 130 500	1 652 000
	Mitsubishi Lancer X Ralliart	1 135 789	–
	Mitsubishi Lancer X Sportback Ralliart	1 135 789	–
	Renault Espace	1 136 700	1 242 700
	Jeep Cherokee New	1 158 639	1 181 094
	BMW 3 Series Touring	1 170 600	1 961 600
	SAAB 9-3 Convertible	1 189 000	1 264 000
1 300 000	Cadillac CTS	1 206 342	1 423 364
	Mitsubishi Pajero IV 3D	1 228 028	1 484 775
	Chrysler 300C	1 228 247	1 672 842
	BMW 3 Series Coupe	1 242 600	2 033 600
	Nissan Pathfinder	1 246 500	1 655 500
	Renault Vel Satis	1 263 250	1 751 650
	Ford Explorer	1 269 000	1 554 500
	Volvo V70	1 270 000	1 455 400
	Mazda CX-7	1 279 000	1 386 000
	Mitsubishi Pajero IV	1 289 260	1 644 503
	Volvo S80	1 290 000	2 357 700
	Mercedes-Benz C-Klasse универсал	1 291 500	1 536 500
1 400 000	Mazda RX-8	1 313 000	1 462 000
	Lexus IS 250	1 379 262	1 657 339
	Volvo XC70	1 390 000	1 603 800
	BMW X3	1 391 700	2 033 100
	BMW 5 Series Sedan	1 394 100	2 595 200
	Honda Pilot	1 400 000	1 500 000

Ценовой диапазон, руб.	Марка, модель	Цена, руб.*	
		min	max
1 500 000	Volvo XC60	1 400 100	1 696 800
	Volkswagen Touareg	1 428 007	3 494 381
	Chrysler Grand Voyager	1 430 336	–
	Audi A5	1 435 700	2 401 500
	Hyundai ix 55	1 435 900	1 610 900
	Land Rover Discovery 3	1 445 000	1 882 000
	Audi TT Coupe	1 446 100	2 201 600
	Volvo C70	1 455 000	1 614 800
	Audi A6	1 463 000	3 445 900
	Mitsubishi Lancer Evolution X	1 468 779	1 765 229
	Alfa Romeo Brera	1 473 500	1 841 000
	Subaru Impreza WRX STI	1 483 300	1 608 800
	Infiniti G35	1 496 000	1 513 700
	Citroën C6	1 500 000	1 810 000
1 600 000	Audi TT Roadster	1 513 100	2 268 600
	Lexus RX 350	1 515 800	1 779 800
	BMW 3 Series Cabriolet	1 516 200	2 177 600
	Mercedes-Benz GLK-Klasse	1 522 500	1 886 500
	Jeep Commander	1 524 644	1 565 061
	Alfa Romeo Spider	1 526 000	1 904 000
	Nissan Patrol	1 531 000	1 452 500
	Mercedes-Benz E-Klasse Sedan	1 533 000	4 231 500
	Audi A6 Avant	1 540 000	3 522 900
	Nissan Murano	1 545 900	–
	Hyundai Genesis	1 560 900	1 750 900
	Jeep Grand Cherokee	1 574 043	2 061 300
	Volvo XC90	1 580 000	2 649 500
	Toyota Land Cruiser Prado	1 593 381	1 779 693
1 700 000	Volkswagen Multivan	1 605 000	3 975 560
	Audi Q5	1 635 000	1 465 000
	Cadillac SRX	1 636 209	2 063 857
	Infiniti EX35	1 640 900	1 745 100
	Mercedes-Benz CLK-Klasse Coupe	1 673 000	3 850 000
	Infiniti G37	1 687 280	1 739 680
1 800 000	Subaru Tribeca 5-местн.	1 712 000	1 798 300
	Mazda CX-9	1 713 000	–
	Cadillac STS	1 718 685	2 038 410
	BMW 5 Series Touring	1 726 800	2 681 600
	Infiniti M35	1 739 680	1 978 100
	Nissan 350Z	1 749 500	1 788 800
	Subaru Tribeca 7-местн.	1 767 800	–
	Chevrolet Tahoe	1 781 600	1 936 000
	Honda Legend	1 785 000	–
2 000 000	Lexus RX 400h	1 832 600	–
	Lexus GS 300	1 938 197	2 146 754
	Infiniti FX35	1 952 600	2 110 600
	Volkswagen California	1 965 900	2 125 600
2 500 000	Volkswagen Phaeton	2 079 520	3 725 687
	Infiniti M45	2 200 800	2 227 000
	Audi A6 Allroad quattro	2 201 000	2 244 000
	Mercedes-Benz ML	2 257 500	4 515 000
	Range Rover Sport	2 260 000	2 690 000
	Toyota Land Cruiser 200	2 296 916	2 402 585
	Mercedes-Benz R	2 303 000	2 796 500
	Audi Q7	2 314 400	4 615 000
	Infiniti FX50	2 328 700	2 426 700
	BMW X5	2 413 800	3 076 200
	Infiniti QX	2 489 000	–
3 000 000	BMW 6 Series Coupe	2 547 400	3 109 200
	Cadillac Escalade	2 596 950	2 848 815
	Mercedes-Benz G-Klasse	2 712 500	5 082 000
	Audi A8	2 774 000	2 859 400

**Для базовой комплектации.*

Новобранцы идут на «войну»

Был такой французский фильм: группу молодых балбесов отправили на военные сборы – из этого получилась... отличная кинокомедия! В нашей стране на военные сборы тоже можно попасть, а можно и откосить, отправив воевать за себя собственный вездеход отечественного производства! Жгли горючее и отжигали с оружием в руках Максим Приходько, Александр Кульнев и Александр Батыру.

Все редакционные междусобойчики, посвященные 23 Февраля, в нашем отделе проходят по сценарию, знакомому всем служивым: выпили, закусили и ударились в воспоминания. Но на этот раз мы решили вместе... отправиться в армию! Причем не пешком, а на полноприводных отечественных вседорожниках. Все строго по приказу министра обороны РФ № 628 от 31.12.1999 года «Об утверждении перечней техники, служебного и вьючного транспорта, предоставляемых организациями и гражданами войскам, воинским формированиям и органам», который обязывает ставить всю подобную движимость на

воинский учет. Этот серьезный документ четко прописывает и регламентирует, какие виды техники (грузовики, вездеходы и т. д.), животных (лошади, ослы, верблюды и т. п.) и в каком количестве записывают и регистрируют в военкомате на самый что ни на есть военный случай.

Казалось бы, для чего нашей непобедимой и легендарной сугубо пижонские штатские вседорожники? Но, видимо, наши военные прекрасно помнят историю: в 1914 году наступление немецких войск удалось остановить у самых стен Парижа, перебросив к линии фронта несколько тысяч солдат на реквизированных таксомоторах «Рено». Похоже, лавры маршала Фоша не дают спокойно спать некоторым нашим военачальникам, хотя ситуация за 100 лет изменилась. В XXI веке в цене крылатые ракеты и другое высокоточное оружие, беспилотные самолеты и спутники-шпионы, а мы все считаем частные вседорожники и даже личных осликов. Про последних не знаем ничего, а как себя поведут на воинской службе гражданские машины – проверим! Что особенно интересно, ныне в списке авто, подлежащих призыву, фигурируют не только УАЗы, но и все российские полноприводные «иностранцы» – от «Шевроле-Нива» до «Хаммера».

АвтоМОБИЛИЗАЦИЯ

Ранним зимним утром в квадрате... впрочем, не будем указывать где, это военная тайна, – высадился десант из трех российских (по паспорту) вседорожников. Для пущего эффекта их обклеили камуфляжными пятнами военно-зеленого цвета – хромированные молдинги и металлизированная окраска никак не вязались с обликом резервистов. И стали «Шевроле-Нива», «Саньён-Кайрон» и «Грейт Уолл Ховер» своими, самыми что ни на есть российскими «козлами». Не подумайте ничего плохого: так в народе (в том числе и в армии, ведь она часть нашего народа) называли замеча-





Хозяину на заметку: набор военных зеленых наклеек на один джип обошелся в 135 рублей.

Сверкая блеском стали (круговая оборона в «Ховере»).

Эх, тачанка-«кайрочанка»... К обороне состава с тушенкой приступить!



тельный военный джип ГАЗ-69, а также всех его наследников. Поставлена боевая задача: проверить, насколько эти машины приспособлены для переброски по пересеченной местности отделения солдат в полной выкладке, со штатным оружием и боекомплектом.

– Значит, так, – зычный голос капитана в армейском камуфляже разносится в слегка заснеженном российском лесу. – Ваша задача – разместиться в этом автомобиле согласно нормативу и приготовиться к движению. Вопросы есть?

И тут же подытожил: «Вопросов нет!».

...Хуже всех пришлось пулеметчику. Если с «калашом» еще можно как-то ужиться в удивительно, как оказалось, тесном пространстве салона любой из трех испытуемых машин, то с пулеметом – просто беда! Он решительно никуда не лез, разве что в багажник. А в багажнике не помещался вместе с бойцом, к которому был прикреплен запасью в военном билете с порядковым номером. На первом месте по удобству посадки-высадки боевой группы оказался русский «кореец» «Кайрон»: при сложенных задних сиденьях в салоне легко помещался боец с пулеметом. При таком раскладе «Кайрон» живо напомнил тачанку времен Первой Конной. Опять же в плюсах – дизельный двигатель и коробка-автомат. Бойцам и командиру машина понравилась. В боевых условиях надо все внимание сконцентрировать на отражении атаки врага, а две широкие педали легко прощупываются армейским сапогом.

На втором месте оказалась «Шевроле-Нива». Машина русская душою по рождению и замыслу, поэтому в нее бойцы засыпались как горох. За исключением пулеметчика: задняя дверь открывается не вверх, а вбок, из-за этого стрелять назад неудобно. Впрочем, как и через боковые стекла задних дверей: они обязательно расколются после первой же очереди, так как до конца не опускаются. И гранаты кидать из окон несподручно! Снова о пулеметчике: его можно перевозить в салоне, но пулемет придется крепить на крыше, в транспортном положении. Быстро вступить на такой машине в бой не получится: пулеметчика надо обязательно высадить плюс некоторое время уйдет на то, чтобы снять пулемет с релингов и привести его в боевое положение. И он, подобно герою фильма «Коммандос», будет прикрывать отход отделения на запасные позиции.

