Sergei79 for journal-plaza.net

№6 (936) ИЮНЬ 2009

WWW.ZR.RU

# За рулем

## ГОЛЬФ-КЛАССНЫЕ

» 22

PEUGEOT 308
FIAT BRAVO
VOLKSWAGEN GOLF VI
HYUNDAI i30

Спецтест
С паркета на бездорожье
» 92

Приключения дамы с собачкой
» 124

Отпуск в Абхазии
» 244

Автосалон в Сеуле
» 140

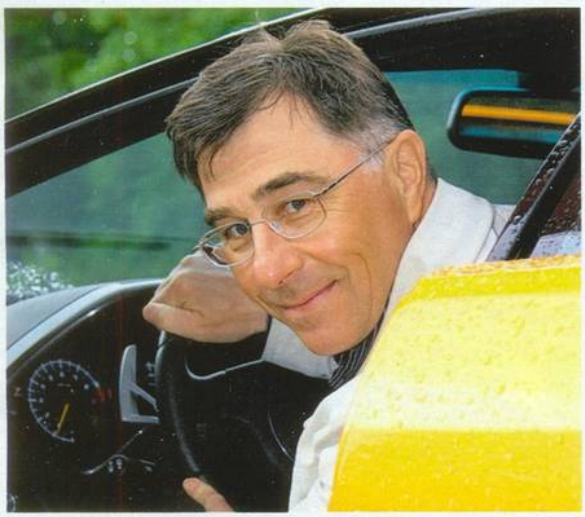
Реалии льготного кредита
» 188

ISSN 0321-4249
09006
9 770321 424007

«ЛАДА-ПРИОРА» ВСТРЕЧАЙТЕ УНИВЕРСАЛ » 40

Sergei79 for journal-plaza.net





# Так уже давно не лечат

В одном из фильмов Феллини девушку, склонную к обморокам, лечили изнурительными кровопусканиями. Похожий рецепт пришелся по нраву и нашим чиновникам. Как только российский авторынок в очередной раз падает в обморок, «мудрые» управленцы тут же хватают скальпель. В конце весны Минпромторг опубликовал отчет, прогнозируя до конца года падение продаж новых и подержанных легковых машин на 60%, а также рост цен на «лады» до 28,2%. Есть от чего потерять сознание: на очереди «кровопускание» еще работоспособным предприятиям в виде безумных кредитов – под не очень внятные обещания вместо антикризисного плана. Понятно, что суперльготных кредитов на всех не хватит. Поэтому уже начала разоряться созданная на подъеме последних лет отрасль автомобильных дилеров: 2 тысячи центров с персоналом до 200 тысяч человек. Это какую же надо получать прибыль, чтобы легко отдавать банкам 20–25% по кредитам, оставаясь прозрачным для налоговых органов?! А не отдашь – заберут предприятие...

Хорошо, что у нас известны не только фильмы Феллини, но и китайская медицина. Это тем более актуально, что Поднебесная вышла в мировые лидеры автомобильных продаж. Напоминаю некоторые ее рецепты.

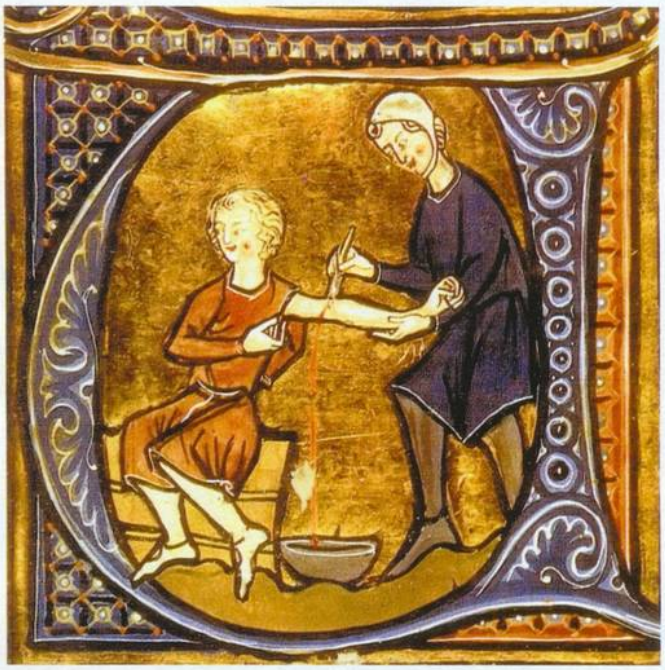
*Автомобильная отрасль получает деньги в виде кредитов под 3–5% годовых. А для поддержки потребительского спроса государство компенсирует проценты по кредиту на покупку нового автомобиля! Для жителей городов – частично, в сельской местности – полностью.*

*При покупке нового автомобиля налог с продаж сокращен до 5%.*

*Покупатели нового национального автомобиля с двигателем до 1,6 л освобождаются от уплаты транспортного налога...*

И так далее. Перечень на несколько десятков страниц. В Китае, как и в развитой Европе, наработаны действенные механизмы борьбы с болезнями авторынка. Пора и нам постигать эту науку, тогда и автомобили подешевеют.

Петр Меньших



Очередное «кровопускание» для автомобильной отрасли в виде разорительных кредитов под 20–25% годовых и роста цен на «лады».

Sergei79 for journal-plaza.net



3 КРУПНЫМ ПЛАНОМ
14, 207 НОВОСТИ

АВТОМОБИЛИ

22 ГОРОД МЕЧТЫ
Тестируем «Фольксваген-Гольф», «Хёндай-i30», «ФИАТ-Браво», «Пежо-308»
34 ЧТОБ НЕ СГЛАЗИТЬ
«Мерседес-Бенц» E-класса
40 НОВЕЙШАЯ ИСТОРИЯ
«Лада-Приора»-универсал
42 ОТТЕНКИ СИНЕГО
«СЕАТ-Леон» и «Алтеа»
46 ПТИЦА-ТРОЙКА
«Мазда-3»
50 ВАЖНЕЕ ПРОИСХОЖДЕНИЯ
«Хёндай-Генезис Купе»
54 ЧУЖОЕ СЕРДЦЕ БЬЕТСЯ РОВНО
«Шевроле-Нива» с дизелем
56 КРЕЙСЕР ПРИБРЕЖНОГО ПЛАВАНИЯ
«Тойота-Урбан Крузер»
60 ШЕСТОЕ ЧУВСТВО
«Фольксваген-Сирокко» и «Гольф GTI»
66 ГОЛОС АМЕРИКИ
«Ниссан-Мурано», «Хёндай-ix55»
74 ТАНКОВЫЙ КОРПУС
«Крайслер-300C»
78 РОСЛЫЙ МАЛЫЙ
«Ауди-A4 Олроуд»
82 ТУРИЗМ И ДИЗЕЛЬ
«БМВ-530d Туринг»
84 СЛУЖУ ОТЕЧЕСТВУ!
«УАЗ-Хантер» с дизелем ЗМЗ
86 МОЛОДОЙ ЙЕТИ ХОЧЕТ ПОЗНАКОМИТЬСЯ
«Шкода-Йети»
90 ПЕРЕСЕКАЯ ГОЛЬФ
«Фольксваген-Кросс Гольф»




86 МОЛОДОЙ ЙЕТИ ХОЧЕТ ПОЗНАКОМИТЬСЯ
«Шкода-Йети»



34 ЧТОБ НЕ СГЛАЗИТЬ
«Мерседес-Бенц» E-класса




60 ШЕСТОЕ ЧУВСТВО
«Фольксваген-Сирокко» и «Гольф GTI»

Sergei79 for journal-plaza.net

92 **ТРАНСМИССИЯ ВЫПОЛНИМА!**
Спецтест: кроссоверы с разными типами трансмиссий – «Пежо-4007», «Субару-Форестер», «Фольксваген-Тигуан»
102 **ПОВОРОТ НА 370**
«Ниссан-370Z»

**КУРЬЕР**

106 **ОПТИМИСТИЧЕСКАЯ ТРАГЕДИЯ**
Сатирические стихи
107 **ОБРАТНАЯ СВЯЗЬ**
Отклики на публикации ЗР
108 **ВЫ НАМ ПИСАЛИ**
110 **ЧТО РУССКОМУ ХОРОШО...**
111 **ДИАЛОГ В ПЕРВУЮ СРЕДУ**

**АВТОРЫНОК**

112 **НАУЧНАЯ ФАНТАСТИКА**
Покупаем «Хонду-Сивик»
118 **СПЕЦНАЗ**
«Опель» серии OPC
120 **ПЛАТЕЖНЫЙ БАЛАНС**
Цена аварии: вседорожники
122 **ЯГОДКА ОПЯТЬ**
«ФИАТ-Албеа»
124 **РАЗВОД И ДЕВИЧЬЯ ФАМИЛИЯ**
Рейд по сервисам «Тойоты»

**КОМПОНЕНТЫ**

128 **ОХЛАДИТЬ ПЫЛ**
Экспертиза насосов системы охлаждения двигателей ВАЗ
132 **НОВЫЕ ТОВАРЫ**
136 **ПОЧЕМ ЛЮКС?**
Экспертиза ламп «плюс 50%»

**ТЕХНИКА**

140 **СТРАНА СЕДАНИЯ**
Обзор салона в Сеуле









92 **ТРАНСМИССИЯ ВЫПОЛНИМА!**
Спецтест: кроссоверы с разными типами трансмиссий – «Пежо-4007», «Субару-Форестер», «Фольксваген-Тигуан»







**АВТОМОБИЛИ НОМЕРА**

78 «Ауди-А4 Олроуд»
82 БМВ-530d универсал
74 «Крайслер-300С»
232 «Лада-Калина Ралли»
40 «Лада-Приора»-универсал
46 «Мазда-3»
202 «Мерседес-Актрос»*
192 «Мицубиси-L200»*
66 «Ниссан-Мурано»
192 «Ниссан-NP 300»*
102 «Ниссан-370Z»
118 «Опель» серии OPC
198 «Пежо-Боксер»**
22 «Пежо-308»
92 «Пежо-4007»
232 «Рено-Клио Спорт»
150 «Рено-Логан MCV»
92 «Субару-Форестер»
56 «Тойота-Урбан Крузер»
84 «УАЗ-Хантер»
154 «УАЗ-Патриот»
122 «ФИАТ-Албеа»
22 «ФИАТ-Браво»
22 «Фольксваген-Гольф»
60 «Фольксваген-Гольф GTI»
90 «Фольксваген-Кросс Гольф»
60 «Фольксваген-Сирокко»
92 «Фольксваген-Тигуан»
158 «Форд-Фьюжн»
50 «Хёндай-Генезис Купе»
166 «Хёндай-Элантра»
22 «Хёндай-i30»
66 «Хёндай-ix55»
112 «Хонда-Сивик»
54 «Шевроле-Нива» с дизелем
86 «Шкода-Йети»

*Грузовик. **Автобус.

Sergei79 for journal-plaza.net

146 **НОВИНКИ, ИССЛЕДОВАНИЯ, ИЗОБРЕТЕНИЯ**
150 **ФРАНЦУЗСКОЕ ПРОНИКНОВЕНИЕ**
ВАЗ испытывает «Рено-Логан»
154 **ЛЫЧКА НА ПОГОН**
Качество «УАЗа-Патриот»
156 **ВАЗ И ГАЗ**
«Лада-Приора» на сжатом газе
157 **ПОНЯТИЕ РАСТЯЖИМОЕ**
Измерение эластичности

**РЕМОНТ И СЕРВИС**

158 **СПЛАВ ИЛИ ГРЕБЛЯ?**
Тест-ремонт «Форда-Фьюжн»
162 **УДАЛЕННЫЙ ДОСТУП**
Сигнализация с радиомаяком
164 **ТРЕТИЙ ГЛАЗ**
Датчики парковки на «Форде-Фокус»
166 **РАЗУМНО И ДОСТАТОЧНО**
«Хёндай-Элантра» в деталях
170 **КОГДА ПРОБКЕ КРЫШКА**
Пробка расширительного бачка
172 **НАШ КОНКУРС**
173 **СОВЕТЫ БЫВАЛЫХ**
174 **ФИНИКИ**
Форум «Инфинити»

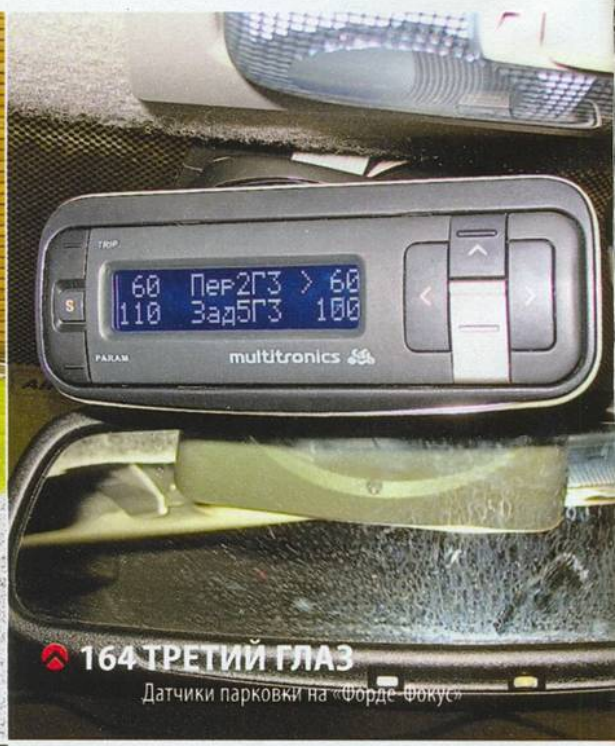
**БЕЗОПАСНОСТЬ**

176 **ПРЯМАЯ ЛИНИЯ С ДОБДД**
178 **ТРАНСПОРТНЫЙ НАЛОГ**
Комментарий юриста
180 **ДЕЛО О НЕЗАДАЧЛИВОМ СЫЩИКЕ**
Следствие ведет ЗР
182 **ПОЛУЧИМ НОМЕРА**
Рейд по отделам ГИБДД

**ЭКОНОМИКА**

184 **ПРЕДПОЧИТАЮ ТРИУМФ!**
Интервью с К. Габби («Джи-Эм»)
186 **ГОРЯЧИЕ ПИРОЖКИ**
Стимулы для покупателей









 Sergei79 for journal-plaza.net

188 **В СПИСКЕ НЕ ЗНАЧАТСЯ**
Кредит на покупку российских авто

**ГРУЗОВИКИ**

192 **КУЗОВ, ПРИВОД, ДВА РЯДА**
«Мицубиси-L200», «Ниссан-NP 300»
198 **БОКСЕРЫ В КУЛАЧНОМ БОЮ**
«Пежо-Боксер»
202 **АРИФМЕТИКА ПРОХОДИМОСТИ**
«Мерседес-Актрос»
208 **РЕКЛАМНЫЙ БЛОК**
Предложения профессионалов рынка автокомпонентов и оборудования для автосервиса

216 **ЦЕНЫ «ЗА РУЛЕМ»**

**СПОРТ**

218 **СТРАТЕГИЯ САМЫХ БЫСТРЫХ**
Формула 1
222 **НАША ИНТРИГА**
Ралли Португалии
226 **ПАДДОК**
Новости спорта

**ТЮНИНГ**

228 **К ПРЕДЕЛАМ ВОЗМОЖНОГО**
Московское Тюнинг-Шоу

232 **НЕ КАЖДЫЙ МУЖИК УКРОТИТ**
Тест «Лады-Калина Ралли» и «Рено-Клио Спорт»
236 **КЛОНДАЙК ИДЕЙ**
Итоги дизайн-конкурса

**БЕЗ ГРАНИЦ**

240 **ПОЛНЫЙ УЛЕТ**
Летающий автомобиль
244 **О, МОРЕ В ГАГРАХ!**
Путешествие в Абхазию
248 **НЕОБЫКНОВЕННОЕ ЧУДО**
Выставка «Ретроклассика»



**228 К ПРЕДЕЛАМ ВОЗМОЖНОГО**
Московское Тюнинг-Шоу




**240 ПОЛНЫЙ УЛЕТ**
Летающий автомобиль




**232 НЕ КАЖДЫЙ МУЖИК УКРОТИТ**
Тест «Лады-Калина Ралли» и «Рено-Клио Спорт»

Sergei79 for journal-plaza.net



# Баварский флагман

Семейство «семерок» BMW пополнилось моделями 760i и 760Li, у которых новые 12-цилиндровые моторы.

**BMW 760i**

**ДВИГАТЕЛЬ:**
бензиновый; число цилиндров/число клапанов/рабочий объем – 12/48/5972 см$^3$; мощность – 400 кВт (544 л.с.) при 5250 об/мин; максимальный крутящий момент – 750 Н·м при 1500–5000 об/мин.

**ТРАНСМИССИЯ:**
заднеприводная; коробка передач – автоматическая 8-ступенчатая.

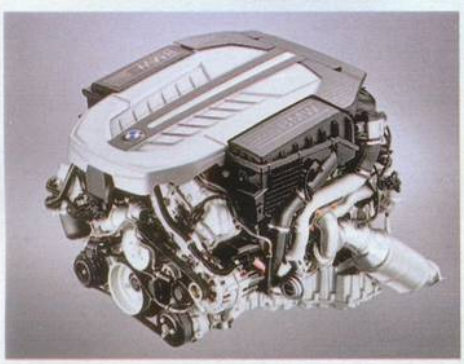
**КУЗОВ:**
5-местный 4-дверный; база – 3070 мм; габариты (длина × ширина × высота) – 5072×1902×1473 мм; объем багажника – 500 л; снаряженная масса – 2105 кг. Шины – спереди 245/45R19, сзади 275/40R19.

**МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ:**
250 км/ч; разгон до 100 км/ч – 4,6 с; расход топлива в смешанном европейском цикле – 12,9 л/100 км.

Вообще-то, описание новинки следовало бы начать именно с двигателя, но одна цифра так и просится вперед: этот представительский лимузин разгоняется до первой сотни за 4,6 с! А вот теперь – о том силовом агрегате, который сделал возможной столь впечатляющую динамику. Двигатель сочетает в себе непосредственный впрыск топлива под давлением 200 бар и двойной турбонаддув при необычно высокой степени сжатия – 10. С 6 л рабочего объема удается снять более полутысячи «лошадей» и 750 Н·м крутящего момента чуть ли не с оборотов минимального холостого хода. Технологически мотор необычайно продвинут: тут и бесступенчатая регулировка фаз, и алюминиевые поршни, заключенные в стальную оболочку, и болты крепления головки блока, достающие аж до картера, чтобы намертво стянуть всю конструкцию. Двигатель настолько уравновешен, что можно забыть его выключить, если не бросить взгляд на тахометр. Ради максимальной эффективности разработчики не побоялись таких экзотических решений, как масляный насос переменной производительности: он снижает нагрузку на двигатель в режиме частичной и малой мощности.

Огромный крутящий момент передается на колеса через новейшую (мировая премьера) 8-ступенчатую автоматическую коробку передач, позволяющую двигаться с большой скоростью на минимальных оборотах двигателя. Это (вдобавок к особенностям самого двигателя) позволило удержать средний расход топлива в пределах 13 л/100 км.

Разумеется, флагман по максимуму упакован всевозможными опциями, перечислить которые здесь просто нет возможности. Упомянем, пожалуй, подруливающие задние колеса, активную подвеску, систему ночного видения, активный круиз-контроль с автоматическим торможением, адаптивный головной свет.



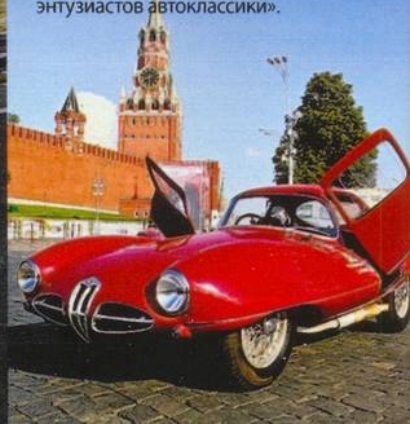







## Золотое кольцо

Уже в шестой раз (с 11 по 14 июля) состоится ралли классических автомобилей под таким названием. Мероприятие имеет высшую международную категорию и проводится под эгидой РАФ и FIVA. Это ралли собирает любителей и коллекционеров старинных и не очень (минимальный возраст – 30 лет) автомобилей со всего мира, ставших символами своей эпохи. Стартовав с Красной площади, участники проедут более 1000 км по столицам и городам Древней Руси – Москве, Ярославлю, Суздалю, Угличу, Юрьеву-Польскому, Переславлю-Залесскому, Костроме, создавая жителям каждого города незабываемую атмосферу праздника. Заодно и сами познакомятся с историческими и культурными памятниками великой Руси. «Участие в ралли «Золотое кольцо» для меня по-настоящему важное событие. Насыщенная программа, интересные спецучастки, качество судейства, удивительные города, атмосфера гонки – организаторам удается невозможное! – рассказывает Лучано Виаро, трехкратный победитель гонки «Милле Милья» и двукратный чемпион ралли «Золотое кольцо». – Поверьте, мне есть с чем сравнить. И я уверен, что в скором времени участие в ралли «Золотое кольцо» станет не только хорошим тоном, но и доброй традицией среди всех энтузиастов автоклассики».



Sergei79 for journal-plaza.net




# Размером с пиксел

На кризисной волне в Европу приплыл малыш «Ниссан-Пиксо»: его базовая версия «Визиа» стоит всего 7990 евро.

Вопреки названию, созвучному элементарной частице изображения, автомобиль имеет пять дверей и четыре полноценных места. Обманывает, однако, не только имя, но и «фамилия»: по сути, это вовсе не «Ниссан», а «Сузуки-Альто», причем оба близнеца рождаются на одном и том же конвейере в Индии. Удивительно, но по воле маркетологов «Пиксо» попадает в Старый Свет почему-то изрядно (на целую тысячу евро) подешевевшим по сравнению с аналогом от «Сузуки».

Хотя предусмотрено две комплектации (кроме «Визиа», богаче оснащенная «Ацента»), выбрать мотор по вкусу не удастся: для «Пиксо» предусмотрен лишь 3-цилиндровый литровый двигатель. Впрочем, главное в данном случае не прыть, а экономичность, с которой все в полном порядке: в среднем машина расходует меньше 4,5 л/100 км и выполняет требования Евро V. А вот автомат, хотя и 4-ступенчатый, заказать можно. Правда, ценой потери 3 секунд в динамике разгона и 5 км/ч максималки.

Автомобиль предназначен в первую очередь для перевозки людей, а не чемоданов: багажник весьма скромный. К тому же в «Визиа» не складывается заднее сиденье! Зато развернуться на пятачке и втиснуться в недоступное другим место на парковке – пожалуйста: радиус разворота всего 4,5 м. При этом, однако, следует беречься выбоин, выступающих люков и трамвайных путей: подвеска «Пиксо» очень жесткая. И даже если не сломается железо, удары в полной мере ощутит плоть седоков. Остается утешиться дешевизной автомобиля с не самой «дешевой» эмблемой, а также редкими посещениями АЗС и абсолютно чистой (в смысле воздействия на экологию мегаполиса) совестью.

**NISSAN PIXO**

**ДВИГАТЕЛЬ:**
бензиновый; число цилиндров/число клапанов/рабочий объем – 3/12/996 см$^3$; мощность – 50 кВт (68 л.с.) при 6000 об/мин; максимальный крутящий момент – 90 Н·м при 3400 об/мин.

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

**КУЗОВ:**
4-местный 5-дверный; база – 2360 мм; габариты (длина × ширина × высота) – 3570×1630×1470 мм; объем багажника – 129 л; снаряженная масса – 855 кг.

**МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ:**
155 км/ч; разгон до 100 км/ч – 14,0 с; расход топлива в смешанном европейском цикле – 4,4 л/100 км.



## КОРОТКО

**5** дополнительных вопросов предложат с ноября на экзамене по ПДД в ГИБДД за каждую из двух допустимых ошибок в 20 ответах. Экзамен же по вождению будет состоять из 12 упражнений, выполняемых в непрерывном режиме. К привычным заданиям добавят «змейку», проезд железнодорожного переезда, разгон с переключением на 10-метровой дистанции.

**425** метров до 94-го этажа Шанхайского мирового финансового центра автомобиль «Порше-Панамера» преодолел в грузовом лифте, стоя почти вертикально носом вверх. Необычную транспортную операцию решили увековечить на фото для образца при возможных последующих подъемах с переворотом. Да и для рекламы не повредит.



**80** лет тому назад с конвейера завода в Йоханнистале под Берлином сошел первый легковой автомобиль BMW 3/15 PS. За три года его приобрели около 16 000 покупателей, которых совсем не смущала скромная мощность мотора – всего 15 л.с. Глядя на современные авто концерна, трудно представить, с чего все началось…



Sergei79 for journal-plaza.net



# Числом или уменьем?

Шанхайская автомобильная выставка привлекла внимание к интересному факту. В то время, когда почти везде производители испытывают большие трудности, китайский рынок растет. По итогам первого квартала Китай обогнал США и был признан крупнейшим авторынком мира. На выставке в Шанхае компании «Дженерал моторс», «Форд», «Крайслер», «Фольксваген» и «Даймлер» заявили, что не поедут на осеннее автошоу в Токио.

По информации организаторов, в Шанхае состоялось 13 мировых премьер, среди которых долгожданный седан «Порше-Панамера», «Ленд-Ровер Дискавери 4», обновленный «Ауди-Q7» и удлиненный «Ауди-A4L».

Но эти цифры меркнут на фоне активности местных компаний. Так, «Джили» представила на выставке 22 новые модели, а «Чери» – 32 новинки, которые должны пойти в серию в 2009–2010 годах. Теперь у фирмы есть три дочерние марки: «Риич» (Riich) – для моделей высшего класса; «Рели» (Rely) – коммерческие авто и вседорожники), «Кэрри» (Karry) – легкие коммерческие грузовики и микроавтобусы. Бюджетные легковушки по-прежнему будут выпускать под брендом «Чери». Гвоздем ее экспозиции стали седан и хэтчбек A3 (автомобиль продается в Китае с Нового года; ориентировочный старт продаж в России – лето 2009 года).

**«Чери-A3» – в конце года ожидается в России.**



**Пресловутый «Джили-GE», беззастенчиво заимствующий стилистические решения «Роллс-Ройса».**




# Электроягода

В Шанхае «Чери» анонсировала модель S18, первый электромобиль компании. Небольшой 5-дверный хэтчбек оснащен литий-ионной (LFP – железофосфатная) батареей; по данным производителя, он может проехать от 120 до 150 км и развивать до 120 км/ч. Подзарядка батареи от обычной розетки потребует 4–6 часов, а специальное зарядное устройство может сократить это время до получаса. По габаритным размерам S18 невелик: 3,60×1,59×1,53 м. Машина появится в продаже на китайском рынке в этом году за 70 тыс. юаней (10 250 долларов). Первые электромобили поступят в госучреждения. Есть планы экспорта в Латинскую Америку.

Разработки электромобилей «Чери» начала восемь лет назад, а в этом году планирует запустить в серию минимум два типа автомобилей (предположительно «Тигго» и A3) с гибридными силовыми установками.




**«Чери-S18» – поддержку электромобилю обещают на государственном уровне.**

## КОРОТКО

**9 часов заряжается от розетки батарея первого в мире серийного гибридомобиля F3DM, который начала продавать компания BYD. Машина может проехать около 100 км без помощи двигателя внутреннего сгорания. На местном рынке она стоит 149,8 тыс. юаней (21 950 долларов).**

**Новинка Шанхайского автосалона «Бриллианс-FSV» – попытка компании активнее заявить себя в более дешевом сегменте. Седан компактного класса с современными двигателями 1,3 и 1,5 л (лицензия «Мицубиси») будет стоить от 8800 долларов.**

**Известный китайский производитель грузовых автомобилей «Дунфэн» также выпускает легковые машины в сотрудничестве с «Ситроеном». Специально для китайского рынка создан «Дунфэн-Феншен» (Dongfeng Fengshen) на платформе «Ситроена». Седан с двигателем 1,6 л мощностью 105 л.с. будут предлагать по цене, эквивалентной 11 700 долларам. Дизайн автомобиля выполнен итальянским кузовным ателье «Джуджаро».**

**Новинка от «Чери» – модель «Фульвин 2», замена устаревшему «Амулету». Более компактный и высокий автомобиль в местных традициях представлен с кузовом седан. Несмотря на полный набор электронного оборудования и систем безопасности, цена не должна превысить 9000 долларов. В стандартной комплектации также 1,5-литровый двигатель ACTECO мощностью 107 л.с.; багажник у машины огромный.**



Sergei79 for journal-plaza.net



# Сбрендить можно

Китайская компания «Джили» (Geely) решила основать собственный премиум-бренд. Перспективная модельная гамма «Эмгранд» (Emgrand), показанная на автосалоне в Шанхае, выглядит весьма любопытно.

Первым в линейке будет седан EC718, производство которого начнется уже в этом году. Немного позже к нему присоединится одноплатформенный хэтчбек EC718-RV с уменьшенным задним свесом.

Оба автомобиля оснастят бензиновым двигателем 1,8 л с регулированием фаз газораспределения, аналогичным тому, что сегодня применяется на модели «Джили-Вижн». Он развивает мощность 133 л.с. и крутящий момент 165 Н·м. Впервые на «Джили» появится автоматическая коробка передач.

Более крупный седан EC825 также должен дебютировать в этом году, но его начинка пока остается загадкой. Зато достоверно известно, что мини-вэн EV825, его близнец по ходовой части, пойдет в производство в 2010 году. Третьим освоят кроссовер EX825 на той же платформе.

Два семейства легковых машин, мини-вэн и кроссовер – еще не все! Другая платформа объединит полноценный вседорожник EX925 и пикап ET925 – рамные машины с продольным расположением двигателя. О дате начала их выпуска пока не сообщается.

Есть еще и спортивное купе с дверями гильотинного типа а-ля «Ламборгини». Но это пока концепт-кар…

Сказать, что такие темпы поражают, пожалуй, недостаточно. Впрочем, уже сегодня можно признать, что в Китае умеют делать быстро и дешево. Что касается качества, местные автомобили доверия пока еще не заслужили. Но неужели все это действительно сделают? Сбрендить можно!



EX925 – перспективный вседорожник.


EC718-RV – компактный хэтчбек.


ET925 – стильный пикап.



EX825 – кроссовер на шасси большого седана.


Концептуальное купе «Эмгранд» – новая торговая марка концерна «Джили».



EC825 – бизнес-класс по-китайски.

Sergei79 for journal-plaza.net






**PEUGEOT 308**
1,6 л, 122 л.с., комплектация Confort Pack, 599 000 руб.

**FIAT BRAVO**
1,4 л, 120 л.с., 6-ступенчатый робот, комплектация Emotion, 719 000 руб.

**VOLKSWAGEN GOLF**
1,4 л, 122 л.с., 7-ступенчатый робот, 1 113 139 руб.

Sergei79 for journal-plaza.net

# Город мечты

Его очередное явление – всегда событие. Но шестое поколение «Фольксвагена-Гольф» для России важно вдвойне, ведь модель, которую мы заполучили на тест, будут собирать в нашей стране. Как смотрится претендент на российское гражданство на фоне интернациональной команды из Европы? Михаил Гзовский отправился за ответом на полигон. Фото: Георгий Садков.




**HYUNDAI I30**

1,6, 122 л.с., 4-ступенчатый автомат, комплектация Sty e, 715 900 руб.

Sergei79 for journal-plaza.net



Весна в этом году выдалась поздняя. Две из четырех машин – на зимних шинах, значит, замеры динамики придется отложить до лучших времен, положившись на заводские данные и собственные ощущения. По мощности тестируемые экземпляры подобраны почти идеально, а вот трансмиссии – на любой вкус.

## ТЕХНОПАРК

Интереснее других оказался 6-ступенчатый робот ФИАТа. Первые километры порадовали: в отличие от других коробок аналогичной конструкции, фиатовская переключает передачи с несильными рывками, а задержки остаются в рамках приличий. Но чрезмерный «интеллект» и самостоятельность коробки портят все! Например, добиться переключения на ступень выше, приотпустив педаль газа, здесь не выйдет: робот упорно держит мотор на верхнем пределе оборотов. Лишь спустя несколько секунд, повинуясь лишь ему понятным аргументам, все же подтыкает желаемую передачу. Частенько терпение заканчивается раньше, дергаю рычаг сам.

А вот еще приключение. На одном из долгих светофоров надоело держать ногу на тормозе, перевел селектор в «нейтраль». Наконец-то зеленый. Что такое: включить передачу не могу! ФИАТ надписью на дисплее приборов призывает нажать и отпустить тормоз, попробовать еще раз, а сзади уже истерика клаксонов. С третьей попытки мы вроде нашли общий язык. В общем, коробка с секретом...

По контрасту с «итальянцем» «кореец» оснащен простейшим 4-ступенчатым автоматом без изысков вроде ручного режима. После ФИАТа логика почти идеальная. В городе все отлично: очень мягкие и почти незаметные переключения, отсутствие задумчивости. Но на трассе четырех передач не хватает: к 140 км/ч мотор уже давит на уши, раскрутившись до 4000 об/мин, да и экономичность страдает. Оправдаться «Хёндай» помогает лишь то, что такие скорости лежат за пределом допускаемых Правилами дорожного движения.

«Пежо» единственный в тесте с традиционной механикой, не вызывающей вопросов. Почти не вызывающей. В духе времени здесь была бы кстати еще одна ступень, экономичная. Механизм выбора передач – с размашистыми ходами рычага и не самой четкой фиксацией – типичен для «Пежо» и требует деликатного обращения. Попытка переключиться по-спортивному быстро встречает протест синхронизаторов.

Лишь «Фольксваген» исполняет все пожелания! Трансмиссия DSG с двумя сцеплениями и семью ступенями – настоящий прорыв на новый технический уровень. Тут и низкий расход топлива с разгоном на уровне механики, и переключения незаметны, и за-



Sergei79 for journal-plaza.net

ПРЕДУПРЕЖДАЕМ О ВРЕДЕ ЧРЕЗМЕРНОГО ПОТРЕБЛЕНИЯ ПИВА
Никогда
не говори
никогда...
даже если
ты настоящий
автоэксперт.






К бесспорным плюсам «Браво» отнесем колоритную итальянскую внешность.

Коробке ФИАТа больше подошло бы определение «полуавтоматическая» – хвататься за рычаг порой приходится.

Кнопки противотуманных фар почему-то оказались справа на консоли, слева же красуются заглушки.

Широкие задние стойки ФИАТа – причина плохой обзорности в салонное зеркало.





держек нет. При необходимости тормозить двигателем орудую подрулевыми лепестками. Предусмотрен и спортрежим, в котором коробка полностью реализует «верхи» мотора и оперативно спускается на передачу ниже под сброс газа. Эталон!

Что касается моторов, они делятся на два лагеря. Атмосферные «Хёндай» и «Пежо» не преподносят откровений: примерно одинаковый пик момента на 4000 об/мин и максимальная мощность при 6000 об/мин. T-Jet ФИАТа и TSI «Фольксвагена» при объеме 1,4 л способны на такое, что диву даешься. У обеих марок есть более форсированные версии, но и 120-сильные великолепны! Секрет в турбонаддуве. Са-

## FIAT Bravo

**ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА**

Машина пришла на смену модели «Стило», впервые показана широкой публике в Женеве два года назад. Продажи в России стартовали в 2008 году.

**ДВИГАТЕЛИ:**
бензиновые, 1,4 л (90, 120 и 150 л.с.).

**КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ:**
6-ступенчатая механическая, 6-ступенчатая роботизированная.

**КОМПЛЕКТАЦИИ:**
Dynamic, Emotion, Sport.

**ЦЕНА:**
655 000–720 000 руб.

**РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТА**

Стильная внешность, отличный турбомотор, удачный дизайн салона.

Далекая от спорта управляемость, тесный задний диван, малый дорожный просвет.

**ОБЩАЯ ОЦЕНКА** **7,5** полная оценка по категориям в конце статьи

FIAT Bravo – эмоционален, запоминается дизайном, но с точки зрения практичности и управляемости не готов на равных бороться с конкурентами.

Sergei79 for journal-plaza.net








- «Забеги» по различным покрытиям выявили слабую звукоизоляцию днища и колесных арок «Хёндай».
- Отключать систему стабилизации лишний раз не хочется: спортивности в поведении i30 немного.
- Приятная мелочь – возможность слушать музыку с внешних носителей.
- Наблюдательные наверняка заметят стилистическое сходство i30 с моделью одного из немецких концернов.



## Hyundai i30

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Модель, технически близкая к «КИА-Сид», представлена в марте 2007 года в Женеве; в 2008-м линейку кузовов дополнил универсал i30 SW.

**ДВИГАТЕЛИ:**
бензиновые, 1,4; 1,6 и 2,0 л (109, 122 и 143 л.с.).

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

**КОМПЛЕКТАЦИИ:**
Classic, Comfort, Style.

**ЦЕНА:**
530 900–715 900 руб.

РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТА

- Просторный задний диван, солидный дорожный просвет.
- Высокий уровень шума, посредственная управляемость, скромная динамика.

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

Hyundai i30 – автомобиль с претензией на современные стиль и отделку. Но до эталонного уровня материалов и инженерии ему далеко.




мое сильное впечатление – ускорение с низких оборотов. Похожие ощущения дарят разве что 2-литровые дизели или бензиновые атмосферники старой школы. Какой подхват, какой полет!

Но «Фольксваген» с диапазоном момента от 1500 до 4000 об/мин все же лучше, чем ФИАТ с потоком ньютонметров на 4200 оборотах.

### МАРШРУТЫ ОБЪЕЗДА

Рванем на горную дорогу? ФИАТ, передавая на руль грубую фактуру полигонского асфальта, стремится держать траекторию. Но это удается ему посредственно, даже с поправкой на сезонность шин. Руль откровенно женственен и даже не пытается вступить с вами в диалог. Он инфантильно

Sergei79 for journal-plaza.net





В отличие от комплектации «Спорт», в менее дорогой версии «Браво» приборы читаются гораздо лучше.

Водительскому сиденью ФИАТа для комфорта не хватает длины подушки, а для спорта – поддержек.





Голубая подсветка не лучшее решение с точки зрения как информативности, так и комфорта для глаз.

Интерьер «Хёндай» не блещет дизайнерскими находками, к тому же пластики жестче, чем у остальных.





К приборам «Пежо» придерутся лишь те, кто привык к четной оцифровке спидометра.

Для невысоких водителей такие зеркала оказываются слишком близко – приходится крутить головой.





Даже при большом желании найти изъян в приборах «Фольксвагена» сложно. Впрочем, не помешала бы русификация.

Лаконичный стиль, дорогая отделка и безупречная эргономика – это «Гольф».

Sergei79 for journal-plaza.net





В ФИАТе за рослым водителем тесно даже двоим, третьему помешает высокий тоннель пола.



Наши замеры показали: багажник ФИАТа скромен по литражу и по высоте проема.



Для размещения сзади трех пассажиров «Хёндай» приспособлен лучше всех: здесь больше места в ногах и в плечах.



«Хёндай» делит с ФИАТом последнее место по объему багажного отделения, но проем у корейской машины больше.



Ощущение простора в «Пежо» достигается благодаря высокой крыше.



«Триста восьмой» в объеме багажного отделения уступает лишь «Гольфу».



Ширина салона «Гольфа» в задней части меньше, чем у конкурентов, а среднему пассажиру мешает массивный туннель.



«Фольксваген» – единственное в тесте авто, чье заднее сиденье раскладывается в один заход.

легок – что уж говорить про режим City, в котором благодаря усердию электроусилителя крутануть баранку вокруг оси не сможет разве что младенец.

Хуже, что рулевое управление не согласовано с подвесками. Несмотря на среднюю плавность хода, подвеску трудно назвать спортивной. Заноса задней оси при входе в поворот без тяги и прочих «прелестей» у «Браво» в избытке. Стоит ли отключать систему стабилизации? Попробовали: ESP срабатывает порой не в тот момент, когда ждешь, а тут еще строптивый робот с самостоятельными решениями… В общем, помощь от электроники принимаешь без особой благодарности.

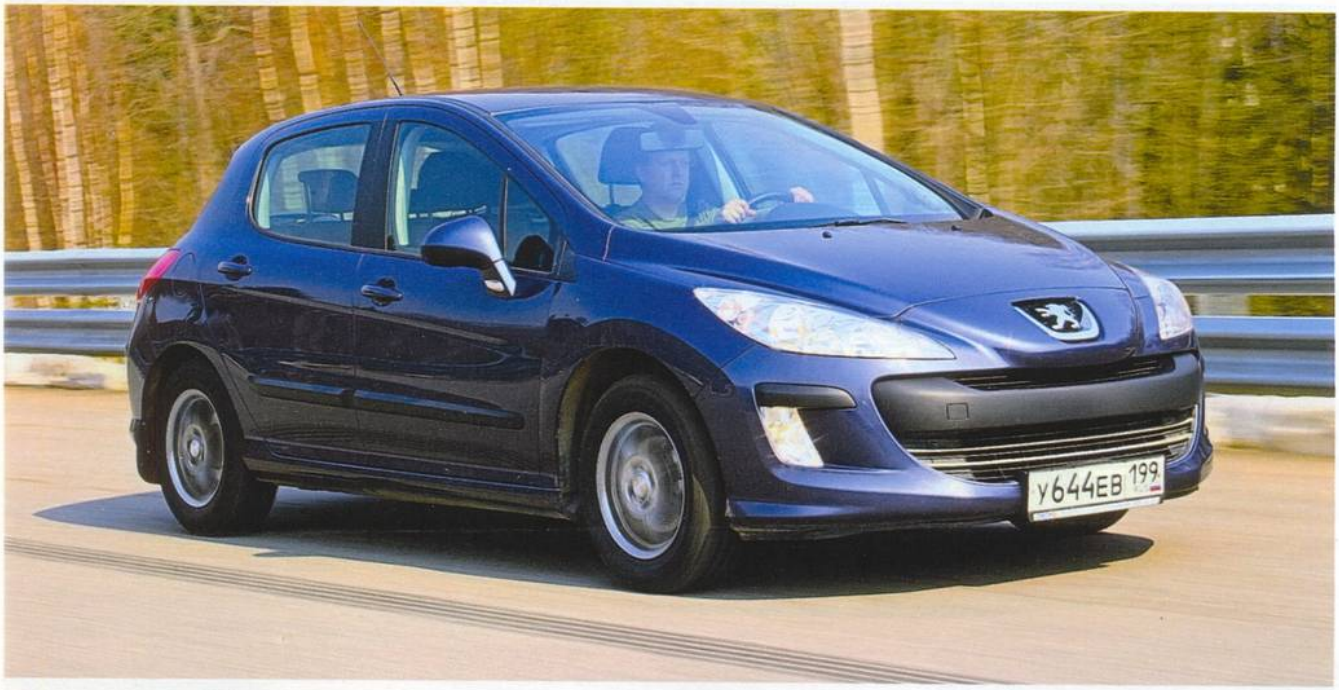
С i30 история немного другая. Руль хотя и передает информацию об угле поворота колес, но велики крены. Ранний занос в ультимативной форме прерывает ESP: предел, дальше идти не стоит! «Хёндай» иллюстрирует типичный для некоторых компаний подход к доводке управляемости. Зачем вкладываться в шлифовку характеристик шасси, если в ситуациях, близких к экстремальным, проще одернуть автомобиль электроникой? Что же, резон в этом есть...

В который раз преподносит сюрприз «Пежо». На пешеходной скорости «француз» кажется довольно нежным из-за малого усилия на руле и звучно срабатывающей на кочках подвески. Удивительно, но, разогнавшись как следует, машина демонстрирует большую собранность и выносливость, траекторные рысканья почти отсутствуют. Хотя усилие на руле меньше, чем в i30, «триста восьмой» гораздо понятнее, причем и на змейке. На тестовой машине не установлена ESP, однако ее ведешь не в пример увереннее, чем «корейца» и тем более «итальянца». Грань, за которой «Пежо» закидывает корму, хорошо чувствуешь, и «отловить» машину не составляет особого труда.

Но все достижения «Пежо» меркнут, стоит пришпорить «Гольф». Последние крохи неуверенности пропадают уже через несколько минут. Сочный, наливающийся усилием с ростом скорости руль повинуется любому капризу водителя, будь то объезд микроскопической ямки или размашистый заход в поворот. На провокационный сброс газа «Гольф» отвечает равномерным, без намека на истерику скольжением всеми четырьмя колесами наружу поворота, которое легко погасить, добавив тяги.

Великолепны и тормоза: педаль в меру длинноходна и позволяет очень

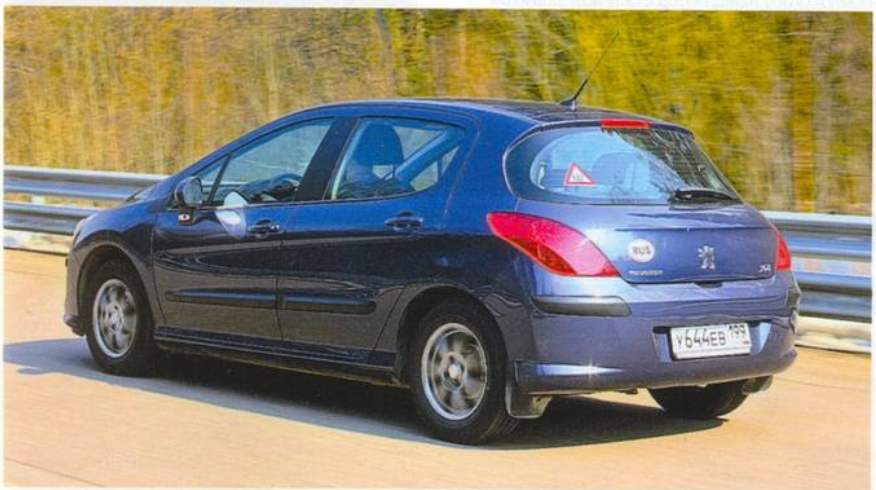
Предупреждаем о вреде чрезмерного потребления пива
Никогда не говори никогда...
Sergei79 for journal-plaza.net
даже если ты настоящий автоэксперт.





- «Пежо» порадовал повышающейся пропорционально скорости плавностью хода.
- Механическая коробка «Пежо» не терпит панибратства, отвечая на чрезмерно быстрые переключения хрустом синхронизаторов.
- В качестве отделки салона французская машина уступает лишь «Гольфу».
- Французская машина стоически выдерживает все удары российских дорог.





точно дозировать усилие, ABS срабатывает мягко и эффективно. На втором месте в тормозных дисциплинах «Пежо», которому чуть не хватает немецкой точности. «Хёндай» огорчил малым ходом педали, а ФИАТ заставлял водителя и пассажиров кивать на последней стадии торможения.

## СПАЛЬНЫЙ РАЙОН

Устраивайтесь поудобнее! ФИАТ – удивительный, яркий, эклектичный, а потому запоминающийся. В нем сочетаются совершенно, казалось бы, несовместимые линии и фактуры. Изогнутая, отделанная в гоночном «углепластиковом» духе панель с логотипом Bravo, почти

### Peugeot 308

**ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА**

Представлен на суд публики в 2007 году, спустя несколько месяцев модельный ряд пополнил универсал SW.

**ДВИГАТЕЛИ:**
бензиновые, 1,6 л (120, 140 и 150 л.с.).

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

**КОМПЛЕКТАЦИИ:**
Confort Pack, Premium, Premium Pack.

**ЦЕНА:**
599 000–742 000 руб.

**РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТА**

Большой дорожный просвет, информативные тормоза, уверенное поведение на дороге.

Специфическое расположение наружных зеркал и посадка за рулем, посредственная избирательность коробки передач.

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

**Peugeot 308 – обладатель сбалансированного характера и французского шарма, в нем сочетаются хорошая плавность хода и послушность водителю.**

Sergei79 for journal-plaza.net







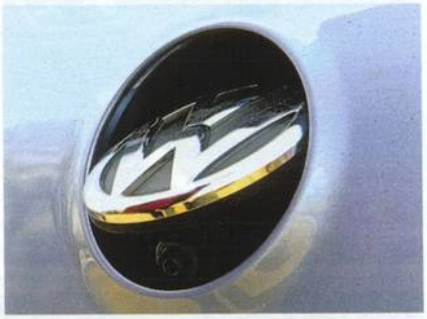


«Фольксваген» продемонстрировал не только лучшую плавность хода, но и великолепную управляемость.

Коробка DSG на сегодняшний день – лучшая среди роботизированных трансмиссий.

При включении задней передачи эмблема на крышке багажника поворачивается, приоткрывая видеокамеру.

По нашим замерам, дорожный просвет «калужского немца» под стальной защитой составляет достойные 145 мм.



## Volkswagen Golf

**ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА**

Дебютировал весной 2009 года. Небольшая задержка с выходом на российский рынок связана с началом производства на заводе в Калуге.

**ДВИГАТЕЛИ:**
бензиновые, 1,4; 1,6 л (80, 102, 122, 160 л.с.).

**КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ:**
5-, 6-ступенчатая механические, 7-ступенчатая роботизированная.

**КОМПЛЕКТАЦИИ:**
индивидуальные.

**ЦЕНА:**
от 590 603 руб.

**РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТА**

Отменное водительское сиденье, эргономика и обзор, великолепная динамика и тормоза.

Не самый просторный для троих задних пассажиров салон.

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

Volkswagen Golf – очередная высокая планка для конкурентов, дотянуться до которой им будет непросто.




гоночный руль – и при этом мягкие сиденья, дешевые обивки дверей. Жаль, художникам удалось гораздо больше, чем технологам. Вероятно, по этой же причине ФИАТ оказался самым тесным для пассажиров второго ряда. Салон поджимает в плечах, удобно усесться за рослым водителем невозможно.

Если для вас важно, чтобы во втором ряду могли ехать трое взрослых, берите «Хёндай»: здесь довольно места и в длину, и в ширину да и процедура посадки проще.

В отличие от ФИАТа, «кореец» смотрится по-европейски строго. Ничего удивительного – модель делали с та-

Sergei79 for journal-plaza.net




## ЗА КАЛУЖСКОЙ ЗАСТАВОЙ

«Гольф» с турбомотором производить в Калуге не будут. Российские машины планируют оснащать двигателем объемом 1,6 л, механической или 7-ступенчатой роботизированной коробками. Цена на российский «Гольф» стартует с отметки 590 603 руб. Тестовый автомобиль выпущен в Германии и имеет максимальную комплектацию.



ким расчетом. Но вот незадача: на вид i30 дороже, чем на ощупь. Радует лишь перфорированная кожа на дверях и сиденьях. Многообещающий профиль жестких кресел на деле отказывается удерживать водителя. Обрамление центральной консоли – из дешевой пластмассы.

Другое дело «Пежо»! Здесь сразу понимаешь, кто моду создает, а кто лишь пытается за ней угнаться. Солидная передняя панель с хромированными нимбами дефлекторов вентиляции вместе с тем производит впечатление воздушности. Салон полон света и оттого кажется даже просторнее, чем на самом деле. Конечно, «француз» не безгрешен. Например, руль установлен по-автобусному отлого, добраться до регулировки наклона спинки через узкую щель между сиденьем и дверью нелегко. По части удобства для задних пассажиров он немного, но все же уступает i30. Здесь меньше простора для коленей, правда, над головой никаких помех.

«Фольксваген» в очередной раз заставляет поверить в магию. Как этот довольно скромный внешне да и внутренне автомобиль способен быть таким универсальным? Как удалось наполнить салон неповторимым немецким ароматом зажиточности? Сколько человекочасов потрачено на то, чтобы через секунду вы уже не сомневались – эти цепкие и одновременно удобные в дальних поездках сиденья лучшие в классе. Материалы отделки в шестом поколении еще ближе к «Ауди». Пожалуй, для «Гольфа» есть лишь одно противопоказание – он удобен только для четверых.

Плотно сбитая подвеска, как ни странно, оказалась и наиболее комфортной, причем на любой скорости и независимо от типа покрытия. «Гольф»

### ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

| Общие данные | FIAT BRAVO | HYUNDAI i30 | PEUGEOT 308 | VW GOLF |
|---|---|---|---|---|
| Размеры, мм: длина/ширина/высота | 4336/1792/1498 | 4245/1775/1480 | 4276/1815/ 1498 | 4204/1759/1513 |
| база | 2600 | 2650 | 2608 | 2578 |
| колея спереди/сзади | 1538/1532 | 1546/1544 | 1526/1521 | 1540/1518 |
| Объем багажника, л | 400/1175 | 340/1250 | 348/1200 | 350/1305 |
| Радиус поворота, м | 5,2 | 5,1 | 5,4 | 5,4 |
| Масса снаряженная/полная, кг | 1260/1770 | 1313/1740 | 1275/1800 | 1226/1840 |
| Время разгона 0–100 км/ч, с | 9,6 | 12,1 | 10,8 | 9,4 |
| Максимальная скорость, км/ч | 197 | 188 | 197 | 195 |
| Топливо/запас топлива, л | A95/58 | A95/53 | A95/60 | A95/55 |
| Расход топлива, л/100 км: загород./город./смешанный цикл | 5,6/8,7/6,7 | 5,7/9,0/6,9 | 5,2/9,3/6,7 | 4,9/7,7/5,9 |
| **Двигатель** | | | | |
| Расположение | спереди поперечно | спереди поперечно | спереди поперечно | спереди поперечно |
| Конфигурация/ число клапанов | P4/16 | P4/16 | P4/16 | P4/16 |
| Рабочий объем, см³ | 1368 | 1591 | 1598 | 1390 |
| Степень сжатия | 9,8 | 10,5 | 11,0 | 10,0 |
| Мощность, кВт/л. с. | 88/120 при 5000 об/мин | 90/122 при 6200 об/мин | 90/122 при 6000 об/мин | 90/122 при 5000 об/мин |
| Крутящий момент, Н·м | 206 при 1750 об/мин | 154 при 4200 об/мин | 160 при 4250 об/мин | 200 при 1500–4000 об/мин |
| **Трансмиссия** | | | | |
| Тип | переднеприводная | переднеприводная | переднеприводная | переднеприводная |
| Коробка передач | A6 | A4 | M5 | A7 |
| Передаточные числа: I/II/III/IV/V/VI/VII/з.х. | 3,82/2,16/1,48/1,07/0,88/0,74 /– /3,55 | 2,92/1,55/1,00/0,71/–/–/–/2,48 | 3,45/1,87/1,29/0,95/0,74 /–/–/3,58 | 3,77/2,27/1,53/1,12/1,18/0,95/0,80/4,17 |
| Главная передача | 3,94 | 4,62 | 4,76 | 4,44/3,23/4,18* |
| **Ходовая часть** | | | | |
| Подвеска: спереди | типа «Мак-Ферсон» | типа «Мак-Ферсон» | типа «Мак-Ферсон» | типа «Мак-Ферсон» |
| сзади | упругая поперечная балка | многорычажная | упругая поперечная балка | многорычажная |
| Рулевое управление | реечное с электроусилителем | реечное с электроусилителем | реечное с гидроусилителем | реечное с электроусилителем |
| Тормоза: передние/задние | дисковые вентилируемые/дисковые | дисковые вентилируемые/дисковые | дисковые вентилируемые/дисковые | дисковые вентилируемые/дисковые |
| Размер шин | 205/55R16 | 205/55R16 | 195/65R15 | 205/55R16 |

*I–IV передача/V–VII передача/передача заднего хода.

### РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ «ЗА РУЛЕМ»

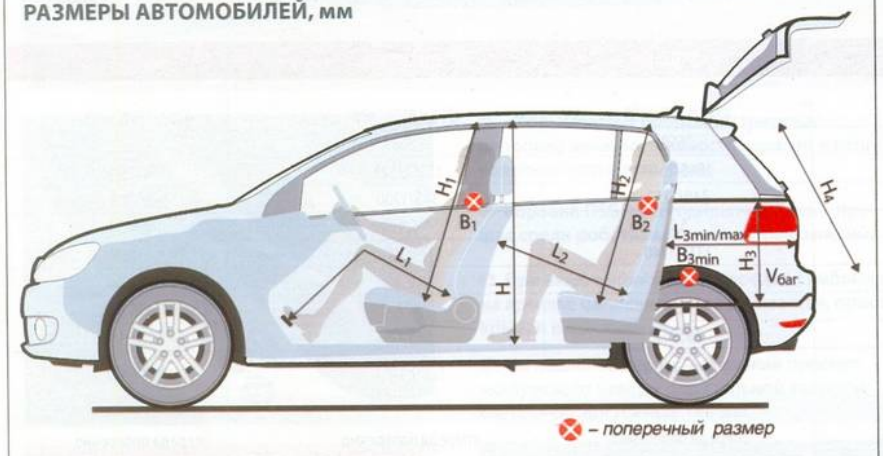
| Весовые и геометрические характеристики | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Снаряженная масса, кг | 1398 | 1274 | 1325 | 1386 |
| Нагрузка на ось, кг (%): переднюю/заднюю | 860 (61,5)/538 (38,5) | 776 (60,9)/498 (39,1) | 809 (61,1)/516 (38,9) | 862 (62,2)/524 (37,8) |
| Дорожный просвет, мм | 110 | 155 | 155 | 145 |

Sergei79 for journal-plaza.net





## РАЗМЕРЫ АВТОМОБИЛЕЙ, мм




| Модель | $L_1$ | $L_2$ | H | $H_1$ | $H_2$ | $B_1$ | $B_2$ | $L_{3min/max}$ | $B_{3min}$ | $H_3$ | $H_4$ | $V_{6ar.}$, л |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| FIAT BRAVO | 955–1155 | 580–800 | 1185 | 1015 | 950 | 1410 | 1370 | 795/1330 | 1025 | 580 | 655 | 300 |
| HYUNDAI i30 | 965–1135 | 635–870 | 1225 | 1010 | 955 | 1400 | 1365 | 765/1425 | 1040 | 540 | 770 | 300 |
| PEUGEOT 308 | 975–1165 | 600–835 | 1215 | 1060 | 980 | 1420 | 1365 | 830/1485 | 1050 | 540 | 735 | 316 |
| VW GOLF | 970–1195 | 575–830 | 1190 | 1040 | 960 | 1390 | 1335 | 665/1335 | 1020 | 450 | 745 | 340 |

## 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 | |
| FIAT BRAVO | 8 | 7 | 7 | 8 | 7 | 8 | 8 | 7 | 7 | 8 | 8 | 7 | 7 | 8 | 8 | 7,5 |
| HYUNDAI i30 | 8 | 8 | 8 | 8 | 9 | 8 | 7 | 8 | 7 | 7 | 8 | 8 | 9 | 8 | 7 | 7,9 |
| PEUGEOT 308 | 8 | 8 | 7 | 8 | 8 | 8 | 8 | 9 | 8 | 8 | 9 | 8 | 9 | 8 | 7 | 8,1 |
| VW GOLF | 10 | 9 | 9 | 8 | 8 | 9 | 9 | 9 | 9 | 9 | 9 | 9 | 9 | 8 | 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.*

также безусловный лидер по части звукоизоляции: это относится в равной степени и к шуму от качения шин, и к мотору, и к аэродинамике.

Да, «немец» оказался почти безупречным продуктом, с которым не хочется расставаться. Когда за машиной, к тому времени еще не стоявшей на учете, приехал эвакуатор, чтобы отвезти ее с полигона к дилеру, провожать «Фольксваген» вышла вся наша команда, включая фотографа. Но мы не прощаемся, «Гольф»!

***

Предвижу, что на защиту каждой из моделей встанет немало поклонников. Так и должно быть! Одним импонирует богемный стиль Парижа или обожженный солнцем чуть неряшливый Рим. Других притягивает загадочный, экзотический дух Сеула. Кто-то предпочтет слишком правильный и оттого скучноватый, но вылизанный Берлин. Вдобавок многое зависит от того, приехали вы по турпутевке на неделю или собираетесь обосноваться в городе мечты надолго. **ЗР**



**Михаил Гзовский: «Безоговорочная победа лишь подогрела интерес к лидеру. Надеюсь, вскоре представится возможность натравить на «Гольф» еще несколько ярких представителей класса, названного в его честь».**

Sergei79 for journal-plaza.net





# Чтоб не сглазить

Он смотрит на меня незнакомыми угловатыми фарами-глазами... С автомобилем, призванным вновь стать законодателем мод в классе, беседовал Сергей Канунников. Фото автора и «Мерседес-Бенц».

Мы сразу нашли общий язык. Внешняя строгость, даже чопорность не то чтобы обманчивы, но взаимопониманию не мешают. Он согласился отвечать даже на не очень приятные вопросы...

**– Уважаемый «Мерседес-Бенц»! Конечно, ваших родителей нельзя не похвалить за смелость. Но ваша внешность – более резкие, граненые линии, не вполне традиционная панель приборов и, конечно же, отсутствие привычных и любимых круглых фар – уже дала повод к острословию и критике. Зачем рисковать?**

– Уверяю, те, кто спроектировал меня таким, прекрасно понимали, что делают. Критика, скепсис? В истории «Мерседес-Бенца» это не новость. Поводом служили и вертикальные фары, которые вскоре стали фирменной и очень любимой чертой. Затем фары стали горизонтальными, а силуэт кузова более приземистым – к всеобщему изумлению. Еще через несколько лет все снова удивлялись круглым фарам… То, что вчера считали просчетом, ошибкой, превращалось в фирменный стиль. Однако временами нужны пусть не революционные, но все же значительные перемены – они привлекут новых, в том числе более молодых, покупателей. По крайней мере должны привлечь...

**– Но как раз им оригинальных черт внешности и интерьера, несомненно, будет мало. Чем еще вы способны удивить?**

– Не то чтобы удивить… Не ищите во мне каких-то сенсационных откровений. Хотя, конечно, есть не только все, что необходимо автомобилю такого класса, но и оснащение, характерное для еще более дорогих и престижных моделей. Всего не перечислить. Вы ведь уже опробовали сиденья, отменные даже в относительно недорогом «Мерседес-Бенце E 220 CDI». Передние кресла – с регулировками, как всегда, на дверях, с подогревом и вентиляцией. А вот и новинка: благодаря электроприводу боковины передних сидений надежно, но ненавязчиво подпирают тело в поворотах, дабы оно не сползало с «фигуристых» кожаных кресел. Поначалу непривычно, но, согласитесь, удобно. Небесполезно и оповещение води-

Sergei79 for journal-plaza.net



## ЧТО, ПОЧЕМ, КОГДА

Продажи седанов E-класса уже стартовали. Пока к нам поставляют версию E 300 (на ней, по сути, тот же мотор, что прежде стоял на E 280) стоимостью от 45 900 евро (увы, нынешняя ситуация, как и можно было ожидать, вновь подвигла производителей ориентировать нас в ценах в европейской валюте, хотя продают авто за рубли), а также E 350 и E 500 по цене от 50 900 и 68 500 евро соответственно. Самая демократичная комплектация называется теперь не Classic, а Standart. Elegance и Avantgarde – остались. Как и прежде, предлагается так называемая «особая серия» – с более богатым набором опций, обходящимся дешевле «оптом», нежели «в розницу». Для E 500 – лишь индивидуальные комплектации. С июля будут продавать версии E 200 и E 250 с индексом CGI (непосредственный впрыск), а с сентября – еще пять модификаций: три дизельных CDI (E 220, E 250, E 350) и полноприводные E 350 и E 500 4Matic.

теля звуком и светом в наружных зеркалах о появлении автомобилей в мертвой зоне слева или справа. Да и заднее сиденье вряд ли кого оставит недовольным. Как и очень уютная подсветка салона ночью. Световой «пояс» от панели приборов идет по дверям, мягкий свет льется и с потолка над задним диваном. Ну а для вас, уверен, особенно важно, что E-класс (впрочем, как и другие «мерседесы») знает русский язык, причем неплохо.

**– Особой прыти от солидного седана, рассчитанного все-таки на уравновешенных, а не азартно-импульсивных потребителей, ждать не приходится. Разумеется, опробованный первым E 500 разгоняется очень уверенно – и вместе с тем очень респектабельно, ненавязчиво. Шумоизоляция заслуживает самых лестных слов. Лишь в режиме кик-дауна холеная «восьмерка» всерьез подает голос (а какой тембр!). Здорово, но ведь это пока самая дорогая модификация. Ну а дизельный 220-й годится разве что для таксистов?**

– Им можно позавидовать. Мощности двигателя вполне хватает для разумного движения в городском да и в загородном ритме. Конечно, пятиступенчатый автомат работает помедленнее семиступенчатого, который ставят на более мощные версии. Но даже опытного водителя приятно удивит скорость полета стрелки спидометра. А в общем-то, я могу быть очень разным. В версии E 220 CDI – весьма экономичным, в модификации E 500 – способным потягаться в разгоне с иными купе, что считаются спортивными. Но у всех «мерседесов» класса E есть и общие, главные черты: солидность, основательность, собранность в любых действиях, комфорт…

**– Кстати, о комфорте: пневмоподвеска дорогих модификаций отменна! Проскакивал лежачих полицейских все нахальнее, а седан так ни разу и не возмутился – ни звуком, ни прыжком. Ну а пружинная-то подвеска наверняка жесткая?**

– Конечно, но не чересчур. Остаюсь комфортным, хотя, надо признаться, на мелкие неровности отзываюсь чуть более нервно. Руль всех модификаций не острый, как у спортивных купе, но очень внятный. В каждый

Sergei79 for journal-plaza.net



момент понятно, куда, в зависимости от скорости и угла руления, я направляюсь. В неторопливых поворотах водителю нетрудно, единожды повернув колеса, не корректировать траекторию до выхода на прямую.

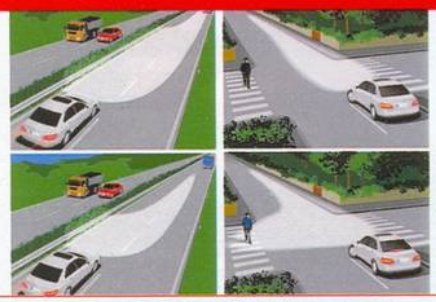
**– Пожалуй, самое неприятное в эргономике – перегруженность нижней части спидометра символами, отражающими деятельность многочисленных электронных ассистентов. Не чересчур ли? И вообще, не разрывают ли они связь между машиной и человеком, которой столь дорожат некоторые водители?**

– К дополнительной информации на спидометре придется просто привыкнуть. Что касается электроники... Век диктует свои условия. Цена человеческой жизни высока, а очень многие водители вовсе не виртуозы. Именно поэтому я не позволю бесповоротно отключить ESP. Эксперименты с боковым скольжением, тем бо-




## СВЕТИТЬ ВЕЗДЕ... ПО-РАЗНОМУ

Так называемые «интеллигентные» фары на «Мерседес-Бенце Е» – конструкция уже известная, но модернизированная. При установке выключателя в автоматический режим хитрые механизмы фар меняют силу и направление светового пучка. Электронный помощник сам решает, куда и как светить, в зависимости от наличия или отсутствия попутных или встречных машин, пешеходов на обочине или на перекрестке при повороте. Устройство действительно очень удобно как в городе, так и на любых загородных дорогах – широких хайвеях или узких серпантинах: не надо постоянно переключаться с дальнего на ближний и обратно. Знай рули да радуйся отменной освещенности!



**Салон изменился эволюционно. Не очень понравилось обилие довольно ярких в темноте красных символов климатической установки. Между креслами и тоннелем кузова – дополнительные регулировки сидений, в том числе автоматического подпора в поворотах.**





**Бесхитростность приборов – признак солидности. Однако обилие символов в нижней части спидометра порой сбивает с толку.**

**Вспыхивающая стрелка оповещает об автомобиле в мертвой зоне. Правда, делает это поздновато.**



Sergei79 for journal-plaza.net

**ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ**

| Модель | MERCEDES-BENZ E-KLASSE (некоторые модификации) | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | E 220 CDI | E 350 CDI | E 350 | E 350 4Matic | E 500 |
| **Общие данные** | | | | | |
| Размеры, мм: длина/ширина/высота | 4868/1854/1464 | | | | |
| база | 2874 | | | | |
| колея спереди/сзади | 1600/1619 | 1585/1604 | | | 1580/1599 |
| Радиус поворота, м | 5,62 | | | | |
| Снаряженная масса, кг | 1735 | 1835 | 1735 | 1805 | 1830 |
| Полная масса, кг | 2270 | 2350 | 2280 | 2330 | 2375 |
| Объем багажника, л | 540 | | | | |
| Время разгона 0–100 км/ч, с | 9,2 | 6,9 | 6,3 | 6,4 | 5,3 |
| Максимальная скорость, км/ч | 231 | 248 | 250 | | |
| Топливо/запас топлива, л | ДТ/80 | | A95/80 | | |
| Расход топлива в смешанном цикле, л/100 км | 6,8 | 6,3 | 9,5 | 9,7 | 10,9 |
| **Двигатель** | | | | | |
| Расположение | спереди продольно | | | | |
| Конфигурация | P4 | V6 | | | V8 |
| Число клапанов | 16 | 24 | | | 32 |
| Рабочий объем, $см^3$ | 2143 | 2874 | 3498 | | 5461 |
| Степень сжатия | 16,2 | 15,5 | 12,2 | 10,7 | |
| Мощность, кВт/л.с. при об/мин | 125/170 3000–4200 | 170/231 3800 | 215/292 6400 | 200/272 6000 | 285/388 6000 |
| Крутящий момент, Н·м при об/мин | 400 1400–2800 | 540 1600–2400 | 365 3000–5100 | 350 2400–5000 | 530 2800–4800 |
| **Трансмиссия** | | | | | |
| Тип | заднеприводная | | | полно-приводная | задне-приводная |
| Коробка передач | M6/A5 | A7 | | | |
| **Ходовая часть** | | | | | |
| Подвеска: спереди/сзади | трехрычажная/многорычажная | | | | |
| Рулевое управление | реечное с гидроусилителем | | | | |
| Тормоза: передние | дисковые вентилируемые | | | | |
| задние | дисковые | дисковые вентилируемые | | | |
| Размер шин | 205/60R16 | 225/60R16 | | 245/45R17 | |



Сзади очень просторно и уютно. Ну а третий здесь будет ездить разве что в «Мерседесе»-такси, и то нечасто.

Вещевой «мешок» можно раскрыть ровно настолько, насколько нужно. И сложить в него, скажем, покупки из супермаркета, чтобы они не носились по багажнику. Или сунуть мокрый зонтик.



Mercedes-Benz E-Klasse – уровень, к которому стоит стремиться. И покупателям, и производителям.



лее на седане бизнес-класса, не для дорог общего пользования. Ну а большинство остальных помощников можно перевести в предупреждающий режим. Скажем, при критическом уменьшении дистанции до впереди идущего автомобиля всего лишь загорится красный символ. Пора ли тормозить, решать вам. Кстати, если активировать этого помощника, сброшу скорость и даже приторможу, но ответственности с водителя это не снимает. В общем, столь любимое водителями-гурманами чувство автомобиля никуда не делось. Вот и сигнализатор схода с полосы без включения указателя поворота тоже можно заблокировать. Жаль, к вам часть устройств поставлять не будут.

**– Что же, мы и вы пока существуем в сильно отличающихся друг от друга мирах. Тем не менее рад знакомству! Надеюсь вскоре увидеться вновь на более серьезном для вас испытании – групповом тесте. Спасибо за ответы и до встречи в Москве!** ЗР

Sergei79 for journal-plaza.net





# Новейшая история

«Приора»-универсал завершает формирование семейства, пришедшего на смену десятому. С предсерийным экземпляром новинки познакомился Сергей Мишин.

Серийные седаны «Приора» появились на свет в апреле 2007 года. Первые машины шли в скромных комплектациях, из нововведений могли похвастаться лишь подушкой безопасности водителя и усилителем рулевого управления. Три месяца спустя первенец нового семейства прочно обосновался на конвейере, окончательно отправив «десятку» на заслуженный отдых. Годом позже взамен «двенадцатой» встала на ноги «Приора»-хэтчбек, оснащенная подушкой для переднего пассажира, ABS и кондиционером, а потом и парктроником, а также датчиками света и дождя.

Рождение «Приоры»-универсала слегка притормозил кризис, но вскоре и она появится в продаже, заняв место «сто одиннадцатой». А вместе с ней закончится история десятого семейства, продержавшегося на конвейере 13 лет.

## «УНИВЕРСАЛЬНАЯ» ЧАСТЬ

Передок машины ничем не отличается от уже привычных нам седанов и хэтчбеков, а вот «универсальная» часть – своя, со свежей и оригинальной архитектурой. Задние боковые окна без пластиковых накладок: они (как, впрочем, и на всех «десятках») частенько посвистывали в движении, иногда отклеивались, а то и отрывались на ходу. Теперь поверхность кузова вокруг стекла сформирована металлом боковин. Изменена и форма окон – расширяющиеся кверху, они придают автомобилю солидности. Фонари с двери переехали на кузов и скомпонованы вертикально. При этом сохранено «одиннадцатое» решение для отпирания и открывания двери задка – личинка замка расположена в ее правой части. Видимо, это позволило использовать привод от предыдущей модели. Пользоваться пятой дверью вполне удобно: есть гнездо, чтобы взяться рукой снаружи, открывается высоко – головой не зацепишь, а закрыть распахнутую дверь поможет ручка в обивке. В багажнике на колесных арках появились скобы, позволяющие закрепить перевозимый груз. Вариантов крышки багажного отделения два: складная гармошка для недорогих версий и модная полка со скручивающейся шторкой для «Люкса».

Средний пассажир получил инерционный трехточечный ремень, ко-



Чувствительность датчика дождя можно изменять по своему усмотрению.

Приемник с CD-проигрывателем планируют устанавливать прямо на конвейере.




Крышкой багажника служит складная гармошка для недорогих версий, модная полка со скручивающейся шторкой – для «Люкса».



Sergei79 for journal-plaza.net





На прочных релингах можно установить верхний багажник.

Пятая дверь поднимается довольно высоко – головой не ударишься.



торый в нерабочем состоянии вместе с двумя пряжками прячется в потолке багажного отделения.

Обзорность назад через внутреннее зеркало стала чуть хуже, чем у «Лады-111», – виной тому громоздкие подголовники заднего сиденья и меньшее стекло двери задка.

На дороге машина ведет себя так же, как и другие «Приоры»: легко и весело разгоняется, непринужденно и уверенно тормозит. Легкий при парковке руль тяжелеет с увеличением скорости. Только вот при глубоких поворотах заставляет поворачивать баранку на значительные углы – больше, чем хотелось бы. Вот, пожалуй, пока основной недостаток машины – излишне «длинный» по современным меркам руль.

## СЕМЕЙНЫЕ ЦЕННОСТИ

В заключение напомним, чем «Приора» отличается от семейства «Лада-110». Конечно же, современным, более мощным, экономичным и практически необслуживаемым двигателем. На протяжении всего срока службы он требует только замены масла и фильтров. Справедливости ради отмечу, что последние серии «Лады-111» завод комплектует гидроусилителем рулевого управления, «калиновской» баранкой и комбинацией приборов со встроенным бортовым компьютером, часами и указателем забортной температуры.

Но самые последние достижения заслуживают чуть более подробного рассказа. Автоматикой управления фарами и стеклоочисткой комплектуют автомобили наиболее дорогих версий, на внутризаводском сленге именуемых «Суперлюкс». Чтобы разрешить автомату включать ближний свет фар при любом снижении освещенности, достаточно нажать соответствующую кнопку на консоли. Для пользования дальним светом придется включать фары вручную основным переключателем наружного освещения. Заметим, так же действует автоматика на большинстве автомобилей европейских производителей.

Алгоритм пользования автоматом дворников сложнее. Он работает, только когда рычаг управления ими находится в положении «пауза», но этого недостаточно. Еще один регулятор расположен на тыльной стороне датчиков света и дождя, под внутренним зеркалом заднего вида. «0» означает, что автомат выключен, действует режим паузы; «1», «2» и «3» – положения разной чувствительности автомата.

Универсал принес с собой еще одну новинку для семейства «Приоры» – встроенный радиоприемник с проигрывателем дисков, который в ближайшее время планируют устанавливать непосредственно на конвейере.

И в заключение рекомендуемые заводом цены (на конец апреля): для седана – от 285 703 до 348 547 рублей, для хэтчбека – от 308 562 до 351 75 рублей.

Цены на «Приору»-универсал пока не установлены, но можно предположить, что они удержатся в пропорциях, заданных седаном и хэтчбеком.

«Лада-111» пока еще продается – за 257 255–296 130 рублей. ЗР

Sergei79 for journal-plaza.net



# Оттенки синего

В полумраке подземного паркинга «Леон» и «Алтеа» казались одного цвета, но при дневном свете выяснилось – оттенки разные. В поисках отличий от предшественников к обновленным моделям СЕАТ приглядывался Максим Сачков. Фото автора и СЕАТ.

Впервую очередь хотелось попробовать модернизированный «Леон», чьи продажи – четверть от всех СЕАТов. Но на парковке меня ждала единственная «Алтеа XL» с 1,8-литровым двигателем TSI.

## ИСПАНСКИЙ РАЗМЕР

Не знаю, себя ли винить или составителей легенды, но первый же поворот я прозевал. Дальше все пошло кувырком. Отмахал около тридцати лишних километров, пока не выбрался на нужный маршрут. Зато успел обжиться в салоне. У новой «Алтеа» он современнее и одновременно уютнее – пухлый руль, более привлекательная оцифровка приборов, иначе оформлена центральная консоль. Кстати, нынешнее управление климатической установкой вполне логично и даже забавно: цифры, обозначающие градусы, бегут вслед за поворотом ручки. Хотя и недостатки имеются: в мелкие кнопочки и обозначения приходится всматриваться.

Пока плутал по пригородам Мадрида, вспомнил о модернизированной навигационной системе. Даже припарковался, чтобы не отвлекаться от дороги. Увы, описанные в легенде маршруты в память не внесены, а адрес отеля не знаю. Поэтому все манипуляции с кнопками оказались бесполезны, разве что оценил новую графику. И еще: выезжая с придорожной стоянки, поблагодарил новый парктроник – дисплей на центральной консоли теперь показывает на картинке препятствия вокруг маневрирующего автомобиля. Помимо электронных глаз, четче отслеживать ситуацию за кормой «Алтеа XL» помогают модернизированные зеркала.

Бензиновый двигатель с турбонаддувом 1,8 TSI – самый мощный на «Алтеа». Предшественник его уже примерял, но теперь агрегат поженили с роботизированной 7-ступенчатой коробкой DSG. Друзья мои, прекрасен их союз! Динамичный и плавный разгон, быстрые реакции на команды водителя, а расход топлива… даже ниже, чем в паре с механической коробкой. Кстати, теперь для «Алтеа» предлагают еще и 170-сильный дизель с топливной системой «коммон рейл». У 2,0 TDI CR по сравнению с предшественником, который кормили через насос-форсунки, на 15% ниже уровень вибраций и шумов и на 12% скромнее аппетит и выбросы. Всего же в гамме пять бензиновых и четыре дизельных агрегата, большинство планируют поставлять в Россию.



Sergei79 for journal-plaza.net




**«СЕАТ-Леон» предлагают в 19 комплектациях. Девять двигателей, четыре коробки, четыре варианта исполнения, включая топовый FR. В недалеком будущем появится заряженная «Купра».**

Обновление СЕАТов оказалось не очень заметным, но то, что сделали, – к лучшему.



## С ОДНОЙ ПЛАТФОРМЫ

Наконец-то я дорвался до «Леона»! Мало того, что он тоже синий, на нем еще и одинаковый с «Алтеа» силовой агрегат. Модернизация затронула те же детали, что и на мини-вэне. Например, внешность освежили иные бамперы, светотехника и решетка радиатора с уменьшенной эмблемой. Заглядываю в салон – знакомые руль, приборный щиток, центральная консоль. Неужели хэтчбеку нечем выделиться?

Отнюдь! Все меняется, когда картинка за окнами приходит в движение. Если в семейной «Алтеа» начинаешь вспоминать родных и близких, то в «Леоне» становишься эгоистом с большой буквы Я. Уже знакомый 180-сильный двигатель тут оказывается заводным, постоянно подстегивает нажимать педаль акселератора в пол. Низкая посадка, облегающее тело спортивное сиденье, точный упругий руль и плотная подвеска заставляют искать извилистые горные дорожки. Кстати, шасси хэтчбека и мини-вэна (они базируются на одной платформе) тоже модернизировали – для лучшего балан-

## ПО ДВА ЛИТРА КАЖДОМУ

Еще одна новинка у СЕАТов – 2-литровый бензиновый двигатель с турбонаддувом TSI мощностью 155 кВт/211 л.с. На «Леон» его устанавливают лишь в топовой версии FR в паре с 6-ступенчатыми механической или роботизированной (DSG) коробками. Разгон до сотни – чуть больше 7 с, а максималка – 233 км/ч. В боевом арсенале также спортивное шасси с уменьшенным на 7 мм дорожным просветом, более мощные тормоза и электронная блокировка дифференциала XDS. Из мини-вэнов 2,0 TSI получают лишь модификации «Фритрек» (Freetrack) с 6-ступенчатой роботизированной DSG и полным приводом.



Sergei79 for journal-plaza.net







Салон «Леона» стал современнее, но сохранил фирменный стиль. Эдакая смесь немецкой практичности и испанского темперамента.

Обновленная центральная консоль получила 7-дюймовый экран. Он помогает управлять и аудиосистемой. Кстати, можно слушать музыку с внешних носителей через входы AUX и USB.

В интерьере «Алтеа» многое от «Леона» (или наоборот?). Проверьте свою внимательность – найдите хотя бы пять отличий.



**ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ**

| Модель | SEAT | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | Leon | | Altea | | Altea XL |
| | 1,4 TSI | 1,8 TSI | 1,4 | 1,6 | 1,8 TSI |
| **Общие данные** | | | | | |
| Размеры, мм: длина | 4315 | | 4282 | | 4469 |
| ширина | 1768 | | 1768 | | 1768 |
| высота | 1455 | | 1576 | | 1581 |
| база | 2578 | | 2578 | | 2578 |
| колея спереди/сзади | 1535/1511* | | 1535/1511* | | 1535/1511* |
| Объем багажника, л | 341 | | 409 | | 532 |
| Радиус поворота, м | 5,35 | | | | |
| Снаряженная масса, кг | 1249 | 1280 (1295)** | 1291 | 1320 | 1430 (1450)** |
| Полная масса, кг | 1819 | 1850 (1865) | 1886 | 1920 | 2050 (2070) |
| Время разгона 0–100 км/ч, с | 9,8 | 7,9 (7,8) | 14,8 | 12,8 | 8,6 (8,6) |
| Макс. скорость, км/ч | 197 | 213 (213) | 169 | 181 | 210 (210) |
| Топливо/запас топлива, л | A91–95/50 | | | | |
| Расход топлива, л/100 км: загородный цикл | 5,1 | 5,5 (5,3) | 5,8 | | 5,8 (5,6) |
| городской цикл | 8,1 | 9,0 (8,8) | 9,7 | 9,9 | 9,3 (9,0) |
| смешанный цикл | 6,2 | 6,2 (6,6) | 7,3 | 7,3 | 7,1 (6,8) |
| **Двигатель** | | | | | |
| Расположение | спереди продольно | | | | |
| Конфигурация | P4 | | | | |
| Число клапанов | 16 | | | | |
| Рабочий объем, см$^3$ | 1390 | 1798 | 1390 | 1595 | 1798 |
| Степень сжатия | 10 | 9,6 | 10,5 | 10,3 | 9,6 |
| Мощность, кВт/ л.с. | 92/125 | 118/160 | 63/85 | 75/102 | 118/160 |
| при об/мин | 5000 | 4500–6200 | 5000 | 5600 | 4500–6200 |
| Крутящий момент, Н·м | 200 | 250 | 132 | 148 | 250 |
| при об/мин | 1500–4000 | 1500–4500 | 3800 | 3800 | 1500–4500 |
| **Трансмиссия** | | | | | |
| Тип | переднеприводная | | | | |
| Коробка передач | M6 | M6 (A7) | M5 | | M6 (A7) |
| **Ходовая часть** | | | | | |
| Подвеска: спереди/сзади | типа «Мак-Ферсон»/многорычажная | | | | |
| Рулевое управление | реечное с электроусилителем | | | | |
| Тормоза: передние/задние | дисковые вентилируемые/дисковые | | | | |
| Размер шин | 205/55R16, 225/45R17, 225/40R18 | | | | |

*Для версий с 16-дюймовыми колесами. **Для версий с роботизированной коробкой DSG.

са между управляемостью и комфортом уменьшили жесткость стабилизаторов (на 15–20% в зависимости от модификации), установили более мягкие пружины, подобрали амортизаторы с соответствующими характеристиками. Еще один электронный помощник – Hill Hold Control, дебютировавший на модели «Ибица», теперь помогает трогаться в горку и водителям «Леона» и «Алтеа».

В Европе машины уже появились у дилеров, цены на хэтчбек и мини-вэн начинаются с 14 900 евро. Ждут обновленные «Леон» и «Алтеа» и в российских автосалонах. А что до ценников, хочется надеяться, что подорожание не будет значительнее, чем изменения. ЗР

Как и предшественница, XL длиннее базовой «Алтеа» почти на 200 мм. Стало просторнее задним пассажирам и поклаже.



Sergei79 for journal-plaza.net



# Птица-тройка

Наконец-то «Мазду-3» удалось всерьез попробовать в деле! Ездовыми впечатлениями от машины с характерной птичкой на решетке радиатора делится Сергей Воскресенский. Фото автора и «Мазда».

Заждались! Предварительные презентации одна за другой, а завеса некоей загадочности никак не улетучивается. Скорее наоборот. Кто-то уже говорит, что «Мазда-3» теряет былой ездовой задор и выразительность. Иные находят свесы кузова великоватыми – парковка в городе окажется неудобной. Но большинство критиков единодушно признает: машина стала тише и комфортнее. Очевидно, только сравнение с прямыми конкурентами позволит сделать окончательные выводы. Пока же, воспользовавшись ездовой презентацией, взглянем на предсерийную новинку с позиций водителя, которому чуть за сорок.

## БЕЗ СТРЕССОВ И ЭКСЦЕСОВ

Оказывается, экземпляров с двухцветной передней панелью и светлым салоном среди тестовых машин всего два. Не оценил везения, отложив фотосессию на следующий день. Зря! Зато, присмотревшись, стал приверженцем не только антрацитовой строгости.

Хорошие пластики, насыщенная центральная консоль, добротные сиденья, яркие и удобные приборы. Пожалуй, внутри автомобиль не стал заметно просторнее, но выглядит продуманнее в мелочах. Взгляд с удовольствием скользит по аккуратным серебристым вставкам на передней панели, кругляшам раздельной климатической установки и аудиосистемы. Ноги привычно располагаются на педалях, руки мгновенно находят колесики и рычажки регулировок. Гармонию нарушают лишь невзрачный на общем фоне дисплей в откровенно дешевом пластмассовом обрамлении да перегруженное различными функциями рулевое колесо. Управление навигацией, скажем, сосредоточено на руле – неудобно. Да и пассажир в сложной ситуации не поможет. Скажете, мелочь? Вероятно, но навигация с русифицированным меню – одна из будущих опций новинки.

Похоже, требования Евро V свели на нет «гоночные» свойства бензиновых моторов «Мазды-3». Будь то седан или хэтчбек, 1,6 л с механикой или 2 л с автоматом, эмоциональные отличия в характерах минимальны. Конечно, 2-литровый мотор ожидаемо резвее и динамичнее, особенно на средних оборотах. Но стоит потребовать от него полной отдачи, все желания вязнут в нудном наборе оборотов. Малолитражный собрат даже честнее: он, по крайней мере, сразу не обещает большего. Некоторый оптимизм внушает лишь то, что российские версии «Мазды» будут наверняка резвее: на их моторах сохраняются предыдущие настройки (Евро IV).

Поворот руля – и вслед за ним мягкий, чуть «резиновый» отклик. Резкое движение в другую сторону – и «Мазда», сделав некое па, тем не менее вполне быстро возвращается на прямую. Ничего опасного, провокационного, автомобиль ведет себя надежно и уверенно. Да, в этих хаотичных, резких движениях не всегда есть идеальное взаимопонимание человека и машины, а крены кузова больше ожидаемых. Пожалуй, прежняя «трешка» была все же точнее в управлении и подобные маневры выполняла охотнее. Но есть и в нынешней мягкости (не путать с мягкотелостью!) реакций неоспоримое преимущество – эта «Мазда» совершенно не напрягает. Она по-кошачьи мягко следует за поворотами рулевого колеса, теряя точ-



Sergei79 for journal-plaza.net



Симпатично, уютно. Жаль, светлый интерьер – редкость.




Выходит, картинка навигации предназначена только для водителя, как и управление этой системой.



«Мазда-3» помогает при перестроении. Если место в соседнем ряду занято, в углу зеркала загорается желтый символ.

**Mazda 3 совершенно не располагает к агрессии, скорее раскрепощает, делает жизнь комфортнее.**

ность управления по мере роста темпа и нагрузок. Возможно, та, прежняя, делала все это быстрее и напористее, при этом достаточно резко теряя сцепление с дорогой. Нынешняя же не так задириста, в скольжения срывается мягче, но понятна и предсказуема. Инженеры утверждают, что подвески новой «Мазды-3» даже жестче. Возможно, но водитель настолько изолирован от лишних шумов и вибраций, а вертикальные ускорения кузова так приглажены, что даже упругое повторение профиля дороги на высоких скоростях не кажется дискомфортным.

Бюджетная версия «Мазды» мягче, комфортнее, у нее заметнее неточности в управлении. Двухлитровая машина немного шумнее, но более плотно ведет себя на неровностях дороги, точнее следует командам водителя.

## ДЛЯ ВСЕХ И ДЛЯ КАЖДОГО

«Птичка» номер три окажется в России не так быстро, как хотелось бы. Предстоит сертификация, официальные продажи запланированы лишь на начало осени. Из-за кризисных скачков пока не ясны цены; обещают, что базовая не превысит 21 000 долларов. Времени для полемики еще достаточно, можно сравнить возможности старых и новых моторов, особенности их евронастроек. Примерить все это к более совершенной аэродинамике ($C_x$ = 0,28 для седана и 0,3 для хэтчбека). Поразмышлять над новыми опциями – скажем, навигацией или токообогреваемым ветровым стеклом. Многое получилось пусть не таким зажигательно-спортивным, как хотелось бы некоторым, но уж точно высококачественным и удобным, как нужно многим. **ЗР**

**ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ**

| Модель | Mazda 3 (седан) | |
|---|---|---|
| | 1,6 MZR | 2,0 MZR |
| **Общие данные** | | |
| Размеры, мм: длина/ширина/высота | 4580/1755/1470 | |
| база | 2640 | |
| колея спереди/сзади | 1535/1520 | |
| Объем багажника, л | 430 | |
| Радиус поворота, м | 5,2 | |
| Снаряженная масса, кг | 1170 | 1260 |
| Время разгона 0–100 км/ч, с | 12,2 | 10,6 |
| Макс. скорость, км/ч | 188 | 210 |
| Топливо/запас топлива, л | A95/55 | |
| Расход топлива, л/100 км: | | |
| загородный цикл | 5,2 | 5,8 |
| городской цикл | 8,3 | 10,6 |
| смешанный цикл | 6,3 | 7,6 |
| **Двигатель** | | |
| Расположение | спереди поперечно | |
| Конфигурация | P4 | |
| Число клапанов | 16 | |
| Рабочий объем, $см^3$ | 1598 | 1999 |
| Степень сжатия | 10,0 | |
| Мощность, кВт/ л.с. при об/мин | 77/105 6000 | 110/150 6500 |
| Крутящий момент, Н·м при об/мин | 145 4000 | 187 4000 |
| **Трансмиссия** | | |
| Тип | переднеприводная | |
| Коробка передач | M5 | A5 |
| **Ходовая часть** | | |
| Подвеска: спереди | типа «Мак-Ферсон» | |
| сзади | многорычажная | |
| Рулевое управление | реечное с электрогидроусилителем | |
| Тормоза: передние | дисковые вентилируемые | |
| задние | дисковые | |
| Размер шин | 195/65R15; 205/55R16; 205/50R17 | |

Обрезиненная кнопка открывания пятой двери в хэтчбеке интегрирована в фонарь. С наскоку найти ее непросто.



Sergei79 for journal-plaza.net



# Важнее происхождения

В Лас-Вегасе все пропитано азартом. Именно здесь южнокорейская «Хёндай» сделала смелую ставку – представила спортивное купе «Генезис». В игре участвовал Владимир Соловьев. Фото автора и «Хёндай».

## ИЗМЕНЕНИЕ КОДА

Спорткупе «Генезис» – плоть от плоти одноименного седана, дебютировавшего в прошлом году. Однако по внешнему виду об этом невозможно догадаться. Степенность и солидность седана высшего сегмента сменились озорными энергичными линиями, «мускулистыми» подштамповками. Уменьшилась база автомобиля. Запоминается не только аэродинамичный профиль, но и непременные для спорткупе сдвоенные выхлопные трубы, врезанные в карбоновую вставку бампера.

Говоря языком биологов, произошло изменение генетического кода. Полноценный пятиместный автомобиль люкс-класса превратился в коротышку с посадочной формулой 2 + 2, в котором сзади хватит места только детям, ну, может быть, невысоким подросткам. Впрочем, и они не очень-то усидят там: маленькие окошки, нависающая крыша... Нет, определенно «Генезис Купе» – машина только для двоих, притом энергичных, спортивных, азартных людей. А вот спереди места хоть отбавляй. Удобные сиденья со множеством регулировок обеспечат комфорт, в том числе в поездках на дальние расстояния. И здесь очень кстати придется довольно большой для такого рода машин 332-литровый багажник.

## В ТРАДИЦИЯХ ДОНОРА

Но все же купе осталось верным не только генетическому имени седана. Новоявленный «спортсмен» позаимствовал у него 3,8-литровый двигатель V6, трансмиссию, элементы передней подвески и заднюю многорычажную. Двухлитровый мотор, оснастившись наддувом, перекочевал на купе «Генезис» с «Сонаты» и теперь вместо 144 «лошадок» выдает все 210, развивая неплохую тягу уже с полутора тысяч оборотов.

Для более полной передачи момента в трансмисии установлен дифференциал повышенного трения. Благодаря ему машина легко уходит в управляемый занос (естественно, при отключенной ESP) даже на сухом асфальте. «Генезис Купе» с мотором 303 л.с. разгоняется до сотни за 6,5 с, его собрат с 2-литровым движком – за 8 с. При завидной динамике автомобили остаются довольно экономичными, расходуя в среднем 9,4 и 7,8 л на 100 км пути соответственно.

«Генезис Купе» – машина драйверская, поэтому на ней более уместна механическая трансмиссия. Изготовители предлагают для обоих двигателей шестиступенчатую механику. Можно заказать 5-ступенчатый автомат для 2-литрового мотора. Более мощный мотор 3,8 л комплектуется 6-ступенчатым автоматом ZF с подрулевыми переключателями. Такие трансмиссии устанавливают на престижные европейские марки – от БМВ до «Ягуара» и «Мазерати». Примечательно, что 6-ступенчатые автоматы обеспечивают лучшую динамику и показатели экономичности. Но лично мне по душе больше механика: именно с ней по-настоящему включаешься в процесс управления.

Переднемоторная заднеприводная компоновка обеспечила купе почти

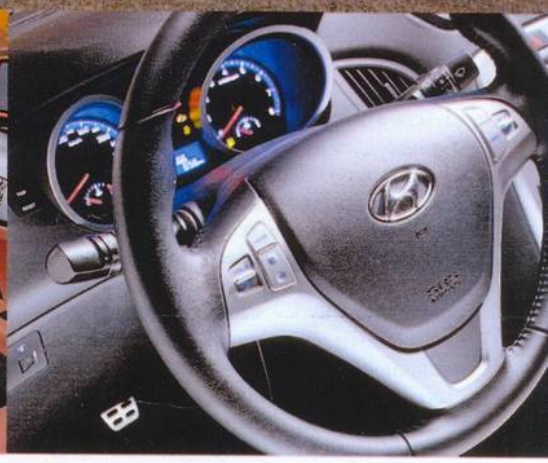


Sergei79 for journal-plaza.net

Уникальные ландшафты Невады только подчеркивают эксклюзивность автомобиля, созданного специалистами «Хёндай».



Передняя панель: алюминиевые вставки настраивают на спорт вне зависимости от типа коробки передач.



Демоническая синяя подсветка приборов подчеркивает азартный характер «Генезис Купе».

идеальную развесовку между передней (55%) и задней (45%) осями, что благоприятно сказалось на управляемости.

Инженеры «Хёндай» не без гордости заявляют, что им также удалось при заметном снижении веса автомобиля добиться в сравнении с одноклассниками из линеек БМВ и «Ниссана» заметно большей жесткости кузова на кручение. Не забыта и пассивная безопасность. Деформируемые зоны в передней и задней частях кузова, энергопоглощающие бамперы, а также элементы защиты от боковых ударов сохраняют жизнь пассажирам.

## ПРО ВОСПИТАНИЕ

Пять лет назад мне довелось беседовать в Сеуле с исполнительным директором «Хёндай» доктором Ким Донг Джином. К 2010 году он обещал вывести компанию в пятерку сильнейших автопроизводителей. Но на этом не останавли-



Пассивная безопасность. При ударе спереди продольно расположенный двигатель уходит под пол салона и срабатывают надувные подушки и шторки.

Sergei79 for journal-plaza.net



## НАСТУПЛЕНИЕ ПРОДОЛЖАЕТСЯ

**Василий СМЕРТИН,**
**директор по развитию марки в России и СНГ**



Корейский автопроизводитель проделал колоссальную работу, создав автомобиль, совершенный с инженерной и дизайнерской точек зрения. Мы понимаем, что клиент, настроенный на покупку купе БМВ 3-й серии и располагающий для этого средствами, вряд ли изменит свой выбор. «Хёндай», подтянувшись до уровня известных марок, предоставляет точно такие же возможности за более скромные деньги. Основная доля продаж (около 90%) придется на модель с 2-литровым мотором – она будет и подешевле. «Генезис Купе» – автомобиль не массовый, его продажи составят не больше сотни в месяц. Привлекательный внешний вид, хорошая техническая оснащенность должны обратить на себя внимание тех, кто хочет иметь именно спортивное купе и для кого не особенно важно, будет ли это БМВ, «Лексус» или «Инфинити». Купе «Генезис» начнет продаваться в России с июля по цене от 1 300 000 рублей. Конкуренцию ему составят «БМВ-Купе» 3-й серии, «Мазда RX-8», «Инфинити-G37», «Ниссан-370Z», «Ауди-TT», «Альфа-Ромео Брера».

## Hyundai Genesis Coupe – настроен выиграть у лучших одноклассников известных производителей.

ваться, а выдвигать еще более высокие цели: создать лучший автомобиль, стать лучшим производителем. Сегодня «Хёндай» – пятая по объемам производства среди автомобильных компаний. Выходит, на очереди подъем марки до уровня именитых брендов. Выпуск на рынок «Генезис Купе», прямого конкурента престижным спортивным машинам, – наглядное тому свидетельство. Знакомство с машиной убедило меня в серьезности этих намерений.

Кто-то считает, что «Хёндай» для взятия заветного рубежа не хватает традиций и истории. Но восточная мудрость гласит: воспитание важнее происхождения. А в Стране утренней свежести уже воспитали не одно поколение автостроителей, старательно перенимавших мировой опыт.

Казалось бы, при чем тут Лас-Вегас, игорная столица Соединенных Штатов? Наверняка этот город выбран для презентации не только с целью подчеркнуть азартный характер нового купе. США – важнейший рынок для машин такого класса. Здесь как нигде сильны позиции прямых европейских, американских и японских конкурентов. Дать бой на их территории – это достойно, красиво и, главное, весьма поучительно, если говорить о воспитании. ЗР

**ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ**

| Модель | Genesis Coupe | |
|---|---|---|
| | 2,0 T | 3,8 V6 |
| **Общие данные** | | |
| Размеры, мм: длина/ширина/высота | 4630/1865/1385 | |
| база | 2820 | |
| колея спереди/сзади | 1603/1619 | |
| Объем багажника, л | 332 | |
| Радиус поворота, м | 5,7 | |
| Снаряженная масса, кг | 1495/1525* | 1538/1540* |
| Полная масса, кг | 1920/1920* | 1930/1930* |
| Время разгона 0–100 км/ч, с | 8,0/8,3* | 6,6/6,5* |
| Макс. скорость, км/ч | 223/224* | 240 |
| Топливо/запас топлива, л | A95/65 | |
| Расход топлива, л/100 км: загородный цикл | 7,0/7,2* | 7,6/77,0* |
| городской цикл | 12,3/12,7* | 15,0/14,8* |
| смешанный цикл | 9,0/9,2* | 10,3/9,9* |
| **Двигатель** | | |
| Тип | бензиновый | |
| Расположение | спереди продольно | |
| Конфигурация | P4 | V6 |
| Число клапанов | 16 | 24 |
| Рабочий объем, $см^3$ | 1998 | 3778 |
| Мощность, кВт/ л.с. при об/мин | 154/210 6000 | 223/303 6300 |
| Крутящий момент, Н·м при об/мин | 299 2000 | 360 4700 |
| **Трансмиссия** | | |
| Тип | заднеприводная | |
| Коробка передач | M6/A5 | M6/A6 |
| **Ходовая часть** | | |
| Подвеска: спереди | типа «Мак-Ферсон» | |
| сзади | многорычажная | |
| Рулевое управление | реечное с гидроусилителем | |
| Тормоза: передние | дисковые вентилируемые | |
| задние | дисковые | |
| Размер шин: спереди | 225/45R18 | |
| сзади | 245/45R18 | |

*С АКП.

**«Генезис Купе» естественно смотрится у дорогих отелей или казино Лас-Вегаса.**



Sergei79 for journal-plaza.net





# Чужое сердце бьется ровно

В Европе легковой дизель вытесняет бензиновый мотор, отечественные автозаводы проспали тенденцию. На маленькой фирме, которая пытается решить большую проблему, побывал Вадим Никишев. Фото: Константин Васильев.

Перед нами автомобиль с дизельным двигателем, ну очень похожий на «Шевроле-Нива». По сути, это она и есть, но, поскольку установкой нового силового агрегата занимается тольяттинская фирма «Тема Плюс», завод не дает одобрения этой конструкции и запрещает использовать свой товарный знак.

Поэтому обратимся к народному творчеству и будем называть эту машину «Шнивой», благо СП «Джи-Эм-АВТОВАЗ» такое название не патентовало.

Фирма, установившая в «Шниву» дизель, специализируется на тюнинге вазовских вседорожников. Клиентам предлагают установку гидроусилителей, электронно-управляемых раздаточных коробок, муфт отключения переднего моста и карданных валов с ШРУСами вместо крестовин. А с 2007 года ставят на отечественный полноприводник надежный дизель с традиционным ТНВД, произведенный итальянской компанией FNM (Fratelli Negri Motori). Для ФИАТа эта фирма – аналог опытно-промышленного производства АВТОВАЗа.

Техническими разработками занимаются бывшие специалисты Волжского автозавода, а основанием для деятельности служит приказ МВД от 7.12.2000 года № 1240, разрешающий вносить изменения в конструкцию. Это тот самый случай, когда заводу мелкосерийное производство невыгодно, а частная фирма в состоянии удовлетворить небольшой спрос, работая по индивидуальным заказам.

Внешне дизельную машину не отличить от конвейерной, но лишь до тех пор, пока не заработает двигатель. За-

Sergei79 for journal-plaza.net



Для установки инородного силового агрегата меняют кронштейны опор и монтируют обратную топливную магистраль.

Освой «Джи-Эм-АВТОВАЗ» производство дизельных машин, это была бы «Шевроле-Нива». А пока – неизвестный науке зверь.

Промежуточный вал соединяет раздатку с коробкой «Айсин», карданы – с ШРУСами.

## КОНВЕРТОР И ИМПЛАНТАНТЫ

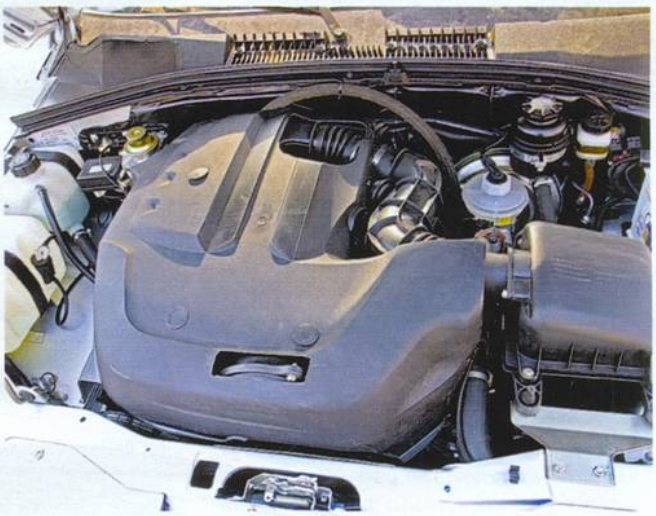
В 1983 году по заданию Минавтопрома был создан двигатель ВАЗ-341, на некоторое время попавший в резерв и только в 1990-е годы освоенный заводом «Барнаултрансмаш». Это был так называемый конвертор, то есть переделка из бензинового мотора. Но его конструкция уже не отвечала современным требованиям.

Казалось бы, есть испытанный путь – использовать зарубежные силовые агрегаты. АВТОВАЗу это не в новинку, ведь еще в 1980-е годы французский экспортер Жак Пок оснащал «Нивы» дизельными моторами «Пежо». Спрос был достаточно велик, чтобы начать сборку в подмосковном Чехове на складах «Автоэкспорта». Тему развил итальянец Марторелли, торговавший советскими машинами. Сначала под капотом вазовского вседорожника появился мотор марки VM, а потом – FNM.

На АВТОВАЗе ознакомились с иностранной «самодеятельностью», после чего появились собственные образцы «Нивы» с французским дизелем, для которого смогли адаптировать систему питания «коммон рейл». Но – не пошло... В масштабах завода доля автомобилей с заимствованными силовыми агрегатами должна быть высокой, иначе доводочные работы и сертификация новой модификации окажутся нерентабельными. На эти грабли наступил и «Джи-Эм-АВТОВАЗ», угробивший немало времени и сил на проект «Шевроле-Нива FAM-1» и вынужденный отказаться от него.



Выглядит итальянский дизель привлекательно. Воздушный фильтр, как и система охлаждения, стандартный.



пуску предшествует пятисекундная пауза, во время которой работают свечи накаливания. Водителю нужно включить зажигание и подождать, пока погаснет лампа *Check engine* – горит она неярко, приходится вглядываться в приборную панель.

На холостых оборотах салон наполняет тракторное тарахтение. Впрочем, оно не раздражает, а представители фирмы уверяют, что по уровню шума дизельная «Шнива» не громче бензиновой.

Разница в том, что звук по частоте близок к человеческой речи, следовательно, ухо к нему более чутко. В движении шумы и вибрации смягчаются.

Передачи переключать непривычно, нужно делать поправку на очень короткие ходы рычага. Коробка здесь японская, фирмы «Айсин», – точно такая же, какой оснащали машину заводского проекта FAM-1 (с мотором «Опель»). Только картер сцепления иной, спроектированный под итальянский дизель, и раздаточная коробка по-прежнему приводится промежуточным валом. Но, говорят, с учетом трансмиссионных и подвесочных колебаний это для «Шнивы» лучшее решение.

Особенность старых по конструкции дизелей – большой крутящий момент на низах – позволяет легко трогаться, не касаясь педали газа. Динамика не сногсшибательная, но по ощущениям не уступает разгонным способностям базовой машины. Расплатой за тяговитость служит ограниченный рабочий диапазон: крутить мотор выше 4000 об/мин смысла нет. Но езда «на моменте» удобна и в городском потоке, и на бездорожье, где востребованы низкие обороты.

За немалую цену (почти 600 000 рублей) покупатель получает полноценного «проходимца», который хорош и в городе. Его основные преимущества – экономичный мотор и надежная коробка передач, которая способна выдержать даже жесткие нагрузки внедорожных соревнований. Но если оснастить «Шниву» всеми опциями, к примеру электроприводом раздатки или независимым креплением переднего редуктора, то стоимость превысит разумные пределы.

Единственный способ ее снизить – начать крупносерийный выпуск, но об этом сейчас по понятным причинам и мечтать не приходится. ЗР

Sergei79 for journal-plaza.net



# Крейсер прибрежного плавания

После двух лет продаж в Японии и США компания «Тойота» решила вывести на европейский рынок «Урбан-Крузер». С многогранными талантами компактного городского кроссовера B-класса познакомился Юрий Нечетов. Фото автора и компании «Тойота».

## КЕСАРЮ – КЕСАРЕВО?

Странные люди эти японцы – тщательнейшим образом дифференцируют автомобильные рынки, выпуская разные модели и даже марки для Америки, Европы и самих себя. Специфика, понимаешь ли, адаптация и все такое. Может, оно и так, только весь наш Дальний Восток ездит на специфических «японках», а серые дилеры годами везли из США неправильных «американцев».

В 2007 году в Японии было представлено второе поколение городского хэтчбека «Тойота-Ист». Одновременно на североамериканском континенте начали продавать его двойника, причем как самостоятельную марку «Сайон-xD» (первое поколение, идентичное первому «Исту», носило индекс xA). И вдруг выяснилось, что эта машинка вполне вписывается в европейский модельный ряд компании, как раз между «Яри сом» и «Ауриcом» (при несколько иной целевой аудитории). Дальше – дело маркетинга разъяснить покупателю, что он всю жизнь мечтал именно о таком автомобильчике.