С тестом китайско-российского продукта системы «Ховер» вышла заминка: усевшись, бойцы узрели навигационную систему с сенсорным управлением. В атаку надо идти, а они знай себе на кнопки нажимают! Атс-с-ставить!!! Вдобавок педали у «Грейт Уолла» уж очень близко одна к другой – а если водитель не в сапогах, а в штатных валенках? К тому же сгоревший предохранитель не позволил открыть для стрельбы по ходу движения окно задней правой двери, так что один из бойцов лишился возможности вести огонь по предполагаемому противнику. Вдобавок хитрая электроника не с первого раза подключила передний мост – серьезный недостаток в условиях военного времени. Зато тонировка заднего и боковых стекол позволила скрытно разместить в салоне бойцов с полным вооружением и незаметно подкрасться к неприятелю.

ТЯГОВАЯ СИЛА

Далее было запланировано испытание буксировочных свойств наших армейских вседорожников. К сожалению, фаркоп был только у «Шевроле-Нива». На него для начала мы попытались прикрепить прицеп КП-130, что в переводе на штатский язык означает «кухня полевая, рассчитанная на 130 бойцов». Война войной, но обед-то должен быть!.. Пункт котлового питания было решено развернуть на берегу небольшого озерца. Утробно завывая, «Нива» с военной кухней одолела несколько метров и застряла в раскисшей колее.

– Эх, теперь бампер новый выписывать. И красить... – грустно резюмировал коллега.

– Ерунда! – коротко подвел итоги теста капитан и махнул военному гру-



Мы становимся поближе к кухне в прямом смысле.

зовику, который ожидал в десятке метров. – Техпомощь, на выезд!

Не очень получилось с полевой кухней – попробуем-ка мы «Шевроле» в качестве артиллерийского тягача. Помнится, в годы Великой Отечественной наши солдаты очень уважали такие автомобили... Увы, несколько попыток зацепить серьезное орудие успехом не увенчались – крепление у такой техники рассчитано лишь на тяжелые грузовики и к нашему фаркопу категорически не подходило. Обидно... Зато очень ловко подошло крепление большого полкового миномета! Сняли его с плиты, установили в транспортное положение, прицепили к нашей «Ниве» и тихонько тронулись в путь. Кстати, без тренировки перевести тяжеленный миномет в походное положение – та еще задача!

Ну что сказать, американо-российский продукт сдюжил, бодро таскал 120-миллиметровый миномет 2С12 «Сани» по ровной асфальтовой дороге, хотя в инструкции по эксплуатации к орудию сказано, что тягать его обязан ГАЗ-66! А в кузов должны загрузить боезапас на 48 выстрелов и расчет в количестве пяти человек. Бойцов небольшая «Нива», допустим, еще потянет, но куда деть снарядные ящики?..

В КАКОМ ПОЛКУ СЛУЖИЛИ?

Что показали наши «веселые старты»? Гражданская техника, пусть и полноприводная, непригодна для выполнения сколь-либо серьезных военных задач. Разве что использовать такие машины в качестве штабных, да и то с большими оговорками. Капризные автоматические коробки, топливная разносортица, полное отсутствие запчастей, множество электроприводов и хромированных деталей, которые демаскируют машину на местности, – вот неполный перечень недостатков этих машин с точки зрения военных.

А еще эта тема очень живо обсуждается на всевозможных форумах. Никто из владельцев, как я понял, почему-то не желает просто так отдавать свой автомобиль в армию. Не патриоты, что ли? **ЗР**

Благодарим за сотрудничество Музей техники Вадима Задорожного и N-скую воинскую часть секретного военного округа.

Десантирование с «Нивы»: проем задней двери недостаточно широк.



Вечная мерзлота

Зимой должно быть холодно – даже в эпоху глобального потепления. На поиски «холодненького» в виртуальное путешествие отправился Алексей Воробьев-Обухов.



ДОРОГИ

Хотя в Антарктиде сейчас разгар лета, снега там не тают. Автомобили есть (мы писали о них в ЗР, 2003, № 4), но ездить им по большому счету до недавних пор было негде: то и дело на пути попадаются прикрытые смерзшимся снегом трещины-пропасти. И вот всего за четыре года американцы построили снежно-ледовый хайвэй № 1 длиной 1448 км – пока единственный на континенте. Кстати, это шоссе одно из самых дешевых: весь проект стоил 12 млн. долларов. Не нужно было тратиться на подготовку подушки, укладку асфальта, просто укатали снег и засыпали трещины. Вдоль обочин поставили флажки да пару указателей направлений. Зато теперь по трассе от станции Мак-Мёрдо до станции Амундсен-Скотт, что у самого Южного полюса, можно доехать на гусеничных машинах за 10 дней. И доставить довольно тяжелое оборудование. Это, бесспорно, самая холодная трасса: средняя температура зимой – 65°С ниже нуля!

ОТЕЛИ

Помните ледяной дворец Анны Иоанновны? Такие существуют и сегодня. Первый отель был построен в 1991 году в шведском поселке Юкасярви (200 км к северу от Полярного круга). С тех пор здесь каждую зиму возводят гостиницу изо льда, причем всякий раз по иному проекту. Обычно в ней 60 номеров на 140 постояльцев. На сооружение уходит 30 000 т снега и 4000 т прозрачного льда.



Обочины антарктического шоссе обозначены флажками. А за ними могут оказаться километровые трещины.

Ледяной СААБ на «парковке» ледяного отеля.



На этой дороге есть даже оригинальный символический паркомат.

Самый холодный знак.

За сезон тут бывает около 14 000 гостей и до 45 000 экскурсантов.

Им не очень холодно: если снаружи 30 градусов мороза, то внутри лишь минус пять. К тому же есть чем согреться – в баре подают водку в ледяных бокалах. Спят гости на ледяных кроватях, но в теплых спальных мешках и обычно лишь одну ночь.

Сегодня подобных отелей десятка три. Канада, Норвегия, Финляндия, Аляска – в общем, Север, он бескрайний. Есть такие гостиницы и в Румынии, Швейцарии, Австрии. Разумеется, высоко в горах. Обещают ледяной гостиничный комплекс площадью 1000 кв. м и в родном Питере – с круглогодичным режимом работы. Это ведь у Анны Иоанновны не было холодильников, а теперь они в каждой квартире.

АВТОМОБИЛИ

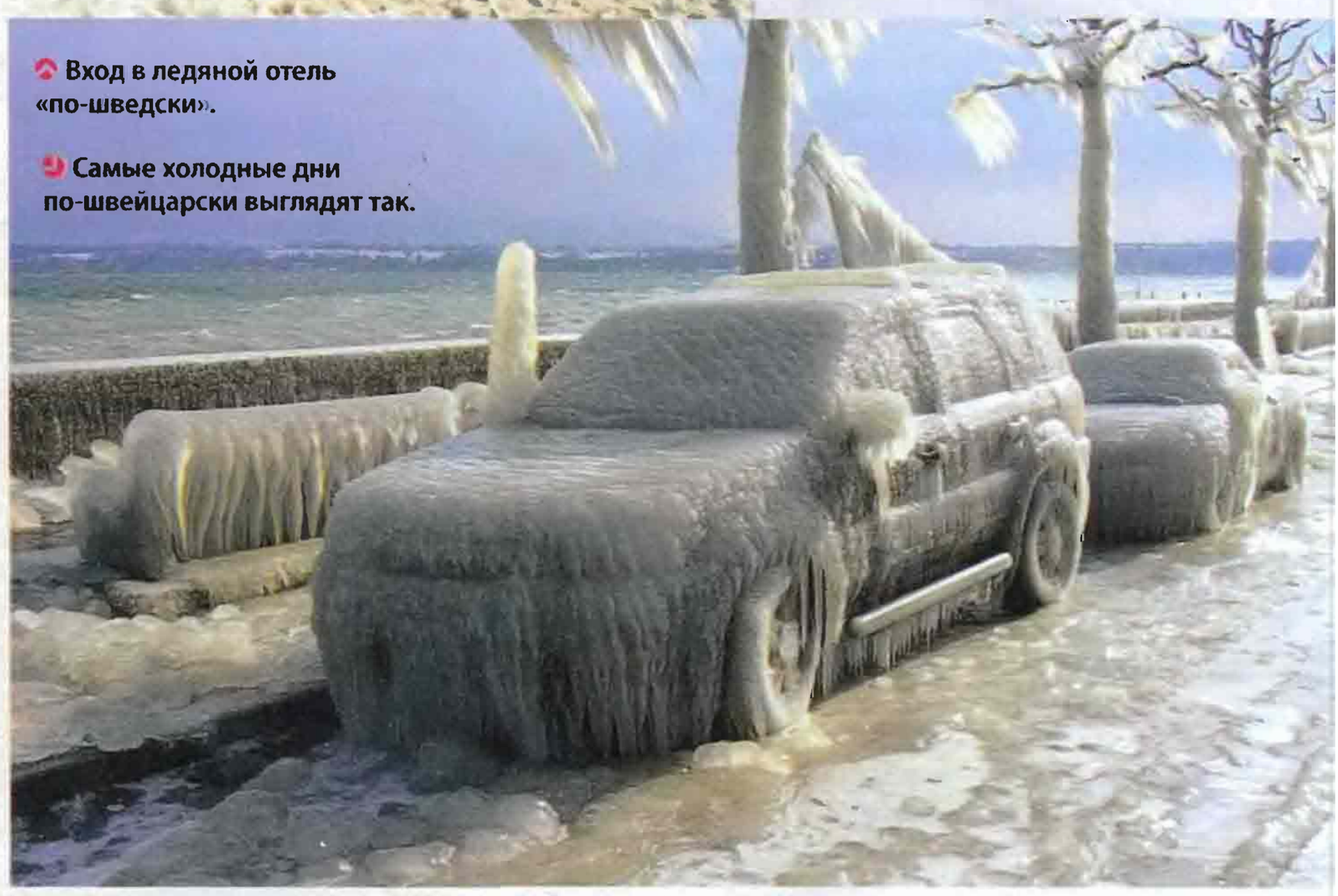
Представьте, они тоже бывают очень-очень холодными. Вот как этот ледяной МИНИ, например. А за рулем может восседать вполне горячая девушка, способная растопить сиденье. Впрочем, при современной фототехнике ей нет нужды позировать долго.

Кстати, ледяную скульптуру совсем не обязательно ваять: после зимних штормов даже в южной по нашим меркам Женеве припаркованные на набережных машины могут сильно обледенеть. Их владельцам остается лишь набраться терпения, чтобы дождаться освобождения авто из ледового плена. **ЗР**



Вход в ледяной отель «по-шведски».

Самые холодные дни по-швейцарски выглядят так.



РОЖДЕСТВЕНСКАЯ ГОНКА «ЗА РУЛЕМ»

Мужской разговор

Снобам можно дальше не читать. Потому что речь пойдет о женщинах, выпивке и прожигании жизни в свободное от работы время. А о чем еще разговаривать настоящим мужикам с настоящими мужиками? Между первой и второй... точнее, первым и вторым заездами с главами представительств общались Сергей Стиллавин и Александр Добин. Фото: Александр Кульнев и Константин Якубов.



Хоть гонка «За рулем» – мероприятие глубоко традиционное, менее азартным оно от этого не становится. Это тот редкий случай, когда первые лица представительств крупнейших мировых автопроизводителей меняют галстук и костюм на гоночный комбинезон, а кресло кабинета – на жесткое сиденье карта. Меняют, между прочим, по нашей вине. Они, как все нормальные болельщики, срывают голос, поддерживая свою команду, и, как истинные гонщики, «режут» на трассе лучший круг, личным примером показывая класс. Но сегодня это на втором плане. Во главе угла Капитаны, отдыхающие после стартового заезда в ожидании финальной гонки. Уставшие, но счастливые, они откровенно рассказывают, чем и как прошедший год их удивил и порадовал.


Continental
4
Continental



Капитанская гонка: в повороте «За рулем» объехал БМВ и «Континенталь». На правах принимающей стороны.



Кристиан Кремер: «Хорошо, что есть велосипеды»

Глядя на главу представительства баварского автоконцерна Кристиана Кремера, понимаешь, каким должен быть настоящий босс. С одинаково сосредоточенным выражением лица он проводит совещания, презентует публике новые модели БМВ и рассказывает о личных достижениях. Впрочем, даже в беседе на личные темы Кристиан говорит о работе. Говорит по-русски, чего никогда не делает на официальных мероприятиях.

– Какое событие ушедшего года для вас самое главное?

– Это просто: мы продали почти 19 тысяч машин. Год назад было около 15 тысяч, а теперь рост на 27 процентов; учитывая нынешнее состояние экономики, это очень хороший результат.

– Ну просили же не о работе...

– Работа – это большая часть моей жизни, я посвящаю ей не менее 12–14 часов в сутки.

– И сотрудников мучаете?

– Они почему-то не жалуются.

– Вы ввели для себя какие-то антикризисные меры?

– Экономлю на бензине и очень радуюсь, что существуют велосипеды. А если серьезно, то слово «кризис» уже слышать не могу. Вместо того чтобы работать, все только о нем и говорят.

– Так ведь зарплату наверняка и вам урезали?

– Компания меньше зарабатывает, и я получаю меньше бонусов – меня это устраивает.

– Это обычно жен не устраивает!

– Кроме моей! Счастлив, что есть моя половинка. У нас трое замечательных детей, наш маленький прекрасно говорит и на немецком языке, как папа, и на русском, как мама.

– Как только вы заговорили о детях, начали улыбаться, глаза заблестели...

– Очень стараюсь вам понравиться.

– Получается! Куда-нибудь, кроме Германии, выезжаете?

– Был во Вьетнаме, там прекрасная природа и удивительная кухня.

– Как развлекались?

– Никак не выучу это слово – раз-вле-кать-ся... Мы купались, катались на корабле, ели суп, не помню, как он называется, – на кокосовом молоке, с грибами и морепродуктами, жутко острый, но очень вкусный. И заодно решали, как продавать больше машин, поскольку это была дилерская конференция компании.

– Опять о работе! Скажите, например, что любите спать.

– Спать – нет. Жизнь очень короткая, жалко тратить ее на сон. Когда есть время, катаюсь на мотоцикле...

– Дайте угадаю: на БМВ?

– Только на БМВ, других мотоциклов принципиально не знаю...

– Ваш контракт предусматривает обязанность через слово говорить «БМВ»?

– Это уже природа, я 23 года работаю в компании.

– А если вам заплатить, чтобы вы похвалили другую марку?

– *(Смеется.)* Боюсь, что ни у кого нет столько денег!

– Люди, которые много работают, вынуждены, как правило, снимать напряжение – расслабляться спиртным, например. Вы не алкоголик?

– Я уже несколько раз думал об этом, но мой врач сказал, что пока все нормально. Когда ты старый, это уже вопрос здоровья.

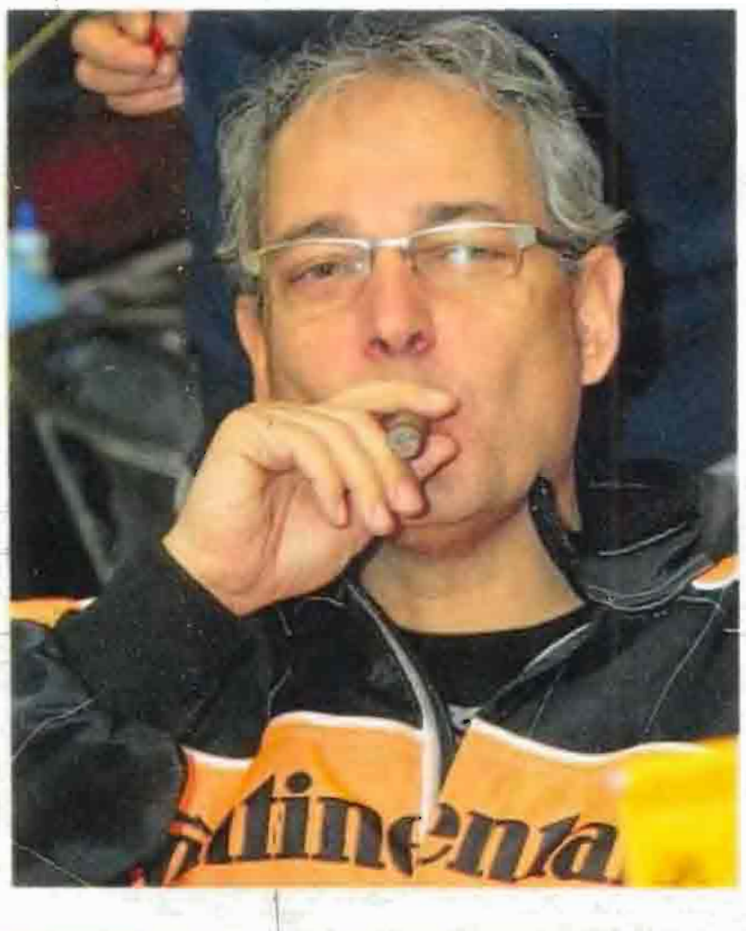
– По-вашему, 41 год – это старость?

– А как же! Вот спина побаливает после того, как поиграешь в хоккей.

– Так это только спине 41 год...

– А всему остальному восемнадцать!

Ярон Видмайер: «Лучшие часы – русские»



Глава шинной компании «Континенталь» хотя и консерватор, но убежденный оптимист. В том числе и потому, что на каждый проданный автомобиль можно продать минимум десять шин: летний и зимний комплекты плюс запаски. Но даже он начал наш разговор с кризисной темы.

– Как прошел год?

– Год оказался насыщенным и интересным; еще в августе было полно планов, и тут вдруг все изменилось за каких-то три недели. И у всех начался шок.

– И чем спасались, выпивкой?

– К сожалению, человек не может выпить так много.

– Русские женщины помогают расслабиться?

– Женщины всегда помогают, не важно, какой они национальности.

– Что-то поменялось у вас: квартира, машина, может, жена?

– Я уже шесть лет ничего в жизни не менял: та же квартира, та же машина, та же жена.

– Она откуда?

– Из Германии.

– Хорошо, с гарантией!

– С пожизненной. Сыновья учатся в вашей школе, старший в девятом классе, младший в шестом. И хорошо учатся.

– А если они вдруг получают плохую оценку, ругаете их?

– Для этого я отправляю их к маме. Я и без того редко вижу детей и не могу позволить себе их ругать. Пусть это делает супруга.

– Расскажите о своем хобби.

– Люблю сигары и хороший коньяк…

– «Белый аист»?

– Все равно, главное, чтобы это был Х.О. Для баланса каждый день бегаю по 10 километров по улице. Два года подряд участвую в марафоне – очень бодрит. И очень люблю русские часы, лучшая марка – это «Полет».

– Хорошо, что хоть вы не стали говорить о работе...

– Ах да, в прошлом году мой контракт продлен еще на четыре года.



Команда «Континенталь»: в следующий раз поставим на карты свои шины.



Взвешивание. Самые толстые стартуют раньше всех.



Денис Петрушин: «Я семьянин со стажем»

Стать русским управляющим корейской компании «Хёндай» Денису посчастливилось совсем недавно: 8 августа он подписал контракт и возглавил представительство. Это событие стало для него главным за прошедший год. А картинг, как выяснилось, как раз то, чего ему не хватало на новой должности.

– Как отметили назначение?