Оказывается, относительная доля компактов B-класса постоянно увеличивается: в нынешнем году в Европе на них придется уже 37% продаж. При этом и сам класс неоднороден, в нем можно выделить растущие сегменты мини-кроссоверов (SUV, 3% всего объема B-класса), микровэнов (MPV, 10%) и «премиум» (Premium, 4%).

Именно на все эти три прогрессирующих сегмента сразу и нацелен универсальный «Урбан Крузер».

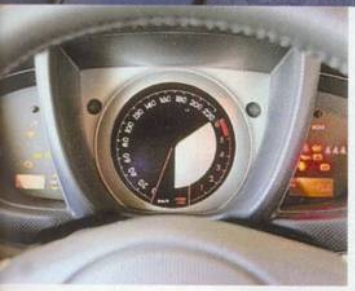
В переводе название Urban Cruiser звучит не по чину тяжеловесно: какой уж тут «крейсер» при длине меньше 4 метров! Однако переводить и не надо – молодым и энергичным, которым адресована новинка, должно импонировать родство со знаменитым «Ленд Крузером». Ведь меньший из «крейсеров» имеет также полноприводную версию с увеличенным на 20 мм дорожным просветом и пластиковым обвесом по низу кузова. Учитывая стандартные для любых версий неслабые 16-дюймовые колеса, такому горожанину вполне по силам и вылазки на природу.

Однако переоценивать его возможности не стоит: оборотистый турбодизель 1ND-TV в сочетании с легковыми подвесками и трансмиссией без понижающей передачи для бездорожья не приспособлен. Да и для запасного колеса места не осталось, а потому удалять-



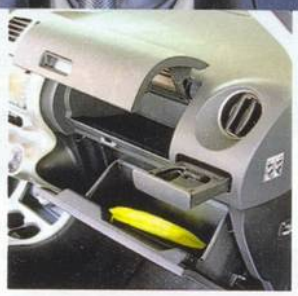
Sergei79 for journal-plaza.net





В топовой комплектации «Урбан Крузер» располагает климат-контролем и навигационной системой с большим экраном.

Спидометр размечен до нескромных 220 км/ч, а тахометр – до 6000 об/мин (у дизеля!). А каков дизайн!



Из нижнего отделения достаем книжку, из верхнего – охлажденную банку «Пепси», ставим ее в держатель – и можно пережить любую дорогу.

В панелях задних дверей удобные карманы для бутылок с водой.



ся от цивилизации нежелательно. В общем, почти крейсер, но только каботажного, прибрежного плавания. А в целом классический портрет мини-кроссовера, так что попадание в этот сегмент можно считать точным. И триумфальным: по выбросам $CO_2$, составляющим лишь 130 г/км, и расходу топлива в 4,9 л/100 км в смешанном цикле «Урбан Крузер» стал рекордсменом среди полноприводников.

Впрочем, на полноприводники придется лишь 30% продаж, так что вернемся к переднеприводным модификациям. Учитывая городское предназначение машины, высокие скорости – не ее стихия. А значит, ужимать поперечное сечение и рисовать плавные обводы не обязательно – ширина и высота соответственно на 105 и 125 мм больше, чем, скажем у ВАЗ-2109. При этом коэффициент аэродинамического сопротивления $C_x$ = 0,31 очень неплох для такого коротышки. Большой поперечник в сочетании со сравнительно длинной базой позволил сделать очень просторный салон, в котором с комфортом помещаются четверо мужчин по центнеру весом и даже найдется место для пятого, чуть помельче.

Из привычных в MPV устройств, повышающих комфорт в дальней дороге, нашел лишь регулируемую по углу разрезную заднюю спинку, два перчаточных ящика да прозрачную стеклянную крышу на некоторых версиях. Всяких полочек, откидных столиков, боксов, ниш, шторок и возможностей сколь-нибудь серьезной трансформации салона не наблюдается, так что «Урбан Крузер» скорее можно отнести к высоким городским хэтчбекам.

## ПРЕМИАЛЬНЫЙ ПАКЕТ

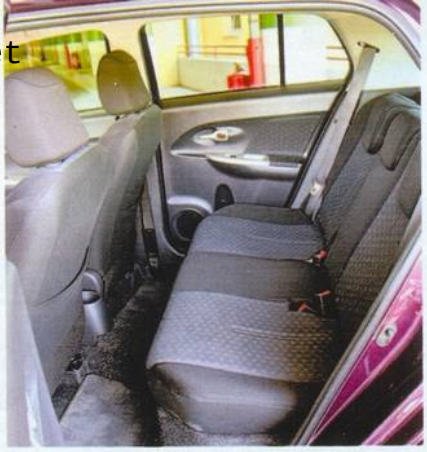
Премиум-сегмент – это когда высокая цена оправдана таким же уровнем технических решений. Например, дизель обзавелся системой OMMS (Oil Maintenance Monitoring System) для контроля состояния масла: она определяет сроки замены по фактическому состоянию, позволяя снизить эксплуатационные расходы. Специально для переднеприводной версии предназначен новый бензиновый мотор 1NR-FE 1,3 л/101 л.с. с регулированием фаз газораспределения VVT-i. Не скажу, что агрегат очень резвый, но с великолепной новой шестиступенчатой коробкой передач позволяет ехать достаточно динамично.

До 4% топлива экономит «старт-стоп», который глушит мотор при остановке и потом мгновенно пускает, стоит включить передачу и снять ногу с тормоза. Причем мотор не станет выключаться, если разряжен аккумулятор или пока зимой не прогреется салон, а летом кондиционер будет работать в экономичном режиме. Сбережению топлива способствует и электрический усилитель рулевого управления EPS (Electric Power Steering) – его мощность снижается с ростом скорости.

Sergei79 for journal-plaza.net







Широкий и высокий салон позволяет комфортно разместиться сзади трем взрослым пассажирам.

Полноприводная версия отличается увеличенным до 160 мм дорожным просветом и пластиковой защитой по низу кузова.

**Toyota Urban Cruiser действительно обладает многогранными талантами и имеет шансы на успех в Европе. А полноприводная версия могла бы найти своих покупателей и в России. Могла бы…**

Внушает уважение исчерпывающий список систем безопасности. В его «активной» части компоненты от ABS и трекшн-контроля до системы стабилизации VSC (Vehicle Stability Control). Среди элементов пассивной безопасности – все пять ремней с преднатяжителями, ограничителями усилий и блокировкой ремня при возникновении продольной перегрузки ELR (Emergency Locking Retractor), выдвигающиеся при ударе в корму подголовники передних кресел и семь подушек безопасности, включая коленную у водителя. Весь этот арсенал присутствует в каждой из трех комплектаций – Terra, Luna и Sol.

В Европе «Урбан Крузер» продают с мая нынешнего года, годовая емкость рынка оценивается в 25 тыс. машин. А что Россия? «Пока не планируем. Возможно, в будущем…» Странные все же люди эти японцы… **ЗР**

## СО ВСЕМИ ВЕДУЩИМИ

Достаточно редкое решение – полноприводная трансмиссия сочетается с упругой поперечной балкой сзади. В обычных условиях ведущие колеса передние, а при их проскальзывании расположенное перед задним редуктором многодисковое сцепление (с электромагнитным управлением) подключит задние, передавая на них до 50% крутящего момента двигателя. Кроме того, есть принудительная межосевая блокировка (!), которая автоматически выключается при достижении 40 км/ч.



### ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

| Модель | Toyota Urban Cruiser | | |
|---|---|---|---|
| | 1,3 | 1,4D | |
| | 2WD | 2WD | 4WD |
| **Общие данные** | | | |
| Размеры, мм: длина | 3930 | | |
| ширина | 1725 | | |
| высота | 1525 | | 1540 |
| база | 2460 | | |
| колея спереди/сзади | 1485/1490 | | |
| дорожный просвет | 140 | | 160 |
| Объем багажника, л | 314–388/749 | | 305/673 |
| Снаряженная масса, кг | 1120 | 1175 | 1240 |
| Полная масса, кг | 1590 | 1625 | 1700 |
| Время разгона 0–100 км/ч, с | 12,5 | 11,7 | |
| Макс. скорость, км/ч | 175 | | |
| Топливо/запас топлива, л | A95/42 | ДТ/42 | |
| Расход топлива, л/100 км: загородный цикл | 4,9 | 4,0 | 4,4 |
| городской цикл | 6,6 | 5,3 | 5,8 |
| смешанный цикл | 5,5 | 4,5 | 4,9 |
| **Двигатель** | | | |
| Расположение | спереди поперечно | | |
| Конфигурация | P4 | | |
| Число клапанов | 16 | 8 | |
| Рабочий объем, $см^3$ | 1329 | 1364 | |
| Степень сжатия | 11,5 | 16,5 | |
| Мощность, кВт/ л.с. при об/мин | 74/101 6000 | 66/90 3800 | |
| Крутящий момент, Н·м при об/мин | 132 3800 | 205 1800–2800 | |
| **Трансмиссия** | | | |
| Тип | передне-приводная | полноприводная | |
| Коробка передач | M6 | | |
| **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 | 195/60R16 | | |

Sergei79 for journal-plaza.net



# Шестое чувство

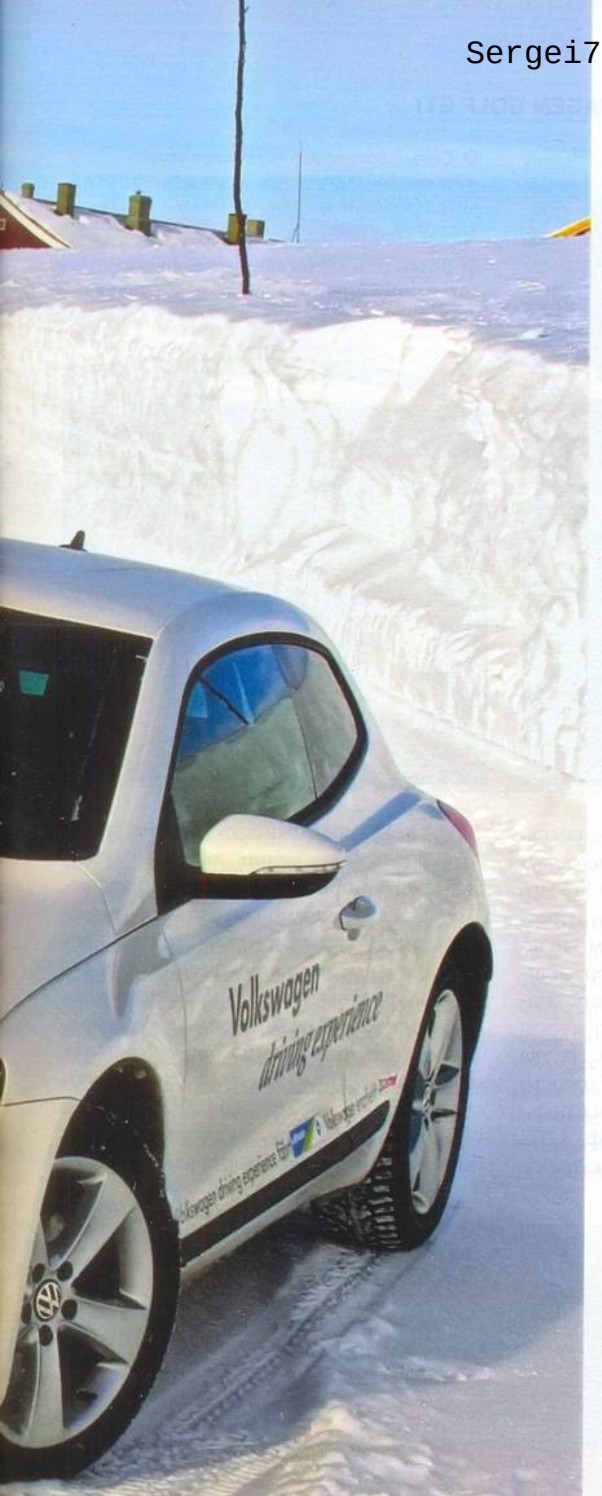
Скоро в России стартуют продажи двух культовых моделей «Фольксвагена». Возможность сравнить легендарный «Гольф GTI» с возрожденным героем прошлых лет «Сирокко» не упустил Михаил Гзовский. Фото автора и «Фольксваген».




Про «Гольф GTI» слышали все, но не все знают, что «Сирокко» появился двумя годами раньше, в 1974-м, и стал эталоном компактных псевдокупе последующих двух десятилетий. Ханс-Иоахим Штук – тоже легенда немецкого автоспорта 1970–1980-х. За его плечами подиумы первой формулы, DTM и 24-часового Ле-Мана. Среди последних достижений – 11-е место (среди двух сотен участников!) в 24 часах Нюрбургринга в 2008 году за рулем… нового «Сирокко». Карьеру Штук продолжает в качестве тест-пилота концерна VAG («Фольксваген-Ауди»). Неужели новичок действительно так хорош? Со Штуком мы встретимся позже, а сейчас – свидание с белым «Сирокко».

Трасса проложена по замерзшему озеру. Подтаявший за пару дней снег к нашему приезду схватило морозом с новой силой. Инструктор команды Volkswagen Experience предупреждает: вылет с трассы означает жесткий контакт. Осторожничаю. Но обутая в шины «Хаккапелита-5» машина режет лед, как конькобежец, а система стабилизации гасит занос в зародыше. Отключаю ESP и прибавляю темп. Попытка пройти поворот в скольжении заканчивается фиаско: система стабилизации оживает вопреки горящей на панели пиктограмме. Электроника

Sergei79 for journal-plaza.net




вмешивается в управление поздно, но отключить ее полностью нельзя. И это звезда Нюрбургринга?! Однако очень скоро гнев сменяется милостью.

Накрутив десяток кругов по озеру, двинулись на северо-запад, к фьордам. Дорога пошла в гору, а температура поползла вниз. Сугробы выше с каждым километром. Под колесами чистый лед с проплешинами укатанного снега. Кое-где дорогу продувает до асфаль-



Салон «Сирокко», как у кабриолета «Эос». От него же и окошки климат-контроля.



Единственное украшение строгих приборов – тонкая хромированная окантовка.




И «Сирокко», и «Гольф» оснащены системой Dynamic Chassis Control (DCC). У водителя выбор между спортивным, комфортным и стандартным режимами подвески.




Навигатор не врет. Однако «Сирокко» пока не умеет плавать. Норвежские заезды проходили в том числе по льду одного из озер долины Халлингдал.

Снег в норвежских горах не тает даже летом. Высота вешек дает представление о толщине покрова.



Sergei79 for journal-plaza.net






Самый доступный «Сирокко» стоит в России 940 000 рублей. За эти деньги получите 160-сильную машину с механической коробкой.

В этом великолепном кресле проехал сотни километров без намека на усталость.



та, на солнце – лужи. Каждый поворот – загадка, темп постоянно меняется. Признаюсь, если бы не помощь ESP, пару раз мог влипнуть в неприятности. Выяснилось, что электроника совсем не мешает, если ехать правильно, и трезво оценивать свои и «Сирокко» возможности.

В моем распоряжении лишь наиболее мощная 2-литровая версия с роботизированной коробкой DSG. В спортивном режиме трансмиссия выкручивает мотор до отсечки, а переключения вниз подрулевыми лепестками сопровождаются сочными перегазовками, эхом отзывающимися где-то под ногами заднего пассажира. Дорожный просвет всего 113 мм, низко расположен центр тяжести и расширена по сравнению с обычным «Гольфом» колея обеих осей. Электроусилитель передает на руль сочную отдачу, подвеска в режиме Sport так и играет мускулами, но не изматывает тряской. За два дня мы прошли по норвежским дорогам 1200 км, с каждой минутой мне все больше хотелось сесть за руль «Гольфа GTI» и почувствовать разницу с «Сирокко»!

Такая возможность вскоре представилась. От вечно ледяного Норвежского моря перенесся к теплеющему Средиземному. Возможно, именно смена климатических поясов повлияла на первые впечатления. Как суровые бледные лица норвежцев контрастируют с размягченными загорелыми физиономиями французов, так и «Гольф GTI» кажется не столь напористым, как «Сирокко». Для самого мощного в «Гольф»-семействе он скромен: мощные суппорты за элегантными

Отличить GTI от обычного «Гольфа» сможет не каждый: ни гипертрофированных бамперов, ни броских спойлеров.



Sergei79 for journal-plaza.net




Практичных покупателей, бесспорно, привлечет удобный в повседневной жизни 5-дверный хэтчбек.

колесными дисками, пара шильдиков, сетчатая решетка радиатора да раздвоенный выпуск.

Оказавшись за рулем GTI, почувствовал домашний уют. Даже обилие алюминия и «простреленные» яркокрасными стежками руль и сиденья не в силах убить это чувство. В нюансах «Гольф» воспринимается чуть более современным: здесь новая передняя панель и блок климат-контроля, скромные, но удобные подлокотники дверей и эмоциональные приборы.

Нам, как и покупателям, предложили выбор из трех- и пятидверных хэтчбеков. Обе машины – с комфортными задними местами для двоих взрослых седоков. Конечно, в «Гольфе» просторнее, чем в «Сирокко», – в первую очередь благодаря высокой крыше. Теперь можно выбирать также между механической и роботизированной трансмиссиями. Механика поначалу удивила мягким, совсем не спортивным по духу механизмом выбора передач и посредственной фиксацией. Однако ни разу не ошибся при включении, ни разу не заставил хрустнуть синхронизаторы. Трансмиссия DSG безупречно быстра. Уже в Москве сверил ощущения с эмоциями – так и есть, роботизированная коробка не уступает в быстроте переключений самому искусному водителю.

Мотор GTI мощнее, чем у «Сирокко», на 10 л.с., и это дает «Гольфу» преимущество при разгоне в 0,2 с. Но субъективно GTI кажется мягче. Может, потому, что звук выпуска чуть менее злобена, педаль сцепления очень податлива?



Казалось бы, те же самые шкалы, что и в «Сирокко». Но чуть больше объема, и комбинация смотрится гораздо богаче.



Интерьер GTI отличает центральная консоль с удобным управлением климатом и иная отделка дверей.




Алюминиевые накладки на педалях и руле плюс красная прострочка – и гоночное настроение готово!

Sergei79 for journal-plaza.net






**ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ**

| Модель | Scirocco 1,4 DSG | Scirocco 2,0 DSG | Golf GTI MT | Golf GTI DSG |
|---|---|---|---|---|
| **Общие данные** | | | | |
| Размеры, мм: длина/ширина/высота | 4256/1810/1404 | | 4213/1779/1469 | |
| база | 2578 | 2578 | 2578 | 2578 |
| колея спереди/сзади | 1569/1575 | | 1533/1514 | |
| Объем багажника (VDA), л | 292/1006 | | 350/1305 | |
| Полная масса, кг | 1720 | 1760 | 1870 | 1890 |
| Снаряженная масса, кг | 1285 | 1318 | 1318 | 1339 |
| Время разгона 0–100 км/ч, с | 8,0 | 7,1 | 6,9 | 6,9 |
| Макс. скорость, км/ч | 218 | 233 | 240 | 238 |
| Топливо/запас топлива, л | A95/55 | | | |
| Расход топлива, л/100 км: загородный цикл | 5,4 | 5,9 | 5,8 | 5,9 |
| городской цикл | 8,0 | 10,5 | 10,0 | 10,0 |
| смешанный цикл | 6,3 | 7,6 | 7,3 | 7,4 |
| **Двигатель** | | | | |
| Расположение | спереди поперечно | | | |
| Конфигурация | P4 | P4 | P4 | P4 |
| Число клапанов | 16 | 16 | 16 | 16 |
| Рабочий объем, $см^3$ | 1390 | 1984 | 1984 | 1984 |
| Степень сжатия | 9,7 | 9,8 | 9,6 | |
| Мощность, кВт/ л.с. при об/мин | 118/160 5800 | 147/200 5100 | 155/210 5300 | |
| Крутящий момент, Н·м при об/мин | 240 1500–4500 | 280 1700–5000 | 280 1700–5200 | |
| **Трансмиссия** | | | | |
| Тип | переднеприводная | | | |
| Коробка передач | A7 | A6 | M6 | A6 |
| **Ходовая часть** | | | | |
| Подвеска: спереди | независимая на двойных рычагах | | | |
| сзади | независимая многорычажная | | | |
| Рулевое управление | реечное с электроусилителем | | | |
| Тормоза: передние/задние | дисковые вентилируемые/дисковые | | | |
| Размер шин | 225/45R17 | | | |

Golf GTI и Scirocco – великолепные турбомоторы и многогранные подвески позволяют наслаждаться управляемостью без ущерба для повседневного комфорта и скоростью без чрезмерных затрат на топливо.

Однако в горах автомобиль показал, на что способен. Эталонная точность на руле, отменные «вязкие» тормоза и широкая «полка» крутящего момента позволяют моментально набирать скорость после эффективного торможения. Безусловно, помогает водителю и новейшая система XDS: она уменьшает недостаточную поворачиваемость, свойственную большинству переднеприводных машин. Управляемость становится сбалансированной и нейтральной, почти полноприводной по духу.

Вечером среди гостей мелькнуло знакомое лицо. Это же он, Ханс-Иоахим Штук! Вот кто знает все нюансы обеих машин! Какая же лучше? Штук обаятельно улыбается, но в глазах хитринка: «Обе чертовски хороши, каждая чуть по-своему». Политкорректный ответ. Но, кажется, я понял, что имеет в виду гонщик. «Гольф GTI» – практичный среди «зажигалок». «Сирокко» – почти купе, увозящее в вечную погоню за эмоциями. Но оба с развитым шестым чувством. Нет, это не экстрасенсорные способности, а ощущение равновесия... ЗР

## КАК ПО РЕЛЬСАМ

XDS представляет собой конструктивное продолжение электронного дифференциала повышенного трения (EDS), интегрированного в систему стабилизации. Как только электроника фиксирует уменьшение нагрузки на внутреннее к повороту колесо, гидравлика подтормаживает его и восстанавливает оптимальное сцепление. XDS впервые представлена на шестом поколении «Гольфа», но вскоре распространится и на другие «Фольксвагены», в том числе «Сирокко».



Sergei79 for journal-plaza.net



# Голос Америки

Автомобили такого класса создают в первую очередь для Америки. Но и в России они пользуются повышенным спросом. Насколько пара новичков приспособлена к нашей действительности, выяснял Сергей Канунников. Фото: Георгий Садков.

**HYUNDAI IX55**

3,8 л, 260 л.с., 6-ступенчатый автомат, комплектация Luxury, 1 729 000 руб.



Sergei79 for journal-plaza.net

Наш язык меняется с той же, что и жизнь, скоростью. Вот и термин «кроссовер» крепко прижился в русском автомобильном. Описывая такую машину, придется часто повторять словосочетание «но не»: очень мощный, но не спортивный; высокий и полноприводный, но не вседорожник; вместительный, чуть ли не как маленький грузовик, но не располагает к перевозке цемента или кирпича. Ну а каковы сильные стороны? Они – продолжение слабых.

## ГОРОДСКОЙ БЛЮЗ

Большую часть жизни внушительные кроссоверы, проданные в России, (впрочем, как и более компактные) проводят в зажиточных, больших, тесных городах. Конструкторы и дизайнеры, понимая это, стараются приспособить огромные машины к не очень естественным для них условиям. Кстати, колея «Хёндай-ix55» на 40 мм шире, нежели у ГАЗ-3307. Внушает? Высокая посадка, большая поверхность остекления, щедрые по площади зеркала позволяют передвигаться по городу достаточно уверенно. В «Ниссане-Мурано» к тому же есть камера заднего вида, проецирующая изображение на дисплей приборной панели. Даже для опытного водителя не вредно, а уж для новичка тем



Sergei79 for journal-plaza.net







«Хёндай-ix55» – хорошая динамика, отменный простор салона и багажника, приличный дорожный просвет – приятное сочетание!

Кнопки противотуманок и трансмиссии (блокировки муфты и отключения ESP) расположены логично и удобно. Ниже – кнопка управления дверью багажника.

Набор удобств задних пассажиров «Хёндай»: регулировка климата, подогрев сиденья, розетка и ящичек... для чего-нибудь.



## Hyundai ix55

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Модель дебютировала в Детройте в конце 2007 года. На американском рынке машину зовут «Веракруз». В России под индексом ix55 – с весны 2009-го.

**ДВИГАТЕЛЬ:**
бензиновый 3,8 л (260 л.с.).

**КОРОБКА ПЕРЕДАЧ:**
автоматическая 6-ступенчатая.

**КОМПЛЕКТАЦИИ:**
Base, Ultimate, Luxury.

**ЦЕНА:**
1 592 000–1 729 000 руб.

РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТА

Третий ряд сидений, продуманная эргономика, гигантский багажник.

Невнятные тормоза, валкость в поворотах, раскачка на дорожных волнах.

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

Огромный высокий универсал вполне способен конкурировать с лидерами своего класса. По крайней мере с точки зрения простора и удобств.



более. Широкие кресла обеих машин с почтением примут и солидные тела. Вокруг очень просторно, богато, нарядно. Сидя в «Хёндай» сзади, можно положить ногу на ногу – почти представительский седан! К тому же здесь есть третий ряд сидений. Впрочем, они, пожалуй, для детишек. Но даже малышей на этих местах мне видеть не доводилось, по крайней мере в Москве. Так что третий ряд – скорее запас, который карман не тянет, но забывается за ненадобностью. В «Ниссане-Мурано» на втором ряду потеснее, однако не настолько, чтобы на это сетовать.

По эргономике «Хёндай» лидирует с большим отрывом. Все кнопки расположены компактно и понятно, глаз тут же выхватывает нужную, а палец попадает в нее безошибочно. Водитель

Sergei79 for journal-plaza.net



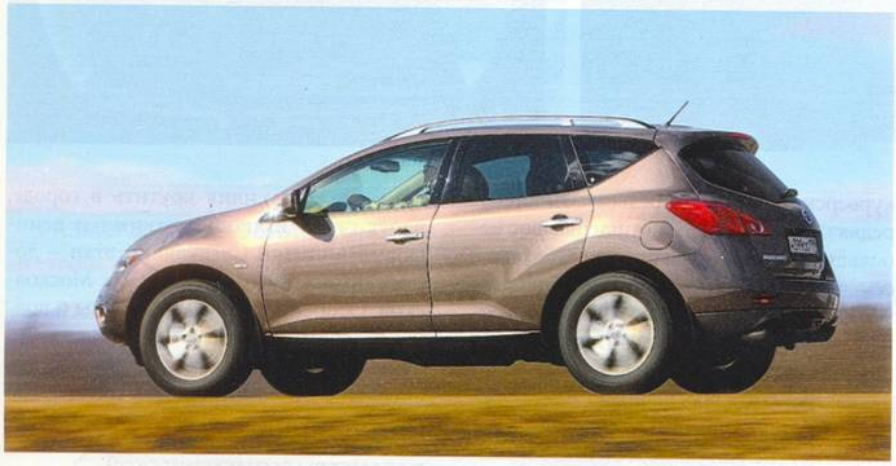


«Ниссан-Мурано» подкупает отличным разгоном, уверенным торможением и, несомненно, пижонским обликом.

Камера заднего вида – для городской жизни опция очень полезная.

Очечники, похоже, увеличиваются вместе с размерами автомобилей.





«Мурано» – жертва буйной дизайнерской фантазии. Кажется, сначала придумали оригинальные, причудливо изгибающиеся панель (она действительно гораздо симпатичнее, чем на машине предыдущего поколения) и консоль, а потом вспомнили, что на них нужно разместить массу кнопок. В результате о включении автоматического режима климата сообщает плохо различимый символ на дисплее, загорающийся лишь в момент нажатия кнопок, или мелкие лампочки, которые можно разглядеть разве что лежа на правом кресле. Попасть в мелкие, плохо различимые с места водителя кнопки магнитолы тоже непросто. Да и те, что на руле, какие-то тщедушные. Каким пальцем регулировать звук музыки, я так и не понял. А еще у «Ниссана» зачем-то сильно утоплена

## Nissan Murano

**ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА**

Второе поколение автомобиля, дебютировавшего в 2003-м, представили в США в 2007 году. В России – с 2008-го.

**ДВИГАТЕЛЬ:**
бензиновый 3,5 л (249 л.с.).

**КОРОБКА ПЕРЕДАЧ:**
вариатор с шестью фиксированными положениями.

**КОМПЛЕКТАЦИИ:**
SE, SE+, LE, LE+.

**ЦЕНА:**
1 799 000–1 949 000 руб.

**РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТА**

Отменная динамика, хорошие тормоза, есть камера заднего вида.

Неудобное управление вспомогательными системами, сильная валкость в быстрых поворотах.

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

Он не только выглядит стремительно, но и действительно очень быстр. Однако, как любой оригинал, для настоящего взаимопонимания требует от партнера уживчивости.

Sergei79 for journal-plaza.net





Все-таки приборы «без затей», способствующие быстрому взаимопониманию, – правильное решение даже для недешевого автомобиля.



Салон «Хёндай-ix55» подкупает нарядной отделкой, простором и, что особенно важно, продуманностью эргономики.

В «Хёндай» при острой необходимости можно разместить семерых. Но на третьем ряду лучше – только детей.



Очень большой багажник «Хёндай» увеличивается до поистине гигантских размеров. Только что укладывать-то такое огромное в столь богатый и светлый салон?



педаль газа. Из-за этого уселся не сразу. Да и перенося ногу на высокий тормоз, поначалу чувствовал дискомфорт.

Обоим их моторов хватит в любой ситуации. Ускорение отменное, управлять тягой удобно. Тормоза у «Ниссана» лучше.

## ПЕСНЯ СТРАНСТВИЙ

Эти машины – для путешествий! Ведь места для ездоков и багажа вволю. Кстати, по багажнику (600 литров с лишком!) «Хёндай» едва ли не рекордсмен среди машин, прошедших через наши руки. В «Ниссане» места заметно меньше. Расселись и разложились? Тогда в пробег километров эдак на пятьсот. Маршрут – Московская и прилегающие области, дороги которых заставят машины поведать много нового и интересного. Пока оба универсала летят по ровной трассе, как курьерский по новым рельсам. Лишь изредка огромные колеса отшлепывают небольшие канавки и заплатки. Обгоны – семечки! Оба автомобиля интенсивно ускоряются с любых скоростей (разумных, конечно). По субъективным ощущениям, лидер в этой дисциплине – «Мурано». Вариатор обеспечивает более ровный, почти без задержки, прыжок. Хотя и шестиступенчатую коробку ix55 в медлительности не обвиню.

При интенсивном ускорении на подмосковных колейных дорогах «Ниссан» рыскает чуть больше. А вот и привет из Америки в Россию! Подмосковный «хайвей» закончился крутым поворотом. Тут надо крепче держаться за руль! Оба кроссовера сильно кренятся, тело ползет по плоским, скользким креслам, столь удобным для расслабленной позы. Рули, которые так хорошо было без усилия крутить в городе, вдруг стали излишне легкими и неинформативными. Следующий этап – дороги областей, прилегающих к Московской. Особенно нервно на канавы и волны реагирует «Хёндай». Водитель и его спутник, подпрыгивая, задевают головами о зачем-то сильно смещенные вперед подголовники. Справедливо-

### ПАРАМЕТРЫ ГЕОМЕТРИЧЕСКОЙ ПРОХОДИМОСТИ

| Модель | HYUNDAI IX55 | NISSAN MURANO |
|---|---|---|
| Просвет, мм | | |
| a | 195 | 185 |
| b | 200 | 185 |
| c | 210 | 180 |
| Угол, ° | | |
| α | 25 | 27 |
| β | 22 | 25 |
| γ | 16 | 15 |

Sergei79 for journal-plaza.net





Приборы «Ниссана» смотрятся веселее и наряднее, а по информативности не проигрывают.

Ни скучным, ни банальным интерьер «Ниссана-Мурано» не назовешь. Но красоте в жертву принесена эргономика. По крайней мере в отношении магнитолы и климата.

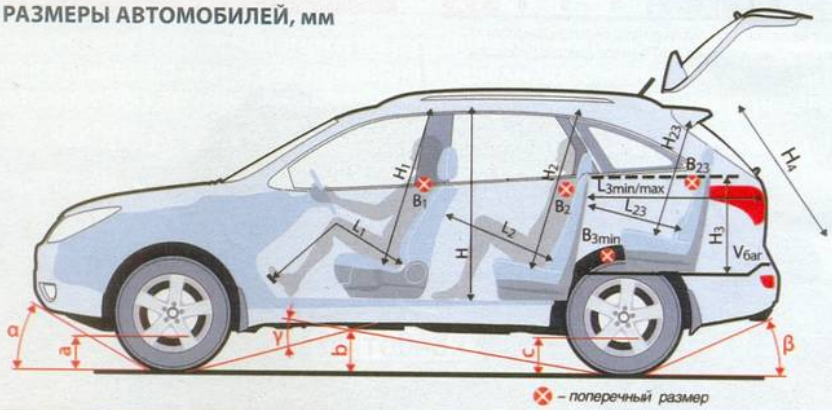
На заднем сиденье «Ниссана» потеснее, нежели в «Хёндай», но ненамного.

Багажник «Мурано» не гигантский, но вполне нормальный для своего класса. Оригинально решены емкости в подполе.





## РАЗМЕРЫ АВТОМОБИЛЕЙ, мм




⊗ – поперечный размер

| Модель | $L_1$ | $L_2$ | $L_{23}$ | H | $H_1$ | $H_2$ | $H_{23}$ | $B_1$ | $B_2$ | $B_{23}$ | $L_{3min/max}$ | $B_{3min}$ | $H_3$ | $H_4$ | $V_{баг.,л}$ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| HYUNDAI IX55 | 925–1125 | 550–685–925 | 640 | 1160 | 975 | 990 | 900 | 1535 | 1520 | 1420 | 335/1125/1770 | 1205 | 855 | 970 | 604 |
| NISSAN MURANO | 1000–1200 | 650–880 | – | 1255 | 1040 | 990 | – | 1520 | 1485 | – | 930/1655 | 1100 | 405 | 915 | 388 |

сти ради: поведение машин сильно зависит от скорости. Они явно рассчитаны на американские дороги. До 100 км/ч автомобили более собранны. Хотя на здешних шоссе «Хёндай» и на такой скорости укачивает, да и кренятся обе машины заметно. Хорошо, конечно, что даже на довольно серьезных неровностях можно не сбрасывать скорость.

### В ПОЛЕ

Безусловно, они не вседорожники в классическом понимании.

Задние колеса у обеих машин подключаются автоматически лишь при проскальзывании передних. Можно заблокировать межколесную муфту, но форсировать по весне классический российский проселок все равно не стоит. Да такое вряд ли придет в голову владельцу сверкающего красивыми бампе-

Sergei79 for journal-plaza.net



## ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

| Общие данные | HYUNDAI IX55 | NISSAN MURANO |
|---|---|---|
| Размеры, мм: длина/ширина/высота | 4840/1945/1807 | 4835/1885/1720 |
| база | 2805 | 2825 |
| колея спереди/сзади | 1670/1670 | 1620/1620 |
| Радиус поворота, м | 5,6 | 5,7 |
| Объем багажника, л | 598/1746 | 476/838 |
| Масса снаряженная/ полная, кг | 2066/2640 | 1905/2360 |
| Время разгона 0–100 км/ч, с | 8,3 | 8,0 |
| Максимальная скорость, км/ч | 190 | 210 |
| Топливо/запас топлива, л | A95/78 | A95/82 |
| Расход топлива, л/100 км: загород./ город./смешанный цикл | 8,0/12,8/9,6 | 8,6/14,9/10,9 |
| **Двигатель** | | |
| Расположение | спереди продольно | спереди продольно |
| Конфигурация/число клапанов | V6/24 | V6/24 |
| Рабочий объем, см³ | 3778 | 3498 |
| Степень сжатия | 10,4 | 10,3 |
| Мощность, кВт/ л.с. | 191/260 при 6000 об/мин | 183/249 при 6000 об/мин |
| Крутящий момент, Н·м | 348 при 4500 об/мин | 336 при 4400 об/мин |
| **Трансмиссия** | | |
| Тип | полноприводная | полноприводная |
| Коробка передач | A6 | CVT6 |
| Передаточные числа I/II/III/IV/V/VI/з.х. | 4,15/2,3/1,56/1,16/0,8/0,69/3,39 | 2,37–0,44/1,77 |
| Главная передача | 3,20 | 5,17 |
| **Ходовая часть** | | |
| Подвеска: спереди/сзади | типа «Мак-Ферсон»/многорычажная | |
| Рулевое управление | реечное с гидроусилителем | реечное с гидроусилителем |
| Тормоза: передние/задние | дисковые вентилируемые/дисковые вентилируемые | |
| Размер шин | 235/60R18 | 235/65R18 |

## РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ «ЗА РУЛЕМ»

| Весовые и геометрические характеристики | | |
|---|---|---|
| Снаряженная масса, кг | 2137 | 1940 |
| Нагрузка на ось, кг (%): переднюю | 1184 (55,4) | 1104 (56,9) |
| заднюю | 953 (44,6) | 836 (43,1) |
| Дорожный просвет, мм | 195 | 180 |

## ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА АВТОМОБИЛЕЙ

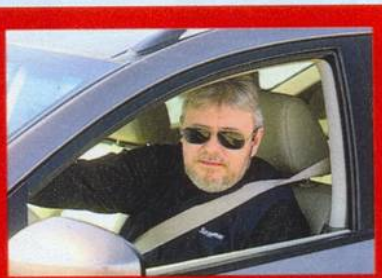
| Модель | Рабочее место водителя | | | Салон | | | Ходовые качества | | | Комфорт | | | Приспособленность к России | | | Общая оценка |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Сиденье | Органы управления | Обзор | Передняя часть | Задняя часть | Багажник | Динамика | Тормоза | Поведение на дороге | Шум | Плавность хода | Климат | Геометрическая проходимость | Сервис | Эксплуатация | |
| HYUNDAI IX55 | 7 | 8 | 8 | 9 | 9 | 10 | 8 | 7 | 7 | 8 | 7 | 9 | 9 | 8 | 8 | 8,1 |
| NISSAN MURANO | 8 | 7 | 9 | 8 | 8 | 8 | 9 | 9 | 7 | 8 | 8 | 9 | 8 | 8 | 8 | 8,1 |

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

рами и зеркальными боковинами автомобиля. Попылить по укатанной, сухой и твердой грунтовке? Пожалуйста! Дорожный просвет, особенно у «Хёндай», вполне приличный. Правда, наши деды считали такой нормальным и для легковых машин. В общем, до ближайшей деревушки, а то и к речке можно ехать, не опасаясь неприятностей. Главное – не терять наезженной дороги и головы.

### НА ОДНОЙ ВОЛНЕ

Итог вполне закономерен. Машины очень близки идеологически, концептуально, конструктивно. Американизмы издавна неплохо приживаются на нашем рынке. Главное – не переоценивать возможности даже столь универсальных автомобилей, не ставить перед ними невыполнимые задачи. Ну а выбор сильно зависит от конкретных условий эксплуатации, жизненных приоритетов да и субъективных оценок. Скажем, мне один из соперников показался более интересным внешне. Но это уж точно дело вкуса. ЗР



**Сергей Канунников: «Чем сильнее конкуренция, тем ближе автомобили. И все же разница есть: в «Хендай-ix55» на первом плане универсальность; «Ниссан-Мурано» более атлетичен, спортивен – конечно, с поправкой на возможности, диктуемые классовыми требованиями».**



Sergei79 for journal-plaza.net



# Танковый корпус

Две тонны железа и всего 400 килограммов полезной нагрузки! Соотношение, мягко говоря, не самое эффективное для легкового автомобиля. Но, может быть, в этом и кроется тайна обаяния «Крайслера-300С»? Открыть ее пытался Андрей Сидоров. Фото: Георгий Садков.

Красив, сволочь! В этом сходятся, пожалуй, все – и беззаветные поклонники модели, и ее яростные критики. А ведь и правда красив!

Этот «Крайслер-300С» прожил у нас в редакции два месяца, преодолев около 5000 километров городских и загородных дорог, и – забегаю вперед – оставил о себе в целом благоприятное впечатление.

## ПРОСТО ЦАРЬ

Как ни скептически я отношусь к изыскам дизайнеров, убеждающих нас в превосходстве нынешней автомобильной моды над минувшей, в облике 300С чувствуется порода! Он не жмется «мордой» к асфальту, как спортивные купе, готовые ради лишнего процента $C_x$ уложить владельца за руль вперед ногами. Он презирает суету, попирая воздух бульдозерной решеткой радиатора, не поджимает хвост в угоду аэродинамике. Но, как мудрый царь, живет с ней в согласии: несмотря на кажущуюся тяжеловесность, коэффициент его аэродинамического сопротивления всего 0,32 – на зависть куда более изящным моделям. Видимо, не зря полноразмерный макет машины конструкторы продували в аэродинамической трубе – компромисс между внушительностью форм и их целесообразностью найден удачно.

Но одним дизайном сыт не будешь: главное все же – как это чудовище едет. Оказалось, едет оно очень неплохо!

Двухтонная машина на легкосплавных 18-дюймовых колесах и независимой подвеске (спереди – сдвоенные рычаги, сзади – пятирычажная) идет очень мягко – тому способствует соотношение подрессоренных и неподрессоренных масс. В меру тяжелый руль с отменным чувством дороги, плотная



Sergei79 for journal-plaza.net




**Chrysler C300 – для представительского автомобиля цена в $55 000, видимо, и вправду антикризисная: ближайшие аналоги в два-три раза дороже!**



и в то же время комфортная подвеска, достаточно мощный 2,7-литровый двигатель и расторопный автомат, готовый по первому требованию прыгнуть на две ступени вниз и вытянуть из мотора полную мощность, делают езду весьма приятной и увлекательной. Нет, конечно, динамики и боковых ускорений спорткара здесь нет – 177 сил для этого маловато, однако разгон до сотни за 10,6 с и максималка в 209 км/ч для разумной езды вполне достаточны. По крайней мере я не представляю себе жизненной необходимости, когда может потребоваться что-то большее. Разве что разбуженному паровозным гудком на рельсах – тогда действительно нужно поторапливаться. Мне же за два месяца ни разу не пришлось воспользоваться арсеналом в полной мере. Впрочем, можно купить 300C в версии SRT – с 431-сильной 6,1-литровой «восьмеркой»: 265 км/ч и разгон до сотни быстрее 5 с – неплохой вариант для тех, кто, позевывая, называет «маломощную» версию скучной.

## HEAVY METAL

За рулем с комфортом устроится любой, чей рост укладывается в пределы 140–210 см, а вес не превышает 160 кг. Электрорегулировки сиденья и рулевой колонки позволяют сделать это с легкостью и запомнить два варианта настроек. Кожа, ценные породы пластика, верх руля из материала, определенного производителем как черепаховый панцирь, – все добротно и с легкой претензией на роскошь. Обзор через кажущиеся маленькими стекла вполне достаточный. Мне, как ни странно, больше мешала правая стойка ветрового стекла – в городских поворотах порой опасался, что за ней не замечу пешехода.

На панели четкие белые приборы, а между ними по центру дисплей маршрутного компьютера. Несколько озадачил компас: индикация огромными буквами сторон света, куда примерно нацелен капот, вряд ли поможет ориентированию на местности. Если бы, к примеру, стрелка постоянно показывала на Мекку или Ватикан, тогда было бы хоть какое-то объяснение, а плюс-минус два румба по горизонту – не более чем забава, подтверждающая, что Земля круглая.

Несмотря на огромные колеса, 300C создан для хороших дорог. Городских, где машина своим видом демонстрирует солидность и обеспеченность владельца, и загородных – там очень кстати оказывается комфорт быстрой езды. Геометрическая проходимость из-за трехметровой базы и клиренса в 125 мм не предполагает покорения бездорожья. Даже не всякий перелом пандуса проходит бесследно – тому свидетельство царапины снизу на пластиковых накладках порогов, а из четырех резиновых подушек под домкрат на нашей машине

### ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

| Модель | CHRYSLER 300C | | |
|---|---|---|---|
| | 2,7 | 3,5 | 6,1 |
| **Общие данные** | | | |
| Размеры, мм: длина/ширина/высота | 5015/1880/1475 | | |
| база | 3050 | | |
| колея спереди/сзади | 1600/1605 | | |
| Объем багажника | 504 | | |
| Снаряженная масса, кг | 1730–1775 | 1745–1820 | 1915–1995 |
| Полная масса, кг | 2170 | 2180 | 2365 |
| Время разгона 0-100 км/ч, с | 11,6 | 9,6 | менее 5 |
| Расход топлива, л/100 км: загородный цикл | 8,0 | 8,2 | 9,9 |
| городской цикл | 15,1 | 14,8 | 21,0 |
| смешанный цикл | 10,5 | 10,9 | 14,0 |
| **Двигатель** | | | |
| Расположение | спереди продольно | | |
| Конфигурация | V6 | | V8 |
| Число клапанов | 24 | | 16 |
| Рабочий объем, $см^3$ | 2736 | 3518 | 6032 |
| Степень сжатия | 9,9 | 10,0 | 10,3 |
| Мощность, кВт/ л.с. при об/мин | 130/177 5500 | 183/249 6400 | 317/431 6000 |
| Крутящий момент, Н·м при об/мин | 257 3950 | 340 3800 | 569 4600 |
| **Трансмиссия** | | | |
| Тип | заднеприводная | | |
| Коробка передач | A4 | A5 | |
| **Ходовая часть** | | | |
| Подвеска: спереди | независимая, на сдвоенных поперечных рычагах | | независимая, на А-образных рычагах |
| сзади | независимая многорычажная | | |
| Рулевое управление | реечное с гидроусилителем | | |
| Тормоза: спереди/сзади | дисковые вентилируемые | | |
| Размер шин | 225/60R18 | | 245/45ZR20 |
| Цена, руб. | 1 443 200–3 440 000 | | |

Sergei79 for journal-plaza.net





Вибрация двигателя почти неощутима.



При необходимости можно даже переночевать с относительным комфортом.

осталась только одна – остальные уже утрачены на дорожных неровностях. К тому же, пусть и симметричная развесовка по осям, и хорошие зимние шины, при троганье в 15-процентный подъем по сухому промерзшему бетонному покрытию пустая машина шлифует. Впору класть в багажник пару-тройку бордюрных камней, благо объем в полкуба это позволяет.

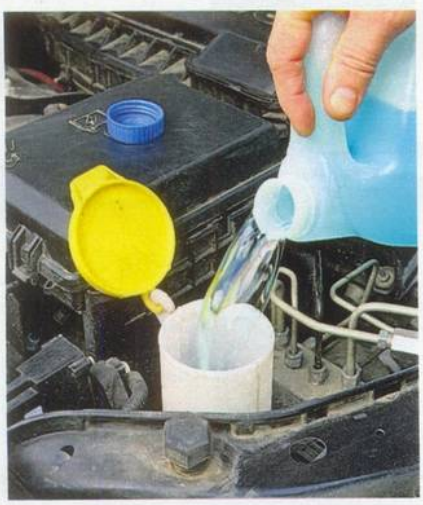
На скользкой дороге спасает система курсовой стабилизации – даже умышленно раскачать машину на гололеде не так-то просто. На первом же размахе электроника тормозит нужные колеса и душит двигатель. Зато в колее рыхлого сухого снега – для эксперимента попробовали такой вариант – от нее больше вреда, чем помощи. Газ в полу, а мотор и не думает набирать обороты. При малейшей пробуксовке машина будто спотыкается, и ходом проскочить сложный участок не удается – инерции-то не набрать! Это навязывает свою помощь противобуксовочная система. Кто ее просил лезть в самый неподходящий момент?! Хорошо хоть, отключается легко. Вот теперь, с легким буксом, машина гораздо увереннее продирается по заснеженной колее. Лишь бы на брюхо не сесть...

Ксеноновый свет – отличная вещь! Дни зимой короткие, так что оценить эту опцию удалось в полной мере. Фары, естественно, с автоматическим корректором, выставляющим пучок света в зависимости от загрузки машины, и омывателем, срабатывающим при каждом четвертом омыве ветрового стекла. Кто-то скажет – буржуйские штучки! Возможно, зато на пользу пассивной безопасности.

Приятно удивил расход топлива. Если хватит терпения держать на пустом шоссе 90 км/ч, уложитесь в 8 л/100 км. Но проще включить круиз-контроль – в стабильности движения с ним состязаться бесполезно. При 120–140 км/ч выйдет 12–13 л на сотню. В городе – все зависит от пробок. Однако средний эксплуатационный расход вполне приемлемый: у нас получился 13,1 л/100 км.

Как ни странно, представительского вида автомобиль не лишен хозяйской жилки. Откидывающаяся по частям спинка заднего сиденья открывает просторный проем в багажник. Хочешь – вози длинномеры: до передних спинок 2,1 м, а хочешь – укладывайся на ночлег ногами в багажник: площадка получается ровной и для двоих места вполне достаточно. И еще одна полезная опция. При том что открыть багажник снаружи непросто (руке взяться не за что), изнутри предусмотрена светящаяся в темноте ручка экстренного отпирания. Говорят, плохая примета – ехать ночью в лес в багажнике автомобиля. Вот на этот случай и сделали запасный выход. Об этом же свидетельствует недвусмысленная пиктограмма.

И все же называть машину полностью лояльной к владельцу было бы слишком смело. Межсервисный пробег составляет всего… 5000 км! При интенсивной эксплуатации будешь заезжать на СТО, как на работу. А не дай бог повредишь крыло, бампер или фару – готовь по 1000 долларов за элемент, да еще работа с окраской!.. Но кто говорил, что «Крайслер-300С» – дешевая машина? ЗР



Незамерзайку заливай хоть из ведра – горловина позволяет.



И пусть снаружи поднять крышку багажника непросто – не за что взяться, зато экстренный выход изнутри предусмотрен!



Sergei79 for journal-plaza.net



# Рослый малый

Свой вековой юбилей «Ауди» отметила оригинальным подарком – моделью «A4 Олроуд». На асфальте и бездорожье близ Ингольштадта презент оценил Сергей Клочков.

## С РОДСТВЕННИКОВ ПО ДОСТОИНСТВУ

Сразу бросается в глаза, что новинка по габаритам превосходит «Ауди-А4 Авант». Расширенные колесные арки скрывают увеличенную колею. Автомобиль подрос и в высоту, приподнявшись над землей до 180 мм. Просвет на 37 мм больше, чем у обычного универсала. К тому же крыша увенчана релингами. Способность двигаться вне асфальта подчеркивают накладки из нержавеющей стали: они защищают нижние кромки бамперов. Прямо «Ауди-А6 Олроуд», только меньше.

Будущим владельцам «А4 Олроуд» предлагают три мотора, причем все наддувные: бензиновый 2-литровый TFSI мощностью 211 л.с., 170-сильный дизель такого же объема, а топовая версия вооружена дизельным TDI 3,0 – в его арсенале 240 «лошадей» и 500 Н·м, развиваемых уже при 1500–3000 об/мин. Кстати, практически такой же, с небольшими изменениями, агрегат устанавливают на «Порше-Кайенн».

Я выбрал машину с самым мощным двигателем и 7-ступенчатой роботизированной коробкой передач S tronic. Позднее выяснилось: такую комплектацию в Россию поставлять не будут. Утешил себя: планы предварительные, а я один из первых наездников «А4 Олроуд», разгоняющегося до 100 км/ч за 6,4 с. Такой прытью автомобиль обязан системе питания «коммон рейл», подающей топливо в цилиндры через пьезофорсунки под давлением 1800 бар, турбокомпрессору с изменяемой геометрией турбины и интеркулером. Доза топлива и начало впрыска, а также давление наддува и рециркуляция отработавших газов – под контролем системы EDC. А что сказать про новую, но уже засвеченную на некоторых моделях концерна «Фольксваген» 7-ступенчатую роботизированную коробку DSG? Мгновенно перещелкивает передачи без разрыва крутящего момента – я на седьмом небе!

## ВО ХМЕЛЮ СЛЕГКА

В это время в окрестностях Ингольштадта сажают хмель. Ближе к осени он станет одним из ингредиентов знаменитого баварского напитка. А пока крестьяне только закрепляют рейки, по которым побеги потянутся к солнцу. И мы, подобно этим росткам, начинаем извилистый путь по деревенским дорожкам, поднимающимся к небесам.

Пять рычагов на каждое переднее колесо позволяют идеально чувствовать все действующие на подвеску продольные и поперечные силы. Добавить сюда еще точное рулевое, и представляешь себя опытным кукловодом, дергающим за рычаги, как за ниточки. «Марионетка» беспрекословно слушается, мигом выполняя приказы. Неприятные вибрации от неровностей оседают где-то по пути от колес к водителю. Спасибо гидравлическим опорам, через которые стальной подрамник с передней подвеской крепится к кузову.

Маршрут проложен в основном по узким асфальтированным дорогам, где еду строго по правилам. Но изредка встречаются хорошо укатанные гравийные участки с профилированными поворотами – на них так и тянет пошалить, пустив машину широким юзом. На «Олроуде» это сделать несложно благодаря системе Offroad Detection,



Sergei79 for journal-plaza.net




распознающей покрытие под колесами. Она делится информацией с программой курсовой устойчивости ESP, которая позволяет корме небольшие вольности. Кстати, виляние хвостом способствует и межосевой дифференциал, распределяющий в обычном режиме крутящий момент между передней и задней осями в соотношении 40:60 – прямо как у настоящего спортивного автомобиля.

Навигационная система вывела на автобан. Знак отмены ограничения скорости остался за стеклом пятой двери. Педаль в пол, и на спидометре уже 180 км/ч, а в коробке шестая передача. Определил по цифре на панели приборов – пересчет остальных передач происходил абсолютно незаметно. При съезде с автобана клавишей на панели перевел коробку в «спорт». Если в обычном режиме при энергичном торможении коробка почти до остановки удерживает высшую передачу, то теперь она последовательно подтыкает пониженные, помогая осаживать машину. Переключать передачи можно и лепестками на руле. Попробовал пару раз – не воодушевило. Даже опытный водитель вряд ли перегонит столь быструю и умелую электронику.



Вокруг рычага переключения передач «Олроуда», как и на обычной «Ауди-А4», расположили клавиши управления настройками автомобиля, навигацией и ручником.



Информация о работе системы «старт-стоп» появляется на приборном щитке. Экономия бензина при поездках по городу составляет 0,2 л/100 км.

Интерьер в духе «Ауди». К качеству сборки, материалам отделки и эргономике не придерешься.