– Хотите, скажу, что пришел домой и напился от радости? Такого, конечно, не было, тем более что первый рабочий день оказался насыщен событиями. Нам показали автомобиль, который появится в 2011 году и будет производиться на заводе в Санкт-Петербурге. Это серьезный конкурент «Фокуса» и «Лансера». Меня машина очень впечатлила.

– Давайте с работой на этом закончим. Что в личной жизни запомнилось?

– Я, наконец, осуществил давнюю мечту – съездил на рыбалку в Астрахань, где начал осваивать подводную охоту. Непередаваемые впечатления: по четыре часа проводишь под водой с ружьем, а перед тобой плавают щуки и судаки. Сегодня я с командой пробился на пьедестал.

– Любите путешествовать?

– В прошлом году долетел до Камчатки – полазил по вулканам, посмотрел на гейзеры, на медведей. Был там первый раз в жизни – незабываемые эмоции. Хочу слетать туда еще раз. Наконец приобрел участок для будущей дачи, недалеко от Оки. Когда-нибудь что-нибудь там построю для своих.

– Вы семьянин?

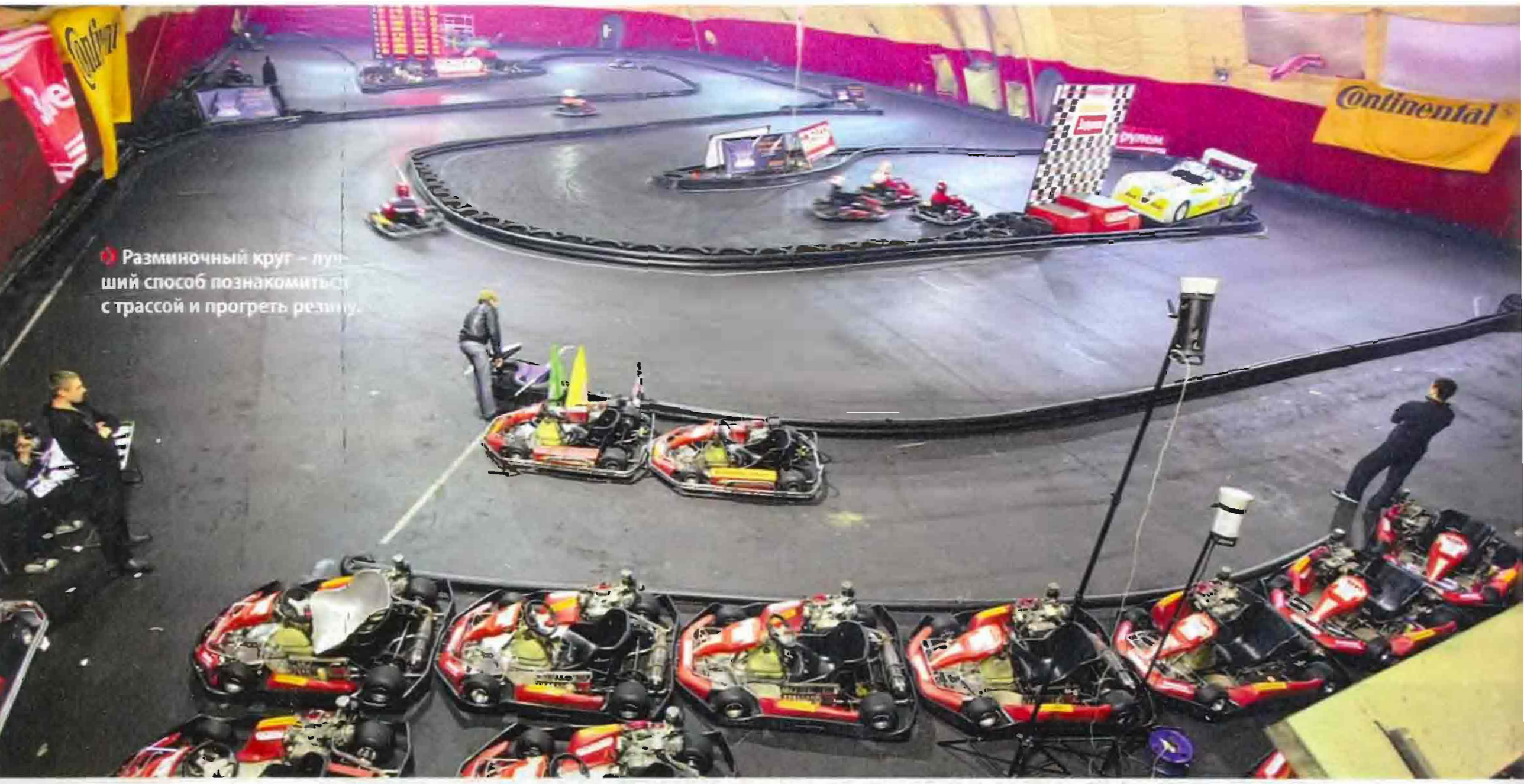
– С большим стажем. У меня трое детей, все пацаны. Старшему семнадцать с половиной, младшему четыре.

– Еще и на вулканы время находите?

– Хочется попробовать все. Когда я открыл для себя виндсерфинг, это было таким эмоциональным откровением! Когда занялся верховой ездой, понял, какое это удовольствие – гоняться на лошадях. Затем были парапланы – вообще отдельная тема.

– Каким будет следующее увлечение?

– Картинг. Почему бы и нет?!



Разминочный круг – лучший способ познакомиться с трассой и прогреть резину.



Кадзуси Йошида: «Я больше русский, чем японец»

Глава представительства «Субару» говорит по-русски лучше, чем иной русский, он думает по-русски, шутит, как русский, и даже смирился с русским вариантом суши. А прошедший год оценивает в первую очередь с точки зрения японского бренда:

– Главное событие произошло несколько дней назад: российская команда заняла первое место в международном ралли, выступая на новой «Субару-Импреза». И еще дочке в ушедшем году исполнилось пять лет.

– Давно вы в России?

– Давайте считать: приехал, когда у руля еще был Брежнев, потом Андропов, Черненко, Горбачев, Ельцин, Путин и вот теперь Медведев – где-то 24 года.

– Знаете, что происходит в Японии?

– Честно говоря, я лучше знаю, что происходит в России.

– Помните, что вас удивило, когда приехали?

– Очень хорошо помню: в Москве я первый раз в жизни увидел, как чернокожие африканцы играли в хоккей.

– Самое большое потрясение прошедшего года?

– Неожиданно наступивший кризис. Признаюсь, был не готов. Думал, конечно, что наступит спад, но не ждал, что так скоро. В сентябре – я как раз был в отпуске – увидел в новостях, что происходит в Америке с продажами автомобилей, и бегом на работу.

– На личной жизни кризис как-то отразился?

– Только тем, что сейчас гораздо больше времени приходится проводить в компании, а семья остается без внимания. Но, слава богу, домочадцы все понимают, до скандалов дело не доходит.

– Ваша жена японка?

– Нет, русская. Мы познакомились на службе. Она работала в представительстве японской фирмы, офисы находились рядом – вот и результат, которому я искренне рад.

– Русская женщина отличается от японской?

– У русской женщины характер гораздо сильнее. Она мужчину поддерживает, при этом она очень волевой человек. Я во многом с женой советуюсь, все-таки иностранец…

– До сих пор нет российского гражданства?

– *(Смеется.)* Не дают…

– Бываете где-нибудь, кроме работы?

– В зоопарк с дочкой часто ходим. Мне нравится, что русские люди очень любят животных.

– То, что мы едим в русских суши-ресторанах, – это точно суши?

– Как правило, нет, но есть в Москве пара ресторанов, где суши близки к оригиналу.

– А какие у вас гастрономические пристрастия из русской кухни?

– Котлеты! Настоящие домашние котлеты. Гречневая каша, борщ, селедочка с пивом, хотя пиво и не русский напиток. Правда, я малопьющий и, честно говоря, люблю вино.

Джон Стек: «Я не настоящий американец»



Руководитель компании «Крайслер» был, пожалуй, самым эмоциональным собеседником. Для него прошедший год – первый проведенный в России. Все впечатления так и не уместились в получасовой разговор, но зато стало понятно, как выглядят русские глазами американца.

– Какое событие за проведенный в России год самое яркое?

– Я сам сел за руль и теперь без сопровождающего могу ездить по Москве. Это самое радостное.

– Шокирует вас наше движение?

– Вы, наверное, ждете, что я скажу: шокирует, мол, тот хаос, который творится у вас на дорогах. Но это не так. Я приехал к вам после нескольких лет работы в Каире, вот там действительно на дорогах хаос. В Америке можно прибыть в точку назначения, двигаясь все время по одной полосе. У вас ехать надо то справа, то слева, то поперек. Тут все так делают. Кстати, в Риме похожий стиль вождения и движение там такое же.

– А что можете сказать о русских людях?

– На мой взгляд, они более закрыты, чем те же каирцы. И еще я удивился тому, насколько у вас любят бренды. Здесь многие люди покупают вещи ради лейблов. В Америке проще относятся к одежде.

– Как семья восприняла ваш переезд?

– Я очень переживал за детей: дочке девять лет, сыну семь. Но после Каира они впервые увидели снег и влюбились в него. Им здесь очень нравится.

– Кулинарные удивления были?

– Одно, но какое! Не могу сосчитать, сколько сотен раз за этот год я ел шашлык.

– Во-о-от! Привыкли там есть свой бигмак и запивать кока-колой!

– Я за всю жизнь не съел ни одного бигмака. Видимо, это потому, что не настоящий американец, а только наполовину.

– С избранием нового американского президента отношения наших стран изменятся?

– У нас с Бараком Обамой связывают очень большие надежды. Ваши люди, слышал, тоже очень положительно к нему относятся.

– Вы голосовали за него?

– *(Смеется.)* Я вам никогда не скажу, за кого я голосую, эти полуамериканцы очень хитрые!





Глава «Мерседеса» (слева): «Я почти влетел в поворот!» Глава «Субару» (справа): «Так поворот же во-от такой широкий!»

Зарулевцы – самые серьезные болельщики. Выполнить все указания главреда и отыграть круг!

Сергей Петров: «Надо сбросить два килограмма»



Основатель компании «Рольф» (официальный дистрибьютор «Мицубиси» в России) – человек государственный. Депутат Госдумы, автор нескольких законов выкроил из плотного графика день, чтобы поддержать свою команду на трассе. Практика показала, что кабинетная работа на гоночное мастерство Сергея Анатольевича совсем не повлияла.

– Как оцениваете итоги 2008-го?

– Личное достижение – прибавил два кило. Это следствие сидячего образа жизни и нехватки тренировок. Теперь придется наверстывать, благо ваше мероприятие очень этому способствует.

– Машину не поменяли за прошлый год?

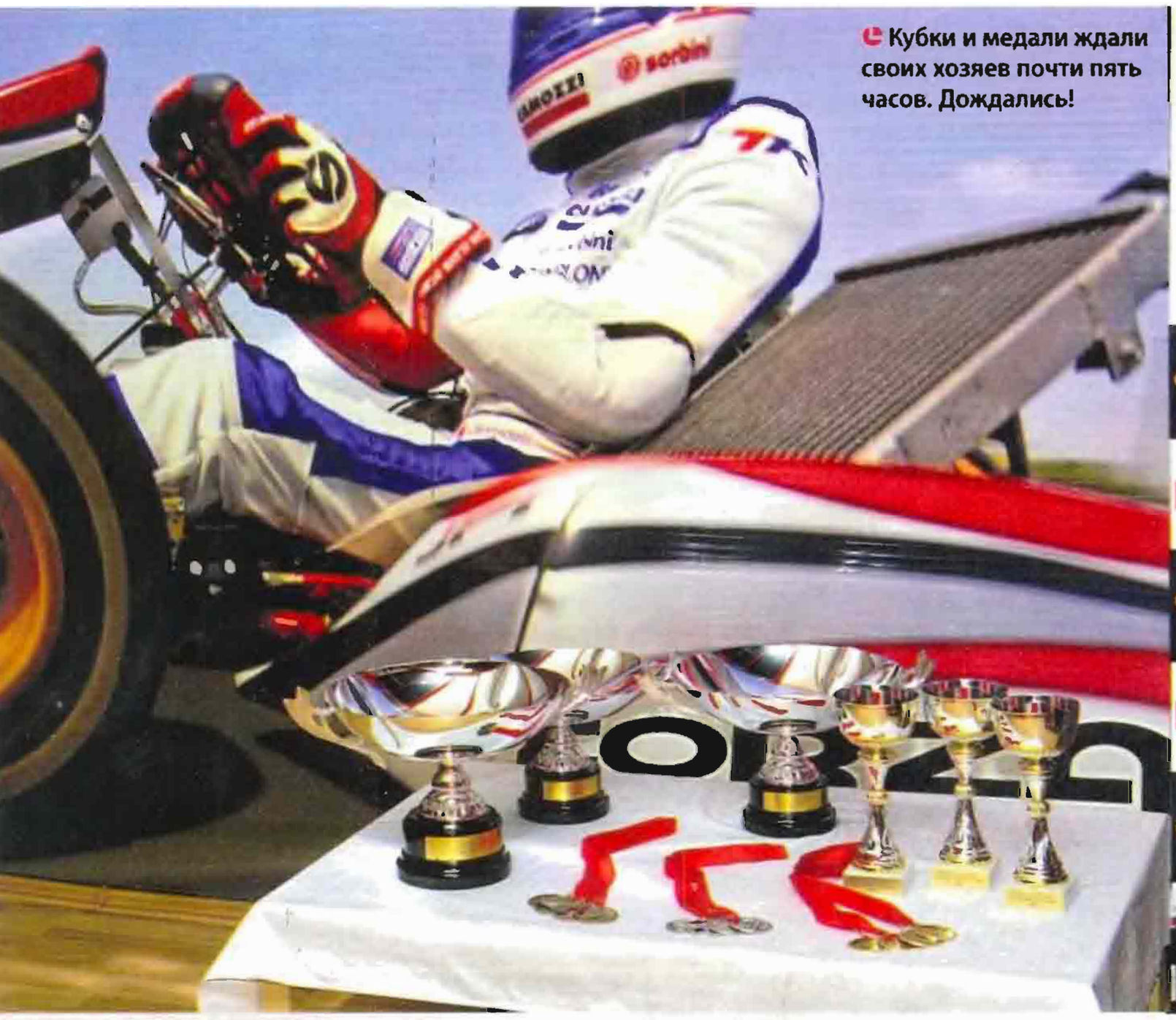
– Нет. Служебная, как и была, – «Мицубиси-Паджеро». А за рулем иногда езжу на «Ауди-А3».

– Только там, наверное, на решетке вместо четырех колец четыре диадемы «Мицубиси»...

– Если говорить серьезно, у депутатов Госдумы нельзя спрашивать, что сделано за год, а надо спрашивать, что сделано за десять лет. Потому что все процессы там идут крайне медленно. Прохождение законов и продажа автомобилей – это, как говорят, две большие разницы. За один год в законодательном собрании ничего не решается, если, конечно, какой-то закон не попросил принять президент. И то долго обсуждают! Потому что лучше не принять закон вообще, чем принять плохой.

– По вашему опыту, где больше бестолковых работников – в бизнесе или в госструктурах?

– Ну, в частном бизнесе я сам подбирал себе персонал, поэтому если и попадались бестолковые подчиненные, то винить в этом, кроме себя, было некого. А за депутатов Думы голосовал народ. Вы ведь телевизор смотрите?



Кубки и медали ждали своих хозяев почти пять часов. Дождались!



«Мерседес-Бенц» – команда победителей

Жан-Батист Тома: «У вас на дорогах вообще нет правил»

Спокойный улыбчивый француз выиграл гонку в личном зачете среди глав представительств компаний. Быть первым из первых трудно, но приятно. Наш собеседник устал еще до того, как мы начали разговор, но награждение спасло ситуацию – полученный кубок открыл главе представительства «Ситроен» второе дыхание.

– Не хотите похвастаться достижениями?

– Могу сказать, чего я не сделал за прошедший год: не поправился, что меня радует, и не успел официально зарегистрировать брак с моей русской женой, что обязательно сделаю в наступившем году. С ее приходом в мою жизнь я стал гораздо лучше понимать русских людей.

– А до этого Россия удивляла?

– Я здесь уже почти три года, но до сих пор поражаюсь тому, как водители ведут себя на дорогах. Впечатление, что у вас нет правил вообще и если кто-то физически может проехать, как ему хочется, – нет проблем. К несчастью, я сам время от времени так поступаю. Удивляюсь, когда приезжаю в кафе, чтобы выпить кофе и съесть круассан, к восьми утра (у входа написан час открытия) и каждый раз еще полчаса жду под дверью, пока оно действительно откроется.

– Круассаны – это ваши французские штучки. А с русской кухней не сложилось?

– Я очень люблю борщ, плов, хотя, впрочем, это узбекская еда. Нравится красная и черная икра – правда, дорого, но очень вкусно.

– Насколько сложен для вас русский характер?

– Русские люди до тех пор, пока не узнают человека, считают, что у них нет причин улыбаться и быть открытыми. Но сразу после знакомства становятся совершенными экстравертами и очень открытыми для общения.

– И сразу норовят с вами выпить?

– Не отказывался бы, но ведь я почти всегда за рулем.

– Вы пьете то, что в России называется французским вином?

– Безусловно. Наше вино у вас стоит намного дороже, но к качеству претензий нет.

– Ваша жена ездит на французской машине?

– Я вам больше скажу: поскольку у «Ситроена» пневматическая подвеска, она всегда норовит припарковаться на тротуаре.

– Чем вам пришлось пожертвовать в связи с кризисом – сотрудниками, запланированными приобретениями?

– Естественно, некоторые расходы компании пришлось сократить, но российский рынок для нас приоритетный, поэтому людей увольнять я не буду. Скорее наоборот – нам нужны профессионалы и мы продолжаем их искать. Мне нравится, как работают русские молодые люди, с такими сотрудниками можно успешно развиваться.

– Год назад в России появился филиал компании. Чего ждать еще через год?

– Роста, конечно же! А вы ждали другого ответа?!

Юрген Зауэр: «Мое хобби такое же, как у вашего президента»



Глава «Мерседес-Бенц» с мимикой голливудского актера и абсолютно русским чувством юмора в разговоре искрометно шутил и звонко смеялся. Причина его феерического настроения крылась в первой строчке табло, которую на протяжении всего состязания занимала его команда. Юрген никак не мог отвлечься от гонки, поэтому мы решили зайти с другой стороны.

– Вспомните самый яркий момент в прошедшем году. Например, как выбирали зимние носки или как покорили тысячную русскую женщину...

– О тысячной говорить не буду – боюсь негативной реакции 999-й... И носков пока не купил, но в июле продлил контракт – мое пребывание в России продлится еще два года, так что за носками должен успеть.

– Вы сами захотели остаться в России?

– Это тот случай, когда пожелания компании совпали с моими. Тем более что есть незаконченное дело – необходимо развить коммерческое направление «Мерседеса» так же хорошо, как легковое. Но главное, что мне здесь нравится.

– Как вы потратили бонусы, полученные за итоги года?

– Я купил акции своей компании.

– Крейзи!

– Ну, теперь-то я знаю, что надо было покупать носки. Зато сейчас у меня есть стимул работать так, чтобы акции еще поднялись. Иначе ни носков, ни женщин не получишь.

– В выходные чем занимаетесь?

– Катаюсь на горных лыжах.

– Модное занятие! Это хобби нашего бывшего президента.

– Если говорить о президентах, то мое второе хобби, как у Дмитрия Медведева, – классическая рок-музыка. Я очень люблю «Пинк Флойд» и «Дип Перпл».

– А как же Дитер Болен?

– Нет-нет, только не это!

– А любимое русское блюдо есть?