Sergei79 for journal-plaza.net




## А ОЛ ЛИ РОУД?

Вторая часть тест-драйва проходила на заводской испытательной трассе. Путь до нее коротал в компании машины с бензиновым двигателем 2,0 TFSI и механической коробкой, на которой установлена система «старт-стоп». Если при остановке на светофоре перейти на «нейтраль» и отпустить сцепление, двигатель заглохнет и заведется лишь при включении передачи. Производитель обещает существенную выгоду – на 100 км по городским улицам можно сэкономить стакан бензина, а выбросы $CO_2$ снизятся на 5 г/км.

Грязевые ванны заводской испытательной трассы пришлись по вкусу не только сидящим за рулем – фотографы в погоне за эффектным кадром скакали через лужи и ямы не хуже вседорожников. Такое бездорожье, конечно, не сравнить с сельской подмосковной дорогой – скорее это неплохая проверка геометрической проходимости. На некоторых участках «А4 Олроуд» вывешивал одно из колес, но электроника чутко распознавала возникшую ситуацию. Прихватывая тормозами висящее в воздухе

**Характерно загнутые «реснички» выражают явное недовольство: «Я, конечно, «Олроуд», но не до такой степени!».**

**Никаких механических блокировок дифференциалов на «А4 Олроуд» нет. С вывешиванием колес справляется электроника, перераспределяющая с помощью тормозных механизмов крутящий момент.**



Sergei79 for journal-plaza.net



## ЭЙ, НА КОРМЕ!

Притом что у «Олроуда» множество достоинств, не стоит забывать, что он еще и универсал. А значит, рожден возить поклажу. Поэтому на пол багажного отделения уложен практичный поддон (стандартное оборудование). С одной его стороны ворсовое покрытие, а если перевернуть, получится пластиковый водонепроницаемый лоток для перевозки мокрых и грязных предметов. Дополнительно можно снабдить пятую дверь электромеханическим приводом, приобрести комплект для крепления багажа с телескопической штангой и пружинной стяжной лентой. Или заказать лючок в спинке заднего сиденья с чехлом для перевозки лыж или иных длинномеров. Сложив задние сиденья, грузовой отсек увеличите с 490 до 1430 л.



«Ауди-А4 Олроуд» отлично ездит по асфальтовым и грунтовым дорогам. От серьезного бездорожья опытного владельца отпугнет конструкция, разумного – цена.

### ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

| Модель | AUDI A4 ALLROAD QUATTRO | | |
|---|---|---|---|
| | 2,0 TFSI | 2,0 TDI | 3,0 TDI |
| **Общие данные** | | | |
| Размеры, мм: длина/ширина/высота | 4721/1841/1495 | | |
| база | 2805 | | |
| колея спереди/сзади | 1583/1574 | | |
| Радиус поворота, м | 5,75 | | |
| Снаряженная масса, кг | 1650 | 1630 | 1730 (1765)* |
| Полная масса, кг | 2220 | 2200 | 2300 (2335) |
| Объем багажника (VDA), л | 490/1430 | | |
| Время разгона 0–100 км/ч, с | 6,9 | 8,9 | 6,6 (6,4) |
| Максимальная скорость, км/ч | 230 | 213 | 237 (236) |
| Топливо/запас топлива, л | А95/64 | ДТ/64 | |
| Расход топлива, л/100 км: загородный цикл | 6,8 | 5,7 | 5,8 (6,1) |
| городской цикл | 10,2 | 7,7 | 9,6 (8,7) |
| смешанный цикл | 8,1 | 6,4 | 7,2 (7,1) |
| **Двигатель** | | | |
| Расположение | спереди продольно | | |
| Конфигурация | | Р4 | V6 |
| Число клапанов | | 16 | 24 |
| Рабочий объем, $см^3$ | 1984 | 1968 | 2967 |
| Степень сжатия | 9,6 | 16,5 | 16,8 |
| Мощность, кВт/ л.с. при об/мин | 155/211 4300–6000 | 125/170 4200 | 176/240 4000–4400 |
| Крутящий момент, Н·м при об/мин | 350 1500–4200 | 350 1750–2500 | 500 1500–3000 |
| **Трансмиссия** | | | |
| Тип | полноприводная | | |
| Коробка передач | А7 | М6 | М6/А7 |
| **Ходовая часть** | | | |
| Подвеска: спереди и сзади | многорычажная | | |
| Рулевое управление | реечное с гидроусилителем | | |
| Тормоза: передние и задние | дисковые вентилируемые | | |
| Размер шин | 225/55R17 | | |

*В скобках данные версий с автоматической коробкой передач.



колесо, она перераспределяла крутящий момент на соседнее, опиравшееся на землю. Хрусь-тыр, и «немец» с честью выбирался из очередной сложной ситуации. Несмотря на довольно солидный клиренс (180 мм), кое-где автомобиль чиркал днищем о грунт, предупреждая, что его возможности небезграничны. Все-таки это полноприводный универсал с увеличенным дорожным просветом, а не вездеход – для перемещения по «направлениям» существуют другие машины.

Девять лет назад появился «Ауди-А6 Олроуд». Теперь семейство пополнилось младшей моделью, и не исключено, намекали представители фирмы, что скоро свет увидит и «Олроуд» на базе А3. Базовая версия «А4 Олроуд» в Германии будет стоить 37 100 евро. У нас точные цены станут известны летом, когда начнутся продажи. Ждать осталось недолго, скоро увидим новинку на российских дорогах… и бездорожье. ЗР

Sergei79 for journal-plaza.net






# Туризм и дизель

– это отличное сочетание, утверждает Максим Сачков, познакомившись с трехлитровым универсалом БМВ пятой серии. Фото: Александр Батыру.

И часа не прошло, а сколько потрясений! Уже на первых километрах на приборном щитке БМВ-530d «Туринг» загорелась сигнальная лампочка: низкое давление в шинах! Они хоть и «ран-флэт», однако тоже боятся проколов, только виду не показывают. Все обошлось! Но теперь пистолет не лезет в горловину бензобака – шторка предохранительного клапана не открывается. Заправщики развели руками: ищите воронку или АЗС с более современными пистолетами (а их даже в Москве наперечет!). В итоге бак «вскрыл» дедовским способом, отжав отверткой усики предохранителя. Дилеры предлагают цивилизованное решение – переходник... за 1000 рублей. Выглядит особенно трогательно на фоне цены тестового универсала – 3 773 296 рублей!

Автомобиль наконец прекратил испытывать мою стойкость, мы поменялись ролями. Так мне нравится намного больше. Удивительно, как БМВ удается наделить даже немаленькие машины такой легкостью. Сказывается авиационное прошлое? Кстати, со светофора 530-й разгоняется, как самолет: тело плавно и мягко вдавливает в удобные, будто слепленные по фигуре кресла. Но хотя универсал и умеет ездить быстро, на резкие и необдуманные действия отнюдь не провоцирует. Скорее заряжает уверенностью и спокойствием, пока плетется в ленивом городском потоке, – автомат незаметно перебрасывает передачи, дизель умиротворенно шепчет: не спеши, и так везде успеем. Еще бы, ведь в запасе 235 «лошадей», а жесткая подвеска комфортно проглатывает мелкие неровности.

Как любая пробка когда-нибудь заканчивается, так и череду монотонных будней венчает яркий праздник. Вырываясь на свободное шоссе, невольно ловишь себя на ощущении, что в твоих руках не длинный «Туринг», а маленькое юркое купе. В настройках все настолько прозрачно, будто знаком с автомобилем с тех пор, как получил права. Пухлый руль словно становится толще от поступающей с колес информации, на руление БМВ реагирует без размышлений, а четко работающий автомат и понятная педаль акселератора позволяют точно отмерять тягу. В среднем за поездку, примерно половина которой пришлась на загруженный мегаполис, «Туринг» требовал солярки чуть меньше 9 л/100 км.

БМВ перестает быть паинькой, когда пропадает ровный асфальт, а вместе с ним спокойствие и уверенность водителя. Сначала неприятная борьба с колеей – машину все время приходилось корректировать рулем и тягой. Деформационный шов на хорошо знакомой эстакаде чувствительно сказался на поведении автомобиля, сделавшего шаг в сторону четырьмя

Sergei79 for journal-plaza.net



**BMW 530d Touring**

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

**ОБЩИЕ ДАННЫЕ**

| | |
|---|---|
| Размеры, мм: | |
| длина | 4843 |
| ширина | 1846 |
| высота | 1491 |
| база | 2886 |
| колея спереди/сзади | 1558/1581 |
| Снаряженная масса, кг | 1775 |
| Полная масса, кг | 2300 |
| Разгон 0–100 км/ч, с | 7,0 |
| Максимальная скорость, км/ч | 243 |
| Топливо | ДТ |
| Запас топлива, л | 70 |
| Расход топлива, л/100 км: | |
| городской цикл | 9,3 |
| загородный цикл | 5,3 |
| смешанный цикл | 6,8 |

**ДВИГАТЕЛЬ:** дизельный, Р6, 24 клапана, 3,0 л, 173 кВт/235 л.с. при 4000 об/мин, 500 Н·м при 1750–3000 об/мин.

**ТРАНСМИССИЯ:** заднеприводная, А6.



**Пятую дверь с электроприводом отпирают с брелока, а закрывают, нажав кнопку на торце «калитки».**



**Объем багажника «Туринга» – 500 л (с шинами «ран-флэт»). С убранным вторым рядом сидений грузовой отсек увеличивается до 1650 л.**

BMW 530d Touring – возможность совместить приятное с полезным.

колесами. К вечеру пошел дождь. Для интереса отключил электронику. Теперь стоит чуточку перебрать с тягой – закружишься в танце на воде. С включенной же системой стабилизации едешь даже быстрее и гораздо спокойнее. О добросовестной работе невидимого помощника сообщает лишь лампочка на приборном щитке.

Престижный, высокотехнологичный, безопасный; мощный и экономичный; а еще – туристский. Добавить вроде нечего, убавить бы цену... **ЗР**



Sergei79 for journal-plaza.net






# Служу Отечеству!

Полный привод, большой дорожный просвет, тяговитый дизель – таков рецепт современных настоящих вседорожников. Чем от них отличается заслуженный ветеран российских вооруженных сил – «УАЗ-Хантер»? Выяснить это взялся Денис Арутюнян. Фото: Георгий Садков.

«Хантер» уже давно вернулся на гражданку, но, глядя на него, невольно вспоминаешь об армейском прошлом. Так и слышится: «Левой! Шире шаг!». Да и кого, кроме покорного молодого солдата, можно посадить за руль? Ведь для этого надо обладать гибким телом (иначе не втиснешься в узкий дверной проем), короткими ногами (высоко подвешенные педали сцепления и тормоза не дадут разгулятьсяся голенастым) и неприхотливостью (голый металл в салоне, непомерно большой руль и тугие сдвижные форточки вызовут у неженок приступы паники).

Нет, уж лучше сосредоточимся на новинке – только что призванном на службу дизельном моторе ЗМЗ-514, который теперь отвечает экологическим нормам Евро III. Может, он придаст «Хантеру» гражданский характер?

А вот и нет! Нрав бывалого грубоватого служаки ощущаю сразу после поворота ключа. По всему массивному телу автомобиля пробегает крупная дрожь, а клетка салона наполняется тяжелым басовитым тарахтением. С ростом скорости вибрации уменьшаются,

**В багажник можно не только сложить амуницию, но и посадить на откидные креслица десант из пары щупленьких рядовых.**



Sergei79 for journal-plaza.net




**Дизельный «Хантер» продают в комплектации... Diesel (!) за 387 000 рублей.**

а шумовой фон меняется – к рычанию двигателя присоединяется подвывание трансмиссии и свист ветра в щелях кузова. Время от времени монотонное соло дизеля прерывается – нужно переключить передачу.

Кстати, работа корейской коробки «Даймос» заслуживает отдельной похвалы. Тем более что переключаться приходится часто: тяговый диапазон двигателя неширок.

Нет, этот солдатик не любит маршировать на плацу, ему по душе поля и окопы. Что же, попробуем. Вот и едва заметная колея, уходящая за горизонт. «Хантер» так и рвется в бой. Но вот толщина мокрого, скользкого снега под колесами превышает разумный предел – пора переходить на пониженную передачу. Мотор надсадно ревет, а УАЗ уверенно бороздит дорожку, на которую рискует заезжать лишь гусеничная техника. Не сбавляя хода, добрались до ровной площадки – надо же запечатлеть покорение вселенной! Эх, зря остановились: ехать дальше вездеход отказался. Мотор исправно проворачивает колеса, но задубевшие штатные покрышки К-151 не в силах уцепиться за снег. Помогла лопата (друг солдата).

Возвращаясь к цивилизации, решил ехать поосторожнее – повторять процедуру выкапывания и выталкивания не хотелось. Но обратный путь УАЗ легко преодолел: даже в тяжелом режиме мотор не захлебывается, что случалось с его бензиновым собратом. Сюда бы еще хорошие шины – и можно не выбирать дороги, а пробивать себе новые! И никогда не заезжать на асфальт, ведь такие «танки» созданы для настоящей, полевой, а не парадно-глянцевой военной службы Отечеству! **ЗР**



**Эргономика для «солдата» не главное. Сиденье есть, руль да педали на месте, и на том спасибо.**

**UAZ Hunter Diesel**

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

**ОБЩИЕ ДАННЫЕ**

| | |
|---|---|
| Размеры, мм: | |
| длина | 4100 |
| ширина | 2010 |
| высота | 2025 |
| Снаряженная масса, кг | 1815 |
| Полная масса, кг | 2565 |
| Максимальная скорость, км/ч | 120 |
| Топливо | ДТ |
| Запас топлива, л | 2x39 |
| Расход топлива в загородном цикле, л/100 км | 10,1 |

**ДВИГАТЕЛЬ:**
дизельный, Р4, 2,2 л, 67 кВт/91 л.с. при 4000 об/мин, 196 Н·м при 2500 об/мин.

**ТРАНСМИССИЯ:**
полноприводная, М5.

Sergei79 for journal-plaza.net



# Молодой йети хочет познакомиться

Вам предлагают поучаствовать в самом первом тест-драйве автомобиля, даже его предсерийных образцов… Будете ли вы раздумывать? Антон Чуйкин помчался на встречу с «Йети» быстрее, чем если бы ему предложили интервью с настоящим снежным человеком.



Из пяти предлагаемых моторов (от 105 до 170 л.с.) удалось опробовать два: бензиновый 1,8 л (160 л.с.) и дизель 2,0 л (140 л.с.). Оба уже известны по другим моделям концерна и на «Йети» работают в паре с шестиступенчатой механикой. Бензиновый удобнее на бездорожье (отличный запас тяги на низких оборотах), дизель экономичнее (средний расход за время теста – 7,2 л/100 км против 8,1 л у бензинового). За исключением переднеприводной версии со 105-сильным 1,2-литровым мотором и семиступенчатой коробкой DSG, «йети» не имеют автоматической трансмиссии. И если для европейского рынка это нормально, то в России автомат востребован. Да и на бездорожье будет легче двигаться, особенно с дизелем. Надеюсь, к началу продаж это учтут.

180 мм дорожного просвета – не много и не мало для современного кроссовера. Передний свес великоват для предложенных нам геометрических упражнений: доказано поцарапанным бампером. За ним, кстати, мощная штатная защита мотоотсека.





Sergei79 for journal-plaza.net

Организаторы, на мой взгляд, напрасно подчеркивали, что знакомят нас с предсерийными машинами: каких-либо огрехов сборки или недочетов, которые нужно срочно исправить, я не нашел. Предложенную короткую программу пара молодых «йети» легко выполнила, прокатив по городским и загородным дорогам и, конечно, грунтовкам с крутыми спусками и подъемами. Кстати, «Шкода» особенно упирает на внедорожные качества новинки – очевидно, чтобы отделить «Йети» от существующих полноприводных модификаций. И хотя автомобиль действительно использует решения, опробованные, в частности, на «Октавии» и «Супербе» 4×4 (и «Тигуане», разумеется), он другой по сути: первый SUV, или паркетник, или компактный вседорожник «Шкоды». Кстати, при длине





А теперь – самое, на мой взгляд, интересное. Заднее сиденье легко вмещает двоих пассажиров, вместо третьего я предпочел бы разложить подлокотник. Спинка регулируется, оставляя небольшую щель перед полкой багажника.



Делай раз! Опускаем подголовник, поднимаем рукоятку у замков ремней (согласен, не самое удобное место, особенно при обратном процессе) – и спинка ложится горизонтально.



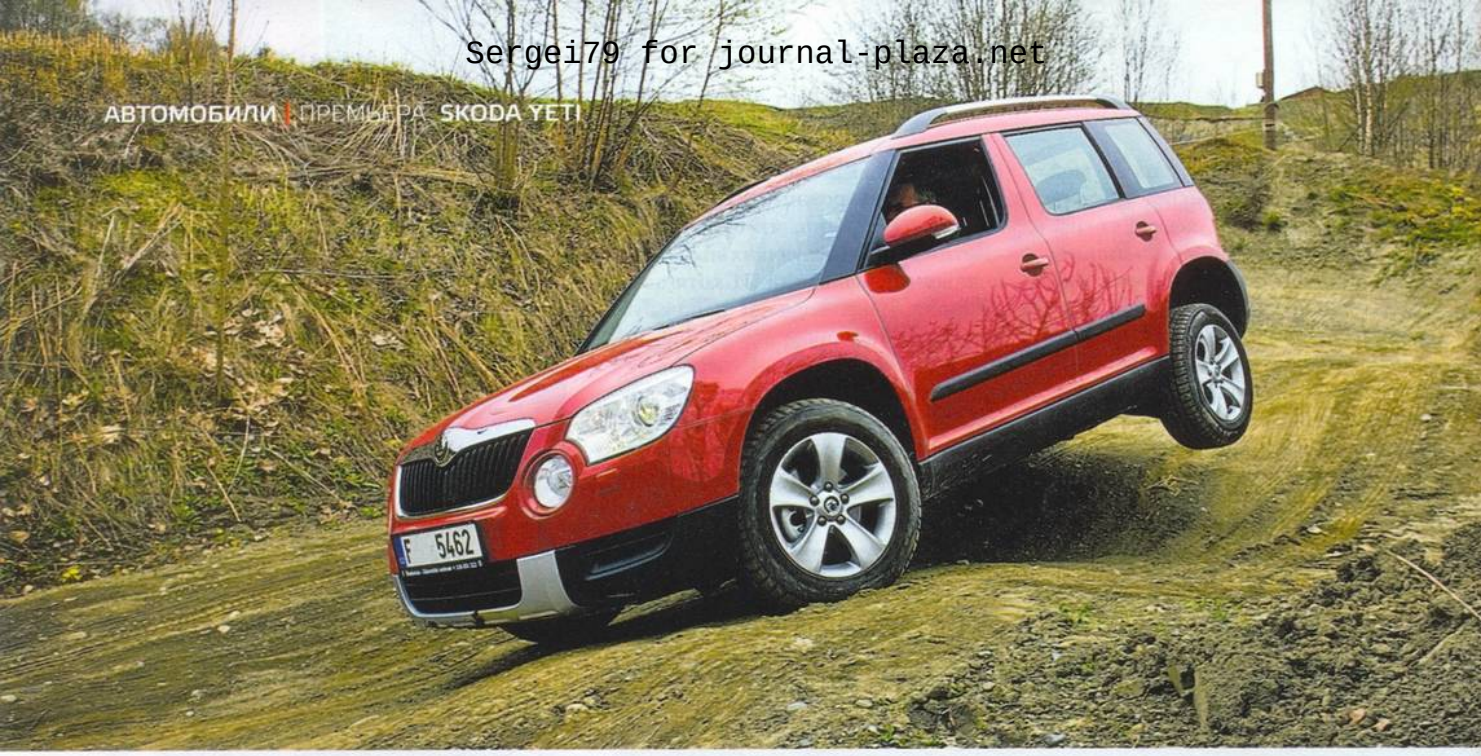
Делай два! Ставим сиденье вертикально. Если дальше поедем со сложенным креслом, вытягиваем крючок на резинке со стороны обивки и цепляем за стойку подголовника. Но мы кресло фиксировать не будем: делай три!



Подняв красные рычажки внизу, снимаем сиденье целиком. Масса его не столь велика, чтобы повлиять на общую оценку трансформации салона: легко! Каждую из трех частей заднего дивана можно так же сложить и демонтировать.

Sergei79 for journal-plaza.net





В основе полноприводной трансмиссии – муфта «Халдекс», размещенная у главной передачи задней оси. Это, по сути, многодисковое сцепление в обычных условиях практически бездействует, на передние колеса передается 96% крутящего момента. При пробуксовке диски по команде электроники сжимаются и машина становится полноприводной. Регулируя сжатие дисков, меняем степень блокировки межосевой муфты.

Справиться с диагональным вывешиванием поможет электронная блокировка межколесных дифференциалов. Также в арсенале водителя кнопка off-road, которая изменяет настройки блокировок, делает педаль газа менее чувствительной, меняет программу ABS и противобуксовочной системы и включает Downhill assistant – устройство, поддерживающее постоянную (от 8 до 30 км/ч) скорость на самом крутом спуске. Не стоит ждать от «Йети» подвигов на бездорожье, но для кроссовера, в жизни которого грунтовки и грязь скорее эпизод, он оснащен вполне достаточно. Впрочем, это мы тоже еще проверим – здесь, в России.



Толково организованный багажник в машинах для российского рынка, очевидно, будет поменьше: пол приподнимет размещенная под ним запаска. Полный объем багажного отсека при сложенных сиденьях – внушительные 1760 л. Если задние пассажиры решат организовать себе подлокотник из спинки среднего места – откроется такой лаз (отдельный люк не предусмотрен).

В меру современно, практично, узнаваемо. По сравнению с «Октавией» удивляет лишь, что руль перекрывает верхние сегменты панели приборов. Его можно приподнять, но сидеть станет хуже. Полагаю, объяснение этому – более высокая и прямая посадка (есть куда опустить ноги) и отсутствие привычки.



4223 мм он на 100–300 мм короче конструктивно близких конкурентов.

Машина не таит откровений по части двигателей, коробок, привода. Тем интереснее было оценить, как распорядились дизайнеры и конструкторы возможностью скомпоновать имеющиеся агрегаты и придумать новый кузов, сделать его практичным, узнаваемым и оригинальным одновременно. На мой взгляд, это удалось.

Предсерийный статус делал бессмысленными вопросы о цене, тем более российской. Выступавший в роли инструктора д-р Эркхард Шольц, член совета директоров «Шкоды», ответственный за техническое развитие, не исключил возможности производства «Йети» в Калуге: «Мы сейчас как раз прорабатываем этот вопрос». Надеюсь на положительное решение: и на цене скажется благотворно, и вообще – снежный человек если где и водится, то в России, конечно.

Продажи «Шкоды-Йети» в Европе начнутся летом, к нам автомобиль попадет к концу года (не с подготовкой ли производства связана задержка?). А в одном из ближайших номеров мы планируем рассказ о тест-драйве серийных машин. ЗР

Sergei79 for journal-plaza.net



# Пересекая гольф

В семействе «Гольф» есть автомобиль с вседорожными замашками. По всей видимости, он еще долго будет соседствовать в автосалонах с «гольфами» уже следующего, шестого поколения. Посмотреть «Кросс» вызвался Максим Сачков. Фото: Константин Якубов.

Около двух десятилетий назад на основе второго «Гольфа» сделали сельский вариант автомобиля и нарекли его подобающим именем – «Кантри». Рамная конструкция, увеличенный дорожный просвет, полноприводная трансмиссия с вискомуфтой, позаимствованная у модели «Синкро». Но если старший родственник был во многом самостоятельной моделью, то «Кросс» – вариация на тему «Гольфа», точнее, более высокого «Гольфа Плюс». Привод, сразу отмечу, передний.

Из-за оригинального обвеса «Кросс» вытянулся в длину на 23 мм и раздался в ширину на 16 мм. А в высоту прибавил благодаря релингам на крыше и увеличенному на 20 мм дорожному просвету. Хотя поставлю последний факт под сомнение – такую прибавку, указанную в спецификации «Кросса», получают все «фольксвагены», поставляемые в Россию. Для плохих дорог это, конечно, благо, как и защищенные темным пластиком низ кузова и колесные арки. Такой обвес не столь нежен, как лакокрасочное покрытие, и устоит при «пескоструйной» обработке мелкими камешками и льдинками. Правда, более серьезные препятствия все равно оставят на сером фоне памятные царапины.

Что-то я не могу найти в салоне заметных отличий от «Гольфа Плюс». Разве что блестящие накладки *Cross* на порогах да немного иные материалы и отделка интерьера. Здесь так же просторно и удобно и на передних, и на задних сиденьях, неплохая обзорность с водительского места, продуманная эргономика. Кроме того, к вашим услугам многочисленные варианты трансформации. Или вот, например, багажник с двойным дном (полезный объем 395 и 505 л соответственно).

**Volkswagen CrossGolf**

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

**ОБЩИЕ ДАННЫЕ**

| Размеры, мм: | |
|---|---|
| длина | 4233 |
| ширина | 1776 |
| высота | 1651 |
| база | 2578 |
| колея спереди | 1538 |
| сзади | 1508 |
| Снаряженная масса, кг | 1308 |
| Полная масса, кг | 1920 |
| Разгон 0–100 км/ч, с | 13,5 |
| Максимальная скорость, км/ч | 177 |
| Топливо | А92–95 |
| Запас топлива, л | 55 |

**ДВИГАТЕЛЬ:**
бензиновый, Р4, 8 клапанов, 1,6 л, 75 кВт/102 л.с. при 5600 об/мин, 148 Н·м при 3800 об/мин.

**ТРАНСМИССИЯ:**
переднеприводная; А6.



Sergei79 for journal-plaza.net




**«Фольксваген-КроссГольф» не дает серьезных преимуществ на бездорожье. Это скорее возможность выделиться оригинальным исполнением.**



«Кросс» многим похож на «Гольф Плюс», в том числе запасливостью. Кругом ящички, полочки, ниши – хоть записывай, куда что положил.

Помимо автоматической коробки, на «КроссГольф» устанавливают 5-ступенчатую механику. На рычаге одна из немногочисленных оригинальных деталей – надпись *Cross*.

Для пущего комфорта задним пассажирам можно заказать мягкий центральный подлокотник, на котором закреплен вместительный бокс.



Проверенный 1,6-литровый бензиновый мотор для «Кросса» – отличный выбор. Не спорю, шумноват, зато прост по конструкции, надежен, выносливый да и российскую пищу переваривает. Будто и не немец вовсе, а простой деревенский мужик. А пару себе какую нашел – умную и расторопную! Шестиступенчатая автоматическая коробка мягко и своевременно изменяет крутящий момент от передачи к передаче. Кроме того, гидромеханика умело скрывает недостатки мотора, компенсируя на тяжелой дороге нехватку тяги. Конечно, в трудной ситуации выручил бы полный привод, но… Такие машины, возможно, были в умах конструкторов, но не в планах маркетологов.

Цены на «Кросс» с автоматом начинаются с 865 тыс. руб., версии с механикой доступнее на 70 тыс. руб. Для сравнения: самые дешевые модификации «Гольфа Плюс» с такими же силовыми агрегатами дешевле примерно на 15%. Правда, и комплектации беднее. Но все равно разница в стоимости существенная, а вот в характеристиках... Впрочем, поле он пересечь сможет. Ухоженное поле для гольфа. ЗР



Sergei79 for journal-plaza.net






# Трансмиссия – выполнима!

Паркетники и хорошая проходимость несовместимы? Оценить нюансы современных кроссоверов с разными коробками передач взялись Сергей Воскресенский и Денис Арутюнян. Фото: Константин Якубов.

Испытания вседорожников с разными трансмиссиями мы задумали как некий зимний идеологический аналог «60 часов «За рулем». Конечно, это лишь часть испытаний, которые хотелось бы провести в будущем, но очень существенная. Больно уж «непрозрачными» становятся автомобили! Каковы их реальные возможности? Какой тип из популярного ныне набора трансмиссий выбрать под конкретные условия эксплуатации?

Мы опять на скоростной дороге полигона, только теперь укрытой снежным покровом толщиной 200–300 мм. Объекты нашего обследования – новинки, уже весьма популярные в России.

«Пежо-4007» – продукт современного клонирования (близнец «Мицубиси-Аутлендер XL» и «Ситроена С-Кроссер»). Кстати, вариатор и элек-

Serge179 for journal-plaza.net




тронная муфта у близнецов совершенно одинаковые.

Дизельный «Тигуан» – один из представителей обширного семейства полноприводных «фольксвагенов» с муфтой «Халдекс» последнего поколения и 6-ступенчатой автоматической коробкой передач. Автомат и дизель показались весьма разумным сочетанием для нашего потребителя.

Ну и наконец, симметричный, как его называют японские конструкторы, полный привод. «Субару-Форестер» для этих испытаний выбрали именно с 5-ступенчатой механикой и традиционным для фирмы демультипликатором.

Аутсайдер наметился сразу, еще до начала серьезных испытаний. А вот выделить лидера не так просто. Результат получился неожиданный и не очень связанный с конструкцией трансмиссии…

Sergei79 for journal-plaza.net



## БЕЗЗУБЫЙ

Поначалу «Пежо-4007» радует не только выразительной внешностью: он резв, удобен внутри, надежен в управлении, в том числе на скользкой дороге. Благодаря полностью отключаемой системе стабилизации на нем можно вволю поскользить, почувствовать все нюансы полного привода. Настораживают грубоватые и шумные на дорожной мелочи подвески да невесть откуда взявшаяся карта Франции в навигаторе (машина-то в российской комплектации!). Трудно передать ощущение в тот момент, когда GPS-модуль начинает связываться со скоростным кольцом полигона, демонстрируя при этом улицы Парижа. Зато вариатор с нудноватым темпераментом работу выполняет исправно, и до определенного момента к нему относишься почти как к обычному, хотя и немного странному, автомату.

Он застрял! Вокруг задорно бороздят снег «Форестер» и «Тигуан», выбирая местечко посимпатичнее. А смело ринувшийся туда же 4007-й беспомощно зависает в рыхлом сугробе. Мотор старательно рычит, трансмиссия тоже трудится – по телу машины, по крайней мере, пробегает дрожь. Но колеса, увы, стоят на месте. Похоже, вариатор попросту буксует, старательно переводя энергию мотора в тепло. Можно, конечно, подождать, пока оно растопит снег, но тогда уже нечего будет испытывать. А ведь работа еще толком не началась.

Поехали! Антипробуксовочную электронику лучше сразу отключить, иначе она остановит машину в первом же серьезном сугробе и все повторится. В глубоком снегу 4007-й становится нервным, норовистым, постоянно шарахается из стороны в сторону. Особенно это мешает при самом внедорожном режиме настроек трансмиссии 4WD Lock. А вот в среднем – без Lock – «Пежо» ведет себя несколько спокойнее. В общем, приноравливаемся потихоньку.

Вариатор очень быстро заставляет перейти на низшую фиксированную передачу, но даже тогда не получается аккуратно работать акселератором. Система все время запаздывает, и машина норовит зависнуть в снежном плену, поэтому гораздо проще держать газ нажатым почти в пол. В этом случае удается поддерживать стабильное поступательное движение и преодолевать серьезные препятствия. Честно говоря, порой страшновато – настолько облик автомобиля контрастирует с окружающим пейзажем. Но главное – не терять ход! Тогда «Пежо» режет сугробы, как нож масло.

Увы, расплата наступает быстро. От силы километр «внедорожной» езды, и звук колокольчика, а вместе с ним появившийся на дисплее символ сообщают о перегреве трансмиссии. Тут же норовит отключиться привод задней оси, а «Пежо» в отместку за издевательства требует обращения на сервис. После 15-минутного отдыха проблемы устраняются сами собой, и можно бы двигаться дальше, только веры в машину уже нет, ведь через несколько минут все повторится. Вариатор, похоже, действительно самое слабое место. Ведь перегрев преследует его не только в глубоком снегу – достаточно погазовать от души даже на обычной площадке и даже в переднеприводном режиме.




**О сколько нам открытий чудных готовит... Московская область! До загадочного шара все машины добрались играючи, без потерь. Правда, очень грязными.**

Sergei79 for journal-plaza.net




Пробить колею в сугробе на «Пежо» – целая наука. Даже в ручном режиме вариатора реакция на работу газом замедленная, а в автоматическом и вовсе рискуешь не успеть вытянуть машину из опасного заноса.

## Peugeot 4007

**ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА**

Плод корпоративного сотрудничества «Мицубиси», «Пежо» и «Ситроена» дебютировал в ноябре 2006-го. С прошлого года продают в России.

**ДВИГАТЕЛИ:**
бензиновый 2,4 л, дизельный 2,2 HDi (170 и 156 л.с.).

**КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ:**
5- или 6-ступенчатая механическая, вариатор CVT.

**КОМПЛЕКТАЦИИ:**
Premium, Premium Pack.

**ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ:**
1 117 000–1 255 000 руб.

**РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТА**

Возможность полностью отключить систему стабилизации, хорошая геометрическая проходимость.

Пробуксовка вариатора в глубоком снегу, быстрый перегрев вариатора и муфты, сильное рыскание на бездорожье.

Явно предназначен для ровных дорог и усовершенствованных покрытий, к серьезным нагрузкам трансмиссия с вариатором совершенно не готова.

### ЖАРОПОНИЖАЮЩЕГО!

Он строг внешне, снизу защищен, как тевтонский рыцарь, удобен и колоритен одновременно. Усаживаясь в «Тигуан», словно надеваешь отлично подогнанный костюм, который облегает там, где следует, и при этом совершенно не мешает управлять автомобилем. А уж сочетание 140-сильного турбодизеля и 6-ступенчатого автомата и вовсе приводит в восторг – настолько бесшумно, ненавязчиво и в то же время гармонично общение агрегатов. Словом, удобный и продуманный автомобиль. Разве что подвески довольно жесткие, прямо-таки с легковыми характеристиками.

Сизый дымок заволок плетущихся позади соперников. На тахометре 3000–3500 об/мин. Да, достается дизельку по полной. Коробка передач немного покапризничала, ловко лавируя между первой и второй. Использовав ручной режим, ограничились первой ступенью – нагрузочка-то будь здоров! По сугробам «Тигуан» идет как танк, единственное, что ему мешает, – систе-



Вариатор «Пежо» – занудный характер и нерасторопность.

«Шайба» выбора режимов трансмиссии позволяет водителю 4007-го сэкономить бензин на асфальте и подготовиться к бездорожью заранее.



Sergei79 for journal-plaza.net






«Тигуан» в сугробе неплох, но подвески, рассчитанные на ровные дороги, способны вытрясти душу всего за полчаса напряженной езды.

## Volkswagen Tiguan

**ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА**

Начало продаж в августе 2008-го совпало с началом производства кроссовера в России.

**ДВИГАТЕЛИ:**
бензиновые 1,4; 2,0 л и турбодизельный 2,0 TDI (150, 170 и 140 л.с.).

**КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ:**
6-ступенчатые механическая или автомат.

**КОМПЛЕКТАЦИИ:**
Track&Field, Sport&Style.

**ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ:**
985 381–1 196 243 руб.

**РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТА**

Неплохо защищен от плохих дорог, хорошее взаимопонимание двигателя и трансмиссии в обычных режимах, надежное поведение в глубоком снегу.

Слишком чуткая и не отключаемая полностью система стабилизации, перегрев мотора под нагрузкой.

Трансмиссия не только хорошо защищена, но и не боится плохих дорог. Зато их, как и медленное движение с высокой нагрузкой, явно недолюбливает дизель.

ма стабилизации. Даже после нажатия на кнопку *ESP Off* электроника вмешивается в происходящее, хотя и позже, чем в обычном режиме. Она все время стремится выпрямить машину, не понимая, что так двигаться в данный момент просто не получается. Едем галсами, из-за электронных торможений периодически выныривая на более укатанную дорожку.

Все-таки этот кроссовер хорошо справляется с поставленной задачей. Он не очень рьяно рыскает и, следовательно, не так утомителен в управлении. К тому же здесь удается увереннее работать газом, корректируя свои ошибки (ведь глубина снежного покрова непостоянна).

Вспыхнувший поначалу символ перегрева вместе с грустно брякнувшим зуммером показались возмутительной ошибкой. Ведь уже на протяжении нескольких километров все работает просто идеально! Увы, стрелка указателя температуры двигателя уверенно подобралась к 130 градусам и не же-



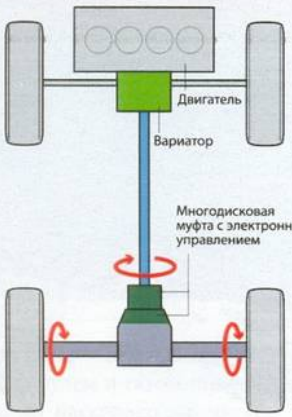
Перегрев мотора – подобного от «Тигуана» не ожидали! Может, если снять многочисленные защитные щитки, этого удалось бы избежать?

Даже в глубоком снегу можно ехать не только на принудительной первой передаче, но и довериться автоматическому режиму коробки – она это позволяет.



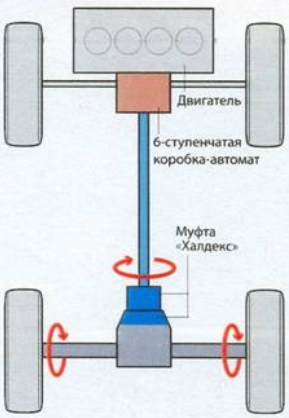
Sergei79 for journal-plaza.net

## PEUGEOT 4007



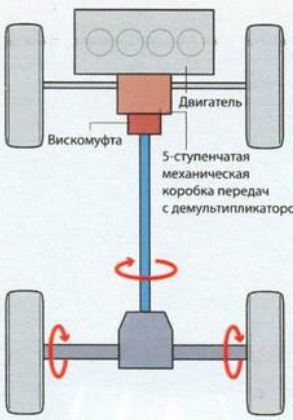

**Несмотря на неплохой дорожный просвет, «Пежо-4007» мало приспособлен для бездорожья. Пластиковая защита картера и абсолютно открытое брюхо с висящими шлангами и выпирающими деталями выпускной системы заставят выбирать маршрут с особой тщательностью. Зато режимами трансмиссии управлять просто: можно выбрать передний привод (2WD), подключить задние колеса (4WD Lock) или доверить распределение крутящего момента электронике (4WD Auto).**

## VW TIGUAN




**«Фольксваген-Тигуан» оснащен стальной защитой двигателя, плоское днище прикрыто металлическими щитками. Подспорьем служит и постоянный полный привод, в котором момент по осям распределяет муфта «Халдекс». В тестовом автомобиле версии Track&Field вдобавок есть кнопка OffRoad; ею изменяют режим работы муфты и чувствительность педали газа – так проще штурмовать особо тяжелые участки.**

## SUBARU FORESTER




**Отсутствие защиты днища – недостаток. Правда, двигатель прикрыт снизу пластиковым кожухом, а элементы выпуска и тормозные трубки аккуратно подвешены в нишах. Кроме того, у «японца» самый большой в этом тесте дорожный просвет и хорошие параметры геометрической проходимости. В приводе «Лесника» (версия без турбонаддува) – механическая коробка передач с демультипликатором и вискомуфта, блокирующая межосевой дифференциал.**

лает возвращаться в безопасную зону. Трансмиссия выдержала экзамен, а вот двигатель оказался не готов к подобным нагрузкам и запросил пощады. Остановка, мгновенно навалившийся гул вентиляторов – и прямо на глазах стрелка термометра возвращается на место. Все происходит настолько стремительно, что фотограф с первого раза не успевает запечатлеть неожиданный конфуз. Что это, глухая защита снизу нарушила тепловой режим мотора или автомобиль на подобные нагрузки совсем не рассчитан? Повторяем эксперимент: стрелка вновь начинает шествие к красной зоне примерно через 20–25 минут. Третий раз мучить машину не стоит...




**Средства спасения и дополнительная «тягловая сила» понадобились еще до начала серьезной работы – «Пежо-4007» не смог самостоятельно занять место рядом с оппонентами.**

Sergei79 for journal-plaza.net






## Subaru Forester

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Дебют нового поколения состоялся в январе 2008 года на автосалоне в Детройте. В конце мая стартовали продажи и в России.

**ДВИГАТЕЛИ:**
бензиновые 2,0;
2,5 и 2,5 л турбо (150, 172 и 230 л.с.).

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

**КОМПЛЕКТАЦИИ:**
семь уровней.

**ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ:**
1 062 100–1 499 100 руб.

РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТА

Комфортен, стоек к перегрузкам; хорошая проходимость, надежная управляемость.

Не отключаемая полностью система стабилизации; автомобиль снизу не защищен.

Чуток, удобен и очень надежен в не очень подходящих для кроссовера условиях движения. Настоящий полный привод, как выяснилось, неплохо подготовлен для подобного эксперимента.

**На целине «Форестер» отыгрался за претензии к нему – преодолев все тяготы, японский кроссовер не подвел ни разу. Отличная работа полного привода «Субару» вселяет ощущение вседозволенности. Главное – не поддаться, удержать себя в рамках.**

**К работе коробки «Форестера» претензий никаких. А вот о предупреждении на рычаге «понижайки» забывать не стоит: перед тем как воспользоваться им, нужно выжать сцепление.**



### В ОПРАВДАНИЕ ИМЕНИ

Сначала «Субару-Форестер» получил изрядную порцию критики. Салон простоват, на скользких кожаных сиденьях не очень удобно, да и морскую болезнь на шоссе подхватить недолго. Зато просторно, опять же настоящий полный привод. Но в общем ничего особенного.

Ощущения резко меняются, едва начинаем пробные поездки по снежной целине. Оказывается, этот паркетник умеет легко трогаться в сугробе, поднимая фонтаны снежной пыли, способен маневрировать вдоль и поперек там, где только что натужно пыхтел высокий пикап – наша техничка-спасатель. «Форестер» делает очень серьезную заявку на роль внедорожного лидера.

Правда, как и в «Тигуане», двигаться по целине мешает электроника. В «японце» полностью отключить ее тоже нельзя, но она не так строга и позволяет подобрать режим, при котором «Лесник» может двигаться, даже развернувшись почти поперек дороги; главное – поменьше крутить рулем.

Он заметно комфортнее остальных. Вот где мягкие подвески во благо! После попрыгунчика «Тигуана» или болтающегося из стороны в сторону 4007-го

Sergei79 for journal-plaza.net

«Стабилизационный фонд» машин – электронные «ошейники». Хотя функция отключения есть у всех, полностью принять управление на себя позволяет водителю только «Пежо» (слева). Нажатие кнопок в «Фольксвагене» и «Субару» (справа) лишь притупляет чувствительность компьютеров, заставляя их вмешиваться гораздо позже обычного.




здесь просто отдыхаешь. Конечно, от работы рулем и газом никто не освобождал, но насколько же чуткая реакция на действия водителя! Кажется, автомобиль не сугробы бороздит, а едет по ровной заснеженной площадке.

Тахометр показывает от 3000 до 4000 об/мин, в коробке – первая передача, демультипликатор то включен, то выключен – экспериментируем! А «Форестер», натужно ревя мотором, знай себе наматывает километр за километром. Водители смелеют, все глубже ныряя в целину, и каждый раз автомобиль уверенно выкарабкивается, заставляя поверить, что и кроссовер иногда может быть вполне приличным проходимцем.

## ПУТЬ К ШАРУ

Серый купол больше 20 метров диаметром, невесть откуда появившийся у деревни Игнатово, что в окрестностях Дубны, давно стал местной достопримечательностью. Молва гласит, что его уронили с вертолета при транспортировке – да там и оставили. Другие

### ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

| Общие данные | PEUGEOT 4007 | VW TIGUAN | SUBARU FORESTER |
|---|---|---|---|
| Размеры, мм: длина/ширина/высота | 4635/1805/1713 | 4457/1809/1686 | 4560/1780/1700 |
| база | 2672 | 2604 | 2615 |
| колея спереди/сзади | 1540/1540 | 1570/1571 | 1530/1530 |
| Объем багажника, л | 441 | 470/1510 | 450 |
| Радиус поворота, м | 5,3 | 6,0 | 5,3 |
| Масса снаряжен./полная, кг | 1680/2290 | 1604/2260 | 1495/1940 |
| Время разгона 0–100 км/ч, с | 10,4 | 10,7 | 10,4 |
| Максим. скорость, км/ч | 195 | 182 | 184 |
| Топливо/запас топлива, л | А95/60 | ДТ/64 | А95/60 |
| Расход топлива, л/100 км: загородный/городской/смешанный цикл | 7,5/12,6/9,3 | 6,3/9,7/7,5 | 7,3/12,8/9,3 |
| **Двигатель** | | | |
| Расположение | спереди поперечно | спереди поперечно | спереди продольно |
| Конфигурация/число клапанов | Р4/16 | Р4/16 | О п4/16 |
| Рабочий объем, $см^3$ | 2360 | 1968 | 2457 |
| Степень сжатия | 10,5 | 16,5 | 10,0 |
| Мощность, кВт/ л.с. | 125/170 при 6000 об/мин | 103/140 при 4200 об/мин | 126/172 при 6000 об/мин |
| Крутящий момент, Н·м | 232 при 4100 об/мин | 320 при 1750–2500 об/мин | 229 при 4400 об/мин |
| **Трансмиссия** | | | |
| Тип | полноприводная | | |
| Коробка передач | вариатор | А6 | М5 |
| Передаточные числа: I/II/III/IV/V/VI/з.х. | 2,35/1,52/1,11/0,86/0,68/0,39/1,75 | 3,95/2,30/1,56/1,16/0,86/0,69/3,42 | 3,45/2,06/1,45/1,09/0,78/–/3,33 |
| Главная передача | 6,47 | 3,81 | 4,11/1,20* |
| **Ходовая часть** | | | |
| Подвеска: спереди/сзади | типа «Мак-Ферсон»/многорычажная | | |
| Рулевое управление | реечное с гидроусилителем | реечное с электроусилителем | реечное с гидроусилителем |
| Тормоза: передние/задние | дисковые вентилируемые/дисковые | | |
| Размер шин | 225/55R18 | 235/55R17 | 225/55R17 |

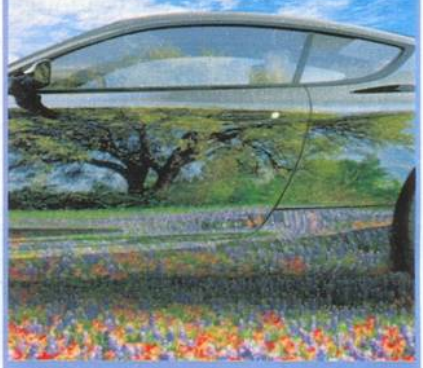
*Понижающая передача.

На правах рекламы

АВТОРЕМОНТНЫЕ МАТЕРИАЛЫ

Vika®
для настоящего мастера

ЛЕТО–
когда все
в лучшем цвете



РУССКИЕ КРАСКИ

Дилеры
и розничные продажи
в Вашем регионе на сайте:
www.vika-color.ru
тел: (4852) 49-29-41/42/43

на правах рекламы

Sergei79 for journal-plaza.net






**Движение в колонне по глубокому снегу само по себе увлекательно. Да и каждая смена лидера добавляла азарта – зачастую без посторонней помощи машины отказывались покидать обжитые сугробы.**

утверждают: когда-то здесь планировали соорудить некий военный объект, но дальше установки купола дело не пошло. Ныне эта точка на карте славится не только неповторимым внутренним эхом, но и отвратительным подъездом. Однако мы после экспериментов на целине сюда добрались играючи, очень четко понимая, на что способны наши автомобили.

Подведем итоги. Вариатор (вместе с многодисковой муфтой), по крайней мере в исполнении «Пежо» («Мицубиси», «Ситроен»), – проблемное звено в трансмиссии в условиях бездорожья: уж очень боится перегрузок. Возможно, эта слабина – «предохранитель» для экстремалов (машина целее будет), но все же вероятнее конструктивный просчет.

«Фольксваген-Тигуан» – крепок и стоек с точки зрения трансмиссии, зато дизель явно недолюбливает длительное движение с большой нагрузкой.

Ну а «Субару-Форестер» заслужил продолжительные аплодисменты: запас внедорожной живучести у него немалый. Итог довольно неожиданный, а потому особенно интересный. **ЗР**

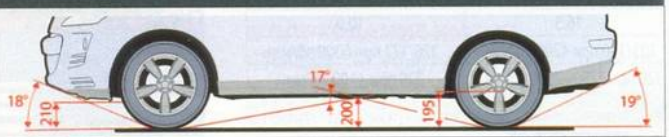
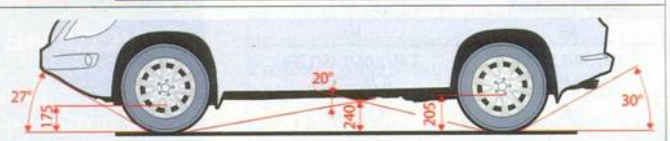
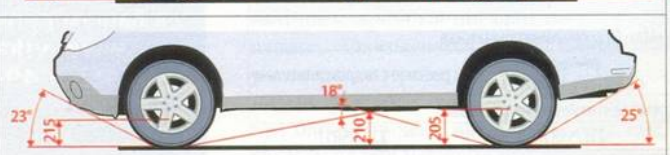


**Сергей Воскресенский: «Задуманное сравнение коробок передач превратилось почти в битву. Будем считать это репетицией еще более интересной встречи с современными кроссоверами...»**

**Денис Арутюнян: «По результатам теста можно судить не только о приспособленности трансмиссий к бездорожью, но и вообще о том, для какой жизни лучше подходят автомобили разных конструкций. Мне больше всех понравился «Тигуан», достойно выглядящий на асфальте и, пусть с некоторыми ограничениями, способный неплохо работать за его пределами».**



**РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ «ЗА РУЛЕМ» (весовые и геометрические характеристики)**

| | Снаряженная масса, кг | Нагрузка на ось, кг (%): переднюю/ заднюю | Дорожный просвет, мм |
|---|---|---|---|
| PEUGEOT 4007 | 1702 | 914 (53,7)/ 788 (46,3) |   |
| VW TIGUAN | 1725 | 1021 (59,2)/ 704 (40,8) |   |
| SUBARU FORESTER | 1525 | 827 (54,2)/ 698 (45,8) |   |

Sergei79 for journal-plaza.net





Sergei79 for journal-plaza.net





# Поворот на 370

Он стал изящнее, выразительнее, быстрее и наверняка интереснее предшественника. Со спортивным «Ниссаном» знакомился Сергей Воскресенский. Фото автора и «Ниссан».

В него садишься, словно падаешь на асфальт, причем навзничь. Пока тело, обтекая горбинку передней стойки кузова, группируется и замирает в ожидании опоры, в голове проносится: «Кто и зачем придумывает подобные автомобили?». Впрочем, «Ниссан-370Z» умеет завораживать, гипнотизировать энергетикой, агрессией. Но чем больше подчиняешься этому гипнозу, тем неожиданнее пробуждение.

## С ПЕРЧИКОМ

«Ниссан-370Z» – логичное продолжение предыдущей «зетки». Здесь более жесткий кузов, мощный и существенно модернизированный двигатель (V6, 3,7 л, 331 л.с.) с компактной системой, регулирующей высоту подъема клапанов. В активе не только переработанный интерьер, но и семиступенчатый автомат, добавленный к традиционной механике.

Мы придирчиво присматриваемся друг к другу. Мне нравятся хваткий руль, яркие приборы, хорошие материалы, удобный профиль сиденья с отличной боковой фиксацией. При этом отсутствует жесткий диктат в выборе варианта посадки. Против ожидания, 370-й не давит выпяченной спортивностью, предлагает некий потребительский компромисс.

Автомобилю, похоже, не очень подходят мои габариты и далекие от гоночных требований пропорции. Подушка водительского сиденья, почти лежащая на полу, – это попытка сохранить пространство над головой. Но вдобавок и повисшие в воздухе бедра, очень неудобная площадка для левой ноги.

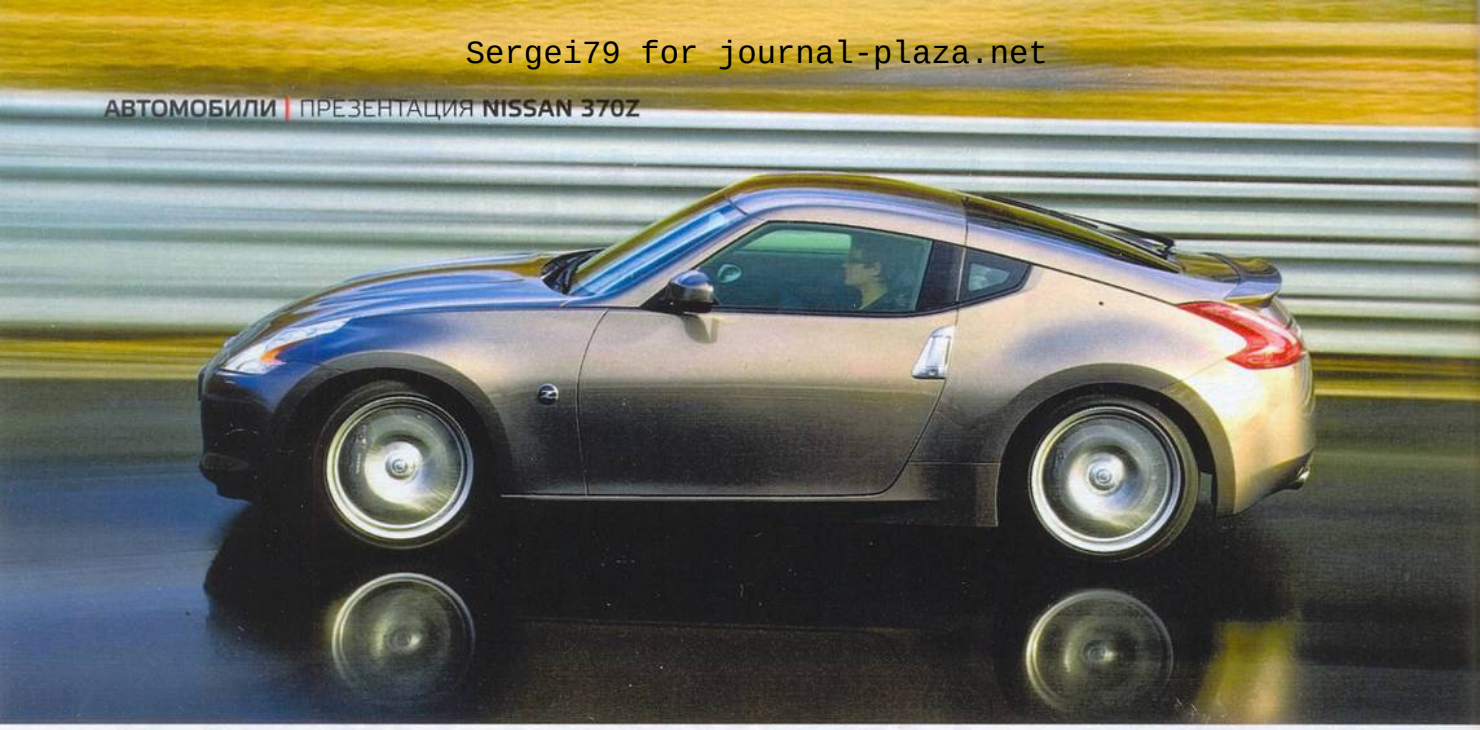
## УСЛАДА ВЫХОДНОГО ДНЯ

С остротой ощущений все в порядке! Подвески резко потряхивают даже на невидимых глазу неровностях, создавая ощущение, что и спичка на дороге будет отмечена. Механическая коробка передач озадачивает не столько усилиями переключений, сколько повышенной требовательностью к избирательности: чуть расслабился – и вместо третьей попал на пятую. Хорошо, что гибкий и удивительно отзывчивый мотор, недовольно буркнув, вывозит и на пятой чуть ли не с 30 км/ч.