– Плов. Для меня это русское блюдо, потому что впервые я попробовал его в России.

– Кошечка или собачка у вас живет?

– Увы. Даже растения громко жалуются на то, что я за ними не ухаживаю.

– Есть мнение, что из-за кризиса 2009-й год никогда не закончится...

– Это чье мнение, министра финансов?! Думаю, что год будет очень хорошим. В этом году я намерен выучить сто русских слов.

– Словарный минимум для гастарбайтера – 780...

– О боже! Для этого мне придется остаться у вас до конца жизни!



Настоящие мужчины за минуту до капитанской гонки.

Когда гости отдыхают, радушные хозяева трудятся. Вот и главный редактор «За рулем» Петр Меньших, даром что соревновался на равных со всеми гостями, при этом еще и работал. В деловом стиле он отчитывается за 2008 год:

– Это был самый успешный за последнее время год для «За рулем». В юбилейном 2008-м (журналу исполнилось 80 лет) мы сделали 12 номеров общим объемом 4344 страницы – по-моему, так много не было никогда. Более того, у этих страниц был рекордный тираж, в среднем мы печатали 559 483 экземпляра ЗР ежемесячно. Что и подтвердила премия «Тираж – рекорд года-2008» в номинации «Автомобильное издание». Она у «За рулем», кстати, уже пятнадцатая. ЗР

Continental

Благодарим компанию «Континенталь» – спонсора Рожденственской гонки «За рулем».





На капоте – солнечная батарея и карта маршрута. Переход Атлантики на понтонах, видимо, задача следующей экспедиции.

Связка лопат в таком путешествии просто необходима.



ное отношение 6,2:1 позволяет двигаться очень медленно, но с огромным крутящим моментом на колесах. К тому же двумя рычагами можно по отдельности управлять каждым мостом и, исходя из дорожных условий, сделать машину передне-, задне- или полноприводной. А в определенных условиях (например, для разворота в тесном месте за счет проскальзывания колес одной из осей) пониженную передачу можно включить только для одного моста, оставив другой на повышенной.

Мосты – фирмы «Дана», предназначенные для автомобиля «Додж-Рэм 2500», но со ступицами «Рэнглер» на пять шпилек (для того чтобы использовать одноименные колеса). Направляющий аппарат подвески оригинальный, амортизаторы газонаполненные, пружин – по две (внутри основной стоит дополнительная, с прогрессивной характеристикой).

Двигатели и трансмиссия заправлены «биомаслом», которое при попадании на землю быстро разлагается.

Электрооборудование тоже модернизировано: в автомобиле три аккумулятора, генератор повышенной мощности, на крыше четыре мощных прожектора. Туда же выведены два шноркеля – один для двигателя, второй для отопителя. На капоте солнечная батарея для подзарядки спутникового телефона, здесь же нарисована схема маршрута экспедиции. И множество автографов – расписываются те, кто принял участие в экспедиции или оказал ей помощь.

В салоне автономный отопитель, преобразователь на 220 В, система навигации, рация. Ветровое и дверные стекла двойные, чтобы не обмерзали.

Две лебедки спереди (можно пристегнуть и третью, она лежит в багажнике), еще одна сзади. В кузов вварены три поперечины из квадратных труб, сквозь них можно пропустить балки для понтонов. Встроенная гидросистема позволит поднимать и опускать их. Это страховка на случай, если автомобиль провалится-таки под лед Берингова пролива.

Необходимость везти с собой запас биоэтанола заставила оснастить каждый автомобиль дополнительными баками. Их три, общая емкость – 800 л. Со всем оборудованием и полной заправкой машина весит около 4 т. Еще один бак, на 1000 л, едет в прицепе. Там же два огромных понтона, запасные колеса для снежных дорог и даже пластиковые лыжи, способные превратить прицеп в сани. Весит прицеп 4,5 т, а общая масса автопоезда – более 8 т!

Колеса на прицепе такие же, как на тягаче, чтобы не возить с собой разнокалиберные запаски. Шины – «Гудиер Рэнглер MT/R» размерности 40x13,5 R17, грузоподъемность каждой 1450 кг, максимально допустимая скорость 150 км/ч. Знатоки утверждают, что для подобного путешествия это лучший выбор.



Шина Wrangler MT/R предназначена для бездорожья. Пришла на смену Wrangler MT, которая долгие годы славилась своими внедорожными качествами.

Особенности внедорожной шины Wrangler MT/R – усилена конструкция боковины Durawall с тремя слоями из полиэстера; элементы протектора переходят на боковину шины. То есть сама боковина Durawall – часть рабочей области протектора.

Кроме того, шина обеспечивает лучшее сцепление: на 15% при движении по грязи, траве и гравию; на 7,5% – по снегу; на 5,5% – по мокрой поверхности.



На ухоженных дорогах Европы эти чудовища выглядят странно, но впереди 44 тысячи куда менее благоустроенных километров.

Поскольку очередная заправка экзотическим топливом возможна лишь в Канаде, взятых на борт 1800 л, конечно, до нее не хватит. К тому же в тундре колонок не найти, и лучше сохранить запасы биоэтанола для восточного участка. Поэтому сейчас машины идут на смеси биоэтанола с бензином А95. В пустой (или почти пустой) бак заливают 40–50 л бензина, затем доливают биоэтанолом до полного.

По словам Матиаса, на таком коктейле моторы работают без проблем; расход топлива для автомобиля-одиночки укладывается в 13–15 л на 100 км, с прицепом нужно уже 17–20 л. Однако на участке Екатеринбург – Новосибирск, который мне довелось пройти за рулем одной из машин, мы заправлялись не реже чем через 300 км, то есть автопоезд тратил 25–30 л на сотню.

ТЕСТ-ДРАЙВ

Вести такой автопоезд непросто. По ощущениям он никак не напоминает тяжелую машину с прицепом, это даже не грузовик. Трогание вялое, требующее активной подгазовки. Разгон тупой и тяжелый, ощущение, будто тащишь машину на себе. Рабочие передачи – первые три, четвертую включаешь только на горизонтальном участке дороги, пятую – на спуске, о шестой и вовсе успел забыть. Возможно, она пригодится, когда израсходуем стратегический запас спирта. Прямую это чудовище держать никак не хочет, так что не стоит даже подруливать. Пусть себе плавает в пределах полосы: попытки погасить рыскание только увеличивают размах галсов.

Крутить баранку приходится мягко и нежно, резкие движения опасны. «Неадекватов» на дороге стоит вычислять заранее, поскольку состав тормозит плавно и долго, как железнодорожный.

Перед неровностями лучше не притормаживать вовсе – и подвеска, и мягкие энергоемкие шины проглотят любые дорожные вмятины. Вдобавок самоторможение и последующий затяжной разгон не предпочтительнее легкого потряхивания на неровностях.

Скорость автопоезда сильно зависит от качества дороги – по ровной можно держать даже сотню. Но на пологих волнах полтонны топлива на крыше дают знать о себе поперечной раскачкой. Главное – не допустить раскачки прицепа, иначе автопоезд очень быстро размотает и выбросит с дороги. **ЗР**

Когда верстался номер.
По последним сведениям с маршрута, 22 декабря экспедиция застряла в Якутске – 52-градусный мороз «разорвал» дифференциалы мостов. Предстоит серьезный ремонт, а до намеченной цели еще 22,5 тысячи километров.



Двойное остекление салона значительно снижает теплопотери и риск обмерзания стекол.

Краны управления гидравликой расположены между передними сиденьями.



«Поларис» учится летать

У большинства квадроциклов, или иначе ATV, много общего с мотоциклами. Но есть исключения. С одним из них, транспортным средством фирмы «Поларис», знакомился Вячеслав Кицис.

Четырехколесник типа Side by Side – последний писк моды. Главная особенность его компоновочной схемы: водитель и пассажир сидят не как на классическом ATV – верхом на седле друг за другом, а по-автомобильному, то есть рядом да еще и в креслах. Вместо мотоциклетного руля и курка газа – руль и напольная педаль. Одна из самых популярных моделей такого квадроцикла – «Поларис-Рейнджер RZR». С начала его производства прошло чуть больше года, и вот совсем недавно состоялась презентация новинки «Рейнджер-RZR S» на его родине, в Америке, на гоночной трассе «Спринг Крик».

Мне очень нравилась прежняя модель, но на фоне свежей модификации она выглядит как сирота. Инженеры «Полариса» услышали пожелания поклонников ATV, и новый «Рейнджер RZR S» щеголяет спортивной подвеской (раньше ее устанавливали только на тюнинговые версии) в базовой комплектации. Ход подвесок огромен – 300 мм сзади и спереди. Срочно понадобились расширители колесных арок, потому что новые диски из легкого сплава, на которые натянуты низкопрофильные покрышки, явно не умещались под крыльями. Тут потребуется объяснение, что такое низкопрофильная резина для ATV. Это не совсем то, что мы привыкли видеть на спортивных автомобилях. Применительно к квадроциклу высота боковины такой покрышки меньше, чем у штатного баллона, но не столь мала, как у шин для асфальта. Эта резина совсем по-другому ведет себя на трассе: не подламывается в пово-

Карт-кросс, багги-карт? Нет, перед нами квадроцикл Side by Side.