Езда на «Ниссане-370Z» по небольшим французским городкам – изощренная пытка. Жесткому и целеустремленному автомобилю тесно на узких и далеко не всегда ровных улочках, некомфортно ему на разрешенных 50–60 км/ч. Словно протестуя, он норовит шаркнуть о лежачих полицейских шторкой под передним бампером, нагрузить руль слишком строгим усилием. Вырвавшись на относительную свободу, машина огорошивает гулом истосковавшихся по скорости 19-дюймовых покрышек, перекрывающим даже рокот мотора!

Sergei79 for journal-plaza.net





Главный прибор водителя – тахометр. Особенность «зетки» – напольная педаль газа.



**Nissan 370Z – по натуре стритрейсер: яркий, быстрый, запоминающийся. Но в семейном гараже подобный автомобиль должен быть… последним.**

Ну наконец-то! Стрелка тахометра рывком скакнула вверх, к красной зоне. Негромкий баритон V-образной «шестерки» сменился утробным ревом, над тональностью которого акустикам не мешало бы дополнительно поработать. Но это уже не главное, ведь «Ниссан» мгновенно превратился в проглатывающего километры хищника. Защелкали рывком переключаемые передачи, вслед за ними навалилось, припечатало к спинке сиденья мощное ускорение. Строгим, острым как лезвие бритвы стало рулевое управление, уже не терпящее панибратства и вольностей. Даже плавность хода стала лучше, словно мы взлетели над дорогой. Автомобиль в своей стихии! Здесь все к месту: задний привод, самоблокирующийся дифференциал, цепкие шины, мгновенная реакция на команды водителя и даже электроника. Кстати, «Ниссан-370Z» оборудован системой SRC (Synchro Rev Control), по-гоночному выравнивающей обороты двигателя при переключениях передач. Используя датчики на сцеплении и рычаге переключений, устройство очень грамотно добавляет газу в нужный момент, помогая беречь коробку.

## ОЧЕРЕДЬ ИЗ АВТОМАТА

Автомат сгладил острые кромки безудержного темперамента и при этом совершенно неожиданно выпятил особенности, на которые я не обращал внимания. Теперь шум от шин доминиру-

### ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

| Модель | NISSAN 370Z | |
|---|---|---|
| **Общие данные** | | |
| Размеры, мм: длина/ширина/высота | 4250/1845/1315 | |
| база | 2550 | |
| колея спереди/сзади | 1540/1565 | |
| Объем багажника, л | 235 | |
| Радиус поворота, м | 5,5 | |
| Снаряженная масса, кг | 1496–1525 | 1508–1537 |
| Время разгона 0–100 км/ч, с | 5,3 | 5,6 |
| Макс. скорость, км/ч | 250 | |
| Топливо/запас топлива, л | A95/72 | |
| Расход топлива, л/100 км: загородный цикл | 7,8 | 7,7 |
| городской цикл | 15,3 | 15,2 |
| смешанный цикл | 10,5 | 10,4 |
| **Двигатель** | | |
| Расположение | спереди продольно | |
| Конфигурация | V6 | |
| Число клапанов | 24 | |
| Рабочий объем, $см^3$ | 3696 | |
| Степень сжатия | 11,1 | |
| Мощность, кВт/ л.с. при об/мин | 243/331 при 7000 | |
| Крутящий момент, Н·м при об/мин | 366 при 5200 | |
| **Трансмиссия** | | |
| Тип | заднеприводная | |
| Коробка передач | M6 | A7 |
| **Ходовая часть** | | |
| Подвеска: спереди/сзади | двухрычажная/ многорычажная | |
| Рулевое управление | реечное с гидроусилителем | |
| Тормоза: передние/задние | дисковые вентилируемые | |
| Размер шин: передних/задних | 245/40R19/275/35R19 | |

Sergei79 for journal-plaza.net



Мощные тормоза с переменным коэффициентом усиления обеспечивают точность при малых скоростях и отличный контроль в предельных режимах.



Благодаря усилению структуры кузова в багажнике теперь нет поперечной растяжки; естественно, он стал просторнее. Даже купе это не помешает.

## ПЛАМЕНЬ И МОТОР

Двигатель четвертого поколения (V6, 3,7 л) принадлежит к знаменитому семейству VQ. По сути, это существенно переработанный агрегат от модели 350Z, в котором примерно 35% деталей новые. Иной масляный насос, асимметричные юбки поршней, увеличенные высота блоков цилиндров и жесткость. И, конечно, самое главное – система управления высотой подъема клапанов (VVEL), позволяющая найти равновесие между мощностью, расходом топлива и вредными выбросами в атмосферу. Устройство компактно: всего 13 движущихся деталей обеспечивают двигателю прекрасные показатели, в первую очередь мгновенную реакцию на изменение положения дроссельной заслонки.



ет в салоне, да так, что на 80–100 км/ч не слышно подсказок навигации, а общаясь с соседом, приходится повышать голос. На фоне этого плавные, незаметные переключения скорее раздражают. В режиме D 370-й совершенно не располагает к агрессии. Он, конечно, дает почувствовать запас мощности, но делает это словно нехотя, с игривой паузой. Стоит попытаться принять подобные комфортные взаимоотношения, сразу хочется мягкости и в остальном. А здесь – давящий звук шин, острый руль и по-прежнему вытрясающие душу подвески.

Конечно, можно воспользоваться ручным режимом коробки, подрулевыми лепестками, благо даже у автоматической трансмиссии есть система-перегазовщик (DRM). Тогда «Ниссан-370Z» вновь обретет напор и скорость. Но на комфорт и теперь не рассчитывайте.

А жаль! За 40 000 евро (цена в Германии) можно было ожидать более гибких настроек шасси, регулируемой жесткости подвесок например. Ведь ездить «Ниссану-370Z» предстоит не только по специальным трекам и идеально ровным дорогам, с июля машину можно купить в России. **ЗР**

На правах рекламы



Sergei79 for journal-plaza.net



# Оптимистическая трагедия

*Слова народные*

– Нет причин для оптимизма! – слышу я уже давно.
Но в авто сажусь я снова: значит, мне – не все равно!

Минпромторг паденье прочит новых и б/у продаж,
Авторынку обещая цен на «лады» эпатаж.

Просит логика сниженья – нет же, вырастут на треть;
Как же, братцы, надоело нам на все это смотреть!

Утро, пробка, мат, проклятья... Оказалось, грузовик
С подметалкою пылящей вдруг откуда-то возник,

А навстречу – поливалка: хочет всех нас освежить...
Хорошо, что мы привыкли в бесконечном стрессе жить!

Вон инспектор оформляет дэтэпэшный протокол:
Номер дома перепутал – «неумышленный» прокол.

Был ты правый – стал виновный: недовольство прячь в карман.
Страховщик ущерб оплатит, не почувствует обман?

Но последнему Обама курс валюты так прижал,
Что запчасть уже не купишь – евродоллар убежал.

А на сервисе клиенту без финансов нелегко:
Если щедро не заплатишь, посылают далеко.

Сотню лет нас «посылают», не о том пишу трактат,
Пусть сильнее грянет буря – потребителя диктат!

**Дармоедам – не платить!**
**Не хочу я с ними жить!**



Sergei79 for journal-plaza.net



Два мнения

## Финал: Италия – Россия!

Непонятно, кого в Германии сейчас ненавидят больше – ФИАТ или ГАЗ. Впрочем, именно разговоры о том, кому достанется контрольный пакет «Опеля», немного подслащают коренным немцам горечь самого факта его кончины. Но выбрать из двух зол наименьшее они не могут!

Действительно: ФИАТ с презрением отметается, поскольку денег на такую покупку у него все равно нет, а стало быть, вредные итальянцы хотят просто хапнуть бюджетные деньги Германии, чего допустить никак нельзя. Что касается русских, у них, сдается, деньги все-таки есть. Но такой вариант чреват национальным позором, поскольку в итоге вместо «опелей» с конвейеров на автобаны поползут коробочки с ладьей... виноват, с оленем на радиаторе... О майн готт!

*Алекс Новиков, Дюссельдорф*

## Не догоняю...

Мне, по серости, казалось, что дела у наших автозаводов, в частности у ГАЗа, просто швах. «Газели» и «волги» прикрывают, работяг разгоняют, денег не платят... А тут на тебе, читаю – и глазам не верю. Оказывается, чья-то светлая голова на ГАЗе вздумала приобрести... «Опель»?! Это что, камень на шею Муму: бульк – и все?

Пытаюсь соображать... Вывод первый: деньги на ГАЗе есть. Вывод второй: их собираются вывезти в Германию! Вывод третий: рабочие места бюргеров нам куда важнее собственных. Вывод четвертый... нет, не догоняю. Ведь долг «Группы ГАЗ» – 40 млрд. рублей. И на пышные похороны «Опеля» нужно 5 млрд. долларов. А все газовские приобретения последних лет – взять тот же «Сайбер» – бег по дороге в никуда. Мудрецы, объясните: чем мы поможем «Опелю»?

*Михаил Воробьев, Арзамас*

Эту страничку мы отводим официальной реакции различных компаний и организаций на публикации и запросы ЗР.

## Столбики победили!

В ЗР, 2009, № 2 в рубрике «Вы нам писали» на с. 103 мы привели забавное фото, сделанное нашим читателем в подмосковных Мытищах. Напоминаем: висит знак «Главная дорога», однако проезжая часть напрочь перекрыта торчащими из асфальта стационарными столбиками. Так что же сильнее – знак или столбики?

Ответ на этот вопрос мы получили из администрации Мытищинского муниципального района Московской области:

*Сотрудниками управления по транспорту, связи и организации дорожного движения администрации Мытищинского муниципального района совместно с ОГИБДД УВД упомянутый участок дороги установлен. Действительно, наряду со знаком «Главная дорога» были оборудо-*



*ваны столбики, запрещающие проезд автотранспорта.*

*Ныне знак «Главная дорога» демонтирован. Выражаем автору фотографии благодарность за наблюдательность и неравнодушие. С уважением,*

*заместитель главы администрации – председатель комиссии по безопасности дорожного движения Ю.И. Жигулин*

Что же, мы, в свою очередь, благодарим администрацию Мытищинского МР за неравнодушие к нашим публикациям и состоянию своих дорог.

## Как купить «Фокус»?

7 апреля 2009 года редакция ЗР получила письмо, фрагмент которого приводим ниже.

*Решив приобрести «Форд-Фокус», выбрали в екатеринбургском автосалоне «Автоленд Север» подходящий автомобиль 2008 года выпуска, заключили договор 25 февраля 2009 года и внесли предоплату – 100% стоимости. Срок по соглашению о передаче автомобиля закончился 25 марта 2009 года, но машину не отдают. Мало того, 1 апреля продавец выслал телеграмму с просьбой доплатить 22 000 рублей, обосновывая ее текущим повышением цен. При этом машина есть в наличии, свои исходные обязательства я давно выполнил в полном объеме. Никаких вразумительных объяснений даже на официально оформленную письменную претензию представители «Форда» дать не могут. Прошу разобраться в сложившейся ситуации. С уважением,*

*Дмитриев Евгений Сергеевич*

Мы обратились в представительство компании «Форд» с просьбой прокомментировать послание. Уже на следующий день оттуда сообщили, что проблема решена и клиент получит свою машину 15 апреля. Приводим выдержку из официального ответа:

*Компания Ford всегда старается урегулировать любые конфликтные ситуации как можно быстрее. Служба по работе с клиентами оперативно рассматривает запросы, поступившие через горячую линию по телефону 8-800-200-22-66 или по электронной почте ruscs@ford.com.*

*Директор по связям с общественностью «Форд Россия» Екатерина Кулиненко*

Мы связались с автором письма, и он подтвердил, что действительно получил автомобиль. При этом упомянутую доплату с него брать не стали, мотивировав это очередной дилерской скидкой. Надеемся, конфликт исчерпан.

## Лицом к службе

В материале «Идет солдат по городу» (ЗР, 2009, № 4) дизельный «УАЗ-Патриот» получил от нас несколько дисциплинарных взысканий. Завод отреагировал на них удивительно быстро и пригласил нашего корреспондента ознакомиться с принятыми к нерадивому воину мерами. Приятно осознавать, что нам удалось внести свой вклад в укрепление воинской дисциплины. Отчет читайте на с.154–155.

Sergei79 for journal-plaza.net

Нужна ли нам «классика»? Прилично ли звучат названия иномарок? Пройдет ли танк техосмотр? Заходите и заезжайте в июньский почтамт ЗР – обсудим!

# Вместо эвакуаторов – патруль

Есть у меня одна идея, каким образом отказаться от услуг эвакуаторов. А заодно принести гораздо больше денег в казну за счет автовладельцев, неправильно паркующих свои машины. Суть в следующем.

Зачем нам эвакуаторы, когда есть патрульно-постовая служба – ППС? Зачем надо куда-то увозить неправильно припаркованное авто, если достаточно положить под дворник протокол с его фотографией, как делают в тех же Штатах? К примеру, стоит где-то несуразно припаркованный автомобиль. Мимо едет экипаж ППС – видит нарушение правил парковки, подъезжает, фотографирует авто с трех ракурсов, чтобы было видно, что имеет место нарушение правил. После этого заполняется протокол правонарушения в двух экземплярах: один кладется под дворник машины, а второй, вместе с задним госномером, – в багажник патрульного автомобиля. Нарушитель, обнаружив под дворником протокол, понимает, что попал на штраф ну, скажем, в полторы тысячи рублей. И это – для первого раза. В случае второго раза (в течение определенного времени – например, квартала) он лишится прав, скажем, на месяц. Причем после второго нарушения срок давности (тот самый квартал) больше не действует. Устанавливается уже срок полгода (или год, или как там решат законодатели). Если водитель снова замечен в неправильной парковке, водительское удостоверение отберут на год.

Понимаю, что для реализации этого предложения необходимо внести кучу изменений в действующее законодательство: предусмотреть возможность снятия госномера экипажем ППС, учесть автоматическое лишение прав по данному нарушению, предусмотреть ситуацию, если водитель появляется в момент снятия номера... (в последнем случае предлагаю выписать штраф в размере половины суммы стандартного и отпустить с миром). И многое-многое другое.

Вместе с тем я понимаю, что есть дворовые территории, где просто Клондайк настоящий. Равно как понимаю и то, что наши власти НИКОГДА на это не пойдут – слишком уж непопулярную меру предлагаю. Да и многие автолюбители меня также не поддержат.

**Андрей**

# Вне конкуренции?

Чем больше русских машин, тем умнее наш народ! Пока «классика» жива, живы и мы! **Виктор**

Неужто эту фигню еще производят? Зачем тогда говорить о помощи нашему автопрому? Куда засовываются деньги? О какой конкуренции может идти речь? **Саня**

Наверное, все, кому за сорок, начинали с «копеек» и «трешек». Сам сейчас эксплуатирую «Марк II», но с теплотой вспоминаю отцовскую «копейку», купленную в далеком 1977 году. Отец проездил на ней 15 лет, и не припомню случая, чтобы она подвела. Если «классику» покупают, значит, ее будут выпускать. Конечно, она не шедевр, но что новое можно купить за эти деньги? Пусть старушка живет. **Александр**

Сам езжу три года на «шестерке», выпущенной в 1999-м. И не могу понять, зачем брать новую «классику». Поучиться ездить? Есть двухчетырехлетние «матизы», другие иномарки или даже переднеприводные «вазики» в приличном состоянии! А при выборе «классики» не забывайте: зимой, чтобы по дороге не носило, надо положить в багажник что-то тяжеленькое. И за подвеской следить постоянно. По нашим дорогам раз в 5–10 тысяч менять шаровые и наконечники. Не забудьте про воющий редуктор, никудышные щетки и откровенно никакие тормоза. И не летайте больше 110 км/ч. Я свою по глупости разгонял чуть ли не до 150 км/ч, и реально становилось страшно! Из плюсов – только дешевые железяки... Но, тем не менее, я езжу. За все время подвела один раз, когда поломался контакт в трамблере. И еще: за машиной надо следить очень. В нашем городе много «классики» в такси – много раз видел, как у них передние колеса подламываются. Будьте осторожны, удачи на дорогах! **Алексей, Иваново**

Пока «классика» жива, живы и мы!




Есть машины, которые сделаны для того, чтобы о них оставляли кучу отзывов, а есть другие – сделанные, чтобы на них просто ездить. Кого машина устраивает на все 100%, тот ездит! Ему и в голову не приходит лезть в конфу и что-то там писать. **TNNicol**

Да, ностальгия – вещь сильная. Но, друзья мои, нельзя же этим жить вечно! В какой еще стране (кроме Кубы и иже с ней) используются (или выпускаются!!!) модели авто, практически не прошедшие за 30 лет никакого рестайлинга и опасные по своей сути для окружающего мира. Мы же так совсем кончимся. Китайцы уже во всем стали опережать (где клонированием, где шпионажем, где своими мозгами и трудолюбием). А мы всё по-советски гордимся. Чем? Где обещанное внедрение технологий «Рено»? Болтуны и бездельники вазовские!!! Только цены повышать под шумок могут. Грустно. **Koko**

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

Sergei79 for journal-plaza.net

## К проблеме очистки штанов

Прочитал статью «Автомобиль, собака и клякса» про московскую дорожную жижу (ЗР, 2009, № 3). В конце был вопрос: как отстирать пятна от автогрязи? Могу поделиться личным опытом. Пятна натираем простым, еще советским мылом «Антипятин», сверху поливаем обезжиривающим средством для мытья посуды типа «Фэйри», затем оставляем все это минут на пятнадцать. А потом – обычная стирка, либо вручную, либо в стиральной машине. Пятен нет!

**Роман Поляков**

## Дело не в бобине...

В февральском выпуске ЗР в рубрике «Диалог в первую среду» меня удивило письмо о «восприятии названия автомобилей обществом». Так вот, утверждаю, что проблема названий отсутствует как класс. Это, на мой взгляд, лишь показатель образованности общества. Разберем примеры автора письма. Автомобиль Mondeo от «Форда»: ну что здесь не так? Название модели имеет французские корни и является производной от le monde, что значит «мир». Далее, автору не нравится корейский бренд SsangYong, но это всего лишь «Два Дракона», то есть символ удачи. Можно еще привести пример многострадального Daewoo Kalos (Chevy Aveo): на греческом языке слово, смущающее слух некоторых индивидуумов, значит лишь «красивый». Ни один производитель не стремится к «пошлости», в отличие от покупателей.

**А. Васильев**

## Наши в Джараше!



Мне довелось побывать в Иордании. Страна интересная, колоритная и контрастная. Автопарк очень разнообразный как по происхождению, так и по возрасту. Местные умельцы ремонтируют и поддерживают на ходу все, что ездит. Вот пример – «Нива» на фоне древнего города Джараш.

**Михаил Александров, Санкт-Петербург**



## Ход конем

Читаю журнал ЗР постоянно лет эдак двадцать пять. Высылаю вам фотографию, которую сделал на пути из Пскова в Питер. Никакие цены на нефть, равно как и полное ее отсутствие, не помешают нашему передвижению по миру. Довольно универсальное транспортное средство, причем экологически чистое.

**Рафаэль, Санкт-Петербург**



## Тройной ухаб

У нас в Калужской области (Балабаново-1) не просто плохие дороги, а втройне плохие. И вид у них особенный – «закругленный». Кстати, до поворота направо тоже далеко, если через заборчик перепрыгнуть.

**Денис**

## О пользе чтения

Возможно, водитель просто хотел подъехать поближе...

**Владимир Храмов, Томск**







## Техосмотр

Как думаете, пройдет? И с какого раза?

**Владимир Владимирович**

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

*Июньским почтамтом ЗР управлял Михаил КОЛОДОЧКИН*

Sergei79 for journal-plaza.net



# Что для русского хорошо, то и немцу полезно

О русской национальной гордости и хороших автомобилях вообще размышляет немецкий инженер-автомобилист-путешественник Рольф Беккер.

Американцы охотнее ездят на европейских машинах, чем на своих собственных. У русских – то же самое. Почему так?

Чего, к примеру, хочу от автомобиля лично я? С одной стороны, я использую его как транспортное средство, а с другой – машина мне нужна для самовыражения! С «Трабантом» это получается великолепно, он притягивает к себе внимание даже в Германии, на родине, и переадресует удивленные взгляды на своего водителя. Будь это «Рено» или даже БМВ, вряд ли меня кто-то заметил бы.

Россия всегда строила оригинальные авто. Я вспоминаю незабываемую «Волгу» ГАЗ-21. Недавно, будучи в Новосибирске, я насладился поездкой на ней с главврачом одной из клиник Ортвином Бергеном. Тут не было ни малейшего диссонанса: личность водителя, классический автомобиль и очарование большого города.

Прямо противоположные чувства я испытал на недавнем Лейпцигском автосалоне. На стенде «Лады» стояли машины, которые отличались от КИА и «Шкоды» разве что шильдиками да эмблемами. Девушкам-стендисткам, которые тут же вступили со мной в дискуссию, я пояснил: мол, если бы я искал машину подешевле, то, скорее всего, выбрал бы «Логан» или «Тату-Нано». А вот на сумасшедшем ралли Будапешт – Бамако мне, напротив, недоставало УАЗа. Это экстремально внедорожный автомобиль, к тому же с уникальной внешностью!




Удивленных донельзя стендисток я добил своим высказыванием про «Хаммер». Дескать, запомните: если девушка едет на «Хаммере» да еще с блестящими алюминиевыми дисками, то все тут же решат, что она, извините, шлюха! А вот УАЗ совсем другое дело: у мужчин перехватывает дыхание и они сразу видят в вас Лару Крофт!

Не знаю, поверили они мне или нет. Но когда в Германии кто-то рулит чересчур нагло или слишком громко хлопает дверцей, ему говорят: «Что ты делаешь, это же не русский автомобиль!». В этом замечании – скрытый комплимент характерной прочности ваших авто, которой лишен «Хаммер»!

В Германии удивлялись вашим автомобилям уже лет пятьдесят тому назад. Я вспоминаю Хрущева в чудесном огромном ЗИСе и космонавтов в «Чайке». На таких машинах ваши олигархи выглядели бы куда представительнее, подавая хороший пример остальным! И вообще, когда русские надеются только на свои силы, у них получаются лучшие изделия. Это особенно ярко проявилось во время войны, достаточно вспомнить легендарный Т-34, который гнал и подбивал навороченные немецкие танки с моторами «Порше», кукурузник По-2 или «калашников».

Когда я, будучи в Сибири, добрался до Красноярска, там как раз проходила презентация «Ауди». Испытатели и гости дружно уставились на меня и мою технику; пришлось объяснить, что «Траби» – бабушка всех этих «ауди»! После этого менеджеры чествовали нас, как космонавтов! Потому что лучше 26 л.с. и 120 баллов «ай-кью», чем наоборот!

Звучит парадоксально, но в активном развитии европейского автопрома кроется причина его ослабления: на свет все чаще появляются супердорогие штуки, которые мало кому нужны и которые невозможно починить. Поэтому, пользуясь случаем, вношу предложение родному, то есть немецкому, автопрому: долой американский «Опель»! Внедрите в мозги сытых немцев русский дух первопроходцев, позаимствуйте пару идей у французов и постройте самый лучший автомобиль по цене «Лады» для всего мира!

Кстати, я с удовольствием пью русскую водку и ношу часы «Восток». И даже американцы находят, что это здорово! Дружба – Фройндшафт! ЗР

Sergei79 for journal-plaza.net



# О финском сервисе, езде по ухабам и замерах скорости

Ответы редакции ЗР на вопросы читательской конференции в прямом эфире от 06.05.2009.

Получен 06:11
Автор: Владимир, Кривой Рог

Для увеличения клиренса и внешнего вида хочу установить на ВАЗ-2111 проставки (высотой примерно 20–25 мм) между стойками передней подвески и кузовом. Приведет ли это к более интенсивному износу ШРУСов и потере устойчивости автомобиля? Известно ли вам, чтобы такое усовершенствование применялось на практике?

***Если пружины подвески просели, то установка проставок для приведения клиренса в норму целесообразна. Иначе – вредна.***

***Андрей СИДОРОВ,***
***заведующий отделом эксплуатации***

Получен 09:03
Автор: iL82

Как вы замеряете разгон на автомобиле ВАЗ-2112? На каких оборотах производится троганье? Стоит ли крутить двигатель до отсечки на первой и второй передачах или переключать на других оборотах?

***Мы проводили замеры на динамометрической дороге автополигона; там покрытие, к сожалению, разное с разных сторон (замер в двух направлениях), поэтому результаты приходится усреднять. Обороты трогания с места выбираются экспериментально, исходя из сцепления колес с дорогой. Оптимально, если пробуксовка заканчивается на скорости, соответствующей 3500–4000 об/мин на первой передаче. Это сильно зависит от шин и качества покрытия. Крутить мотор можно, не допуская срабатывания ограничителя. Кстати, берегите синхронизатор второй передачи – это слабое место вазовских коробок!***

***Анатолий ФОМИН,***
***заведующий отделом техники***

Получен 10:24
Автор: tihoma

На многих питерских автофорумах активно обсуждается целесообразность технического обслуживания в Финляндии – дескать, и быстрее, и дешевле, и качественнее. Почему бы журналу не расширить географию исследований и в качестве контроля не попытаться провести диагностику редакционного автомобиля на автосервисе в Финляндии? До Питера вы уже добрались, так что еще 200 км не введут вас в большие расходы.

***Проверка работы автосервисов – вовсе не самоцель. Подобными публикациями мы пытаемся пробудить интерес, в том числе у представительств компаний, к важной проблеме – послепродажному обслуживанию автомобилей. Полагаю, что для этого не обязательно ездить в Финляндию: необходимость в квалифицированной диагностике очевидна и на русской земле.***

***Евгений БОРИСЕНКОВ,***
***заведующий отделом «Авторынок»***

Получен 10:46
Автор: Гость

Каким образом вы рекомендуете проезжать лежачие полицейские, неровности дороги и ямы. Может, лучше непосредственно перед препятствием притормозить, а затем отпустить тормоз, чтобы машина «кивнула» вперед?

***Думаю, что рассматривать в подробностях конфигурацию каждой колдобины бессмысленно: сколько вы их встретите на дороге, столько раз придется принимать то или иное решение. Только так когда-нибудь накопите определенный опыт. А общий принцип таков: тише едешь – дольше прослужит матчасть. Не согласные с этим утверждением больше платят за ремонт.***

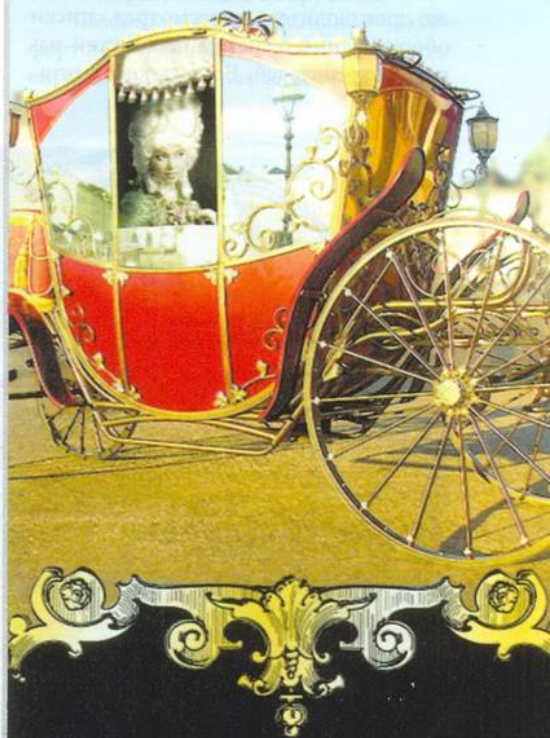
***Эдуард КОНОП,***
***редактор отдела эксплуатации***

***В рамках «Первой среды», проведенной в мае, читатели получили ответы на 104 вопроса. За месяц, прошедший с предыдущей конференции, сайт www.zr.ru посетил 676 271 человек.***

На правах рекламы

LLumar
ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ ПЛЕНКИ
ПРОФЕССИОНАЛЬНАЯ УСТАНОВКА

Себе
можно позволить все,
если позволить себе
ПЛЕНКИ LLUMAR



Солярекс
(495)777-57-55
www.solarex.ru
ТОНИРОВАНИЕ СТЕКОЛ

Реклама

Sergei79 for journal-plaza.net

# Научная фантастика

В существование пришельцев нынче готовы поверить многие, но убедиться в этом дано только владельцам «Хонды-Сивик» восьмого поколения. Транспортное средство внеземной цивилизации изучал Павел Леонов. Фото Александра Кульнева и «Хонды».

## РОДОСЛОВНАЯ

«Сивик» последнего поколения дебютировал на Франкфуртском автосалоне в 2005 году. В апреле 2006 года стартовали продажи в России.

Предусмотрено три типа кузова: седан (4D), а также трех- (3D – спортивные модификации Type-R) и пятидверный (5D) хэтчбеки. Седаны изначально собирали в Японии, с 2008 года производят в Турции, хэтчбеки имеют английскую прописку.

В марте 2009 года на нашем рынке начали продавать рестайлинговую версию автомобиля, правда, только седана. Внешне такие машины отличаются передним бампером, решеткой радиатора и оптикой. Внутри нововведений куда меньше: иные материалы отделки и измененная форма сидений. Также производитель пересмотрел списки оборудования с учетом пожеланий наших потребителей. Во всех комплектациях добавлены линейный выход AUX и дистанционное открывание багажника. В «Элеганс» плюс ко всему климат-контроль, сигнализация и задний парктроник, а в «Экзекьютив» – ксеноновые фары. Предложили два новых цвета: New Red и Urban Titanium. На момент подготовки материала (май текущего года) информации о сроках выхода на рынок обновленных хэтчбеков не было.

Официально продающиеся в России машины подготовлены к эксплуатации в суровом климате. Их отличают обогрев передних сидений и боковых зеркал, увеличенный бачок омывателя, система курсовой устойчивости (VSA), аккумулятор повышенной емкости, дополнительная антикоррозийная обработка, стекла с атермальным покрытием, термоизоляционная накладка на багажник и капот, подвеска увеличенной энергоемкости.

### HONDA CIVIC

**НАШ ВЫБОР**

С двигателем 1,8 л и механической коробкой передач в комплектации «Элеганс МТ». Цена – 777 750 рублей.

**Индекс ЗР – 23.**

**ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ**

**ДВИГАТЕЛЬ:**
бензиновый, Р4, 103 кВт/140 л.с. при 6300 об/мин; 17400 Н·м при 4300 об/мин.

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

**КУЗОВ:**
5-местный 4-дверный; база – 2700 мм; габариты (длина × ширина × высота) – 4545×1750×1435 мм; объем багажника – 389 л; снаряженная масса – 1194–1291 кг; размер шин – 195/65/R15.

**МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ:**
200 км/ч; разгон до 100 км/ч – 9,1 с; расход топлива в смешанном европейском цикле – 6,6 л/100 км.



Sergei79 for journal-plaza.net



Как оказалось, экстравагантный дизайн и эргономичность – понятия очень даже совместимые.



Передняя панель в хэтчбеках выполнена иначе, нежели в седанах, но на функциональности и удобстве пользования это никак не сказалось.

Основную борьбу за сердца и кошельки покупателей «Сивик» ведет с «Тойотой-Королла», «Маздой-3», «Мицубиси-Лансер», «Фордом-Фокус», «Пежо-308» и другими, подкупая прежде всего неординарным дизайном и спортивным имиджем.

## КОМПЛЕКТАЦИИ

Как уже отмечалось, данная модель «Хонды» представлена с кузовами нескольких типов. За самый дешевый седан просят 704 550 рублей, за хэтчбек 5D на 143 350 рублей больше! Никакой фантастики, просто самая бедная комплектация «Спорт МТ» для 5-дверного хэтчбека почти полностью повторяет самую богатую «Экзекьютив АТ» для седана, за исключением полноразмерной запаски, ксеноновых фар, CD-чейнджера на шесть дисков и разъема AUX Jack для подключения дополнительных внешних устройств. Зато здесь есть датчики света и дождя, чего для седанов вообще не предлагают. Ну а за спортивную модификацию Type-R придется выложить не меньше 1 146 800 рублей, ведь эти космические корабли способны не просто быстро ездить, а чуть ли не летать.

Мы остановили выбор на седане. Дело не в том, что такие автомобили у нас традиционно жалуют больше прочих, и даже не в том, что седан модернизировали. Основную роль сыграла, конечно же, цена. И пусть у него скромный багажник (389 л против 415 л у хэтчбека 5D), менее вызывающий дизайн и укороченный список оборудования – за разницу в стоимости это можно простить. К тому же у четырехдверных машин более комфортная задняя подвеска (независимая на двойных рычагах), тогда как у остальных – полузависимая с балкой, работающей на кручение.

Базовая комплектация «Комфорт МТ» уже включает в себя все, что оправдывает ее название (см. Нашу



Sergei79 for journal-plaza.net





Двухъярусное оформление электронных приборов усложняет одновременное считывание показаний спидометра и тахометра.

## НАША СПРАВКА

Список оборудования версии «Комфорт MT» включает в себя подушки безопасности для водителя и переднего пассажира, шторки безопасности на окнах, антиблокировочную систему тормозов (ABS) с распределением тормозных усилий, систему курсовой устойчивости (VSA), «ассистента» при экстренном торможении, передние ремни с преднатяжителями, крепления ISOFIX, кондиционер, центральный замок, иммобилайзер, подогрев передних сидений и боковых зеркал, оснащенных электроприводом, электростеклоподъемники всех дверей, Hi-Fi-магнитолу с CD-проигрывателем, поддерживающим MP3, и 4 динамиками, выход AUX Jack, складывающееся (60:40) заднее сиденье, полноразмерное запасное колесо и т. д.

справку). Более продвинутая «Элеганс MT» отличается наличием климат-контроля, электропривода складывания зеркал, противоугонной сигнализации, окраской зеркал и дверных ручек в цвет кузова и дополнительными четырьмя подушками безопасности. «Элеганс AT» оборудована автоматической коробкой передач вместо МКП.

Самая богатая «Экзекьютив AT» добавляет, помимо всего перечисленного, круиз-контроль, кожаную отделку руля и рычага КП, дополнительные два динамика, управление «музыкой» на руле, CD-чейнджер на шесть дисков, противотуманные и ксеноновые фары с омывателями, хромированные ручки дверей и т. д.

Наш выбор – комплектация «Элеганс». Многие считают, что переплачивать более 70 тыс. рублей за климат, складывающиеся зеркала и сигнализацию не стоит. С этим трудно не согласиться, однако дополнительные четыре подушки безопасности по-другому не купишь.

Что касается вариантов исполнения хэтчбека 5D, то здесь, как отмечалось, самый простой «Спорт MT» почти полностью повторяет «Экзекьютив AT» для седана; следующий, «Спорт AMT», отличается лишь автоматизированной коробкой; более богатая версия «Экзекьютив AMT» добавляет двухзонный климат-контроль, кожаную отделку салона, парктроник и ксеноновые фары, ну а верх роскоши – «Экзекьютив AMT Гласс Руф» позволяет любоваться небом сквозь стеклянную крышу.

### СИЛОВЫЕ АГРЕГАТЫ

Российским покупателям предлагают лишь два бензиновых атмосферных двигателя: 1,8 л (140 л.с.) и 2,0 л (201 л.с.). Оба 16-клапанные и оборудованы фирменной системой регулировки фаз газораспределения i-VTEC. Более мощный мотор (только на Type-R) имеет два верхних распредвала и дополнительно оснащен регулировкой времени газораспределения VTC. Европейцам предлагают также бензиновый 1,4 л (83 л.с.) и турбодизельный 2,2 л (140 л.с.), а на внутреннем рынке и в США покупателям доступен «Сивик» с гибридной бензоэлектрической установкой 1,3 л (95 л.с.).

Двигатель мощностью 140 л.с. агрегатируется с 6-ступенчатой механической коробкой, 6-ступенчатым же роботом (i-SHIFT) или 5-ступенчатым автоматом. Причем для седанов предлагают только МКП и АКП, а для хэтчбеков – МКП и робот. Более мощный силовой агрегат работает в паре исключительно с механикой.

За «Сивик» с гидротрансформатором придется переплатить примерно 30 тыс. рублей. Это не много и не мало – другие производители просят примерно столько же. Не любите сами переключать передачи, берите не задумываясь. В динамике такие авто теряют 1,5 с при разгоне до 100 км/ч, максимальная скорость такая же, как у собратьев с МКП, а расход топлива в смешанном цикле вырастает лишь на 0,1 л/100 км. Роботизированная коробка менее расторопна, к алгоритму ее работы нужно привыкать, но процесс можно облегчить, перещелкивая передачи в ручном режиме удобными подрулевыми лепестками.

Фирменная система стабилизации (VSA) входит в стандартное оснащение всех обновленных «сивиков».



ЦЕНЫ НА МОДИФИКАЦИИ «ХОНДА-СИВИК», РЕКОМЕНДОВАННЫЕ «ХОНДА МОТОР РУС», руб.*

| | Comfort | Elegance | Sport | Executive | Executive Glass Roof | Type-R Base | Type-R Plus |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1,8 M | 704 550 | 777 750 | – | – | – | – | – |
| | – | – | 847 900 | – | – | – | – |
| 1,8 A | – | 80 8250 | – | 875 350 | – | – | – |
| 1,8 робот | – | – | 878 400 | 942 450 | 972 950 | – | – |
| 2,0 M | – | – | – | – | | 1 146 800 | 1 210 850 |

*На конец апреля 2009 года.
**Желтый – седан, красный – 5-дверный хэтчбек, голубой – 3-дверный хэтчбек.

Sergei79 for journal-plaza.net





Помимо измененного переднего бампера и решетки радиатора, рестайлинговые автомобили обзавелись новыми противотуманками, передней и задней оптикой.

Если вы поклонник звездных войн и подобных межгалактических историй, дизайн «Хонды-Сивик» определенно придется вам по вкусу.

Мы же, учитывая сложившийся образ компании «Хонда» как производителя автомобилей со спортивными амбициями, предпочтем механику.

## БЕЗОПАСНОСТЬ

EuroNCAP неоднократно проводил крэш-тесты «сивиков» последнего поколения. В 2006 году по европейской методике разбили хэтчбек, который заработал тогда четыре звезды (из пяти возможных) и 30 баллов (из 36) за защиту пассажиров, четыре звезды (из пяти) за безопасность детей и три звезды (из четырех) за заботу о пешеходах. В 2007 году процедуру повторили, но уже с моделью 2008 года, которую производитель модернизировал: увеличил размеры боковых подушек, изменил настройки преднатяжителей передних ремней, а обычные фронтальные подушки заменил современными, с двухступенчатым раскрытием. Все эти меры несильно повлияли на итоговый результат: очередной тест добавил два балла за защиту пассажиров и один – за защиту детей, а окончательная оценка, выраженная в звездах, осталась без изменений. Основные претензии были вызваны смещением педали газа на 4 мм больше нормы и возможностью травмирования коленей водителя о фиксатор рулевой колонки. При проверке реакции на боковой удар пару баллов недодали за повышенную нагрузку на верхнюю часть торса манекена.

В 2007 году через мясорубку тестов безопасности пропустили седан с гибридной силовой установкой. Звезды он получил те же, что и пятидверные однофамильцы. Экспертам не понравилось, что давление в водительской подушке (как и на хэтчбеках) было недостаточным и манекен приложился головой о рулевое колесо.

Владельцы рестайлинговых автомобилей вправе рассчитывать на более высокие оценки, ведь все системы активной и пассивной безопасности, часть которых раньше была доступна только в качестве опции или в самых дорогих комплектациях, отныне входят в перечень стандартного оборудования всех машин.

## ТЕХОБСЛУЖИВАНИЕ

Гарантия на все «сивики» составляет три года или 100 тыс. км. На сервисной станции необходимо появляться каждые 15 тыс. км или 12 месяцев, что уже становится нормой для современных автомобилей.

Стоимость первых двух ТО, в каждое из которых включена замена масла и масляного фильтра, смазка замков и петлей дверей (на втором плюс ко всему поменяют воздушный и салонный фильтры, отрегулируют зазоры в клапанах), а также проверка основных узлов и агрегатов, составит в среднем 6000 и 11 000 рублей соответственно. Самое дорогое обслуживание предстоит через 120 тыс. км: оно обойдется примерно в 17 000 рублей. Высокая цена обусловлена плановой заменой иридиевых свечей (рассчитаны на этот срок службы) и масла в трансмиссии (каждые 60 тыс. км). В сложившейся экономической ситуации многие предпочитают обслуживать автомобиль самостоятельно, тем более что некоторые работы под силу рукастым автомобилистам (ЗР, 2008, № 10).

Очередей на обслуживание, как и на новые автомобили, практически нет. Вспоминая, как «Сивика» дожидались почти год, понимаешь, что продавцы и производители сейчас в непростой ситуации. В Москве свои услуги предлагают 13 дилерских центров, а всего по России их четыре десятка. Еще 20 кандидатов в официальные дилеры высокого статуса пока не получили, но оказывают услуги на основании договоров о намерениях с «Хондой» и под ее чутким контролем.

В процессе эксплуатации автомобиль особых претензий не вызывает. Изначально владельцы жаловались на стуки в районе правого переднего крыла (исчезают после замены подушки двигателя), пробои задней подвески при загрузке (устраняются заменой амортизаторов), сбои в работе стеклоподъемников, которые не поднимают стекло до конца (спасает силиконовая смазка), вибрации при работе двигателя на холостых оборотах, которые иногда не превышают 600 об/мин (необходимо перепрошить или заменить блок управления двигателем) и т. д. Большинство проблем встречается лишь на машинах первых лет выпуска – дилеры в основном бесплатно устраняли их по гарантии. Рестайлинговые автомобили уже лишены большинства детских болезней, и не исключено, что новоиспеченным владельцам придется искать другие причины для придирок.

Sergei79 for journal-plaza.net



## ИНДЕКС ЗР




* в процентах от первоначальной стоимости выбранной модификации

Рассчитывается как разность между двумя величинами. Первая – предельно допустимое значение стоимости эксплуатации автомобиля в течение года, которое, по нашему мнению, подкрепленному сложившейся практикой, не должно превышать 40% первоначальной стоимости машины. Вторая – отношение расходов на эксплуатацию конкретной модификации за первые 30 тыс. км пробега к его первоначальной цене (выраженное в процентах). Учитывается стоимость полисов ОСАГО и каско (цена первого установлена законодательно, для второго берем среднее значение), транспортный налог (по данным налоговой службы), стоимость плановых ТО (по регламенту и расценкам официальных дилеров), затраты на топливо (рассматриваем рекомендованное заводом-изготовителем и указанный им расход в смешанном цикле). Вычитая из первой цифры вторую, получаем индекс ЗР. Чем он больше, тем относительно дешевле эксплуатация. К примеру, для выбранного нами «Сивика» расходы на эксплуатацию за первые 30 тыс. км составляют 17% его цены. Этот показатель мы вычитаем из максимальных 40% и получаем индекс, равный 23.



Задние пассажиры вряд ли будут жаловаться на дефицит места, ведь даже высоту центрального тоннеля производитель свел, считай, к минимуму.

Как показывает расчет, «Сивик» (индекс ЗР – 23) в эксплуатации дешевле «Тойоты-Королла» (индекс ЗР – 19), но дороже «Форда-Фьюжн» (индекс ЗР – 24).

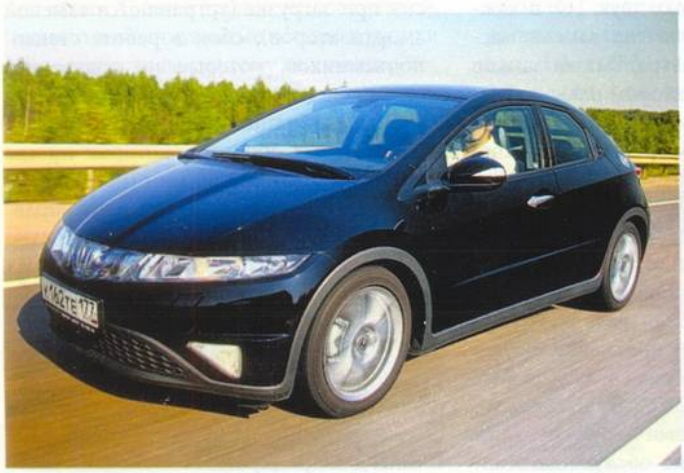
## УГОНЯЕМОСТЬ И ВТОРИЧНЫЙ РЫНОК

Экономическая ситуация ударила не только по продавцам автомобилей, но и по криминальному бизнесу: ворованные машины сбыть нынче сложнее. «Хонды» угоняют, конечно же, не так активно, как «тойоты», но это не повод для беспечного отношения к своему движимому имуществу. Дополнительные электронные и механические противоугонные средства лишними никогда не будут. Да и расходы на страховку не слишком велики: полис каско стоит до 6–8% цены автомобиля.

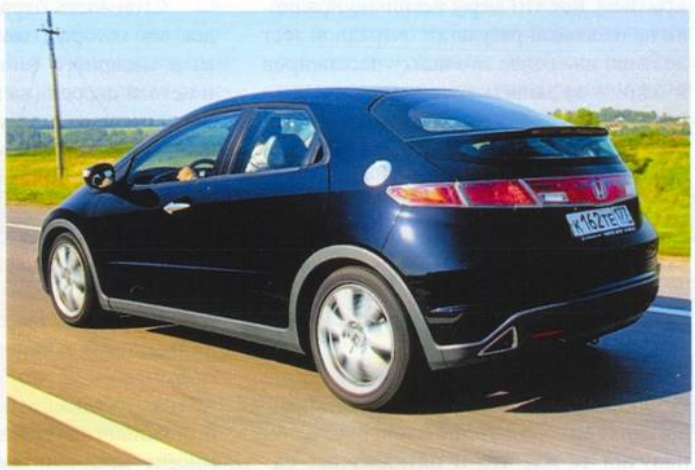
Если машина разонравится и вы захотите с ней расстаться, то при продаже потеряете не так много – примерно 12–15% первоначальной стоимости в первый год эксплуатации и по 7–10% за каждый последующий.

В завершение отметим, что предыдущее поколение модели, несмотря на годами складывавшийся имидж «Хонды», этот самый имидж подрастеряло, пытаясь угодить как можно большему числу покупателей. Многих поклонников это оттолкнуло и заставило предпочесть машины других марок. Нынешнее семейство призвано исправить эту ситуацию. И не только за счет броского и неординарного внешнего вида (дизайнеров явно ни в чем не ограничивали), но и благодаря незаурядным техническим характеристикам. Не удивительно, что компании удалось реализовать более 40 тыс. автомобилей на территории России с момента старта продаж в 2006 году. ЗР

Несмотря на то что пятидверные автомобили выпускают уже не первый год, выглядят они по-прежнему свежо и притягивают заинтересованные взгляды.



Обзор назад у двухобъемных машин ограничивает встроенный в заднее стекло спойлер. Ухудшает положение и отсутствие дворника.



Sergei79 for journal-plaza.net





# Спецназ

**В модельном ряду «Опеля» автомобили с шильдиком OPC на кузове стоят особняком. В России эта аббревиатура – самостоятельный бренд. В трех буквах блуждал Максим Гомянин.**

Основанный в 1997 году «Центр улучшения характеристик «Опель» («Опель перформанс центр») изначально создавали для проектирования машин, участвующих в немецком чемпионате DTM. В 1999 году из ворот заводского тюнингателье вышла «Астра OPC» с 2-литровым 160-сильным двигателем, предназначенная для дорог общего пользования. Первая ласточка оказалась столь удачной, что за четыре месяца продали всю партию из 3000 автомобилей. Успех подтолкнул «Опель» к созданию целой гаммы машин для любителей быстрой езды.

## МУЖСКИЕ ГОРМОНЫ

Продажи самой компактной модели в линейке – «Корса OPC» (ЗР, 2007, № 8) стартовали в 2007 году. Турбонаддувный 1,6-литровый двигатель мощностью 192 л.с. лишил «малыша» женского начала, наделив его волевым мужским характером. Сверх того инженеры увеличили прочность задней балки, изменили демпфирующие свойства подвески, увеличили диаметр стабилизатора поперечной устойчивости и усилили тормозную систему. Результат – в активе модели рекорд круга среди одноклассников на знаменитой трассе «Нордшляйфе». «Корса OPC» пользуется заслуженной любовью покупателей – в 2008 году у нас продали 198 машин.

## ИСПЫТАННЫЙ «ЗЕЛЕНЫМ АДОМ»

«Астра OPC» (ЗР, 2007, № 5) – вторая после «Корсы» по популярности среди российских покупателей. Двухлитровый 240-сильный двигатель, работающий в паре с 6-ступенчатой механикой, разгоняет автомобиль до 100 км/ч за 6,4 с, а максимальная скорость достигает 244 км/ч. Топливные аппетиты для такого мотора умеренные – 13,0/7,0/9,3 л на 100 км в городском, загородном и смешанном циклах соответственно.

Палитра кузова – шесть цветов, в числе которых Arden Blue, фирменный цвет OPC. Дополнительно к базовому оснащению можно заказать, например, круиз-контроль, ксеноновые фары, бортовой компьютер и климат-контроль.

Всестороннее тестирование «Астры OPC» проходило в лабораториях Рюссельсхайма, центре испытаний в Дуденхофене, а также на старом кольце Нюрбургринга (эту трассу спортсмены называют «зеленым адом»). Для окончательной доводки автомобиля был приглашен Мануэль Рейтер, двукратный победитель гонок в Ле-Мане.

## ЖАЖДА СКОРОСТИ

Отцы многодетных семейств, которые не смогли расстаться с мечтой о пилотировании спортивного авто, могут отчасти воплотить ее в жизнь благодаря мини-вэнам «Мерива» и «Зафира OPC».

Под капотом «Меривы OPC» установлен 1,6-литровый двигатель ECOTEC с турбонаддувом, позволяющий разгоняться до 100 км/ч за 8,2 с. Кроме входящих в базовую комплектацию систем ABS, ESP и EBD, мини-вэн оснащен жестким на скручивание каркасом безопасности и трубчатыми усилителями в дверях – почти как в гоночном болиде!

Салон пятиместного автомобиля легко трансформируется. При желании его можно сделать и одноместным, максимально увеличив пространство для багажа. Что особенно важно, при этом нет необходимости демонтировать сиденья.

Похожая схема (Flex7) использована и в семиместной «Зафире OPC». На этот более вместительный минивэн устанавливается тот же 240-сильный мотор, что работает под капотом «Астры OPC». Двигатель позволяет «Зафире» разгоняться до 230 км/ч. О безо-



«Корса OPC» в городских светофорных гонках вполне способна потягаться с более мощными машинами.



Как и другие модели бренда, «Астра OPC» поставляется на российский рынок с более мощной батареей и пакетом «пыльные дороги».



«Мерива OPC» с расходом 7,8 л/100 км в смешанном цикле – наиболее экономичная в линейке.

Sergei79 for journal-plaza.net

| Модель | Corsa OPC | Astra OPC | Meriva OPC | Zafira OPC | Vectra OPC | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | хэтчбек | универсал |
| Полная масса, кг | 1545 | 1850 | 1785 | 2075 | 1885 | 2030 |
| Объем багажника, л | 285 | 380 | 415/1410* | 140/1820* | 500 | 530/1850* |
| Разгон 0–100 км/ч, с | 7,2 | 6,4 | 8,2 | 7,8 | 6,7/6,9 | 7,0 |
| Максимальная скорость, км/ч | 225 | 244 | 222 | 231 | 250 | 247 |
| Топливо/ запас топлива, л | A95/45 | A95/52 | A95/53 | A95/58 | A95/61 | |
| Расход топлива, л/100 км | 7,9 | 9,3 | 7,8 | 9,6 | 11,0/11,2 | 11,1 |
| Объем двигателя, см$^3$ | 1598 | 1998 | 1598 | 1998 | 2792 | |
| Мощность, л.с. | 192 | 240 | 180 | 240 | 280 | |
| Трансмиссия | M6 | M6 | M6 | M6 | M6/A6 | M6 |
| Размер шин | 215/45R17 | 225/40R18 | 205/45R17 | 225/40R18 | 235/40R18 | |

*При сложенных спинках задних сидений.

## Astra OPC Nürburgring Edition

Для наиболее страстных фанатов существует еще одна модификация «Астры OPC» – Nürburgring Edition. К сожалению, в России она не продается, да и в Европе почти все машины этой ограниченной серии уже нашли своих хозяев. От обычной «Астры OPC» автомобиль отличается увеличенной на 2 мм колеей и черными карбоновыми зеркалами. Кузов и диски окрашиваются исключительно в белый цвет.



| Версия | Комплектация | Цена, руб. |
|---|---|---|
| CORSA OPC | Подушки безопасности водителя и пассажира, надувные шторки безопасности, активные передние подголовники, ABS, ESP, усилитель рулевого управления, 17-дюймовые легкосплавные колесные диски, иммобилайзер, полноразмерное стальное запасное колесо, передние электростеклоподъемники, электропривод зеркал, центральный замок с ДУ, пакет курильщика, регулируемая рулевая колонка, отделка руля кожей, регулируемое по высоте водительское сиденье, кондиционер, противотуманные фары, система слежения за давлением воздуха в шинах, CD/MP3-магнитола, система помощи при трогань е на подъеме (HSA). | 887 700 |
| ASTRA OPC | Подушки безопасности водителя и переднего пассажира, ABS, EBD, усилитель руля, центральный замок с ДУ, иммобилайзер, пакет для холодного климата, электростеклоподъемники, электропривод и обогрев наружных зеркал, кондиционер, ESP, рулевой механизм с усилителем и уменьшенным ходом рейки, выключатель спортивного режима, спортивное шасси с уменьшенным дорожным просветом, 18-дюймовые легкосплавные колесные диски, сиденья «Рекаро», отделка руля кожей, противотуманные фары, CD/MP3-автомагнитола с 6 динамиками, двухтоновый звуковой сигнал. | 896 300 |
| MERIVA OPC | Передние и боковые подушки безопасности, ABS, ESP, EBD, иммобилайзер, сигнализация, аудиосистема с 6 динамиками, регулируемая по углу наклона рулевая колонка, передние электростеклоподъемники, круиз-контроль, кондиционер, передние сиденья «Рекаро», активные подголовники передних сидений, противотуманные фары, электропривод и обогрев зеркал, полноразмерное запасное колесо, 17-дюймовые легкосплавные колесные диски. | 899 600 |
| ZAFIRA OPC | ABS, ESP, IDS Plus2, EBD, сиденья «Рекаро» с возможностью регулировки кресла водителя в шести направлениях, пакет «спортивное шасси», электростеклоподъемники (4), функция открытия дверей/пуска двигателя без ключа, противотуманные фары, 18-дюймовые легкосплавные колесные диски, обтянутое кожей рулевое колесо OPC Line, накладки на педали из легкого сплава, бортовой компьютер, автомагнитола с CD-проигрывателем и 6 динамиками, противопыльный пакет, пакет для холодного климата, регулируемая по вылету и углу наклона рулевая колонка. | 1 113 400 |
| VECTRA OPC | ABS, ESP, противобуксовочная система, IDS Plus2, 8 подушек безопасности, боковые шторки безопасности, кондиционер, сиденья «Рекаро», регулировка сидений водителя и переднего пассажира в восьми направлениях, центральный подлокотник передних сидений, регулировка руля по вылету и углу наклона, электростеклоподъемники (4), электропривод и обогрев зеркал с функцией автоматического складывания, датчик дождя, противотуманные фары, омыватель фар, биксеноновые фары, бортовой компьютер, круиз-контроль, электрогидроусилитель руля, иммобилайзер, центральный замок с ДУ, аудиосистема, 18-дюймовые легкосплавные колесные диски. | 1 220 200–1 265 200 |

пасности позаботятся системы динамической стабилизации, регулирования жесткости подвески, противобуксовочная и помощи при вождении IDS Plus2, которые объединены в единую сеть.

### МОЩНЫЕ И КОМФОРТНЫЕ

Представляющая средний класс «Вектра OPC» (хэтчбек и универсал) оснащена самым мощным силовым агрегатом, список ее опций весьма богат. Кстати, хэтчбек – единственная модификация в линейке, которая предлагается с автоматической коробкой передач.

Найти общий язык с 280-сильным автомобилем поможет обилие электронных помощников, а безопасность обеспечат восемь надувных подушек, активные передние подголовники и система аварийного отсоединения педального узла (PRS).

В нынешнем году на смену «Вектре» должна прийти совсем новая «Инсигния OPC».

### КРИЗИС БИЗНЕСУ НЕ ПОМЕХА

Объявление OPC самостоятельным брендом должно увеличить продажи этих автомобилей в России. В 2009 году компания намерена довести число дилерских центров до пятнадцати и реализовать примерно 500 машин, но здесь все зависит от рыночной ситуации. На данный момент продажи идут неплохо, и это подтверждают цифры. В 2008 году удалось продать около 400 машин OPC. **ЗР**



«Зафира OPC» – один из самых быстрых серийных мини-вэнов в мире.



«Вектра OPC»: 6-ступенчатый автомат делает быструю езду комфортнее.

Sergei79 for journal-plaza.net











# Платежный баланс

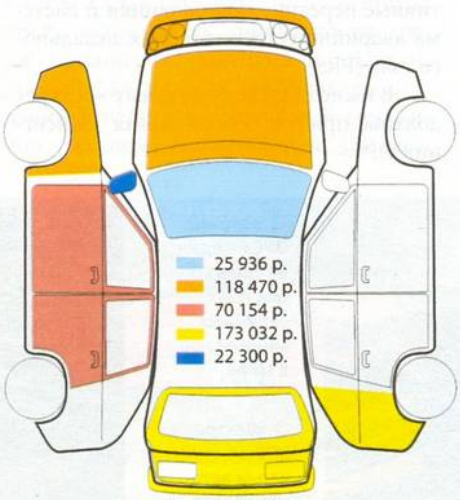
Как и прежде, в расчет принимаем лишь услуги официальных дилерских центров. Сам ремонт подразумевает замену поврежденных деталей оригинальными, предназначенными для машин в минимальной комплектации.

Назначив относительно невысокую цену на кроссовер «Колеос», фирма «Рено», похоже, решила добрать свое на кузовных запчастях. Замысел удался: по этим позициям, составляющим 55% ремонтных затрат, модель в рамках нашего теста оказалась самой дорогой. К тому же в наличии только малая часть номенклатуры, остальное придется ждать около месяца. Столько же продлится ожидание своей очереди в сервис. Восстановление (также отнюдь не дешевое) автомобиля занимает обычные 13–17 дней.

А вот для «Форда-Кута» почти все необходимое уже есть на складе. Недостающее – пятую дверь и блок-фару – подвезут через месяц. Ценовая политика «смешанная»: часть деталей стоит умеренно, часть непомерно дорога. Стоимость нормочаса не особо демократична (работа съедает ровно половину затрат), но несмотря на это очереди растягиваются на месяц. Собственно исправление повреждений занимает от 14 до 17 дней.

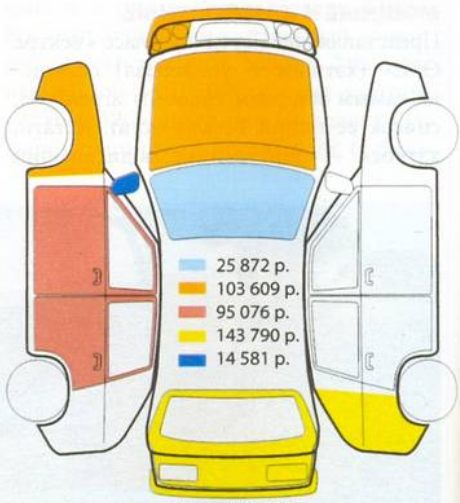
Не заставят томиться в ожидании деталей и владельцев «Тойоты-RAV4». Это, похоже, связано с долгожительством модели – успели накопить запасы. Цены на запчасти (53% расходов) кусаются. Благо, запросы в части оплаты работы куда скромнее. Приглашение на ремонт придет в промежутке от двух недель до месяца, а уехать на починенном авто можно через 15–18 дней.

## СТОИМОСТЬ ВОССТАНОВЛЕНИЯ АВТОМОБИЛЕЙ ПОСЛЕ МЕЛКИХ ДТП




Итого 409 892 р.

Renault Koleos




Итого 382 928 р.

Ford Kuga

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

Sergei79 for journal-plaza.net







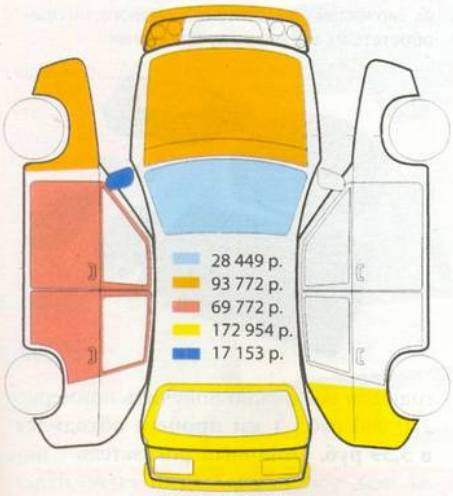


Несмотря на солидный размер и повышенный статус, в мелкие ДТП вседорожники попадают не реже других. Влияет ли социальное положения авто на стоимость и сроки восстановительного ремонта, выяснял Игорь Теременко.

Дольше всех приводить свою моторизованную собственность в рабочее состояние придется хозяевам пятидверок «Сузуки-Гранд Витара». Запчасти, стоимость которых удивит даже состоятельного владельца (74% общих затрат), привезут только через месяц, наличный же ассортимент исключительно скуден. Ремонта придется ждать аж три-четыре месяца. Умеренные расценки при этом раскладе – слабое утешение. Непосредственно на залечивание ран потребуется 16–19 дней.

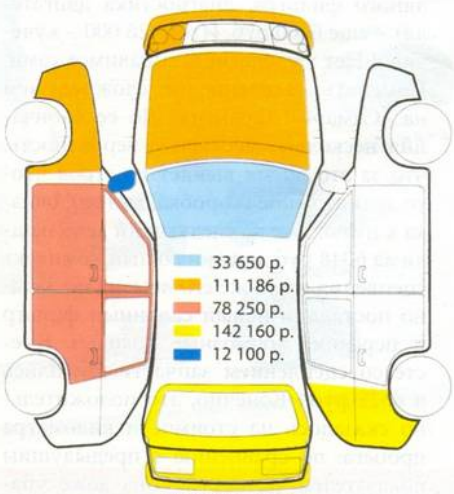
Кому стоит позавидовать, так это собственникам «Фольксвагена-Тигуан». Все необходимые нам детали мало того что нашлись на складе, так еще и по умеренной цене (47% общей стоимости ремонта) – очевидно, благодаря местному происхождению машины. Столь же щадящей оказалась и плата за восстановление. «Тигуан» – лидер нашего теста: затраты на ремонт наименьшие. К сожалению, до визита в ремзону пройдет чуть больше месяца. Готовый автомобиль отдадут через 17–19 дней.

Увы, состоятельные владельцы кроссоверов преимуществ перед прочими смертными не имеют. Те же очереди, то же перманентное отсутствие запчастей... Разве что расценки соответствуют статусу, только для гордости это повод недостаточный. **ЗР**



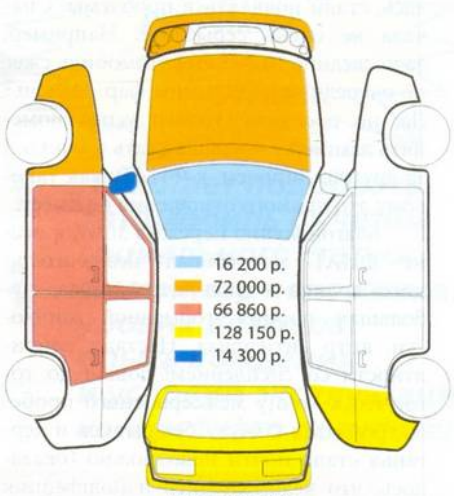

Итого 382 100 р.

Toyota RAV 4




Итого 377 346 р.

Suzuki Grand Vitara




Итого 297 510 р.

Volkswagen Tiguan

Sergei79 for journal-plaza.net




# Ягодка опять

Денис Арутюнян

**FIAT ALBEA**

| | |
|---|---|
| Изготовитель ....ОАО «ЗМА», Набережные Челны | Пробег на момент отчета .....45 тыс. км |
| Год выпуска.....2007 | Предыдущие публикации в журнале .....2007, № 6, 9; 2008, № 3, 7 |
| В эксплуатации «За рулем» ..... с июля 2007 | |

Первые 30 000 км «ФИАТ-Албеа» радовал безотказностью, претензии с чистой совестью можно назвать незначительными. Но когда «пора взросления» закончилась, стали появляться проблемы. Сначала не очень серьезные. Например, за последние 15 000 км автомобиль сжег по очереди четыре лампы фар. Мелочь? Да, но досадная: только успел поменять лампочку – изволь ехать в магазин за другой. Впрочем, к ФИАТу как таковому это прямого отношения не имеет.

Благополучно пережив зиму, к весне ФИАТ потребовал незначительного долива – пол-литра масла, небольшая порция тормозной жидкости, литр антифриза. Настали неприятности со сцеплением: дошло до того, что к концу межсервисного пробега тронуться с места без рывков и дерганья стало почти невозможно (оказалось, что ведомый диск и подшипник могли бы еще поработать, а вот лепестки корзины перекашивались от перегрева). На фирменной станции «Блок-Восток» за ремонт запросили кругленькую сумму: сцепление в сборе – 11 000, работа – 9000 руб. Плюс плановое техобслуживание (замена масла и масляного фильтра, диагностика двигателя) – еще 6000 руб. Итого 26 000 – кучеряво! Нет уж, спасибо, справимся сами. Поменять сцепление не сложнее, чем на «Самаре». Гарантия? До ее окончания несколько месяцев, а вероятность, что за это время выйдет из строя что-то архисложное (коробка, мотор), близка к нулю. Уже на следующий день нашли за 6048 руб. оригинальный комплект сцепления и тут же его поменяли. Заодно поставили новый салонный фильтр и передние тормозные колодки. Вместе со сцеплением запчасти обошлись в 8628 руб.! Конечно, это положительно сказалось на стоимости километра пробега: по сравнению с предыдущим показателем (3,16 руб.) она даже упала. С учетом потери стоимости (машину в 2007-м купили за 374 000 руб., а сегодня за нее можно получить примерно 270 000 руб.) **1 км пробега обходился в 5,39 руб.** Отличный показатель – ниже чем, у «Калины». Если такой будет и на 100 000 км пробега, то вот он, настоящий народный автомобиль. ЗР

**РАСХОДЫ НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ FIAT ALBEA (0–45 000 км)**

| Статья расхода | Сумма, руб. |
|---|---|
| Расходы на содержание (0–30 000 км) | 94 762 |
| Из них на бензин | 67 825 |
| Расходы на содержание (30 000–45 000 км) | 43 664 |
| Лампы фар (4 шт.) | 480 |
| Антифриз | 110 |
| Тормозная жидкость | 60 |
| Масло моторное 1 л | 300 |
| ТО-45 000 (только материалы) | 8628 |
| Бензин А95 (средний расход 9 л/100 км) | 34 086 |
| Общие расходы (0–45 000 км) | 138 426 |
| Стоимость 1 км пробега | 3,08 |

Запчастей понадобилось немного, но приобретать их все равно лучше самим.



Sergei79 for journal-plaza.net

# Развод и девичья фамилия

Претензий к автосервису по большому счету всего две: здесь либо не делают того, что необходимо, либо наоборот. Насколько они обоснованны, выяснял Игорь Теременко. Фото: Константин Якубов.



В справедливости первого обвинения мы неоднократно убеждались в ходе предшествующих рейдов (ЗР, 2009, № 1–3). Пришло время разобраться со вторым. Соответственно изменились и условия задачи – спецам дилерских центров предстояла диагностика тормозов и ходовой с выдачей рекомендаций. Подопытный автомобиль («Тойота-Королла» 2006 года выпуска с пробегом 62 тыс. км), взятый напрокат, предварительно изучили в лабораторно-техническом центре ЗР. Вердикт гласил: в целом машина пригодна к эксплуатации, существенных недостатков не обнаружено. Из прочих отметили сверхнормативный износ задних тормозных дисков, неправильную (задом наперед) установку одноименных колодок да перегоревшие лампы подсветки номерного знака и ближнего света одной из фар. От себя на этот раз добавлять ничего не стали, поскольку нас интересовали не реальные, а придуманные сервисменами дефекты (если таковые всплывут в акте диагностики).

Однако приписать несуществующие неисправности кому попало не получится – технически грамотный владелец запросто выведет мздоимца на чистую воду. Иное дело девушка – «развести» прелесть какую дурочку не только безопасно, но и приятно. То, что наша приманка неплохо разбирается в технике и отлично водит автомобиль, мы, разумеется, оставили за кадром. Свидетельством финансовой состоятельности клиентки послужил померанский шпиц Миша – непременный аксессуар успешной леди эпохи гламура. Эта пара и отправилась в рейд по официальным дилерским центрам «Тойота».

## ОКОЛО НУЛЯ

Попасть в «Тойота Центр Лосиный Остров» с Ярославского шоссе можно лишь через строительный рынок. Путь



Дорогу к техцентру порой найдешь только с собаками. Причем не в переносном, а в прямом смысле.

Sergei79 for journal-plaza.net

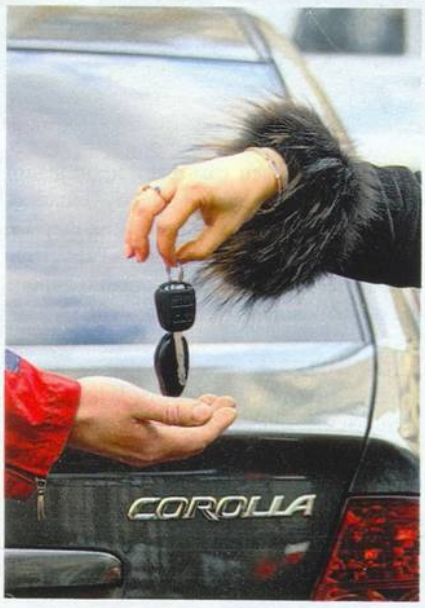


Ресторан в здании измайловского техцентра столь дорог, что сотрудники, похоже, вынуждены искать пропитание на стороне.

Передача автомобиля должна проходить в зоне приемки. Но таковая, по-видимому, есть не у всех.

В техцентре «Рублевский» работа с клиентом отлажена до мелочей – местоположение обязывает!








В Сокольниках бесплатные напитки готовы предложить каждому клиенту.

Негорящий фонарь номерного знака стоя не увидишь. Присесть удосужился лишь один приемщик из пяти.



А вот в Сокольниках менеджер просто старается от души.



краткий, но небезопасный: продираясь между торговыми рядами, дама едва избежала атаки лихого парня на ржавой «Газели». А на выезде из этого скобяного царства потребовали 10 рублей – очевидно, местный дорожный налог.

Приемщик техцентра был куда менее меркантилен. Завидя симпатичную девушку, он сделал широкий жест, предложив не тратиться на диагностику. Ведь он зрелый муж, а не мальчик и точно знает, что для неубиваемой «японки» наши годы и километры не в счет. Настойчивым требованиям подтвердить теорию практикой он, в конце концов, уступил, но заключение слесарей (оплаченное, между прочим, 1035 рублями) оказалось точно таким же: автомобиль абсолютно исправен! Правда, в выданных нам бумагах никакой ссылки на проверку тормозной системы мы не нашли, однако скандалить не стали – не женское это дело!

## КИТАЙСКАЯ ГРАМОТА

В словосочетании «Тойота Центр» второе слово всего-навсего поясняет первое, но не указывает на географическое положение объекта. Вот и «Тойота Центр Измайлово» расположен не в одноименном районе Москвы, а на стыке городов Реутов и Балашиха. Очевидно, именно удаленностью от центра объясняется некоторая свобода нравов. Так, ключи мастеру-приемщику здесь передают не в специально отведенной зоне, а... в моечном боксе! Шпицу обстановка не понравилась – кому охота ходить с мокрыми лапами! Да и хозяйка не в восторге: отсыревший любимец едва не испортил меховое манто. Через два часа (после уплаты 3024 рублей) спец выдал на руки заказ-наряд, пояснив на словах, что дефектов они не обнаружили. Вместе с тем приведенные на бумаге итоги замеров (речь о толщине тормозных дисков) свидетельствовали об обратном! Не хотелось огорчать девушку или лень было прочитать?

## ВЫСШИЙ РАЗРЯД

«Тойота Центр Рублевский» стоит на самой знаменитой российской дороге. Положение обязывает – профессионально любезный менеджер принял автомобиль за считаные минуты. Впрочем, со стороны было заметно, что особого впечатления клиентка на него не произвела – мало ли на Рублевке дам с собачками! Но дело есть дело – приемщик отработал на все сто, постоянно держа хозяйку в курсе событий и обсуждая с ней, как лучше устранить обнаруженные дефекты. До лампочек местные мастера не снизошли, зато обнаружили и неправильно установленные колодки, и изношенные тормозные диски, и... люфт рулевой рейки (ориентировочная стоимость ее замены – 45 тыс. рублей)! Неужели сработало (этот узел в исходном списке дефектов отсутствует)? Интересно, что скажут

Sergei79 for journal-plaza.net






Архитектурные формы дилерских центров ласкают глаз, но клиентам куда важнее качество обслуживания.

другие дилеры? Заплатив за услугу 2070 рублей, мы отправились дальше.

## ЗА ЧУЖОЙ СЧЕТ

В «Тойота Центр Кунцево» клиентов по половому признаку не делят. И правильно, наверное, делают, но девушка немного обиделась – слабый пол падок на знаки внимания. Хуже того, приемщик оказался на редкость мрачным и нелюдимым: заполнив бумаги, он молча протянул руку за ключами и, буркнув что-то нечленораздельное, умчался в направлении мойки. Через 40 минут все повторилось в обратном порядке. Вернув машину владелице, мастер сообщил о перегоревшей лампе ближнего света и... стуке в рулевом механизме! И если на Рублевке заменить дефектный узел предложили на словах, то здесь не пожалели чернил для записи в заказ-наряде. Причем случай признали гарантийным, что при наличии сервисной книжки давало право на бесплатный ремонт! (Заметим, что дилеру важен сам факт проведения работ, ведь за нормочасы ему заплатят в любом случае – не клиент, так фирма-производитель автомобиля.) «Радостное открытие» обошлось не особенно дорого (на общем фоне) – в 1870 рублей.

## ДЕВИЧИЙ РАЙ

Мастер-приемщик «Тойота Центра Сокольники» оказался симпатичным – радушно улыбаясь, внимательно выслушал обаятельную хозяйку, заполнил бумаги и попросил подождать около двух часов. В кафе даме предложили бесплатный кофе и пакетированный чай, Мише достался пластиковый стакан с водой. Именно так компании получают постоянных клиентов! Не подкачали и слесари, предложившие заменить обе перегоревшие лампы и стертые тормозные диски. Неудивительно, что оплата диагностики – 1715 рублей – сопровождалась слезами благодарности.

Итак, замысел наш, похоже, удался, хотя «половой вопрос» в полной мере не сработал: клиентку восприняли скорее как неопытного автомобилиста, а не как представительницу лучшей половины человечества. Однако результат налицо: из пяти проверенных автосервисов под сомнение попали два.

Чтобы не обижать дилеров понапрасну, мы посетили еще одно, шестое по счету заведение – центр технической экспертизы Центрального научно-исследовательского автомобильного и автомоторного института (НАМИ). Вердикт специалистов, подкрепленный, разумеется, соответствующими документами, гласит: рулевая рейка в замене не нуждается! Хорошо, что наша дама оказалась достаточно бдительной и отвергла заманчивые предложения некоторых «фирменных кавалеров» – сумма впустую потраченных денег могла оказаться куда больше! **ЗР**



Ход экспертизы в НАМИ обязательно фиксируют на фото – документ может понадобиться в суде.



Даже простой стук порой трудно «поймать» без специального оборудования. У экспертов оно есть. А у дилеров?



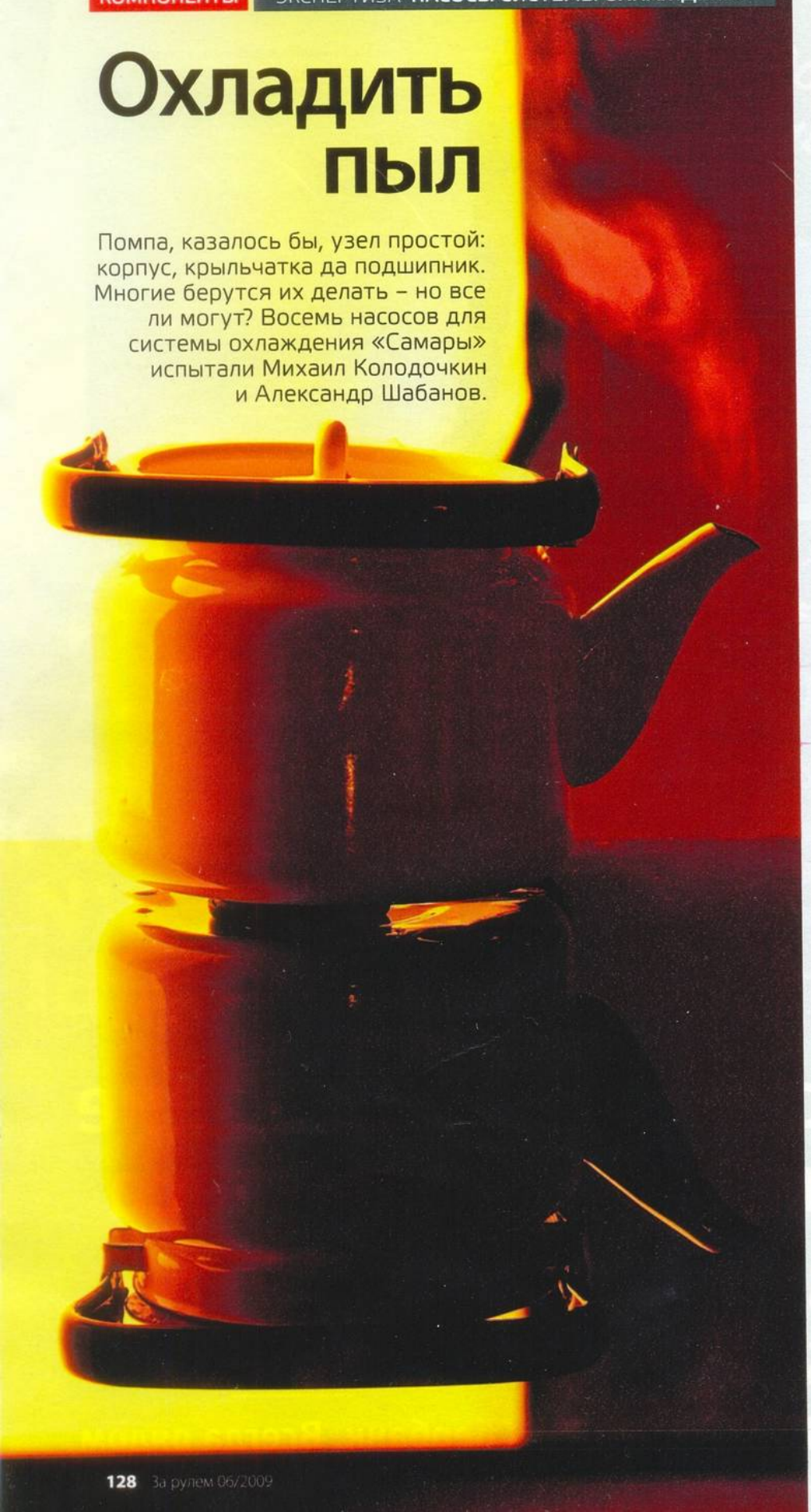
Суммарный люфт рулевого управления (косвенный показатель исправности системы) в нашем случае уложился в ГОСТ.

Sergei79 for journal-plaza.net



# Охладить пыл

Помпа, казалось бы, узел простой: корпус, крыльчатка да подшипник. Многие берутся их делать – но все ли могут? Восемь насосов для системы охлаждения «Самары» испытали Михаил Колодочкин и Александр Шабанов.



Расход жидкости, прокачиваемой через систему охлаждения, на стадии проектирования мотора подбирают так, чтобы иметь по крайней мере 20-процентный запас для подстраховки от закипания. И обеспечивать его должна как раз конструкция помпы, точнее, зависимость расхода жидкости, подаваемой крыльчаткой, от частоты вращения коленвала. А она у разных насосов разная.

Самый дорогой из испытанных – насос германской фирмы HEPU: стоит почти 700 рублей. А самый дешевый – белорусский Fenox: 300 рублей. У пяти насосов крыльчатки оказались чугунными и шестилопастными. У двух насосов, ТЗА и Luzar, они семилопастные, причем с дополнительным кольцом лопастей под основной крыльчаткой. Крыльчатка ТЗА – пластиковая, LUZAR – из алюминиевого сплава. У Ween шестилопастная крыльчатка тоже из алюминиевого сплава. Вообще говоря, семилопастные крыльчатки предназначены специально для впрысковых моторов, но и против карбюраторов разработчики ничего не имеют.

Насосы испытывали в двигателе «Самары». В контур системы охлаждения врезали расходомер. Для каждой помпы своя порция свежего антифриза. Пускаем мотор, затем поднимаемся от минимально устойчивых оборотов холостого хода до высоких частот, после чего идем по оборотам вниз и повторяем замеры.

Зачем мерить дважды? Мотор – это массивная железяка, которая обладает тепловой инерцией. И при снижении оборотов тепловая нагрузка на систему охлаждения выше, чем при их увеличении. Расход жидкости меняется одновременно с изменением частоты вращения, а вот тепловой поток стабилизируется не сразу. И в определенный момент после изменения режима баланс тепловых потоков, подводимых от нагретых деталей мотора и отводимых антифризом, нарушается. Если у помпы производительность меньше требуемой, мотор точно закипит.

К этому тесту добавили еще одно испытание, характерное для резкого перехода от езды по трассе к застреванию в пробке. Встали – и наблюдаем, как

**Не стоит бояться алюминиевых или пластиковых крыльчаток, если они установлены в помпах известных производителей.**

Sergei79 for journal-plaza.net

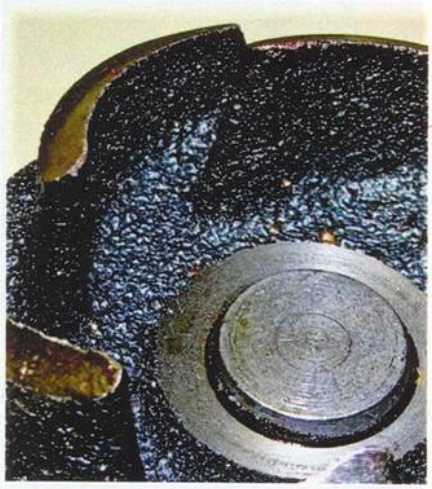
стрелка термометра ползет в красную зону. Закипим или нет, тем более если датчик электровентилятора барахлит?

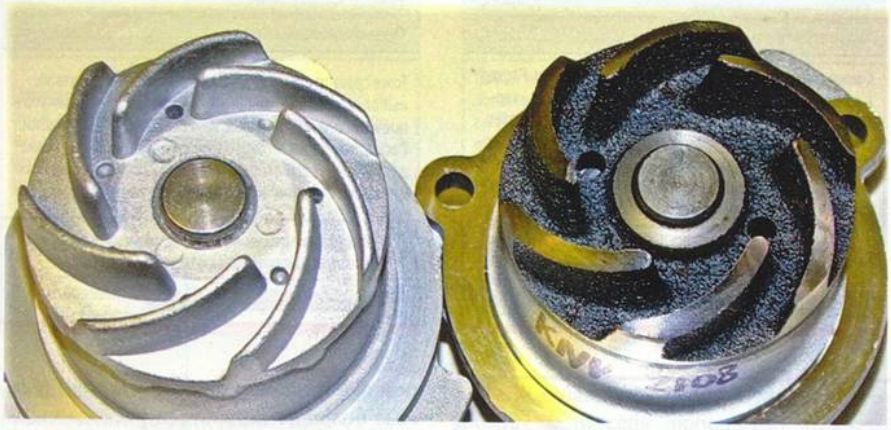
## СЕМЬ ЛУЧШЕ ШЕСТИ!

Выяснилось, что похожие, казалось бы, помпы совсем по-разному ведут себя при различных оборотах. Так, в зоне малых оборотов, характерных для городского цикла, цифры расхода разбежались практически в полтора раз. Самый малый расход – у помпы Fenox, с чугун-

**Чугун – материал привычный, но вот получить гладенькую крыльчатку – проблема.**

**Что лучше: шесть лопастей или семь? Сейчас выясним...**





**7-8 место** **KENO**



| | |
|---|---|
| **Страна-производитель** | США |
| **Ориентировочная цена** | 500 руб. |

Одна из немногих помп, продаваемых без упаковочной коробки, хотя и за очень немалую цену. Довольно грубое чугунное литье на крыльчатке, не слишком аккуратное исполнение. Как итог, не самые лучшие показатели. Шоковых нагрузок не выдерживает.

**+** Устойчивая работа как при увеличении оборотов, так и при сбросе частоты вращения коленчатого вала.

**−** Отсутствие упаковки, сравнительно невысокая производительность во всех режимах, провал на «термошоке».

**7-8 место** **WEBER**



| | |
|---|---|
| **Страна-производитель** | Чехия |
| **Ориентировочная цена** | 380 руб. |

Одна из самых дешевых помп. Тоже без упаковочной коробки, есть претензии к качеству поверхностей лопастей. Самая низкая производительность в зоне высоких оборотов, а потому для любителей быстрой езды не лучший выбор. Шокового теста тоже не прошла.

**+** Доступная цена.

**−** Отсутствие упаковки, самая низкая производительность в зонах средних и высоких оборотов среди всех участников теста. Провалилась на «термошоке».

На правах рекламы

sollers ЗАВОЛЖСКИЙ МОТОРНЫЙ ЗАВОД

представляют марку
ДВОЙНОЙ РЕСУРС®
ДИСК СЦЕПЛЕНИЯ ВЕДОМЫЙ
с активной ступицей

Для установки на двигатели:
ЗМЗ-4025, ЗМЗ-4026, ЗМЗ-4061, ЗМЗ-4063,ЗМЗ-4052, ЗМЗ-40522, ЗМЗ-40524, ЗМЗ-40525, ЗМЗ-409, ЗМЗ-4092, ЗМЗ-40904

- трехступенчатый демпфер с активной ступицей обеспечивает плавное трогание автомобиля с места
- арамидная основа накладки увеличивает ресурс узла до 120 000 км
- активная ступица компенсирует несоосность первичного вала КПП и коленвала

TANAKI




реклама

ДВОЙНОЙ РЕСУРС КАЧЕСТВО ПРОВЕРЕНО

НАШИ РЕГИОНАЛЬНЫЕ ПРЕДСТАВИТЕЛИ
на сайтах: www.zmz.ru, www.2resurs.ru

Подробная информация
по тел: +7 (83161) 6 61 38, +7 (83161) 6 57 44

Sergei79 for journal-plaza.net



## 6 место — QML




**Страна-производитель** ..... ЕС
**Ориентировочная цена** ..... 480 руб.

Сравнительно аккуратное исполнение, хорошая упаковка. Выглядит вполне солидно, как и стоит. Лучше других шестилопастных собратьев работает в режимах с малыми и средними оборотами, но шокового теста не прошла. Да и падение эффективности в режимах высоких оборотов заметно. Итог – не самое высокое место...

Хорошая эффективность в зоне режимов городского цикла, аккуратное исполнение.

Не прошла шокового теста.

## 5 место — FENOX




**Страна-производитель** ..... Беларусь
**Ориентировочная цена** ..... 300 руб.

Самая дешевая и самая непредсказуемая помпа. Расход в режимах малых оборотов наименьший, однако «термошок» выдерживает. На высоких оборотах просыпается: расход близок к лидерскому. Приличное качество, хорошая упаковка, однако после испытаний обнаружились рыжие пятна на крыльчатке. Итог – место ближе к «подвалу», чем к лидерам.

Низкая цена, хорошая эффективность в зоне режимов с высокой частотой вращения коленчатого вала.

Самые низкие расходы в нижней зоне оборотов.

## 3-4 место — WEEN

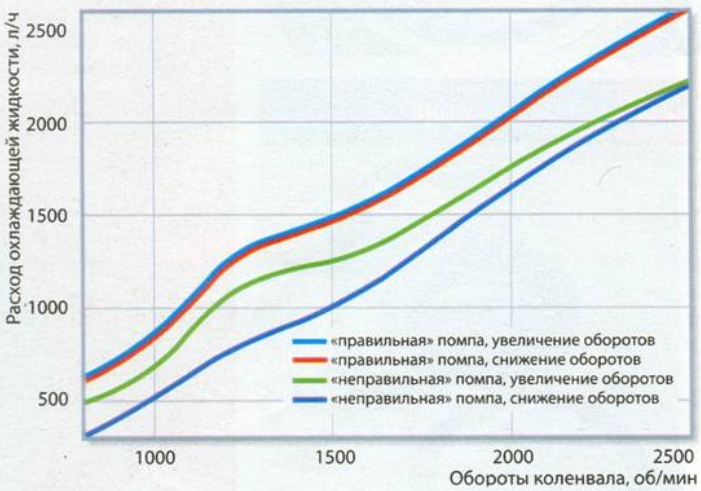



**Страна-производитель** ..... ЕС
**Ориентировочная цена** ..... 400 руб.

Тоже сравнительно недорогая помпа с крыльчаткой, выполненной из алюминиевого сплава. Радует аккуратное исполнение, неплохое качество литья крыльчатки. Расходные характеристики не выдающиеся, но вполне достойные, для мотора достаточные. По соотношению цена/качество вполне заслуживает своего места.

Аккуратное исполнение, доступная цена, приличные эксплуатационные показатели.

Шоковый тест прошла на пределе.




**Так выглядят расходные характеристики разных помп. «Правильная» не чувствует сброса оборотов, кривые расхода «туда» и «обратно» практически накладываются одна на другую. А «неправильная» помпа не справляется с повышенной тепловой нагрузкой, отчего кривые расхода разбегаются очень заметно.**

ной шестилопастной крыльчаткой. А самые большие показатели расхода выдали помпы ТЗА и LUZAR. Вспомним – обе с семилопастными крыльчатками.

Растут обороты – увеличиваются цифры расхода. И Fenox тут показал прыть: помпа вышла в лидеры по расходу среди шестилопастных. Но догнать ТЗА, а тем более LUZAR так и не сумела. А вот чешская Weber на высоких оборотах свое достаточно высокое место, показанное в зоне малых частот вращения, потеряла.

На этапе испытаний со снижением оборотов помпы вели себя по-разному. На высоких оборотах все показали одинаковую эффективность: расходы

**УСРЕДНЕННЫЕ РАСХОДНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ПОМП ВАЗ-21083**

| Помпа | Расход на цикле увеличения оборотов, л/ч | | | Расход на цикле уменьшения оборотов, л/ч | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | малые обороты | средние обороты | большие обороты | малые обороты | средние обороты | большие обороты |
| 1. ТЗА | 981 | 2610 | 3887 | 1035 | 2569 | 3864 |
| 2. LUZAR | 966 | 2795 | 4063 | 942 | 2808 | 4061 |
| 3. HEPU | 933 | 2419 | 3614 | 756 | 2368 | 3613 |
| 4. Ween | 900 | 2342 | 3545 | 821 | 2332 | 3546 |
| 5. Fenox | 606 | 2502 | 3816 | 540 | 2506 | 3816 |
| 6. QML | 948 | 2232 | 3435 | 926 | 2257 | 3432 |
| 7. Weber | 812 | 2054 | 3153 | 713 | 2047 | 3154 |
| 8. KENO | 794 | 2304 | 3441 | 705 | 2235 | 3439 |

**РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТА «ТЕРМОШОК»**

| Помпа | Параметры ОЖ в режиме ХХ, n = 800 об/мин | |
|---|---|---|
| | Производительность после сброса нагрузки, л/ч | Температура в системе охлаждения, °С |
| 1. ТЗА | 396 | 98 |
| 2. LUZAR | 356 | 99 |
| 3. HEPU | 266 | 104 |
| 4. Ween | 262 | 105 |
| 5. Fenox | 308 | 102 |
| 6. QML | при сбросе – 212; далее кипение, расхода нет | 110 |
| 7. Weber | при сбросе – 195; далее кипение, расхода нет | 111 |
| 8. KENO | при сбросе – 180; далее кипение, расхода нет | 113 |

Sergei79 for journal-plaza.net

**3-4 место** **HEPU**



**Страна-производитель** ..... Германия
**Ориентировочная цена** ..... 700 руб.

Самая дорогая помпа! Уровень качества достаточно высокий, а крыльчатка – самая аккуратная из всех чугунных. Итог – высокая производительность во всех диапазонах работы мотора. «Термошок» выдержала, но без особого блеска.

- Аккуратное исполнение, хорошие эксплуатационные показатели.
- Самая высокая цена. Не радует потеря расхода на низких оборотах при их сбросе.

**1-2 место** **LUZAR**



**Страна-производитель** ..... Россия
**Ориентировочная цена** ..... 460 руб.

Помпа четко продемонстрировала преимущества семилопастной крыльчатки, отлитой из алюминиевого сплава! При относительно умеренной цене – высокие расходные характеристики на всех оборотах, обеспечивающие достаточный запас надежности. И видна забота о потребителе: упаковка аккуратная, и даже крепеж помпы прилагается. Достойно!

- Самый большой расход в режимах высоких оборотов, достойное изготовление.
- Отечественное изделие могло бы быть и подешевле! Особенно в условиях кризиса.

**1-2 место** **ТЗА**



**Страна-производитель** ..... Россия
**Ориентировочная цена** ..... 510 руб.

По утверждению производителя, изделие поставляют на сборку моторов АВТОВАЗа. Кого-то смутит пластиковая крыльчатка, но мы оснований для опасений не обнаружили. Одинаково хороша на всех режимах, «термошок» выдерживает очень уверенно. По соотношению цена/качество делит лидерство с LUZAR. Приятно, когда отечественные изделия оказываются на высоте!

- Отличные расходные характеристики обеспечивают необходимую надежность охлаждения.
- Цена высоковата.

на ветках роста и снижения оборотов практически не отличались друг от друга. Но на средних и особенно на низких оборотах все 6-лопастные помпы потеряли изрядную часть расхода. И «лидер» в этой потере – дорогая немецкая HEPU. Хотя оставшейся части расхода вполне хватает для нормальной работы системы. Привлекла внимание ТЗА, которая неожиданно даже увеличила расход.

В добавочном «пробочном» тесте помпы вели себя любопытно, причем Weber, KENO и QML экстрима не выдержали. Лучше других оказались ТЗА и LUZAR.

Подтвердилось предположение, что даже похожие внешне изделия работают неодинаково. Очень важны зазоры между крыльчаткой и корпусом, а они у всех агрегатов разные. Но самое важное – количество лопастей. Тут за явным преимуществом выигрывают помпы, разработанные для впрысковых, более форсированных моторов, но при этом рекомендованные и для стареньких, карбюраторных. **ЗР**

## Семилопастные помпы лучше шестилопастных!

На правах рекламы



Sergei79 for journal-plaza.net



## НАБОР ДЛЯ БОРЬБЫ СО РЖАВЧИНОЙ LAVR NEXT RUST CLEAN&PROTECT

**Ориентировочная цена – 190 руб.**

НПО «Поликом» разработало комплект средств для борьбы со ржавчиной. В него входят два новых препарата – «Очиститель ржавчины» и «Защита от коррозии», губки для нанесения их и пара резиновых перчаток. После обработки поверхности на ней появляется не растворяющийся в воде защитный слой, который предотвращает повторное появление коррозии.




## АККУМУЛЯТОРНАЯ БАТАРЕЯ MUTLU SILVER EVOLUTION

**Ориентировочная цена – 3500 руб. для батареи 60 А·ч**

Турецкая аккумуляторная фирма Mutlu запустила на своем заводе усовершенствованную технологию. Речь идет о легировании пластин серебром, что снижает внутреннее сопротивление на 30%. Для автолюбителя, однако, важен не сам этот факт, а связанный с ним рост пускового тока. Теперь для «посеребренной» батареи емкостью 60 А·ч он достиг 510 А. Батареи серии Mutlu Silver Evolution отличают также низкий саморазряд, уменьшенная потеря воды и увеличенный до 30 месяцев срок гарантии. Вместе с названием аккумулятора изменилось и его внешнее оформление.




## ТОРМОЗНЫЕ КОЛОДКИ SIMER

**Ориентировочная цена – 250–1300 руб. в зависимости от модели автомобиля**

Фирма Simer позиционирует свою продукцию как достойную альтернативу так называемым оригинальным изделиям – поступающим на сборочные конвейеры автозаводов. Заметим, что лишь немногие фирмы (и Simer в их числе) подвергают готовые колодки нагреву до 750°С, что высвобождает из верхнего слоя накладок нежелательные включения. Это делает излишней притирку после установки на автомобиль, требующую особенно осторожной езды на протяжении первых десятков километров. Кроме того, такие колодки почти не теряют эффективности после многократного энергичного торможения.




На правах рекламы

УЛУЧШЕННАЯ ВИДИМОСТЬ – ЭТО ЛЕГКО

Rain•X® Weatherbeater 2-in-1 - стеклоочиститель и антидождь Это новый продукт, легко очищающий стекло и улучшающий видимость в дождливую погоду.

- Очищает автомобильное стекло, не оставляя разводов.
- Отталкивает дождевую воду, собирая ее в капли, сдуваемые потоком встречного воздуха.
- стеклоочиститель и антидождь также помогает удалить со стекла град, снег, лед, насекомых и грязь, предотвращая их налипание.

Проще не бывает – просто распылите и протрите!




Попробуйте весь ассортимент средств по уходу за автомобильными стеклами:




Rain-X® Анти-Дождь | Rain-X® Анти-запотеватель стекол | Rain•X® Weatherbeater 2-in-1 - стеклоочиститель и антидождь

Официальные Дистрибуторы в России:

www.rainx.com

KORDOBA -АЕТ
123007 г.Москва, ул.5-я Магистральная, дом 15 телефон/факс: (495) 921-3943 - многоканальный. Телефоны: (495) 720-0001, 798-5858
E-Mail: mail@cordoba.ru WEB: http://www.cordoba.ru
http://www.kordoba.ru

ТОРГОВЫЙ ДОМ АРОМАТИЗАТОРЫ
127 576 г. Москва, ул. Новгородская д.1
телефон: (495) 741-0763, 741-0781факс: (495) 741-0782, 741-0764, E-Mail: info@aroma-td.ru
WEB: http://www.aroma-td.ru

rain
OUTSMART THE EL

Sergei79 for journal-plaza.net

## МИНИ-МОЙКА KÄRCHER 7.91

**Ориентировочная цена – 20 000 руб.**

Новая мойка сопоставима с аппаратами профессионального назначения. Она оснащена двумя баками для моющих средств и переключателем для индивидуальной регулировки расхода каждого состава. В аппарате использован долговечный латунный трехпоршневой насос, а автоматические клапаны защищают установку от избыточного давления. Шланг длиной 12 метров состыковывается с пистолетом одним движением, что ускоряет подготовку к работе.



## НАВИГАТОР NAVITEL NX 4110

**Ориентировочная розничная цена – 7600 руб.**




ЗАО «ЦНТ», известное до сих пор как производитель программного обеспечения и карт «Навител», освоило выпуск собственного навигатора. Он имеет обрезиненный, приятный на ощупь корпус, 4,3-дюймовый сенсорный экран, разъем для SD-карты памяти и встроенную систему для воспроизведения звука, видеофайлов, просмотра фотографий, чтения электронных книг. В приборе использован процессор Centrality Atlas III AT640 и установлена флеш-память на 1024 Мбайт.

## ОХРАННАЯ СИСТЕМА SCHER-KHAN MAGICAR 10

**Ориентировочная цена – 13 500 руб.**

Компания «МЕГА-Ф» позаботилась о сохранности автомобилей с электропроводкой на основе мультиплексных или цифровых CAN-шин. Встроенный в блок новой охранной системы адаптер позволяет легко и просто установить ее в такой автомобиль, при этом блок считывает нужные ему сигналы из цифрового потока и генерирует необходимые команды. Главное – не возникает конфликта со штатным оборудованием.

Отметим, что режим Slave позволяет управлять системой со штатного брелока автомобиля или кнопками на его ключе зажигания. Новинка оснащена уникальным плавающим кодом MAGIC CODE™PRO: он устойчив к попыткам интеллектуального взлома системы, а также сканирования или перехвата кода. Управлять работой Scher-Khan Magicar 10 можно на расстоянии до 2000 метров.




На правах рекламы



Sergei79 for journal-plaza.net

# ЗАКАЗЫВАЙТЕ!

## ТОВАРЫ ПОЧТОЙ

8-(495)-926-18-28
(круглосуточно)
101000, Москва, а/я 344
101000@344.ru
www.344.ru

SMS: отправьте сообщение* с цифрами 3013 на номер 8-916-5484-344 и с вами свяжется наш оператор для уточнения заказа.
*стоимость sms по тарифам вашего оператора

**КАЖДОМУ,** сделавшему заказ до 31 июля, будет выслан

**ФОТОАЛЬБОМ В ПОДАРОК**

для фотографий 10х15 см

## ОХЛАЖДАЮЩАЯ НАКИДКА ЕСЛИ В АВТО НЕТ КОНДИЦИОНЕРА



Устанавливается на любое автомобильное кресло. Поверхность накидки состоит из воздушных каналов и микропор, через которые воздух охлаждает тело водителя. Охлажденный воздух подается дозированно по всей поверхности накидки в микродозах, чтобы не застудить поясницу и не переохладить другие части тела водителя. Накидка оснащена удобным пультом управления. С его помощью можно легко отрегулировать степень охлаждения. Питание от гнезда "прикуривателя" (12В). Специальная поверхность накидок осуществляет пассивный массаж, что способствует снижению усталости при длительном вождении автомобиля.

Лот 30904. Цена 2499 руб.

## БУКСИРОВОЧНЫЙ ТРОС-РУЛЕТКА «БТР»





- самособирающийся с крюками с обеих сторон. Не имеет аналогов в мире! Достоинства «БТР»: трос не провисает, не падает под колеса, а накручивается на вал рулетки, и всегда остается в горизонтальном положении; корпус-диск ярко оранжевого цвета хорошо виден всем участникам движения при любых погодных условиях; трос не касается дорожного полотна, поэтому ваши руки и багажник машины остаются чистыми; «БТР» не требует ручного сматывания и размотки, прост в обращении и готов к работе за считанные секунды. Технические характеристики троса: длина фала – 4 метра; диаметр диска – 145 мм; прочность фала – 2,5 тонны на разрыв; вес - 1,7 кг.

Лот 30921. Цена 1149 руб.

## АВТОМОБИЛЬНАЯ МИНИ-МОЙКА

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.



ПР-ВО РОССИЯ

# ПЛАЗМЕННАЯ РЕЗКА И СВАРКА

аппарат работает на воде и на водке



НАНОТЕХНОЛОГИЯ

Российская разработка.

ПР-ВО РОССИЯ

**Нигде в мире эта технология еще не освоена!**

- настоящий прорыв в области металлорежущего инструмента и сварочного оборудования. Для работы аппарата не требуется компрессоров или баллонов под давлением. Все, что нужно - это однофазная розетка на 220 В и 50 г воды (!). Аппарат предназначен для резки, прожигания отверстий, пайки, сварки, плавления, локального нагрева черных и цветных металлов, бетона, для работ по камню и др. отделочным материалам. Прибор компактен (весит 3,5 кг). Незаменим при проведении ремонтно-монтажных работ "на выезде", в т.ч. при ремонте автотранспорта, сантехники, систем отопления, холодильников, кровельных покрытий, оград, ворот и т.п. Один аппарат заменит: сварочный трансформатор, газосварку со всеми баллонами, в т.ч. аргонную, паяльную лампу, газовую горелку, термофен, автоген, электролобзик, ножовку, болгарку, ножницы вырубные и отрезные, электродрель и т.п. Эта уникальная разработка удостоена трех золотых медалей на выставках в Брюсселе, Женеве и Софии. Аппарат сертифицирован и соответствует требованиям нормативных документов.

Лот 30952. Цена 32750 руб.

Характеристики:

| | |
|---|---|
| Напряжение питающей сети | 220 В |
| Частота питающей сети | 50 Гц |
| Потребляемая мощность до | 1,8 КВт |
| Габариты | 10,5х23х18 см |
| Масса | 3,5 кг |
| Температура факела (макс.) | 6000°С |
| Регулирование тока в дуге | 1-10 А |
| Толщина свариваемого листа | 1,0-2,0 мм |
| Ширина реза листовой стали | 0,5 мм |
| Время непрерывной работы горелки, | не менее 25 мин. |

## РОССИЯНЕ СМОГУТ ПЛАТИТЬ ЗА БЕНЗИН НА 17% МЕНЬШЕ!



Реформы, направленной на интересы автолюбителей, в 21 веке не запланировано, а топ-менеджеры нефтеперерабатывающих компаний, судя по всему, искренне верят, что Россия уже «догнала и перегнала Америку», и её граждане должны платить за бензин больше, чем автолюбители стран Западной Европы. Такова реальность. Но выход есть! Российские ученые-физики разработали Автомобильный Синтезатор Катализатора (АСК). Результаты испытаний впечатлили даже скептиков. Это прорыв! АСК легко установить на любой двигатель, и гарантировано получить: Экономию на топливе на 10-17%; увеличение ресурса двигателя как минимум в 2 раза; улучшение динамики разгона; лёгкий запуск, даже в сильный мороз; уменьшение дымности и токсичности выхлопа в 2-3 раза. Эффективность АСК официально подтверждена. Принцип работы устройства основан на изменении свойств топлива и масла под воздействием физических полей. Устройство разлагает бензин на более легкие фракции, улучшая процесс его горения и увеличивая октановое число. Повышает прочность масляной плёнки и способствует её поляризации на трущихся поверхностях. Как результат - повышается КПД двигателя. ПОСЛЕ ПРИОБРЕТЕНИЯ АСК ВЫ ПОЙМЁТЕ, ЧТО НЕДООЦЕНИВАЛИ СВОЙ АВТОМОБИЛЬ. ТОВАР СЕРТИФИЦИРОВАН, ЗАПАТЕНТОВАН, АТТЕСТОВАН.

ПР-ВО РОССИЯ

Устройство АСК. Лот 30548. Цена 1599 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

## ВИДЕОРЕГИСТРАТОР НЕПОДКУПНЫЙ СВИДЕТЕЛЬ






Поможет в сложной ситуации, предоставив видеозапись происшествия. Просмотр видео возможен на компьютере и на телевизоре. Используемые карты памяти (в комплект не входят) - SD/MMC от 128Мб до 8Гб (до 4ч видеозаписи). Разрешение - 640х480 пикселей. Скорость - 30 кадр/сек.

Лот 30930. Цена 5499 руб.

ПР-ВО КНР

## ВОДИТЕЛЬСКИЕ ОЧКИ ФЕДОРОВСКИЕ





БЕЗ ОЧКОВ В ОЧКАХ

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 при аварии - безопаснее стеклянных.





ПР-ВО РОССИЯ

очешник в подарок

Лот 30528 Цена 995 р.

## РАДАР - ДЕТЕКТОР



НОВИНКА. Обнаруживает все типы милицейских радаров-измерителей скорости, работающих в X, Ultra X, K, Ultra K, и Laser диапазонах. Работает в автоматическом режиме и не требует каких-либо настроек. Имеет раздельную индикацию на дисплее и звуковую индикацию работы радаров X, K и Laser диапазонов. Современный дизайн, имеет удобное крепление на присосках. Основные характеристики: Рабочие частоты: 10,500-10,550 ГГц; 24,050-24,250 ГГц; 800-1000 нм; Регулировка громкости звукового сигнала; Регулировка яркости дисплея; Режим ГОРОД/ТРАССА; Функция обнаружения новейших радаров с коротким импульсом. Максимальная дальность обнаружения радара: X-band.....5,0 км; K-band.....3,0 км; Laser band.....1,0 км; Угол обнаружения Laser band.....360 градусов.