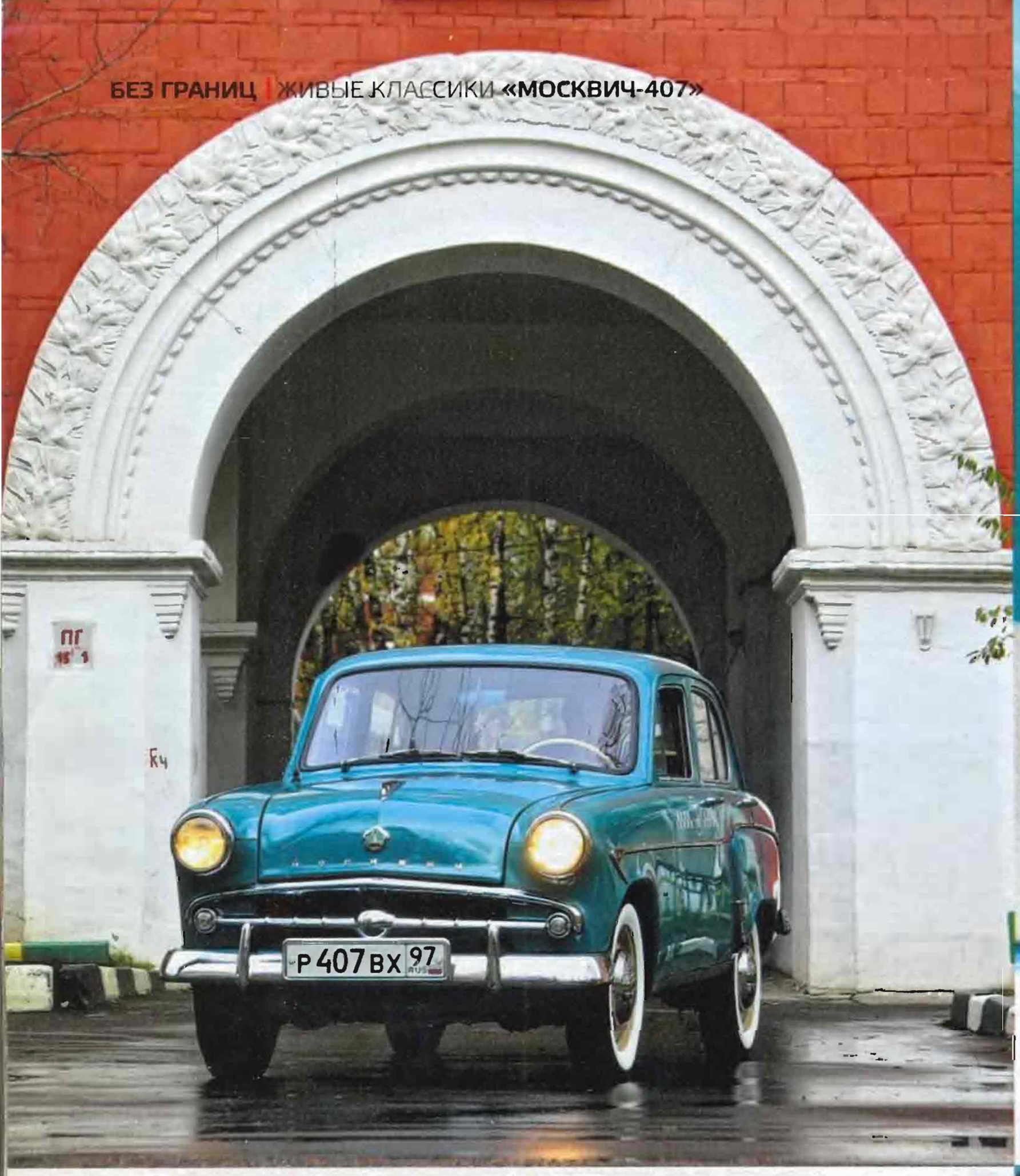
роте. На таких колесах машина становится послушнее, быстрее и четче реагирует на поворот руля.

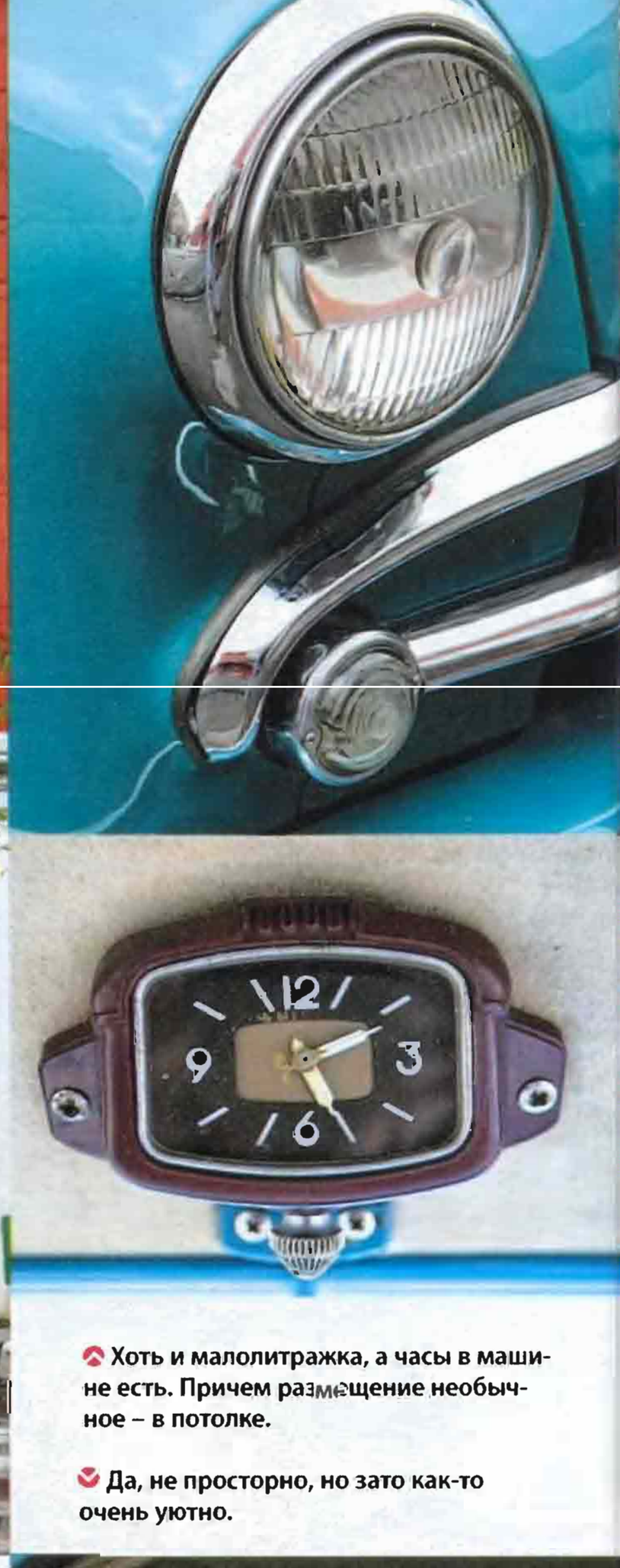
В активе «Полариса» удобное гоночное кресло с интегрированным подголовником, ремень безопасности, над головой защитный каркас, с которым сразу чувствуешь себя увереннее. Есть даже еще один руль! Небольшой такой, ухватистый, мотоциклетного типа. За него обеими руками должен держаться пассажир. Очень важная деталь, я вам скажу, особенно на тряской трассе с трамплинами. Кстати, сразу же о трамплинах. Если на «Рейнджере» прыгаешь на невысокой скорости, четырехколесник клюет носом и приземляется довольно неуклюже. Почему в воздухе у него начинает перевешивать передняя часть, для меня остается загадкой. Двигатель этого ATV расположен грамотно, перед задней осью, и развесовка должна получиться 50:50. Наверное, на «летные качества» RZR S все же влияет вес водителя. Поэтому рекомендую перед отрывом разгоняться от души – если, конечно, она в этот момент на своем законном месте, а не в пятках.

Какова энерговооруженность нового квадроцикла? Вот пример. Отключаю кнопкой полный привод и еду на заднем, как и положено при спортивном стиле вождения. Повороты буквально нанизаны один на другой. Но вот, наконец, длинная прямая, по которой грех не прохватить во всю Ивановскую. Хорошо! Но, подлетая к очередному повороту, чувствую – переборщил малость со скоростью. Если срочно не предпринять меры, легко встану на уши, попросту – перевернусь. Сбрасываю газ, шевелю рулем в сторону поворота и старательно вдавливаю в пол акселератор. В голове раскаленным гвоздем: «Только бы хватило мощности мотора. Только бы задние колеса не перестали вертеться в постоянном буксе, только бы не смалодушничать и не убрать ногу с педали газа». Получилось! Веером подхожу к вираж, задние колеса в тщетной попытке обогнать передние лихо засовывают четырехколесник в поворот. Вот так, потенциала проверенного на других моделях «Полариса» двухцилиндрового двигателя мощностью 64 л.с. вполне хватает даже на сложной тестовой трассе.

А теперь посмотрите внимательно на фотографии и попробуйте найти аналог квадроциклу RZR S в автомобильном мире. Убежден, первыми ответят поклонники автоспорта. «Рейнджер» конечно же напоминает небольшое багги для соревнований по автокроссу, близким родственником, которого, по сути, и является. ЗР

«Рейнджер» умеет прыгать. Но лишь когда педаль утоплена, а страха нет и в помине.





Хоть и малолитражка, а часы в машине есть. Причем размещение необычное – в потолке.

Да, не просторно, но зато как-то очень уютно.

подзаряжать аккумулятор, днем выбегать на мороз – прогревать мотор, чтобы замерзшая вода не наделала бед.

Но машины становятся все совершенней, комфортабельней. У «Москвича-407», стартовавшего в 1958-м, такой же кузов, как у 402-го. Этот, появившийся в 1956-м, на фоне архаичного 401-го радовал просторным салоном и багажником, неплохой печкой, комфортной передней подвеской на двойных рычагах, телескопическими амортизаторами. А на 407-м еще и новый мотор! Верхнеклапанный агрегат выдает 45 лошадиных сил – на целый десяток больше, чем предшественник, который был, по сути, модернизированным агрегатом довоенного «Опеля». В пару к мощному двигателю с конца 1959-го – четырехступенчатая коробка передач. Это совсем другой, уже полностью отечественный, а значит, коренной «Москвич»!