Лот 30949. Цена 1989 руб.

ПР-ВО РОССИЯ

## АДАПТЕР РЕМНЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДЛЯ ДЕТЕЙ



Предназначен для детей с 4 лет и старше, без ограничения веса. Соответствует новому пункту 22,9 ПДД. Согласно формулировки пункта 22.9 данный адаптер подпадает под "иные средства".

Специальная цена 650 руб. вместо ~~825~~ руб. Лот 29120

ПР-ВО РОССИЯ

## АВТОМОБИЛЬНЫЙ ИНВЕРТЕР 12В → 220В



150-ти ваттный, 220В, 50Гц автомобильный инвертер - незаменимая вещь в автопутешествиях и длительных поездках. С его помощью вы обеспечите подключение небольшого телевизора или аудиотехники, питание и зарядку ноутбука или мобильного телефона. Инвертер имеет два типа выходных разъемов - обычная розетка 220 В и USB-разъем, благодаря чему количество совместимых с прибором устройств значительно возрастает. От USB разъема могут работать и заряжаться GPS-навигаторы, mp3-плееры, портативные игровые приставки. Прибор оборудован системами защиты от перегрузки, перегрева, высокого входного напряжения. Подключается в гнездо прикуривателя (12 В).

Лот 30478. Цена 1849 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).

Лот 29394 Цена 5950 руб.



ПР-ВО КНР

## РУЧНАЯ ЛЕБЕДКА



Отличается небольшим весом, высокой надежностью и простотой в эксплуатации. Можно использовать в любом пространственном положении, для чего не требует подготовительных работ! Ручная лебедка позволяет вытащить застрявший на бездорожье автомобиль, может быть использована в гараже, на даче, на складах для перемещения грузов при монтажных и демонтажных работах. Большая длина троса (до 3 метров) позволяет производить работы даже в очень сложных условиях! В ручку лебедки встроен светодиодный фонарик. Поставляется в кейсе, удобном для переноски. Характеристики: Грузоподъемность: 1 тонна; Толщина троса: 5 мм; Длина троса: 3 м; Масса лебедки: 2,5 кг; Толщина металла: 2,6 мм.

Лот 30972. Цена 1199 руб.

ПР-ВО КНР

## НАДУВНОЙ ДОМКРАТ ВЫТАЩИТ ИЗ БОЛОТА И КАНАВЫ:




В сложенном состоянии - небольшой пакетик с мешком из особой усиленной резины. С его помощью Вы в считанные минуты самостоятельно сможете приподнять Ваш автомобиль или вытащить его из любой канавы. Надувается обычным автокомпрессором или ножным насосом (в комплект не входят). Грузоподъемность3т.

Лот 30931. Цена 4699 руб.

ПР-ВО КНР

## ЛОДКА - МАЛЮТКА ПОВЫШЕННОЙ ГРУЗОПОДЪЕМНОСТИ

Вес 6кг. Грузоподъемность 200кг.

- 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.




ПР-ВО КНР

Лот № 30628

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

**5499 руб.**

## 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

Sergei79 for journal-plaza.net


Оплата при получении, по ценам, указанным в публикации + 175 руб. за обработку заказа. Срок исполнения заказа - 3 недели + время доставки Почтой России. Настоящее предложение действительно только для жителей РФ не моложе 18 лет до 31.07.2009.

## АВТОНОМНЫЙ ОТПУГИВАТЕЛЬ КРЫС И МЫШЕЙ ДЛЯ ГАРАЖЕЙ, ДАЧ И АВТОМОБИЛЕЙ

Не требует питания 220В. Предназначен для удаления из помещения мышей,крыс, клопов, муравьев и т.п. Может применяться в автомобилях, гаражах, домах, магазинах, кафе, ресторанах… Для полного удаления вышеуказанных вредителей потребуется от 2 до 6 недель. Частота 40000-42000Гц; зона воздействия до 230 м2. Питание - батарейка типа "Крона"(9В).

Лот 30760 Цена 1279 руб.



ПР-ВО КНР

в автомобиль, на склад, в гараж, в дом

## ОТПУГИВАТЕЛЬ СОБАК



Надежно защитит от нападения агрессивных собак. Излучаемый прибором ультразвук воздействует на агрессивную собаку, останавливая или обращая ее в бегство, не причиняя животному физического вреда. Может использоваться кинологами при дрессировке. Питание от батарейки типа «Крона» (9 В).

Лот 30535. Цена 1599 руб.

## ВОЗДУХ ВМЕСТО ПОРОХА



- Пистолет пневматический МР-651 КС.

Лот 30541. Цена 2699 руб.

Для стрельбы используются стандартные сферические пули (металл) калибра 4,5 мм и стандартные баллоны $CO_2$ (около 90 выстрелов при использовании одного баллона).

- Баллоны $CO_2$ (5 шт.). Лот 30542. Цена 450 руб.
- Сферические пули (1500 шт.). Лот № 30474. Цена 460 руб.



- 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 $CO_2$ (90 выстрелов при использовании одного баллона).

Лот № 30472. Цена 6599 руб.

- МР 654К в камуфляжной расцветке. Лот 30951. Цена 6799 руб.
- Баллоны $CO_2$ (5 шт.). Лот № 30473. Цена 450 р.
- Сферические пули (1500 шт.). Лот № 30474. Цена 460 руб.

ПР-ВО РОССИЯ

Регистрировать не надо, оружием не является (ст. 13 Закона об оружии)

## РАЦИИ JET LIVE
## ВСЕГДА НА СВЯЗИ



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. Рация имеет разъемы для гарнитуры Hands-free и для зарядного устройства. Диапазон частот 446,006-446,093 МГц; 8 каналов; радиус действия 3 км; встроенная антенна; высота с антенной 13,5 см; 4 элемента питания типа ААА. Комплектация: 2 радиостанции, зарядное устройство от 220 В на 2 радиостанции, 2 комплекта аккумуляторов.

Лот 30058. Цена 1250 р.

ПР-ВО КНР

## ЧАСЫ "АМФИБИЯ"



Часы с центральной секундной стрелкой. Автоподзавод (подзавод производится автоматически при ношении). Календарь мгновенного действия. Водонепроницаемый корпус (до 200 м) и браслет из нержавеющей стали. Противоударное устройство узла баланса. Запас хода при полном заводе - 31 час! Средний срок службы - 10 лет. Число рубиновых камней - 31.

Лот 30469. Цена 2250 руб.

ПР-ВО РОССИЯ

## УЗОРНАЯ СИЛА



Препарат произведен в России и представляет собой биологическую систему для септиков, туалетов, выгребных ям. Система разработана на основе нетоксичных микроорганизмов, которые перерабатывают фекальные массы в углекислый газ и воду. Эффективно разлагает органические вещества, фекалии, жиры, уничтожает неприятные запахи. Экологически безопасно для людей, животных, растений. Не содержит химических веществ. Способствует сохранению сантехнического оборудования. На выгребные ямы и дачные туалеты объемом 1000 л содержимого одного пакетика хватает на 1,5 месяца, что достаточно экономично. В комплекте - 3 пакетика.

Лот 30484. Цена комплекта - 1149 руб.

Комплекта хватит на весь сезон.

ПР-ВО РОССИЯ

## "ВОЛШЕБНЫЙ ТРУБОЧИСТ" СРЕДСТВО ДЛЯ УДАЛЕНИЯ САЖИ ИЗ ДЫМОХОДОВ



На раскаленный уголь или дрова положить один или несколько (в зависимости от степени загрязнения) пакетиков с гранулами. В случае необходимости процедуру можно повторить. Гранулы, испаряясь под действием высокой температуры, растворят сажу, образованную на стенках дымоходов и топок. В упаковке 5 пакетиков. Сэкономьте:

Цена за одну упаковку 499 р. Лот 30629.

Цена за три упаковки 1168 р. Лот 30513.

ПР-ВО ЧЕХИЯ

## 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 45x33x10 см.




спортивная сумка для хранения дивана-кровати В ПОДАРОК



Выбери свой размер:

102x208x50 см. Лот 30749. Цена 3999 р.

162x208x50 см. Лот 30752. Цена 4999 р.

## ДУШНО? ЖАРКО? ВЫРУЧИТ ЛЮСТРА-ВЕНТИЛЯТОР



Люстра не только даст ровный свет в темное время суток, но и спасет вас от летней духоты как днем, так и ночью во время сна. Вентилятор снабжен отдельным от лампы выключателем.

Лот 30947 Цена 2249 руб.

ПР-ВО КНР

## СПИРТЗАВОД ИЗ НЕРЖАВЕЙКИ!




Непромышленное изготовление изысканных спиртных напитков издревле считалось дворянским занятием и предметом гордости рода. Наиболее известные мировые брэнды родились из домашних (внутрисемейных) производств. Вспомним хотя бы историю французских коньяков, шотландских виски, знаменитых целебных настоек – гордости Чехии. Базисным элементом производства действительно качественного продукта является колонна. Только с ее помощью можно получать спирт, крепостью до 96% об. Просто устанавливаете на любую емкость: скороварку, бидон, чайник (емкость в комплект не входит), настраиваете по инструкции, и получаете спирт! Из полкило сахара можно получить до 0,5 водки (коньяка). Аппарат безопасен в эксплуатации – в нем нет ни проводов, ни ТЕНов. Сделан из пищевой нержавеющей стали. Срок эксплуатации до 50 лет! В комплект также входят трубки, инструкция, рецепты по приготовлению браги. Для удобства в аппарате предусмотрено отверстие для градусника (свободно продается в аптеках, поэтому в комплект не входит), высота колонны 40 см.

Лот 30950. Цена 4249 р.

ПР-ВО РОССИЯ

реклама




ГАЗ-69 (1954) и УАЗ-469 (1975). Фото Сергея Колюха

# Советские вездеходы

История Ульяновского автозавода началась намного раньше выпуска собственных автомобилей высокой проходимости. В октябре 1941 года решением Правительства часть завода ЗИС с оборудованием и заводским коллективом была эвакуирована в город Ульяновск. Уже в феврале 1942 года на новом заводе началась сборка автомобилей для фронта. ЗИС-5В была первой моделью ульяновского автозавода. К лету в смену выпускалось 20-30 автомобилей, к осени выпуск достиг 60 автомобилей, а к концу 1945 года завод выпускает более 100 автомобилей в сутки!

История Ульяновских вездеходов началась с 1950 года, когда на заводе была проведена большая работа по технической подготовке к выпуску нового автомобиля ГАЗ-69 и ГАЗ-69А, переданного с Горьковского автозавода. Уже в конце 1954 года с конвейера сходят первые партии ГАЗ-69. В народном хозяйстве ГАЗ-69 получает широкое применение. За свою надежность, простоту в эксплуатации и хорошую проходимость, автомобиль получает большую известность не только в СССР, но и за рубежом.

С 1957 года автозавод выпускает УАЗы высокой проходимости собственной конструкции: УАЗ-450Д бортовой, УАЗ-450-фургон. В 1956 УАЗы выходят на мировой рынок и уже в 1959 году экспортируются в 22 страны мира. В 1959 году начаты работы над созданием нового вездехода – УАЗ-469. Летом 1962 года созданы первые опытные образцы УАЗ-460, ставшие прототипами УАЗ-469. Государственные испытания УАЗ-469 закончились в 1964 году, а смотрины Министерства обороны состоялись лишь в 1971 году. В 1966 году завод начинает выпускать микроавтобусы высокой проходимости УАЗ-452 и модификации на его базе.

За освоение новых автомобилей семейства УАЗ Ульяновский автозавод в 1966 году был награжден орденом Трудового Красного Знамени, а за автомобиль УАЗ-469 получил золотую медаль на Международной сельскохозяйственной выставке в Москве.

Модели этих и других автомобилей, выполненные до мельчайших подробностей в масштабе 1/43, вы можете заказать по телефону: **8 (926) 410 20 54**
или на сайте: **www.MODEL-AUTO.ru**




Sergei79 for journal-plaza.net

# Почем люкс?

Пятнадцать образцов лампочек H4, обещающих «улучшение света» на 10, 20, 30 и даже 90%, испытывал Михаил Колодочкин.



Поначалу казалось, что все лампочки провалились. Действительно, о каком улучшении освещенности дороги можно говорить, когда световой поток 14 ламп из полутора десятков не превышает норматива?! А та единственная, у которой повышенная мощность, вообще не предназначена для дорог общего пользования, о чем изготовители честно написали на ее упаковке!

В общем-то, ничего другого мы и не ожидали. Неоднократные испытания подобных ламп на живых авто говорили о том же: особой разницы со стандартными изделиями не обнаруживается. Однако не все так просто: фактическая освещенность дороги зависит не от отдельно взятой лампочки, а от тандема лампочки и фары. И вот здесь выяснилось, что испытываемые лампы значительно превысили требования стандарта! К примеру, если нормируемая освещенность в точке 50R (правая обочина на расстоянии 50 м) составляет 12 лк, то фара от ВАЗ-2105 с лампой Bosch Plus 60 выдает в ней 22,6 лк, с лампой Narva Range Power 30 (+ 30%) – аж 24,1 лк, а с Philips X-treme Power – 26,6 лк! Это на 122% выше нормы.

Так почему же установка таких замечательных лампочек в фары практически не меняет визуальную картину? Причин несколько. Во-первых, подобный прирост освещенности наблюдается далеко не во всех точках: к примеру, с лампами Narva+30% и Narva+50% в точке 75R «пятерочная» фара еле-еле уложилась в стандарт. А вторая причина куда банальнее: стандартные лампочки тоже превышают начальную планку требований. Скажем, в той же точке 75R разница между стандартным «бошем» и «продвинутым» составляет всего 0,7 лк!

## ИСКУССТВО ТОЛМАЧА

Кстати, а что, собственно, нам обещали? Экспертам больше всего понравилась бошевская лампочка, на упаковке которой красовалось: Plus 60 («Плюс 60»). А чего 60? Люксов, люменов, градусов или... рублей? То же у Philips X-treme Power: описание обещает нам, к примеру, up to 80% more light, то есть до 80% больше света! А в чем измеряют свет – в попугаях?

На этом и строится игра. Разработчики прекрасно понимают, чем может обернуться для них недобросовестная реклама, а потому стараются отделываться общими фразами про «улучшение света», не указывая конкретные люмены и канделы. При этом освещенность от каждой лампочки, установленной в фару, действительно лучше, чем

### 15 место — Philips EcoVision

**Страна-изготовитель** ..... Германия
**Ориентировочная цена** ..... 250 руб./шт.



| Обещано | потребление энергии до 20% меньше, света на 10% больше |
|---|---|
| Освещенность в контрольных точках (в скобках норма), лк: | |
| 75R | 17,4 (≥12) |
| 50R | 20,7 (≥12) |
| 50V | 12,0 (≥6) |
| Мощность (в скобках норма), Вт: | |
| ближний | 50,8 (≤68) |
| дальний | 57,2 (≤75) |
| Световой поток (в скобках норма), лм: | |
| ближний | 830 (850–1150) |
| дальний | 1252 (1402,5–1897,5) |

Самая низкая потребляемая мощность.

Световой поток лампы ниже допустимого, отсюда и последнее место.

### 14 место — Osram BILUX Allseason

**Страна-изготовитель** ..... Германия
**Ориентировочная цена** ..... 265 руб./шт.



| Обещано | мощность 100/80 Вт |
|---|---|
| Освещенность в контрольных точках (в скобках норма), лк: | |
| 75R | 22,9 (≥12) |
| 50R | 24,0 (≥12) |
| 50V | 15,4 (≥6) |
| Мощность (в скобках норма), Вт: | |
| ближний | 81,2 (≤68) |
| дальний | 103 (≤75) |
| Световой поток (в скобках норма), лм: | |
| ближний | 1340 (850–1150) |
| дальний | 2544 (1402,5–1897,5) |

Чемпион по световому потоку.

Такие лампы нельзя использовать на дорогах общего пользования. Кстати, на упаковке это четко указано!

### 13 место — Narva Range Power 50

**Страна-изготовитель** ..... Германия
**Ориентировочная цена** ..... 210 руб./шт.



| Обещано | больше света до 50% |
|---|---|
| Освещенность в контрольных точках (в скобках норма), лк: | |
| 75R | 12,0 (≥12) |
| 50R | 18,4 (≥12) |
| 50V | 9,2 (≥6) |
| Мощность (в скобках норма), Вт: | |
| ближний | 59,5 (≤68) |
| дальний | 69,3 (≤75) |
| Световой поток (в скобках норма), лм: | |
| ближний | 996 (850–1150) |
| дальний | 1490 (1402,5–1897,5) |

В точке 50R норматив действительно превышен примерно на 50%.

Более дешевая лампа той же марки, обещавшая «всего лишь» 30% прибавки, светит лучше!

### 12 место — Philips BlueVision

**Страна-изготовитель** ..... Германия
**Ориентировочная цена** ..... 530 руб./шт.



| Обещано | ксеноновый эффект и голубой свет с «увеличенной прочностью» |
|---|---|
| Освещенность в контрольных точках (в скобках норма), лк: | |
| 75R | 16,2 (≥12) |
| 50R | 19,1 (≥12) |
| 50V | 11,8 (≥6) |
| Мощность (в скобках норма), Вт: | |
| ближний | 59,3 (≤68) |
| дальний | 69,4 (≤75) |
| Световой поток (в скобках норма), лм: | |
| ближний | 890 (850–1150) |
| дальний | 1320 (1402,5–1897,5) |

Ксеноновый эффект пока что в моде...

Срезать голубой колбой часть спектра, дабы походить на «ксенон», – непонятная цель. И что такое «прочность» света?

Sergei79 for journal-plaza.net

## 11 место — Bosch Plus 60

**Страна-изготовитель**..... Венгрия
**Ориентировочная цена**..... 360 руб./шт.



| Обещано | «плюс 60», но не указано, чего именно! |
|---|---|
| Освещенность в контрольных точках (в скобках норма), лк: | |
| 75R | 14,7 (≥12) |
| 50R | 22,6 (≥12) |
| 50V | 12,1 (≥6) |
| Мощность (в скобках норма), Вт: | |
| ближний | 57,5 (≤68) |
| дальний | 68,8 (≤75) |
| Световой поток (в скобках норма), лм: | |
| ближний | 976 (850–1150) |
| дальний | 1580 (1402,5–1897,5) |

В точке 50R люксов действительно больше, чем того требует норматив.

Обыкновенная лампа той же фирмы светит ненамного хуже, а стоит втрое меньше!

## 10 место — Narva Range Power 30

**Страна-изготовитель**..... Германия
**Ориентировочная цена**..... 120 руб./шт.



| Обещано | до 30% больше света |
|---|---|
| Освещенность в контрольных точках (в скобках норма), лк: | |
| 75R | 12,1 (≥12) |
| 50R | 24,1 (≥12) |
| 50V | 11,1 (≥6) |
| Мощность (в скобках норма), Вт: | |
| ближний | 63 (≤68) |
| дальний | 69 (≤75) |
| Световой поток (в скобках норма), лм: | |
| ближний | 976 (850–1150) |
| дальний | 1600 (1402,5–1897,5) |

В двух точках из трех действительно + 30% в сравнении со стандартной лампой той же фирмы.

В точке 75R эта лампа светит хуже стандартной... Непорядок!

## 9 место — Narva

**Страна-изготовитель**..... Германия
**Ориентировочная цена**..... 80 руб./шт.



| Обещано | стандартная лампа |
|---|---|
| Освещенность в контрольных точках (в скобках норма), лк: | |
| 75R | 12,2 (≥12) |
| 50R | 15,7 (≥12) |
| 50V | 8,81 (≥6) |
| Мощность (в скобках норма), Вт: | |
| ближний | 62,0 (≤68) |
| дальний | 69,3 (≤75) |
| Световой поток (в скобках норма), лм: | |
| ближний | 850 (850–1150) |
| дальний | 1420 (1402,5–1897,5) |

Лампочка самая дешевая и при этом нормально отработала в составе фары.

В норму по световому потоку вползла на пределе.

## 8 место — Bosch

**Страна-изготовитель**..... Венгрия
**Ориентировочная цена**..... 120 руб./шт.



| Обещано | стандартная лампа |
|---|---|
| Освещенность в контрольных точках (в скобках норма), лк: | |
| 75R | 14,0 (≥12) |
| 50R | 16,1 (≥12) |
| 50V | 10,0 (≥6) |
| Мощность (в скобках норма), Вт: | |
| ближний | 63,9 (≤68) |
| дальний | 69,7 (≤75) |
| Световой поток (в скобках норма), лм: | |
| ближний | 890 (850–1150) |
| дальний | 1460 (1402,5–1897,5) |

Хорошие показатели для обыкновенной недорогой лампочки.

Особых замечаний нет, разве что мощность высоковата.

На правах рекламы

# Чудеса из аптечки

Ласковое весеннее солнышко, молодая зелень, которая пахнет так, что аж дух захватывает... Хочется уехать за город и забыть обо всем... Вот и поехали мы с другом на дачу, да и повод был замечательный — "золотая" свадьба у моих родителей. Друг мой — классный гонщик, по трассе мчит — любо-дорого смотреть.

Смущало только одно обстоятельство — на следующее утро должна была состояться ответственная гонка, а дача родителей находится далековато, да и дорога весьма витиеватая, без "штурмана" можно заблудиться. Но я успокоил приятеля, поеду утром вместе с ним на гонку — покажу дорогу, заодно и "поболею" за него.

Тосты следовали один за другим. Веселье закончилось далеко за полночь. Я понял, что немного перебрал. Да ведь известно столько народных средств, чтобы быстро привести себя в форму после застолья. Я не волновался. Короче, я так расслабился, в отличие от моего друга, что утром еле встал. И тут в дело пошли и холодный душ, и кефир, и рассол.... Приятель мой чернее тучи — остался без "штурмана", пока будет искать обратную дорогу, может опоздать на гонку... Я вроде и на ногах стою, а в глазах — туман.

Но мой друг быстро вернул меня к жизни — у него в аптечке всегда есть **Алка-Зельтцер®**. Он всегда имеет этот препарат при себе — мало ли что — презентации, фуршеты, неожиданные гости... Принял пару таблеток **Алка-Зельтцера®** — и ты снова в форме!

**Алка-Зельтцер®** выпускается в очень удобной форме — в виде шипучих таблеток, которые быстро устраняют все симптомы похмелья:




Рег номер: П № 014962/01

- головную боль,
- дискомфорт в желудке,
- общее недомогание и слабость,
- восполняет обезвоженность и утоляет жажду,
- хорошо тонизирует,
- обладает приятным лимонным вкусом.

И если другие препараты для снятия похмельного синдрома снимают только головную боль, то **Алка-Зельтцер®** устраняет и неприятные ощущения в желудке, потому что является препаратом комплексного действия. Мало того, **Алка-Зельтцер®** к тому же "работает" очень деликатно — он безопасен для печени и не раздражает слизистую желудка.

В общем, буквально через 15-20 минут этот препарат вернул меня к жизни, тогда как другим препаратам для достижения результата требуется 1,5-2 часа. Спасибо **Алка-Зельтцеру®**! Эх, жаль, приятель не вспомнил раньше про чудо- таблетку — если бы я принял **Алка-Зельтцер®** перед сном, меня бы не мучило похмелье.

И напоследок несколько слов о расходе противопохмельного топлива: **Алка-Зельтцер®** настолько экономичен, что одной упаковки хватит на несколько раз, и чтобы поделиться с друзьями, или взять с собой в отпуск или командировку.

ПЕРЕД ПРИМЕНЕНИЕМ
ОЗНАКОМЬТЕСЬ С ИНСТРУКЦИЕЙ
И ПРОТИВОПОКАЗАНИЯМИ

Sergei79 for journal-plaza.net

## 7 место — Philips Power2night

**Страна-изготовитель** ..... Германия
**Ориентировочная цена** ..... 370 руб./шт.



| Обещано | высокоэффективная лампа с голубым колпачком, светит дальше обычной |
|---|---|
| Освещенность в контрольных точках (в скобках норма), лк: | |
| 75R | 15,9 (≥12) |
| 50R | 23,2 (≥12) |
| 50V | 11,6 (≥6) |
| Мощность (в скобках норма), Вт: | |
| ближний | 59,4 (≤68) |
| дальний | 69,2 (≤75) |
| Световой поток (в скобках норма), лм: | |
| ближний | 936 (850–1150) |
| дальний | 1560 (1402,5–1897,5) |

**+** Светит примерно так же, как более дорогие BlueVision той же марки.

**−** Все бы ничего, но дешевый Premium ничем не хуже...

## 6 место — Philips NightGuide

**Страна-изготовитель** ..... Германия
**Ориентировочная цена** ..... 530 руб./шт.



| Обещано | больше света до 50%; световой пучок длиннее на 10–20 м |
|---|---|
| Освещенность в контрольных точках (в скобках норма), лк: | |
| 75R | 16,2 (≥12) |
| 50R | 25,6 (≥12) |
| 50V | 12,3 (≥6) |
| Мощность (в скобках норма), Вт: | |
| ближний | 58,2 (≤68) |
| дальний | 69,8 (≤75) |
| Световой поток (в скобках норма), лм: | |
| ближний | 974 (850–1150) |
| дальний | 1596 (1402,5–1897,5) |

**+** Требования нормативов значительно превышены.

**−** Цена!

## 5 место — Osram Night Breaker

**Страна-изготовитель** ..... Германия
**Ориентировочная цена** ..... 290 руб./шт.



| Обещано | до 90% больше света – и на 10% белее |
|---|---|
| Освещенность в контрольных точках (в скобках норма), лк: | |
| 75R | 21,8 (≥12) |
| 50R | 27,8 (≥12) |
| 50V | 9,0 (≥6) |
| Мощность (в скобках норма), Вт: | |
| ближний | 64,9 (≤68) |
| дальний | 72,9 (≤75) |
| Световой поток (в скобках норма), лм: | |
| ближний | 976 (850–1150) |
| дальний | 1476 (1402,5–1897,5) |

**+** В сравнении со стандартной лампочкой той же марки эта светит лучше.

**−** Обещанные 90% – это разве что в сравнении с нормативом. Но не со стандартной лампой: тут успехи куда скромнее.

## 4 место — Philips X-treme Power

**Страна-изготовитель** ..... Германия
**Ориентировочная цена** ..... 600 руб./шт.



| Обещано | до 80% дополнительного света |
|---|---|
| Освещенность в контрольных точках (в скобках норма), лк: | |
| 75R | 14,6 (≥12) |
| 50R | 25,0 (≥12) |
| 50V | 14,9 (≥6) |
| Мощность (в скобках норма), Вт: | |
| ближний | 65,9 (≤68) |
| дальний | 68,2 (≤75) |
| Световой поток (в скобках норма), лм: | |
| ближний | 960 (850–1150) |
| дальний | 1592 (1402,5–1897,5) |

**+** Значительное превышение требований стандарта.

**−** Результат на уровне одноименных лампочек Premium, но те впятеро дешевле.

того требует стандарт. Стало быть, разработчики не врут: light, свет то есть, на самом деле улучшается.

При расстановке мест мы учитывали реальные показатели лампочек, их стоимость, а также объективность рекламных обещаний. А самый радостный итог проделанной работы таков: улучшенные лампы если и выигрывают у обыкновенных, то лишь с незначительным преимуществом. Но не с пятикратным перевесом, на который намекает цена.

Впрочем, за «люкс» иногда приятно и доплатить... ЗР

## 3 место — Osram BILUX Halogen

**Страна-изготовитель** ..... Германия
**Ориентировочная цена** ..... 130 руб./шт.



| Обещано | обыкновенная лампа |
|---|---|
| Освещенность в контрольных точках (в скобках норма), лк: | |
| 75R | 16,1 (≥12) |
| 50R | 20,6 (≥12) |
| 50V | 11,8 (≥6) |
| Мощность (в скобках норма), Вт: | |
| ближний | 61,4 (≤68) |
| дальний | 72,5 (≤75) |
| Световой поток (в скобках норма), лм: | |
| ближний | 920 (850–1150) |
| дальний | 1534 (1402,5–1897,5) |

**+** Недорогая лампа, превышающая требования стандарта.

**−** По технике замечаний нет. Жаль, на упаковке по-русски ни словечка.

## 2 место — Philips VisionPlus

**Страна-изготовитель** ..... Германия
**Ориентировочная цена** ..... 290 руб./шт.



| Обещано | лучшая видимость: на 50% больше света, пуч длиннее на 10–20 м |
|---|---|
| Освещенность в контрольных точках (в скобках норма), лк: | |
| 75R | 17,1 (≥12) |
| 50R | 23,6 (≥12) |
| 50V | 12,8 (≥6) |
| Мощность (в скобках норма), Вт: | |
| ближний | 58,9 (≤68) |
| дальний | 69,3 (≤75) |
| Световой поток (в скобках норма), лм: | |
| ближний | 924 (850–1150) |
| дальний | 1530 (1402,5–1897,5) |

**+** Освещенность действительно превышает норму не менее чем на 50%.

**−** А дешевый одноименный Premium светит примерно так же...

## 1 место — Philips Premium

**Страна-изготовитель** ..... Германия
**Ориентировочная цена** ..... 110 руб./шт.



| Обещано | 30% дополнительного света |
|---|---|
| Освещенность в контрольных точках (в скобках норма), лк: | |
| 75R | 14,4 (≥12) |
| 50R | 23,2 (≥12) |
| 50V | 14,4 (≥6) |
| Мощность (в скобках норма), Вт: | |
| ближний | 59,9 (≤68) |
| дальний | 68,6 (≤75) |
| Световой поток (в скобках норма), лм: | |
| ближний | 900 (850–1150) |
| дальний | 1460 (1402,5–1897,5) |

**+** Прекрасные показатели при реальной цене.

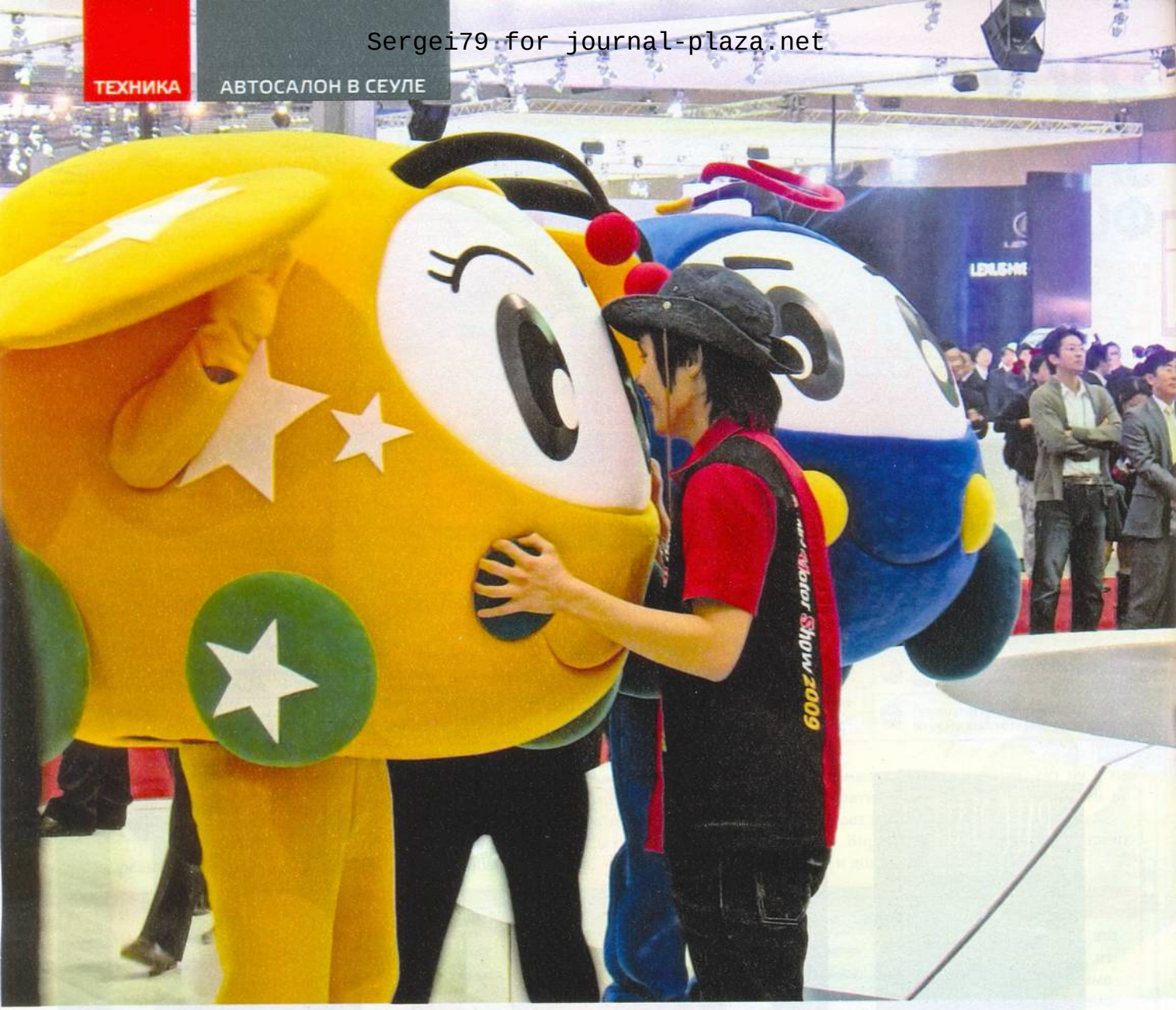
**−** Замечаний нет. Разве что по части упаковки, в которой про обещанные преимущества ни слова по-русски.

### НАША СПРАВКА

- **Световой поток** – это мощность светового излучения, то есть видимого излучения, оцениваемого по световому ощущению, которое оно производит на глаз человека. Измеряется в люменах (лм).
- **Сила света** – пространственная плотность светового потока, отношение светового потока к величине телесного угла, в котором равномерно распределено излучение. Измеряется в канделах (кд).
- **Освещенность** – это поверхностная плотность светового потока, падающего на поверхность, то есть отношение светового потока к величине освещаемой поверхности, по которой он равномерно распределен. Измеряется в люксах (лк), 1 лк = 1 лм/1 м$^2$.

Sergei79 for journal-plaza.net





# Страна Седания

Сеул не похож ни на Токио, ни на Шанхай, и автомобили из Южной Кореи развиваются в своих традициях. Автосалон в Сеуле не рекордсмен по количеству премьер, но прекрасно демонстрирует будущее местного автопрома. Так считает Анатолий Фомин. Фото автора.

Даже организация движения на улицах Сеула гораздо больше похожа на американскую, чем на европейскую или японскую. Практически полное отсутствие круговых развязок, «прямоугольные» перекрестки со светофором на дальней стороне. Между прочим, «американские» перекрестки устроены довольно разумно – что толку в светофоре, если, остановившись рядом, его уже не видишь?

Еще одна деталь: компактные автомобили тут в явном меньшинстве. Преобладают машины C- и D-классов по европейской классификации, практически полностью отсутствуют хэтчбеки, равно как и цветные машины. Черный, белый, все оттенки серебристого. Как будто кто-то нарочно скрутил цветовую настройку телевизора. При подавляющем количественном превосходстве местной продукции из импортных машин чаще других попадаются «мерседесы» S-класса и дорогие спортивные машины – от «Порше» до «Корвета».

Немногочисленность иномарок нынче обеспечивается не столько высокой пошлиной (она почти вдвое меньше, чем в России), сколько системой сертификации, которая тоже гораздо больше походит на американскую, чем на европейскую или японскую. В результате грамотной защиты и более чем умеренных цен родного автопрома серьезных угроз ему нет. Лидер местно-

Sergei79 for journal-plaza.net




«Дэу-Лацетти» теперь полный аналог «Шевроле-Круз». В Корее его предлагают с двумя типами двигателей – бензиновым 1,6 л, 114 л.с. или 2-литровым турбодизелем VCDi мощностью 150 л.с., таким же, что у продаваемых в Европе «Опеля-Антара» и «Шевроле-Каптива». Прежний «Дэу-Лацетти» обзавелся двумя лишними буквами – EX, и его производство продолжается.




«Хёндай-Генезис Купе» дебютировал в Детройте. Теперь пришла очередь гоночной версии. Точнее говоря, автомобиля для клубных гонок. «Заряд» выглядит более чем внушительно: двигатель заднеприводного купе развивает 385 л.с. при 6810 об/мин и соединен с шестиступенчатой механической коробкой передач. Интерьер максимально упрощен и облегчен, задние сиденья убраны, установлен каркас безопасности. Любителям дрифта будет на чем развлечься!

Ходячие талисманы Сеульского автосалона (оранжевый и синий автомобильчики с крыльями) тоже пришли посмотреть шоу на стенде GM Daewoo, но были безжалостно вытолканы – их обязанность только развлекать публику и позировать фотографам.

«СанЙонг-С200» все еще концепт, но теперь представлен в двух вариантах: «Эко» и «Аэро». Зеленый автомобиль, разумеется, «Эко» – полный привод и форма бамперов предполагают возможность немного приблизиться к природе.



го рынка – «Хёндай-Соната». Ее можно встретить на улице во всех вариантах: от первой модели 1988 года до новых машин. И с любой отделкой – от кожзаменителя и стальных колес для такси до почти представительского уровня. Секрет популярности прост, как яйцо: просторный комфортабельный автомобиль с хорошей надежностью по доступной цене. В переводе с корейских вон на доллары США диапазон цен на машину – от 14 до 23 тысяч. В России о подобном можно только мечтать. На вопрос о цене популярного у нас «Гетца», известного здесь под именем «Клик», отвечу так, чтобы сразу не расстраивать: от 7,5 миллиона вон.

Большинство автомобилей бензиновые, хотя цена горючего достаточно высокая: литр бензина или дизельного топлива в Южной Корее лишь немногим дешевле, чем в Европе. Это вполне объяснимо в стране, где не добывают ни одного литра нефти. Вдвое дешевле бензина сжиженный газ, на котором ездит 100% такси и около 15% остальных легковых автомобилей. Несмотря на дороговизну топлива, дизельных легковушек относительно мало, хотя они стремительно набирают популярность. Незначительность доли дизельных автомобилей объясняется жесткими требованиями к выбросам окислов азота. Настоящее распространение легковых дизелей началось лишь в последние два-три года благодаря освоению аккумуляторных систем впрыска «коммон рейл» и управляемой рециркуляции выхлопных газов.

Sergei79 for journal-plaza.net






«Рено-Самсунг eMX» (расшифровывается так: eco-Motoring eXperience). Первый концепт-кар «Рено-Самсунг моторс» весьма далек от реального производства. Пока идет поиск ключевых стилистических элементов компактного автомобиля будущего. Компактность, впрочем, относительная: длина – 4,04 м, ширина – 1,82 м. Биодизайн возвращается?




Это не перспективный «Шевроле-Спарк», а «Дэу-Матиз». Цвет тот же, но стиль заметно отличается. В варианте «Дэу» маленький автомобиль не выглядит столь карикатурно-брутальным. О технике пока известно немного: литровый мотор 64 л.с. и автоматическая трансмиссия.

«КИА-Соренто» нового поколения выглядит очень импозантно. Если присмотреться, поймешь: от старой машины не осталось ничего. Теперь «Соренто» разделил платформу с ближайшим родственником – «Хёндай-Санта Фе». Выбор силовых агрегатов интересный. Для Европы и Кореи это бензиновый 2,4-литровый двигатель мощностью 174 л.с. с регулируемыми фазами газораспределения или 2,2-литровый турбодизель с нешуточными 197 л.с. мощности и 435 Н·м крутящего момента. Для Америки будет и люксовый V6 с параметрами 3,5 л, 277 л.с., а для Кореи – популярный здесь вариант на сжиженном газе с «шестеркой» поменьше: 2,7 л и 165 л.с.




«Хёндай-Элантра LPI Hybrid» – первый гибрид на сжиженном газе и первый, использующий литий-полимерные батареи. Типичный «легкий» гибрид: двигатель 1,6 л с увеличенной до 12 степенью сжатия и продленным открытием впускного клапана (цикл Аткинсона), вариатор и электромотор мощностью 15 кВт. Машина выбрасывает в воздух 102 г $CO_2$ на 1 км – на 41,4% меньше, чем простая «Элантра» с бензиновым мотором 1,6 л. Выбросы прочих загрязнителей атмосферы сокращены на 90% по сравнению с бензиновым автомобилем. Продажи в Корее с 1 июля.




Результат в любом случае впечатляет: более 90% парка – автомобили местного производства, сильных зарубежных конкурентов у них попросту нет. На автосалоне в Сеуле пока представлены лишь люксовые иностранные бренды, а также «Форд» и «Фольксваген». Дорогостоящая сертификация и низкие цены на местном рынке оставляют прочим мало шансов. Даже если один из четырех корейских производителей легковых автомобилей будет сметен кризисной волной (а «СанЙонг» без серьезной поддержки не выживет), у местного потребителя есть более чем достойный выбор. Концерн «Хёндай-КИА» уже отодвинул на шестое место по прода-

Sergei79 for journal-plaza.net

На правах рекламы

«КИА-Форте LPI Hybrid» поступит в продажу в Корее в августе. Под оригинальной оболочкой те же агрегаты, что и в «Элантре», а потому характеристики как под копирку. Впрочем, поскольку продажи начнутся на месяц позже, это будет лишь второй гибрид с литий-ионными полимерными батареями, работающий на сжиженном газе.

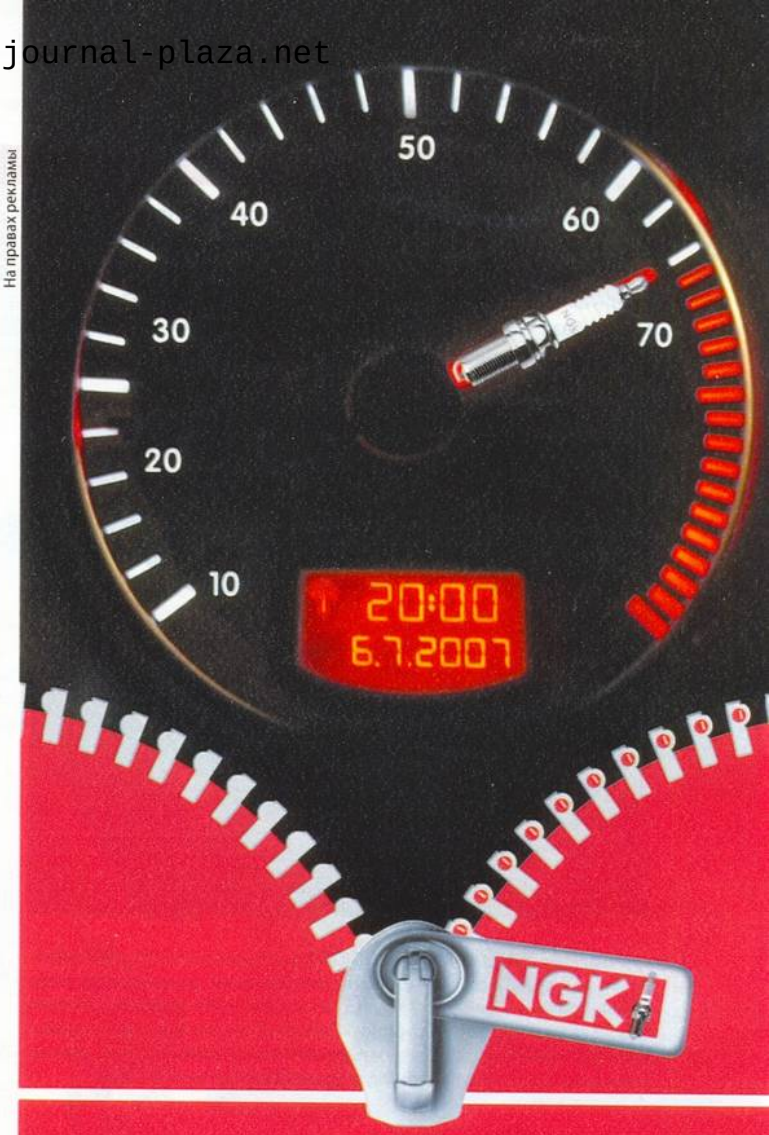





жам в мире «Хонду» и «Ниссан» и стремительно приближается к занимающему четвертое место «Форду».

Секрет корейского успеха вполне объясним – на смену первоначальному заимствованию конструкций и технологий приходят собственные конструкции, созданные на своей технологической базе. Сегодня Южная Корея производит не только современные автомобили, но и двигатели, агрегаты трансмиссии, подвески, климатические установки, антиблокировочные системы тормозов и системы стабилизации, электрические усилители рулевого управления, светодиодные фары и первоклассную электронику, причем все – собственной разработки.

«Самсунг-SM3» больше не «Ниссан-Алмера Классик», а совершенно другой автомобиль. Правда, это предсерийный вариант. Достоверно известно следующее: габариты – 4620×1810×1480 мм, колесная база – 2700 мм, индекс двигателя – H4M, тип трансмиссии – с вариатором. Похоже, это родной брат грядущего «Рено-Меган III» с кузовом седан.


67% в первой комплектации*.
Тенденция – дальнейшее увеличение.

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

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

РЕКЛАМА. ТОВАР СЕРТИФИЦИРОВАН

NGK
www.ngk.ru

Sergei79 for journal-plaza.net



## ДЛЯ КОРЕЙСКОГО БОССА

Представительские автомобили собственного производства очень популярны в Корее. Это вовсе не те дредноуты, чья «конструкция восходит к 80-м годам минувшего века…» Под стильными кузовами внушительных габаритов (длина около 5,2 м, ширина – 1,9, колесная база – 3 м) скрываются мощные моторы объемом не менее 3 л, современные гидромеханические трансмиссии с пятью-шестью передачами, многорычажные подвески с пневматическими элементами и адаптивными амортизаторами. Не забыто, конечно, и комфортное оснащение салона: от сидений с массажем и вентиляцией до холодильника в подлокотнике, а также аудио- и видеоаппаратура высокого уровня в обрамлении ценных пород дерева, полированного металла и мягчайшей кожи.



Концептуальный KIA-VG, или KND-5 (по внутренней классификации). Стильный седан бизнес-класса почти пятиметровой длины весьма точно демонстрирует облик автомобиля, сменяющего «КИА-Опирус». Под капотом 3,5-литровый двигатель серии «Лямбда» с шестиступенчатой автоматической трансмиссией. Мощность двигателя составит, вероятно, немногим менее 300 л.с. Ждать серийную машину еще не меньше года.




«Хёндай-Эквус» – пока единственный представительский автомобиль в Корее, базирующийся полностью на собственных агрегатах. Большая часть их заимствована у «Генезиса», кузов совершенно оригинальный. В ближайшее время ожидают длиннобазную модификацию с 5-литровым мотором. Пока самый мощный агрегат – V8 серии «Tau» (4,6 л, 366 л.с.) с 6-ступенчатым автоматом собственного производства.

«Дэу-Веритас» – имя пафосное: в переводе с латыни означает «истина». Та самая, которую ищут на дне бутылки? На самом деле это перелицованный «Холден-Стейтсмен» и выпускают автомобиль в Австралии. Видимо, концерн «Дженерал моторс» старался запутать кредиторов окончательно. С корейским «бэджем» доступен только 3,6-литровый двигатель с непосредственным впрыском, агрегатированный с пятиступенчатым автоматом. Просторнейший салон оснащается по последнему слову комфорта уже в стандартной комплектации седана длиной 5,16 м.




«СанЙонг-Чейрмен W» – название модели в переводе означает «председатель», буква – индекс поколения машины. Наверняка имелся в виду председатель не гаражного кооператива, а совета директоров солидной компании (к сожалению, сейчас находящейся в процессе банкротства). Автомобиль последнего поколения также использует агрегаты «Мерседес-Бенц», но на этот раз S-, а не E-класса (W 124). Так что под капотом впервые 5-литровая «восьмерка» мощностью 306 л.с.! Качество выставочных образцов отличное, перспективы – туманные.



Sergei79 for journal-plaza.net

И поэтому страна не зависит от диктата зарубежных фирм-лидеров.

Какие бы выгоды ни сулила местная сборка иномарок, она имеет право на жизнь только в сочетании с заградительными пошлинами. Никто не заинтересован в том, чтобы вырастить себе соперника. Похоже, это в Корее знали давно, поскольку во все века стране изрядно доставалось и от китайских, и от японских захватчиков. Только технологическая независимость дает возможность создать продукт, превосходящий предложения конкурентов. Впрочем, у корейского автопрома еще остались уязвимые места, самое заметное из которых – дизельная топливная аппаратура. Надолго ли? **ЗР**

**«КИА-Соул» с гибридной силовой установкой – пока концепт. Капот из прозрачного пластика позволил посетителям автосалона в этом удостовериться. Те, кого не убедили блоки управления и электромотор под капотом, могли заглянуть в багажное отделение, где специально вырезано отверстие для демонстрации аккумуляторов.**



**«Блю-Вилл», или HND-4 (согласно внутренней классификации концептов «Хёндай»), – футуристичный автомобиль с технологиями ближайшего будущего. Кузов из биоразлагаемого пластика, в крыше солнечная батарея, в панели приборов дисплеи на органических светодиодах. Технически это подзаряжаемый «тяжелый» гибрид со 152-сильным двигателем 1,6 л (непосредственный впрыск и турбонаддув), работающим на бензоэтанольной смеси E85, вариатором и электромотором мощностью 100 кВт. Расчетные параметры расхода топлива – 4,3–4,7 л/100 км с возможностью снижения до 2,2 л/100 км на коротких маршрутах при подзарядке батареи (литий-ионная полимерная) от розетки.**



На правах рекламы

SHELL RIMULA
АКТИВНАЯЗАЩИТА



На правах рекламы



Sergei79 for journal-plaza.net



# Верхом на «пуме»



На дороге общего пользования нужно быть предельно внимательным.

На Нью-Йоркском автосалоне компании «Дженерал моторс» и «Сигвэй» показали, как можно побороть надоевшие всем жителям мегаполисов вечные пробки. За основу концепта ПУМА (P.U.M.A. – Personal Urban Mobility & Accessibility) взяли довольно популярный в США двухколесный электроскутер «Сигвэй-PT», который, сохранив принцип стабилизации, приобрел сиденья, крышу, ветровое стекло и даже спидометр в виде специально запрограммированного iPhone. Последний такой машинке явно необходим, ведь теперь она может разгоняться не до жалких 10–20 км/ч, а до вполне приемлемых в условиях города 56 км/ч. Благодаря одноосной схеме разворачивается ПУМА на месте. На стоянке она опускается на небольшие опорные колесики, которые, вероятно, должны подстраховать и в случае резкого торможения. С последним, впрочем, не все ясно: если речь о торможении электродвигателем (как в упомянутом «стоячем» скутере), то оно не может быть резким. А ведь 56 км/ч – примерно та скорость, при которой производят крэш-тесты автомобилей! Как известно, столкновение на такой скорости чревато тяжелыми последствиями для куда более серьезных транспортных средств. С другой стороны, обходятся же мотоциклисты без ремней и подушек, а ездят они намного быстрее.



А на такой вот выделенной полосе ПУМА вполне может обойтись без участия водителя.

Кататься на «пуме» – удовольствие: ни шума двигателя, ни выхлопных газов, ни дождя за шиворот. Запас хода до подзарядки литий-ионных батарей тоже довольно приличный – около 56 км. Этому способствует рекуперация энергии при замедлении. Вместо ключа зажигания – тот самый iPhone, получающий по каналу Bluetooth информацию не только о скорости, но и о запасе энергии в батареях. Уходя, просто возьмите его с собой, пригодится позвонить кому-нибудь.

Управляют машиной с помощью руля, механически никак не связанного с колесами. Впрочем, можно вовсе ничего не делать: достаточно ввести в компьютер конечный пункт маршрута, а дальше ПУМА довезет сама, держа связь с остальными собратьями по прайду. Вот только от четырехколесного бензинового монстра ей без вмешательства человека, увы, не увернуться.

# Есть контакт?

В электрике лишь два вида неисправностей: нет контакта там, где надо, либо есть там, где не надо. Казалось бы, все просто, да только в современных автомобилях провода и разъемы уложены в таких местах, куда не заглянет глаз человека. Неужели при поисках неисправности придется действовать на авось, разбирая панель приборов и вытаскивая жгуты из порогов? Фирма Eclipse Automotive Technology предложила запустить в недра техники миниатюрную цветную видеокамеру с лампой подсветки, соединенную через USB-разъем с диагностическим тестером Eclipse TestPad, TestPod или TestPod Pro. Теперь специалист может с комфортом разглядывать автомобильное нутро (не обязательно провода!) в поисках неисправности. Впрочем, новинка только облегчает работу человеку, ведь заметить, что именно в данном месте что-то не так, должен он сам!



Камера посмотрит внутрь – заглянуть туда не помогут ни гибкая шея, ни зеркальце на телескопической штанге.

Sergei79 for journal-plaza.net

МАТЕРИАЛЫ РУБРИКИ ПОДГОТОВИЛ Алексей Воробьев-Обухов

# Материалы – всему голова

Говорят, одна из причин отсталости нашего автопрома в том, что долгие десятилетия разработчиков ограничивал диктат технологов. Придумают, скажем, дизайнеры новые фонари, а им говорят: такие у нас не выпускают, возьмите, например, хоть от «Оки», но серийные. А ведь бывает и по-другому. Вот, скажем, концепт «Хёндай ix-onic», показанный в Женеве. Возможно, не все обратили внимание на его заднее стекло с острыми углами и выемкой под стеклоочиститель, отлитое одним куском. А ведь дизайнерам могли сказать: такое сделать невозможно.

Однако нынче художник творит, а промышленность ему не мешает, а помогает. Для воплощения замысла фирме SABIC пришлось разработать новый материал Exatec E900 на основе поликарбоната Lexan GLX. Это позволило не только удовлетворить амбиции дизайнеров, но также интегрировать в стекло спойлер и дополнительный стоп-сигнал. Да и утопленный поводок стеклоочистителя смотрится стильно. С дворником, правда, не все так просто: он не должен оставлять царапин на материале.