Конечно, он нимало не похож на диковинных гигантов с выставки США, прошедшей в Москве в 1959 году. Но наши вовсе не хуже, тем более что параллельно с автомобилями «мы делаем ракеты, перекрываем Енисей»…

МОСКОВСКИЙ ХИТ

Столичные проспекты и дворы конца 1950-х проектировали с запасом. Кстати, в том числе и поэтому в городе до сих пор как-то можно ездить и парковаться. А на рубеже 1960-х машинам было совсем вольготно. Но светофорные гонки еще не вошли в моду, ритм размеренный, сочный, для него 45-сильного москвичовского моторчика более чем достаточно. Конечно, автомобиль не гигант. Первая передача очень короткая – машина быстро набирает ход, теперь вторая… Ну а третью включил рано, недостаточно разогнался. Троих взрослых в горку везет еле-еле.

Навесная педаль газа неудобна! Стоит вровень с напольными – сцепления и тормоза, поэтому, когда перено-



Представления об эргономике полвека назад были совсем другие. Впрочем, привыкнуть к машине нетрудно.

Многие уже забыли об амперметре и манометре. Сверху на рулевой колонке рычажок указателя поворотов.



Приемник и сегодня работает – по крайней мере пытается. Но как обходились без FM-диапазона?



сишь ногу с последней, ступню приходится задирать. А поскольку акселератор слишком тесно соседствует с тормозом, это тем более непросто. Кстати, тормоза, в общем-то, адекватны разгону. Хотя в этой системе прогресс за последние десятилетия заметен особенно сильно. Что уж говорить о рулевом! Как же на 407-х ездили раллисты? Кстати, именно на этой модели заводские гонщики МЗМА в 1958-м дебютировали на международных соревнованиях в Финляндии. Герои баранки! Чтобы войти в поворот, надо выбрать люфт, затем повернуть большой и тонкий руль и (если хочешь маневрировать быстро), дождавшись реакции автомобиля, – который, подогнув узенькие шины и продавив мягкие подвески, начнет заходить в вираж, – крутить его назад: ведь ответ вновь придет с опозданием! Ужасно? Да нет, примерно так же вели себя многие серийные ровесники даже классом повыше, в том числе зарубежные.

А ведь 407-е очень неплохо покупали за границей. И не только в социалистических странах, но и, например, в Скандинавии. Была даже идея экспортировать «москвичи» в… США. А что! У нас опять хорошие отношения: Никита Сергеевич за океан съездил, а пианист Ван Клиберн, победивший в конкурсе имени Чайковского, по популярности соперничает с иными отечественными исполнителями. Но все же надеяться, что по улицам Нью-Йорка сре-







ди «понтиаков» и «линкольнов» будут ездить «москвичи», могли только те, кто искренне верил: через 20 лет советские люди будут жить при коммунизме. А там и американские рабочие подтянутся, ведь на Кубе-то уже социализм!

СО СЧАСТЛИВЫМ ПРОДОЛЖЕНИЕМ

Широко раскрытыми круглыми фарами «Москвич» 1960 года наивно глядел на бурно строящуюся Москву. Новые районы все дальше от центра. Дома уже не столь солидные. Но переезжающие из подвалов и бараков рады и тесным квартирам в панельных пятиэтажках. Возле такой, кстати, вполне мог стоять «Москвич». В проезде между домами, который и двором-то не назвать, конечно, тесновато. Зато в столице хватает пустырей, густо покрываемых недефицитными еще гаражами и стоянками.

Такси «Москвич-407» исчезли первыми – в середине 1960-х; санитарные машины с надписью «Помощь на дому» попадались до конца того десятилетия. Постепенная модернизация «москвичей» проводилась в рамках принципа широкой взаимозаменяемости деталей и узлов, поэтому частные авто, оказавшиеся в хороших руках, соперничали долголетием с пятиэтажками. Разошлись ничьей – ни 407-е, ни «хрущобы» друг друга не пережили.

Кажется, еще недавно скромные, узенькие и тесноватые машинки выполняли обычную работу, служа небогатым, но аккуратным хозяевам.... Нынче 407-ми очень интересуются коллекционеры и реставраторы. Вот тут-то особую ценность и приобрели экземпляры с родными агрегатами и непеределанным салоном – как этот, в память о популярном фильме 1960-х оформленный под такси. У той истории оказался счастливый конец... Да нет, продолжение! Ведь «Москвич», поблескивая зеленым огоньком, все так же неторопливо, но весело едет московскими кварталами, которые помнят его молодым. **ЗР**

Редакция благодарит за предоставленный автомобиль Антона Богатова.

БОЛЬШАЯ СЕМЬЯ

«Москвич-407» выпускали с 1958 года. От предшественника 402-го, стартовавшего в 1956-м, машину отличал двигатель – 1,4 л, 45 л.с. при 4500 об/мин, с 1959-го – 4-ступенчатая коробка передач, а также элементы отделки. На базе 407-го выпускали универсалы 423Н, фургоны 430, полноприводные модификации 410Н и 411Н. В 1962–1964 годах на конвейер встал «Москвич-403» – модернизированный 407-й с тормозами, подвеской и еще некоторыми деталями перспективного «Москвича-408». Интересно, что руководство МЗМА предлагало перенести производство 403-го на какой-нибудь иной завод, поскольку штампы за восемь лет износились несильно, а автомобиль имел хорошую репутацию. Но эту идею в правительстве не поддержали. С 1958 по 1963 год построили 359 980 экземпляров «Москвича-407» и его модификаций, а всего в 1956–1964 годах машин семейств 402, 403 и 407 выпустили более 400 тысяч.





За рулем

№02 2009 · С АПРЕЛЯ 1928 ГОДА 932-й

ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР
Петр Меньших
EDITOR-IN-CHIEF Peter S. Menshikh
ЗАМЕСТИТЕЛИ ГЛАВНОГО РЕДАКТОРА
Вячеслав Субботин, Антон Чуйкин
ОТВЕТСТВЕННЫЙ СЕКРЕТАРЬ
Аркадий Алексеев
ШЕФ ПО ТЕКСТУ
Владимир Аркуша
СОВЕТНИКИ
Марк Тилевич, Норберт Хобхан
ИСПЫТАНИЯ, НОВИНКИ ТЕХНИКИ
Сергей Канунников (зав. отд.), Денис Арутюнян, Сергей Воскресенский, Михаил Гзовский, Сергей Клочков, Сергей Мишин, Юрий Нечетов, Максим Сачков, Анатолий Фомин
МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПРОЕКТЫ
Владимир Соловьев (зав. отд.)
ЭКСПЛУАТАЦИЯ АВТОМОБИЛЕЙ
Анатолий Сухов (зав. отд.), Евгений Борисенков, Александр Добин, Геннадий Емелькин, Игорь Козлов, Эдуард Конол, Андрей Сидоров
БЕЗОПАСНОСТЬ, ПРАВО
Игорь Моржаретто (зав. отд.), Андрей Морозов, Максим Приходько, Сергей Смирнов (юрист), тел. (495) 608-30-27
СПОРТ И ТЮНИНГ
Вадим Крючков (зав. отд.), Сергей Зиновьев, Вадим Никишев
ЭКСПЕРТИЗА, СПЕЦПРОЕКТЫ
Михаил Колодочкин (зав. отд.), Алексей Воробьев-Обухов, Максим Гомянин
ОФОРМЛЕНИЕ
Владислав Крупчинский (главный художник), Олег Воеводов (графика), Александр Батыру, Александр Кульнев, Георгий Садков, Константин Якубов (фотокоры), Евгений Ветохин (цвет)
РЕКЛАМНОЕ БЮРО «ЗА РУЛЕМ»
Степан Кузьменко (директор), Сергей Долгин, Александр Мухин, тел. (495) 363-47-27
ИНТЕРНЕТ-ПРОЕКТЫ
Семен Шадрин (495) 961-11-59
РЕАЛИЗАЦИЯ ЖУРНАЛА
Евгений Теременко, Геннадий Алидин
тел. (499) 267-30-65, 261-71-81
Формат 207x270 мм.
Отпечатано в типографии ILTE (Италия)
Выходит один раз в месяц

ТИРАЖ 500 000 экз. сертифицирован Национальной тиражной службой

УЧРЕДИТЕЛЬ ОАО «За рулем»
ИЗДАТЕЛЬ ООО «Издательство «За рулем»
ДИРЕКТОР Алексей Васин

Адрес: 107045, Москва, Селиверстов пер., 10, тел. 607-27-33, факс 737-43-07
E-mail: info@zr.ru, веб-сервер: http://www.zr.ru
107045 Russia, Moscow, Seliverstov lane 10
Editorial office Western Europe
Norbert Hobbhahn
Tel. 089/859 8782 Fax 089/859 8784
Hofmarkstr. 30, 82152 Planegg, Germany

Журнал зарегистрирован Комитетом РФ по печати. Рег. № 0110728

Материалы, опубликованные в журнале, собственность ООО «Издательство «За рулем». Их перепечатка допускается только с разрешения ООО «Издательство «За рулем».
Материалы под рубрикой «Рекламная публикация» печатаются на правах рекламы. Редакция не несет ответственности за достоверность информации, опубликованной в рекламных материалах.

Подписка на журнал в отделениях связи СНГ.
Цена экземпляра по каталогам Роспечати «Газеты, журналы» – 38 рублей, МАП «Почта России» – от 38 до 58 руб., розничная цена – свободная.
Подписной индекс издания у Роспечати на полгода 70321, на год 72390, МАП на полгода 99122.

© «За рулем», 2009

В БЛИЖАЙШИХ НОМЕРАХ:



Премиальный фонд

Выражение «дорогой товар» осталось в прошлом веке – даешь премиум-класс! На звание лауреата в тесте ЗР претендовали «Ауди-Q5», «Инфинити-FX35» и «Мерседес-GLK».



Душевный подход

Оригинальные внешность и интерьер, компактность, увеличенный дорожный просвет делают «КИА-Соул» желанным для многих покупателей.

Оружием красоты

Европейский бестселлер «Рено-Меган» в России пока не столь успешен. Качества и шансы нового «Мегана» взвесил испытатель ЗР.





Помогут или утешат?

Вживаясь в роль клиентов автосервиса, корреспонденты журнала посетили несколько техцентров «Форда» в северной столице.