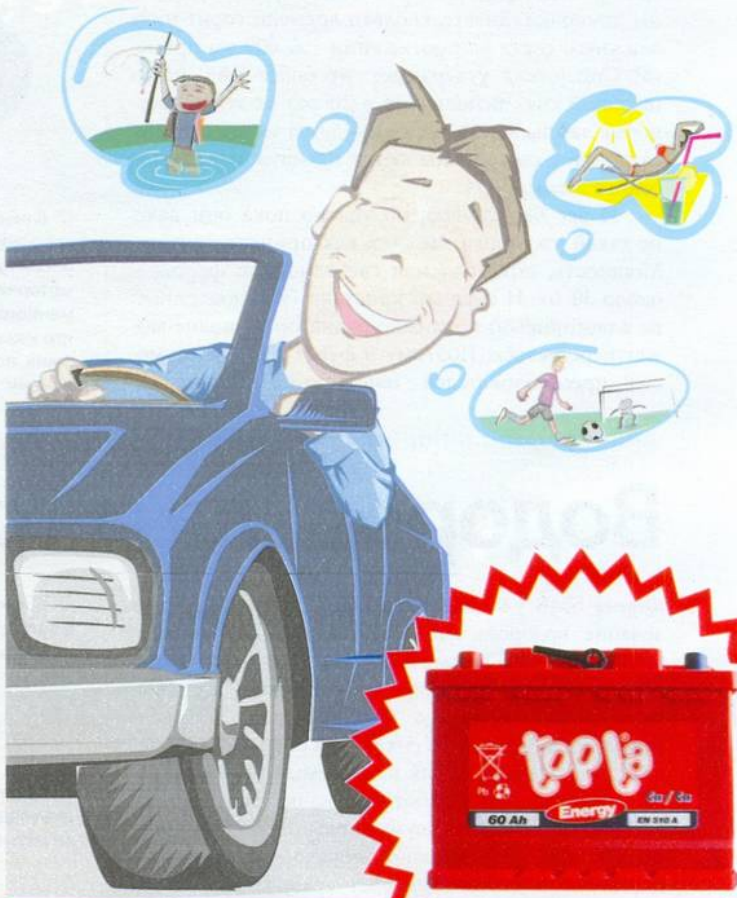


**Такую сложную форму из закаленного стекла не сделаешь. А вдобавок спойлер и стоп-сигнал выполнены заодно…**

Впрочем, иногда достижения материаловедов становятся видны лишь в ходе крэш-тестов. Вполне серийный малыш «Хёндай-i10» не мог бы стать столь дружественным к голени попавшегося на пути пешехода, если бы не энергопоглощающая вставка в бампере из разработанного тем же концерном SABIC материала Xenoy (смесь поликарбоната и полибутилентерефталата). Казалось бы, мелочь, но эта деталь позволила собранному в Индии автомобилю попасть на европейский рынок. И опять победили дизайнеры, которые отвели для вставки 45 мм, и ни на миллиметр больше. Технологам, конечно, пришлось повозиться, зато теперь бампер эластичен при температуре от –30°С и поглощает больше энергии при ударе.

На правах рекламы

АККУМУЛЯТОР
topla




ПОСТАВИЛ ПОД КАПОТ И ЗАБЫЛ!

г.Москва, ул.И.Франко, 48
тел. (495) 737 69 37
www.autounion.ru

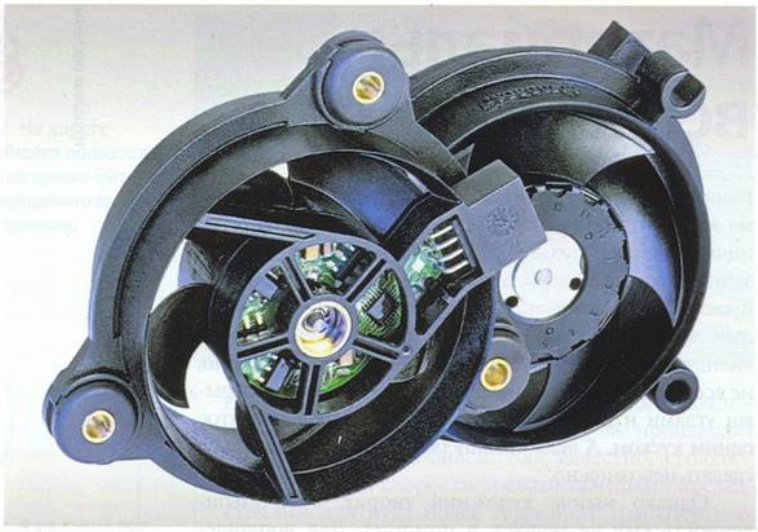
Sergei79 for journal-plaza.net



# Светят и греют?

Как утверждают ведущие производители фар, ксеноновые газоразрядные лампы – лишь временное решение. При всей их ослепительности и на них есть «пятна»: мягко говоря, не полезный для глаз спектр излучения, необходимость установки преобразователей напряжения и балластного устройства, высоковольтный поджиг… Будущее за мощными (мы сказали бы – сверхмощными) светодиодами. Тогда уйдет в прошлое и проблема замены лампочки. Знаете, сколько времени горит нить ближнего света на протяжении 150 000 км пробега? Статистика утверждает: не более 3900 часов (дальний свет используют в 20 раз реже). Галогеновые лампы за это время придется менять раз десять, а вот светодиоды могут прослужить дольше самого автомобиля.

И все бы хорошо, но только пока они дают не такой уж холодный свет, как принято считать. Мощность, потребляемая светодиодной фарой, – около 30 Вт. И нежный кристалл (установленный на алюминиевой подложке-радиаторе) вполне может перегреться. Поэтому в фарах будущего вместо преобразователей напряжения появятся…

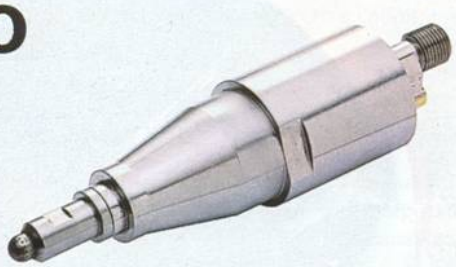


В вентиляторах использованы бесщеточные моторчики переменного тока, так что изнашиваться в них, по сути, нечему.

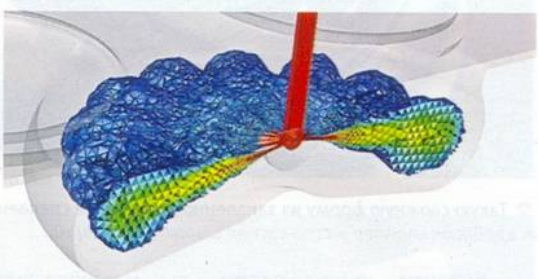
вентиляторы обдува. Такие вентиляторы фирма EBM-PABST (Германия) уже разработала для светодиодных головных фар «Кадиллака-Эскелейд Платинум». Теперь остается проверить на практике срок службы не только светодиодов, но и вентиляторов для них!

# Водород, да и только

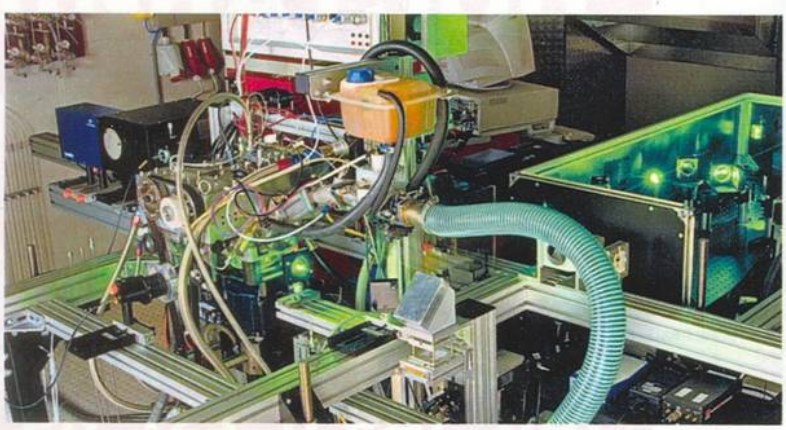
Фирма БМВ уже давно сделала ставку на использование водорода как топлива для классического ДВС, а не в топливных элементах для выработки электричества. Последние все еще слишком дороги, тогда как поршневые моторы – давно отлаженный агрегат. Правда, до сих пор на опытных автомобилях использовался так называемый бивалентный мотор, который мог работать и на бензине. Это позволяло не слишком задумываться о наличии водорода на АЗС, но неизбежно снижало эффективность двигателя: водород позволяет существенно повысить степень сжатия и довести КПД до 42%. Такой моновалентный водородный двигатель сейчас испытывают ученые Института ДВС и термодинамики



Водородная форсунка высокого давления.



Компьютерная симуляция процесса впрыска.



Новый двигатель на стенде.

в Граце. В рамках проекта HyICE удалось получить удельную мощность 100 кВт/л. Для двигателя использовали серийный дизель, но с новой, специально разработанной головкой блока цилиндров. Фирма HOERBIGER ValveTec изготовила для него форсунки, впрыскивающие водород в цилиндры под давлением 300 бар. Рабочий процесс нового водородного мотора оригинален: он сочетает поверхностное воспламенение заряда от искры и объемное сгорание, характерное для дизелей. Причем ученые считают, что достигнутые 42% – это не предел, а только начало! Дело, как обычно, за водородом…

Sergei79 for journal-plaza.net



# Французское проникновение

Поговаривают, что в 2011 году АВТОВАЗ все же начнет выпускать универсал «Логан MCV» и уже купил у «Рено» лицензию за 220 млн. евро. Цена машины пока не определена, но кое-кто уже начал копить на нее деньги. Стоит ли ждать, пытался понять Андрей Салютов.

АВТОВАЗ официально объявил о начале испытаний универсалов, фургонов и пикапов «Логан». Логично предположить, сделал это неспроста – видимо, серьезно планирует освоить у себя их производство. И пусть к этому времени много воды пронесет Волга мимо заводских стен, попробуем понять, что же за машина претендует на заводской конвейер, на что могут рассчитывать будущие покупатели. А кто, как не профессиональные испытатели, знает сегодня это лучше всех?

## МНЕНИЕ СПЕЦИАЛИСТОВ

Начальник бюро доводки экспериментальных автомобилей **Иван Головин**:

– Два универсала (рабочее название R90) находятся у нас на испытаниях с прошлого года: пятиместный с 1,4-литровым бензиновым двигателем и семиместный с 1,5-литровым турбодизелем. Оба с гидроусилителем рулевого управления, ABS и аудиосистемой. Работать с ними начинали по нашей стандартной программе испытаний для аналогов вазовских моделей. Позже решили, что этим «логанам» нужно пройти полный цикл приемочных испытаний, предназначенных для заводских новинок перед постановкой на производство. Поэтому к двум автомобилям добавили еще несколько, каждый с 16-клапанным двигателем объемом 1,6 л, аккумулятором емкостью 60 А·ч, двумя подушками безопасности и обогревом передних сидений. А также грузовой фургон F90 и пикап U90 грузоподъемностью по 800 кг.

В наши планы входят испытания на булыжной дороге заводского трека (15 тыс. км), длительные дорожные испытания (80 тыс. км) и испытания с прицепом (20 тыс. км). Последние два – на заводском полигоне. В начале, середине и конце 80-тысячного пробега проведем лабораторно-дорожные испытания для оценки топливно-скоростных показателей, токсичности и виброакустических параметров. Затем – экспресс-анализ состояния автомобилей и дальнейший пробег до 180 тыс. км. Таким образом мы проверим надежность конструкции в российских условиях.

Уже очевидно, что по виброакустическим характеристикам «Логан»-универсал сопоставим с «Ладой-Приора».

Начальник бюро исследований и доводки систем впрыска **Владимир Морозов:**

– Мы провели испытания первых автомобилей по холодному пуску и токсичности отработавших газов. Пусковые свойства проверяли в холодильной камере при –27°С по заводской методике: при выжатом сцеплении, не касаясь педали акселератора. Даже со штатным аккумулятором емкостью всего 40 А·ч двигатель «Логана» заработал на третьей секунде прокручивания стартером. Это прекрасный результат: по нашим требованиям нужно уложиться в 10 секунд.



Sergei79 for journal-plaza.net



После снегопада снег с крыши придется сметать, иначе при открывании двери он неминуемо попадает в салон.





Передние спинки укладываются заподлицо с задней подушкой, образуя ровные спальные места.

Запаска в заднем свесе – спорное решение.

**Dacia Logan MCV 1,6**

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

**ОБЩИЕ ДАННЫЕ**

| | |
|---|---|
| Размеры, мм: | |
| длина | 4450 |
| ширина | 1993 |
| высота | 1640/1674* |
| база | 2905 |
| колея спереди/сзади | 1481/1458 |
| Объем багажника, л | 700/2350** |
| Радиус поворота, м | 5,6 |
| Снаряженная масса, кг | 1195** |
| Полная масса, кг | 1770** |
| Разгон 0–100 км/ч, с | 11,8 |
| Максимальная скорость, км/ч | 174 |
| Топливо | А95 |
| Запас топлива, л | 50 |
| Расход топлива, л/100 км: | |
| городской цикл | 9,8 |
| загородный цикл | 6,3 |
| смешанный цикл | 7,5 |

**ДВИГАТЕЛЬ:**
бензиновый, Р4, 16 клапанов, 1598 см$^3$, 77 кВт/105 л.с. при 5750 об/мин, 148 Н·м при 3750 об/мин.

**ТРАНСМИССИЯ:**
подвески – спереди типа «Мак-Ферсон», сзади упругая балка; рулевое управление – реечное с гидроусилителем; тормоза – спереди дисковые, сзади барабанные; шины 185/65R15.

*С релингами на крыше.
**В 7-местном варианте: объем багажника 198 л, снаряженная масса 1225 кг, полная масса 1840 кг, разгон 0–100 км/ч за 12,1 с.

По токсичности отработавших газов и бензиновый, и дизельный двигатели соответствуют нормам Евро IV.

## ОПЫТ БЛИЖНЕГО ЗАРУБЕЖЬЯ

А как отзываются о «логанах»-универсалах их владельцы? Спросим у наших соседей – ведь на Украине Dacia Logan MCV (Multi Convivial Vehicle – «автомобиль для большой компании») с бензиновым восьмиклапанным двигателем 1,6 л продают в трех вариантах комплектации. Нет, нам, конечно, не пришлось рассылать гонцов для опроса общественного мнения – в век Интернета достаточно зайти на форум поклонников марки.

Наиболее дешевая версия – Base с колесами 165/80R14, без гидроусилителя, центрального замка, тонировки стекол, с неокрашенными бамперами. Продается только в пятиместном варианте.

Средний вариант – Ambiance. У него колеса 185/65R15, есть гидроусилитель, тонированные стекла, центральный замок и бамперы в цвет кузова. Доступен в пяти- и семиместном исполнениях.

Самая дорогая модификация – Laureate. В дополнение к оснащению Ambiance – подушка безопасности для водителя, бортовой компьютер, кондиционер, «музыка», регулировка сиденья водителя по высоте, электропривод и обогрев наружных зеркал, передние электростеклоподъемники, релинги на крыше.

Наибольшее неудовольствие наших соседей вызывает излишняя шумность автомобиля в целом и двигателя выше 3000 об/мин в частности. Некоторые жалуются на слабую разгонную динамику при полной загрузке машины, отмечают повышенный расход топлива при скоростях выше 120 км/ч, излишнюю парусность, вязкое переключение передач и посредственные тормоза.



Sergei79 for journal-plaza.net



«Логан-MCV» – автомобиль для большой компании.



В семиместном варианте для багажа остается 0,2 м³ пространства...



...в пятиместном – 0,7 кубометра.

Немногие сетуют на салонные скрипы, издаваемые панелью приборов и прочими пластмассовыми обивками, поругивают простоту салона (будто при покупке он был более роскошным!). При этом все с удовольствием отмечают вместительность и универсальность.

## НА ПЕРВЫЙ ВЗГЛЯД

Действительно, автомобиль весьма вместителен. В пятиместном варианте объем багажника составляет 700 л, а если заднее сиденье сложить «книжкой» и поставить вертикально, пространство для груза вырастет до 1,7 кубометра!

Крыша не давит на голову – можно ездить не снимая шляпы. Кстати, если спинки передних сидений откинуть назад и вывести заподлицо с подушками задних, получим относительно ровные спальные места.

В семиместной версии практически весь багажник занят диванчиком на двоих, который, впрочем, можно легко и быстро сложить либо полностью снять. Иначе под багаж останется всего 200 л – как раз для пары не слишком больших сумок. Зато для мелочей есть несметное количество полочек, сеточек и кармашков – от полки под крышей между первым и вторым рядами сидений до сеточек на распашных дверях сзади.

О «галерке» отдельный разговор: это места для молодых и гибких. Другим забраться туда непросто – пол кузова высоковат. Там хотя и просторно, но не очень удобно: сиденья стоят почти на полу. К тому же мешает средний ремень трехместного дивана, маячащий как раз между шестой и седьмой головами. Раскрытые створки пятой двери надежно удерживаются от порывов ветра в трех положениях – близком к 60 градусам, под прямым углом и распахнутые настежь. Каждая из створок – с собственными замками сверху и снизу. Конструкция выглядит прочной и надежной – перекосов, стуков и скрипов в движении не будет.

Запаска упрятана на решетке под полом грузового отсека и притянута болтом изнутри – решение на любителя, со своими достоинствами и недостатками. При замене грязь не тащится внутрь машины, зато сама запаска вечно испачкана.

Плюсы: просторный салон с высоким потолком, вместительный багаж-

Sergei79 for journal-plaza.net



На базе MCV делают пикапы и фургоны грузоподъемностью 800 кг. Длина грузовой платформы пикапа – 1,8 м, а объем фургона – 2,5 м³.

ник, множество емкостей для мелких предметов (в зависимости от комплектации); приводы равной длины (правый – через удлинитель с опорным подшипником) – такое решение исключает увод автомобиля в сторону при разгоне; все навесные детали (за исключением системы выпуска) под автомобилем расположены выше усилителей днища, служащих для них защитой на бездорожье.

Минусы: нет фартуков передних и задних колес; конфигурация крыши образует полки, снег с которых, если открыть дверь, неминуемо ссыпется в салон; трехметровая база в сочетании с клиренсом 150 мм ограничивает геометрическую проходимость, важную на дачных дорогах, особенно при полной нагрузке; 50-литрового бака современному универсалу, пожалуй, маловато.

Подробнее о «Дачии-Логан MCV» см. ЗР, 2006, № 12; 2007, № 6, 12.

## ПЕРСПЕКТИВА

«Логан MCV» – симпатичная, вместительная и удобная машина, особенно при условии привлекательной цены и отсутствия более выгодных предложений конкурентов. Например, китайского «Грейт Уолл Каури» (ЗР, 2008, № 2).

Возможно, стоит задуматься о полноприводной версии «Логана»-универсала – в России такую наверняка ждет успех. Ведь была когда-то «Надежда», ныне снятая с производства. А пока будем надеяться, что Logan MCV, сделанный на АВТОВАЗе, станет лучше благодаря совместным усилиям специалистов альянса Renault-Lada, «учтет» наши дорожные и климатические особенности. **ЗР**

На правах рекламы



Sergei79 for journal-plaza.net






# Лычка на погон

С заводскими доработками «УАЗа-Патриот» знакомит Игорь Козлов.

Дизельный «Патриот» побывал у нас в редакции совсем недавно (ЗР, 2009, № 4, «Идет солдат по городу»). Напомним, тогда он выступил в роли солдата – правда, не доблестного служаки, а молодого и зеленого, которому до маршала еще расти и расти. Завод на неуставное поведение своего бойца отреагировал по-военному оперативно и пригласил нас ознакомиться с принятыми мерами дисциплинарного характера.

Основное нововведение – так называемая система бережливого производства. Подобная организация технологического процесса давно работает на заводах «Тойота». Машину при сборке сопровождает контрольная карта, в которой каждый рабочий обязан сделать отметку. Личная ответственность дисциплинирует: допустишь брак – самураи-начальники потом из-под земли достанут! Кроме харакири, на УАЗе предусмотрен и пряник – любое здравое предложение, дающее упрощение техпроцесса и способное повысить качество, премируется. Сумма, конечно, невелика – всего 300 рублей, но недостатка в идеях нет.

Причину, по которой «Патриот» мог оставить основной бак без топлива, нашли быстро – облой в перекачивающем насосе. Поставщик (завод «Бош-Саратов») прозевал момент износа пресс-формы, за что и поплатился – уже готовые насосы разбирали на складах и вручную обрезали излишки пластика с трубки Вентури. И даже ввели дополнительный пост контроля, уверив, что брака отныне не будет.

Чтобы исключить потеки топлива из магистралей, теперь ставят надежные шведские хомуты «Авва». Вместо прежних 1,5 Н·м «швед» легко держит затяжку моментом 3–4 Н·м. Момент, кстати, контролируют отдельно, динамометрическим ключом.

Нижнему патрубку расширительного бачка новый хомут не помог – соединение все равно слегка отпотевает. Немудрено, ведь диаметр штуцера газовского бачка (унификация!) – 18 мм, а у шланга – 22 мм. Уж если нельзя пожертвовать унификацией, а подматывать слабину изолентой на конвейере несолидно, может, стоит сажать на штуцер переходную деталь – хотя бы кусочек трубки ПВХ на герметике?

Дыхание мостов через существующие сапуны весьма затруднено, особенно после вылазок на бездорожье. Это понимают и сами заводчане, но в ближайшее время изменить конструкцию, увы, не обещают. Владельцам «патриотов» остается лишь регулярно шевелить колпачки сапунов, чтобы предупредить «насморк» агрегатов.

С начала 2008 года устанавливают модернизированную раздаточную коробку с дополнительной фиксацией рычага при включенной пониженной передаче. С тех пор жалоб на самовольное ее выключение не поступало.

Злополучный подстаканник, резкостью работы напоминавший мышеловку, после изменения фиксирующих рычажков и пружины стал дружелюбнее. А вот скрип крышки бардачка на морозе пока не вылечили. Похоже, иранский поставщик не учел специфики нашего климата, поэтому делает буферы из грубой резины. Вазовские, например, помягче.

Sergei79 for journal-plaza.net

Скрип руля радикально устранят лишь после внедрения новой рулевой колонки с бесступенчатой регулировкой – ориентировочно в начале будущего года, а пока спасает смазка между рулем и кожухом.

Чтобы проводку датчиков ABS не перетирал кожух моторного отсека, последний изменили, обеспечив гарантированный (не менее 5 мм) зазор. Кроме того, изменили положение кронштейнов проводки на раме.

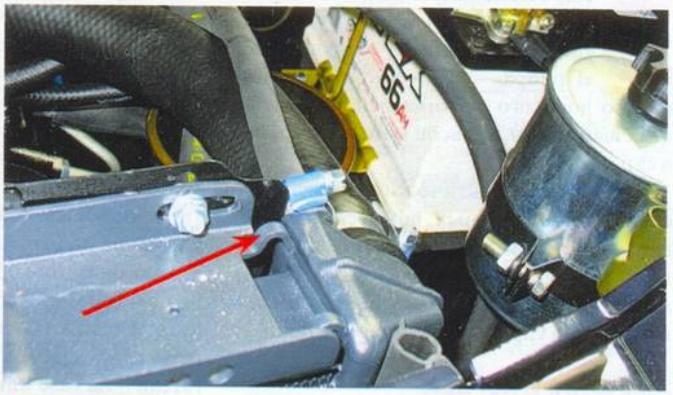
Доработали воздуховоды дополнительного отопителя. Вместо прежних жестких и соскакивающих шлангов теперь стоят другие, более длинные и с большим количеством гофр. Вставая враспор, они держатся на патрубках куда надежнее.

Такие работы, как внедрение цинкрометалла, новой панели приборов, другой раздаточной коробки и некоторые другие, пока приостановлены: нет денег. Жаль, что в очередной раз оттягивается внедрение катафорезного нанесения грунта. Нет, до маршальского жезла нашему «Патриоту» еще далеко, однако лычку на погоны он вполне заслужил. Надеемся, со временем получит и звездочки. **ЗР**

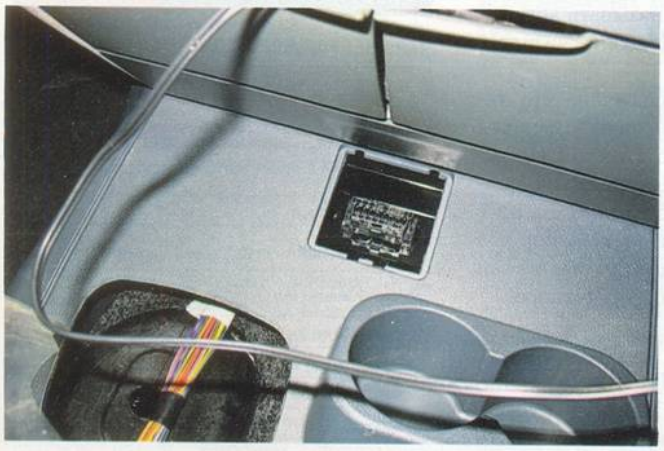




Сделал дело – распишись. Вскроется халтура – виновного найдут и через сто лет!



С марта 2009 года монтируется новый радиатор, у которого бачки закреплены петлеобразными скобами (стрелка). Теперь радиатор «дышит» и не лопается при нагреве-охлаждении.



В новом тоннеле пола предусмотрено место под диагностический разъем. Напомним, ранее он болтался на проводах у ног водителя. Одновременно изжит еще один дефект – плохая фиксации чехла рычага КП. Нынче за счет стабильной толщины стенки (тоннель отливают сразу с отверстием, которое ранее вырезали) чехол держится гораздо лучше.



Новая скоба крепления глушителя – из стали 12ГС. Так избавились от микротрещин в местах сгиба детали. В будущем глушитель подвесят на «бублик», подобный вазовскому.

Sergei79 for journal-plaza.net






# ВАЗ и газ

На Московском автосалоне АВТОВАЗ отметился очередным промышленным образцом газовой «Приоры». Особенности машины изучил Сергей Мишин.

Этой темой на АВТОВАЗе занимаются не первый год. С уходом «десятки» эстафету подхватила «Приора» – уж очень заманчиво вместо дорогого бензина использовать дешевый метан, запасов которого у нас в стране не счесть!

Двигатель практически не изменился. Из отечественных комплектующих в газовой версии только баллоны производства компании «Лем», а все остальное, от редуктора до форсунок, включая контроллер управления, – марки «Бош».

## ЕДИНСТВО И БОРЬБА

Четыре 24-литровых баллона упрятаны под днищем машины. Так удалось сохранить объем багажника, снизить риск повреждения емкостей при аварии и не нарушить развесовку автомобиля. Недостаток – уменьшение дорожного просвета. Редуктор, снижающий давление газа с 200 до 7,5 атм, расположен в моторном отсеке на месте адсорбера. Повышенное по сравнению с бензиновой системой давление нужно для того, чтобы мотор получал должное количество газа – ведь его плотность значительно меньше, чем у бензина. Кстати, для нормальной работы системы давление в баллонах нельзя опускать ниже 25 атм, поэтому восьмая часть газа должна оставаться неприкосновенной.

Голубое топливо впрыскивают газовые форсунки, установленные рядом с бензиновыми. Управление интегрировано в систему впрыска, а контроллер дополнен программой для работы двигателя на газе. Прорабатывается алгоритм, обеспечивающий интенсивный разгон, даже когда газа в баллоне почти не осталось, – автоматическое переключение на бензин, например при резких обгонах. Для облегчения пуска в мороз система проверит температуру воздуха и охлаждающей жидкости и сама решит, на каком топливе пускать двигатель – на газе или на бензине. Для последнего оставлен 15-литровый бак, что в соответствии с международными требованиями позволяет называть автомобиль однотопливным (бензин считается резервным горючим).

До кризиса предполагали, что газификация поднимет цену машины на 35 тысяч рублей, но с учетом выросшего курса евро ориентироваться придется тысяч на пятьдесят. Впрочем, производство такой машины до сих пор под вопросом, существующие газовые версии пока представлены в виде прототипов.

## ЗА И ПРОТИВ

Допустим, газовая «Приора» будет дороже бензиновой на 50 тысяч рублей. На эти деньги можно купить без малого 3 тонны бензина и обогнуть на них земной шар по экватору (40 тысяч километров)! Найдутся ли у метана более сильные козыри?

Заправка газом занимает от 6 до 20 минут, а сколько его закачали, точно не скажешь. Значит, наверняка будет недолив-недодув, уменьшение запаса хода и переплата.

Баллоны-торпеды под брюхом хотя и не занимают багажник, зато съедают дорожный просвет, что для многих владельцев неприемлемо. Кроме того, хлопотна зимняя эксплуатация газового автомобиля. Машина на центнер тяжелее, мощность и момент двигателя снижены на 10–15 процентов – налицо заметная потеря энерговооруженности.

Теперь о надежности и долговечности. Прогар выпускных клапанов двигателя, длительное время работающего на газе, – обычное дело. Избежать этого без существенного увеличения степени сжатия невозможно, но тогда придется забыть о бензине.

Получается, что переход на сжатый газ решающих преимуществ не дает. Поэтому, кстати, лишь немногие автопроизводители серийно выпускают газовые версии.

Встанет ли на конвейер предлагаемый вариант «Приоры» и будет ли он востребован? Осмелюсь предположить, что, несмотря на существенную экономию в цене топлива, до массового производства все же не дойдет. Как и до перевода кухонных плит на бензин. **ЗР**




### ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

| LADA PRIORA CNG | | |
|---|---|---|
| Топливо | Сжатый природный газ | Бензин |
| Объем газовых баллонов, л | 96 | – |
| Объем бензобака, л | – | 15 |
| Мощность, кВт (л.с.) | 65 (88) при 5000 об/мин | 72 (98) при 5600 об/мин |
| Крутящий момент, Н·м | 130 при 3600 об/мин | 145 при 3600 об/мин |
| Разгон 0–100 км/ч, с | 12,5 | 11,5 |
| Запас хода, км | 330 | 170 |
| Нормы токсичности | Евро III, Евро IV | Евро III |
| Выбросы $CO_2$, г/км | 137 | 170 |

Sergei79 for journal-plaza.net





# Понятие растяжимое

Один из самых простых замеров – определить время разгона «от» и «до» без переключения передач. Смысл показателя раскрывает Анатолий Фомин.

Эластичность – нерусское слово, пожалуй, лучше будет приспособляемость. Еще точнее – приспособляемость двигателя к нагрузке. Еще проще: хорошо ли тянет? Все довольно просто и буднично: ни эффектных стартов с дымом из-под колес, ни бешеных ускорений. Всего лишь установить нужный диапазон скоростей на приборе, отключить кондиционер, включить нужную передачу, стабилизировать скорость ниже нижней границы на 2 км/ч, нажать на газ, дождаться верхней отсечки по скорости, повторить три раза в каждом направлении…

## ТРИЖДЫ ДВА

Мы измеряем два диапазона скоростей – 60–100 и 80–120 км/ч, имитирующих медленный и быстрый обгоны без переключения на пониженную передачу. Медленный вариант обычно выполняется на четвертой передаче, быстрый – на пятой. При шестиступенчатой коробке работы вдвое больше: приходится повторять замеры «нижней» эластичности на четвертой и пятой, а «верхней» – на пятой и шестой. Семиступенчатую, к счастью, замеряли всего один раз.

Подход к подбору передаточных чисел у разных фирм сильно отличается. Маленькое передаточное число пятой или шестой передачи может быть легко скомпенсировано короткой (с большим передаточным числом) главной парой. Впрочем, специалист сделает выводы, даже не видя результатов замеров: расчет тягового баланса вполне доступен и студенту автомобильного вуза.

Повлиять на эластичность могут и шины. Достаточно поставить колеса поменьше диаметром и полегче, и даже неторопливые автомобили демонстрируют незаурядную динамику. Что будет, если уменьшить диаметр колеса на 46 мм, а массу – на 5,7 кг? «Нива» на легкой шоссейной резине выигрывает у машины на стандартных ВлИ-10 целых 6,3 с, улучшая эластичность в диапазоне 60–100 км/ч на 30%! Разница в верхнем диапазоне, который пришлось уменьшить на 10 км/ч (выше 110 км/ч на пятой передаче «Нива» на стандартных шинах разгоняется совсем медленно, малейший ветерок вносит сумятицу в результаты), еще драматичнее – 46%. Без малого вдвое!

Почему необходимо выключать кондиционер? Потому что его работа на эластичности двигателя, особенно маленького, сказывается колоссально. Гораздо больше, чем на разгоне с переключением передач. «Сузуки-Свифт» с литровым мотором при включении кондиционера терял в разгоне до 100 км/ч 2,2 с. Эластичность на четвертой передаче пострадала на 7,1 с, а на пятой – на 19,5 с. Иными словами, время разгона с 80 до 120 км/ч выросло почти вдвое! Впрочем, на многих современных автомобилях эта проблема решена – при разгоне «в пол» компрессор кондиционера сам временно отключается.

## АВТОМАТЫ, ВАРИАТОРЫ И ГИБРИДЫ

Как измерить эластичность с вариатором? Или с гидромеханическим автоматом? Даже при наличии у последнего ручного режима он все равно переключится, если нажать газ до пола. Перепробовав все возможные варианты, остановились на самом банальном: с автоматом замерять разгон в режиме кикдаун, то есть при полном нажатии педали, вне зависимости от того, как отреагирует трансмиссия. Впрочем, с роботизированными коробками иногда удаются и обычные замеры – тут уже выбор зависит от остальных участников теста.

С гибридами все гораздо сложнее: на их динамические характеристики сильно влияет степень заряда батареи. По мере его уменьшения автомобиль становится все более вялым, причем показатели эластичности уплывают первыми. Вероятно, с массовым приходом таких машин на российский рынок придется вырабатывать новую методику.

Напоследок о рекордах, к которым можно стремиться. В режиме кикдаун «Порше-911 Турбо» с автоматической трансмиссией продемонстрировал разгон с 60 до 100 км/ч за 1,85 с, а с 80 до 120 км/ч – за 1,98 с. Каково это? Чертовски быстро! **ЗР**

Sergei79 for journal-plaza.net






# Сплав или гребля?

Кто-то сплавляется по течению, проводя плановые ТО у дилера, а кто-то гребет сам – обслуживает машину своими силами. Тяжела ли гребля на «Форде-Фьюжн», оценивал Игорь Козлов. Фото: Константин Якубов.

## ПРИЛИВЫ И ОТЛИВЫ

Обычно, пока мотор не остыл, сперва меняют масло. Если на машине стоит защита моторного отсека, снимаем ее, открутив четыре болта. Открывается прекрасный доступ к фильтру и сливной пробке, в которой осмотрим уплотнительное колечко. Обычно оно выдерживает две, а то и три смены масла. При установке защиты важно обеспечить достаточный зазор между поперечным кронштейном и трубкой кондиционера, чтобы та не перетерлась. Защиту поставим позже.

Поскольку масло в МКП и роботе залито «вечное», проверим лишь его уровень. Подцепив защелки, снимаем крышку пластикового короба, прикрывающего тяги выбора передач, и выкручиваем контрольную пробку (она же заливная). Не спутайте ее с колпачковой гайкой фиксатора штока, которая расположена чуть ниже (см. фото), иначе фиксаторы могут вывалиться в картер и тогда разборки коробки не миновать! Масла в остывшей коробке должно быть на 10–15 мм ниже среза контрольного отверстия – уровень легко проверить пальцем. Доливаем только фирменное – WSD-M2C200-C.

В автомате масло другое – WSS-M2C924-A. Оно также не подлежит замене, однако на официальный регламент лучше не полагаться. Если масло заметно потемнело и пахнет гарью, что случается при пробеге за 100 тыс. км, то его следует поменять: не надо рисковать здоровьем агрегата. Отвернув пробку, сливаем отработку, после чего заливаем такое же количество свежего масла через трубку щупа. Так удается поменять примерно 3 л из общего объема (5,75 л), но дилеры считают это достаточным.

Охлаждающую жидкость лучше сливать, сняв нижний патрубок радиатора. Вообще-то, пробка в нем есть, но она настолько нежная, что фактически одноразовая, а в продаже не встречается. Не станем рисковать из-за такого пустячка. И подыщем тазик, в который будем ловить сразу два потока – из радиатора и из снятого патрубка.

Процедура замены тормозной жидкости обычная. Отсосав из бачка ста-

**ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА**

**FORD FUSION**

Дебютировал в 2002-м, подвергся рестайлингу в 2005 году.

**КУЗОВ:** универсал (UAV – Urban Active Vehicle).

**ДВИГАТЕЛИ:** бензиновые 1,2 л, 75 л.с.; 1,4 л, 80 л.с.; 1,6 л, 100 л.с.; дизельные (на наш рынок не поставлялись) 1,4 л, 68 л.с.; 1,6 л, 90 л.с.

**КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ:** M5, MA5 (робот) или A4.

**ПРИВОД:** передний.

**КОМПЛЕКТАЦИИ:** Core, Trend, Elegance.

**ЦЕНА:** от 394 500, 429 500 и 463 500 рублей соответственно.

Sergei79 for journal-plaza.net

рую, например, шприцем с трубочкой, заливаем свежую, а остатки из магистралей выгоняем через штуцеры колесных механизмов. Она пойдет даже самотеком, но, чтобы ускорить процесс, создадим в бачке избыточное давление 0,5–1,0 атм через вмонтированный в пробку вентиль от бескамерного колеса.

## В ОМУТ С ГОЛОВОЙ

Менять поликлиновый ремень – мучение даже для бывалых ремонтников. Ведь агрегаты на моторе закреплены наглухо, а натяжного ролика нет вовсе. Старый ремень просто перерезаем ножом или ножницами, а новый натягиваем на шкивы с помощью специальных оправок, которые идут в комплекте с оригинальным ремнем. Для облегчения процесса одного только крепкого словца недостаточно – смажем заходную часть оправки и сам ремень мыльным раствором. Единственное утешение – большой ресурс ремня: 200 тыс. км! Однако менять его придется все же раньше – при замене ремня ГРМ, ведь иначе до последнего не добраться.

Здесь также нужны оправки, без которых правильно выставить шкивы не удастся – в соединениях нет шпонок! А раз их нет, значит, шкивы удерживает от проворачивания лишь сила трения, поэтому болты крепления затянуты намертво. Они, кстати, одноразовые. Если у вас нет ударного гайковерта и оправок, то от затеи благоразумнее отказаться.

Снимаем стартер и вместо него устанавливаем оправку, фиксируя маховик за зубья, с тем чтобы удержать коленвал при откручивании болта шкива. Имейте в виду, что болт-оправка, которая вставляется в технологическое отверстие (правее промопоры ШРУСа) предназначена лишь для правильной ориентации вала при сборке, но никак не для его стопорения. Бывало, использование оправки не по назначению заканчивалось печально – обламывался кусок картера!

Теперь снимаем шкив помпы и нижнюю крышку кожуха ремня, открутив крепеж, и перебираемся под капот. Здесь откручиваем крепление бачков ГУРа и охлаждающей жидкости и отводим их в сторонку. Отсоединяем разъем генератора и, отвернув крепеж, снимаем его. Далее подпираем мотор домкратом, но обязательно через деревянную проставку, иначе картер может лопнуть. Отвертываем гайки опоры двигателя и, не искушая судьбу, выбрасываем их – производитель утверждает, что они одноразовые. Сняв верхнюю крышку кожуха ремня, откручиваем крепеж кронштейна опоры двигателя и клапанной крышки и снимаем их.

Вот, собственно, и добрались до ремня, который снимаем, ослабив натяжение. Вариантов натяжного ролика было несколько, посему методика различная. В механизме с эксцентриковым кулачком ослабляем болт по центру ролика. Если натяжитель с пазом на кронштейне, отвертываем два болта его крепления. Эти варианты шли до сентября 2003 года. На машинах, выпущенных до апреля 2005 года, стоит автоматический натяжитель. Его отводим и фиксируем в этом положении, вставив чеку в отверстия на секторах. Наконец, последний вариант натяжителя, также автоматического, тоже фиксируем чекой, только в другой зоне.

Далее вывертываем свечи. Поворачиваем коленвал в положение около 20° до ВМТ первого цилиндра и, зафиксировав шкивы распредвалов, используя для этого отверстия в них, выкручиваем болты.

Перед сборкой обязательно проверьте соответствие нового болта отверстию в коленвале. При глубине 42 мм надо использовать болт М12×29, а при 52 мм – М12×44,5. Это важно! Выставляем распредвалы в ВМТ, что легко проверить по пазам в их торцах – они должны быть параллельны привалочной плоскости головки, а вставленная в них оправка-пластина должна одновременно лечь на эту плоскость без зазора. Теперь в ВМТ выставляем коленвал, который

**ОЦЕНКА ТРУДОЕМКОСТИ ОБСЛУЖИВАНИЯ***

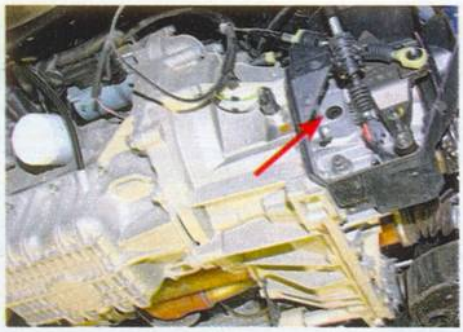
| Название операции | Описание операции | Итоговая оценка |
|---|---|---|
| Замена масла в двигателе | + Существенных проблем не возникло | 4 |
| | – Есть вероятность установить защиту моторного отсека без должного зазора до трубки кондиционера | |
| Замена воздушного фильтра | + Значимых плюсов не выявлено | 3 |
| | – Много крепежа, сложнее обычного снять корпус фильтра с направляющих на двигателе, хлипкий штуцер патрубка вентиляции картера | |
| Замена топливного фильтра | + Удобные наконечники трубопроводов | 4 |
| | – Мал ресурс | |
| Замена свечей зажигания | + Есть маркировка на проводах и выводах катушки | 3,5 |
| | – Надо снимать корпус воздушного фильтра | |
| Замена ремня ГРМ | + Большой ресурс | 2 |
| | – Нет шпонок на шкивах, много одноразового крепежа, надо вывешивать двигатель, нужны оправки | |
| Замена ремня навесных агрегатов | + Большой ресурс | 2 |
| | – Нет натяжителя, велика вероятность надорвать корд, даже имея оправки | |
| Замена ОЖ двигателя | + Большой ресурс | 3,5 |
| | – Очень нежная сливная пробка радиатора | |
| Замена масла в коробке | + Регламентом не предусмотрено | 4 |
| | – Если масло все же придется менять, то без сливных пробок в МКП и роботе сложно слить отработку | |
| Замена тормозных колодок | + Обычная конструкция передних механизмов | 3,5 |
| | – Сложнее обычного поменять колодки сзади: надо снимать барабан в сборе с цапфой | |
| Замена салонного фильтра | + Значимых достоинств не выявлено | 3 |
| | – Плохой доступ, надо снимать педаль газа | |
| Замена ламп в основных фарах | + Приемлемый доступ | 4 |
| | – При замене лампы Н4 в правой фаре режет руку изнанка пластиковой поперечины моторного отсека | |
| Замена ламп в фонарях | + Значимых плюсов не нашлось | 3,5 |
| | – Надо снимать и разбирать фонари | |

*В сравнении с «Ладой-Приора», трудоемкость обслуживания которой условно оценена в четыре балла по пятибалльной шкале (ЗР, 2008, № 1).

Sergei79 for journal-plaza.net



При снятой защите масляный фильтр словно на ладони. Для доступа к контрольной пробке МКП (стрелка, в этом же месте пробка и у робота) снимаем щиток короба тяг коробки передач.





Не пытайтесь надеть поликлиновый ремень на шкив, не имея оправок (стрелка), – обдерете руки и испортите ремень. Впрочем, даже с опытом, приспособлениями и мылом сделать это непросто.

Без похожих приспособлений поменять ремень ГРМ, по сути, невозможно. Пластиной (слева) выставляем распредвалы, болтом (снизу) – коленвал, а маховик стопорим оправкой (справа)…

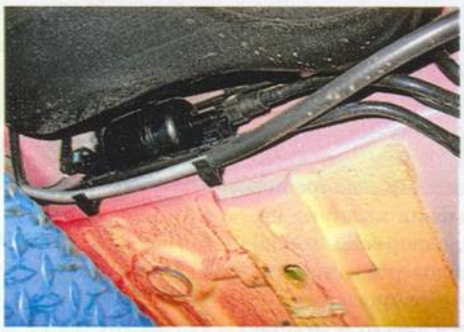




…для чего устанавливаем ее взамен демонтированного стартера. Вставив стопорную пластину между зубьями венца маховика, накрепко затягиваем болты оправки.

Пластиковая накладка двигателя служит также корпусом воздушного фильтра. Разбираем его, вывернув десять саморезов со стороны нижней части.





Топливный фильтр стоит слева перед баком. Чтобы не обломить наконечники трубок, сперва надвиньте их дальше на штуцер фильтра и только после этого сжимайте клипсы фиксатора.

Задний тормозной барабан правильнее снимать в сборе с цапфой, поскольку бывает, что подшипник сидит на ней очень туго – при разборке можете его повредить.





Имея сноровку и музыкальные пальчики, возможно, поменяете лампы в фаре, не снимая ее. Вынимая фару, тяните ее по оси авто, чтобы не обломить нижнее ушко, надеваемое на грибок.

Не спешите ставить фонарь, не проверив уплотнители. Наружная резинка должна лечь, как показано на фото, а внутренняя, уплотняющая корпус с платой ламп, – не выпирать из ложемента.





Чтобы добраться до салонного фильтра, снимаем пластиковую накладку тоннеля пола и откручиваем три гайки крепления педали газа. Отводим ее в сторонку, не отсоединяя разъем!

Sergei79 for journal-plaza.net

должен упереться противовесом в болт-оправку, о которой упоминали выше. Ставим шкивы, завернув болты от руки, после чего надеваем ремень, начиная с коленвала и далее против часовой стрелки. Натянув его, затягиваем болты шкивов в первый прием – моментом 45 Н·м. Снимаем оправки и поворачиваем коленвал на несколько оборотов по часовой стрелке, с тем чтобы ремень нормально улегся на шкивах, после чего с помощью тех же оправок убеждаемся в правильности сборки и уже тогда окончательно затягиваем болты шкивов, довернув их на 90°.

## ПОРОГ ПРОЙДЕН?

После таких мытарств замена воздушного и топливного фильтров, а также свечей зажигания выглядит сущим пустяком. С заменой передних тормозных колодок также особых проблем не возникает.

А вот с задними, коли долго не заглядывали в механизм, будьте готовы повозиться. Добраться до колодок можно двумя способами – отвернув центральную гайку под ступичным колпачком и сняв барабан, изготовленный заодно со ступицей, или, что более правильно, отвернув четыре болта с тыльной стороны и сняв ее в сборе с цапфой. Однако на практике трудности возможны в обоих случаях. В первом – из-за закисания на оси цапфы разбирается подшипник, который после этого остается только менять, а во втором – из-за закисания обламываются болты цапфы.

У замены ламп свои нюансы. К передним поворотникам доберетесь без проблем, как и к головной лампе в левой фаре. Справа чуть сложнее – мешает бачок ГУРа, поэтому порой проще снять фару целиком. Открутив три болта, вынимаем ее по оси машины, одновременно высвобождая с поворотом ту часть, что заходит под отбортовку крыла. Этим лучше заниматься в тепле – меньше шансов обломить нижнее ушко.

Лампы в фонаре также меняем в тепле, чтобы не обломить верхний фиксатор. Открутив два самореза в проеме пятой двери и гайку-барашек изнутри багажника, подцепляем фонарь снизу и, постепенно просовывая пальцы выше, отщелкиваем фонарь по оси машины, преодолевая сопротивление фиксатора. Далее отжимаем шесть защелок и снимаем плату с лампами.

Менять фильтр салона, не имея воротка с карданом, не стоит – рискуете обломать шпильки крепления педали газа, которую при этом нужно снимать. Ни в коем случае не отсоединяйте электрический разъем от педали! Контакты в нем настолько нежные, что их легко случайно повредить. Просто оставляем висеть педаль на проводке. Новый элемент вводим в гнездо, огибая педали.

Увы, большинство работ по плановому обслуживанию могут вызвать серьезные затруднения даже у опытного автолюбителя. Вот и решайте, что проще – сплав (кстати, так переводится слово «фьюжн») или гребля. **ЗР**

*Благодарим компанию Major Ford на 47-м км МКАД за помощь в подготовке материала.*

### НЕКОТОРЫЕ РАБОТЫ ПО ЗАМЕНЕ

| Наименование позиции | Периодичность, тыс. км (лет) |
|---|---|
| Масло в двигателе, масляный фильтр | 20 (1) |
| Воздушный фильтр | 20 |
| Топливный фильтр | 20 |
| Фильтр салона | 20 |
| Ремень ГРМ | 160 (8) |
| Ремень привода навесного оборудования | 200 (10) |
| Масло в КП, жидкость ГУР | –* |
| Антифриз в системе охлаждения | (10) |
| Жидкость в приводе тормозов | (2) |

*Только контроль уровня, замена по состоянию.

### ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ НЕКОТОРЫХ РАБОТ У ДИЛЕРОВ

| Работа | Стоимость, руб.* |
|---|---|
| Компьютерная диагностика двигателя | 680 |
| Замена масла и фильтра двигателя (со снятием защиты картера) | 1540 |
| Замена фильтра воздушного/топливного/салонного | 460/1140/460 |
| Замена свечей зажигания | 910 |
| Замена ремня ГРМ | 6370 |
| Замена ремня навесных агрегатов | 1370 |
| Замена охлаждающей жидкости | 1370 |
| Замена тормозных колодок передних/задних | 1590/2730 |
| Нормочас | 2275 |

*На ряд работ в Major Ford предоставляются скидки от 15 до 25% в зависимости от года выпуска машины и при условии, что она старше трех лет.

### ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ НЕКОТОРЫХ ЗАПЧАСТЕЙ У ДИЛЕРОВ

| Запчасть | Стоимость, руб.* |
|---|---|
| Крыло переднее | 7580 |
| Накладка бампера переднего | 13 710 |
| Блок-фара | 6260 |
| Капот | 15 740 |
| Фильтр масляный/воздушный/салонный | 310/870/800 |
| Фильтр топливный | 660 |
| Свечи зажигания, комплект | 730 |
| Ремень ГРМ + ролик натяжной | 1820 + 3770 |
| Ремень поликлиновый | 2920 |
| Тормозные колодки передние/задние | 2450/2640 |

*На ряд запчастей при их приобретении и замене в Major Ford предоставляются скидки от 10 до 12% в зависимости от года выпуска машины и при условии, что она старше трех лет.

На правах рекламы

sollers
ЗАВОЛЖСКИЙ МОТОРНЫЙ ЗАВОД

представляют марку
ДВОЙНОЙ РЕСУРС®
ГЕНЕРАТОРЫ
УВЕЛИЧЕННАЯ ТОКООТДАЧА НА ОБОРОТАХ ХОЛОСТОГО ХОДА
Для автомобилей ГАЗ, УАЗ, ВАЗ
Ресурс – 250 000 км пробега
KENO
ГАРАНТИЯ 2 года
ГЕНЕРАТОР
ГЕНЕРАТОР
реклама
ДВОЙНОЙ РЕСУРС
КАЧЕСТВО ПРОВЕРЕНО
НАШИ РЕГИОНАЛЬНЫЕ ПРЕДСТАВИТЕЛИ
на сайтах: www.zmz.ru, www.2resurs.ru
Подробная информация
по тел: +7 (83161) 6 61 38, +7 (83161) 6 57 44

Sergei79 for journal-plaza.net

# Удаленный доступ

Владимир Арбузов

Любой владелец, купив новую машину, первым делом монтирует какую-нибудь сигнализацию. Установив ее самостоятельно или доверив эту интимную операцию фирме, он наконец-то спит спокойно – положенный ритуал соблюден! А уж насколько эффективна защита, мало кто задумывается: даст бог, обойдется... Однако бывает – не обходится. Даже фирменные сервисы с коллекцией сертификатов на стенках зачастую ставят сигнализации, мягко говоря, небрежно. Примеров тому у нас в редакции достаточно. Проверено: нейтрализовать такую – дело нескольких минут. А если вашей машиной заинтересуется «специалист», то, поверьте, разгадает стандартный ребус еще быстрее.

Но даже если охранная система смонтирована по всем правилам, оснащена двусторонней радиосвязью и сиреной, что мешает увезти машину на эвакуаторе? На вопли сирены давно уже никто не обращает внимания, слабый радиосигнал пейджера легко затеряется в городских помехах. А уж потом, в тишине и спокойствии отстойника, угонщик детально ознакомится с электросхемой вашей противоугонки.

Другое дело – система пейджингового оповещения, использующая сеть GSM. Она работает со всеми сотовыми операторами, всегда знает местоположение автомобиля, может рассказать владельцу по телефону, какая беда грозит машине (какие датчики сработали), даже даст послушать, что творится в ней в этот момент. И по команде заглушит двигатель или устроит угонщику еще какую-нибудь каверзу.

Этой сигнализацией целесообразно дополнить ту, что уже есть на машине. Она автономна, работает от собственного аккумулятора, не требует вмешательства в электропроводку, поэтому вычислить ее угонщику на машине будет не так-то просто. Зато смонтировать сможет и ребенок – достаточно подобрать тайное место для блока, подключить «плюс», «минус» и до четырех датчиков охраняемых зон.

Такую систему «Дозор» (цена – около 8500 рублей) мы установили на «Хёндай-Санта Фе» под подушку заднего сиденья, куда на сервисе никто не заглядывает. Можно и в другое место – все зависит от вашей фантазии, например под обивку салона. Система блокирует топливный насос на его разъеме. А чтобы разрыв в цепи нельзя было определить сканером, параллельно контактам реле вставили лампочку.

Постановка и снятие с охраны – по звонку с телефона, а в подтверждение система перезвонит вам на мобильный: команда выполнена. Снимать трубку и, соответственно, платить за входящие-исходящие звонки не надо. Другое дело, если сигнализация сработала. Тогда можно прослушать голосовое сообщение об атаке, а также «звуковую картину» того, что сейчас происходит в машине, то есть включить спрятанный в ней микрофон. На всякий случай система держит в памяти, кроме вашего, еще два телефона, с любого из которых ею можно управлять.

Для определения местонахождения машины служит функция MMS-телефона или компьютер с выходом в Интернет. Нужно просто зайти на сайт оператора, ввести номер телефона и пароль – и через несколько секунд будете знать, где находится ваша машина, будь она хоть за тысячу километров от вас. Точность пеленга довольно высока, мы проверили: машина находится примерно в центре круга на фрагменте карты, выводимой по вашему запросу на монитор (см. фото). Услуга «целеуказания» платная – 5 рублей. Можно считать, даром, если учесть ее актуальность для владельца, не обнаружившего машину на привычном месте. Сопутствующий эффект: если, к примеру, жена взяла автомобиль с намерением заночевать у подруги, вы всегда будете в курсе ее перемещения по маршруту и даже того, о чем они шепчутся в машине.

Из недостатков «Дозора» отметим следующие. Кнопка ручной постановки на охрану, если машина вне зоны действия сети, выпирает из корпуса – во избежание недоразумений ее лучше бы спилить заподлицо. Разъемы блока не автомобильные, от тряски могут расстегнуться, поэтому их нужно замотать изолентой. Зато простота установки на автомобиль и возможности системы с лихвой окупают эти мелочи. ЗР




Тайный микрофон спрятан за накладкой винта салонной ручки.

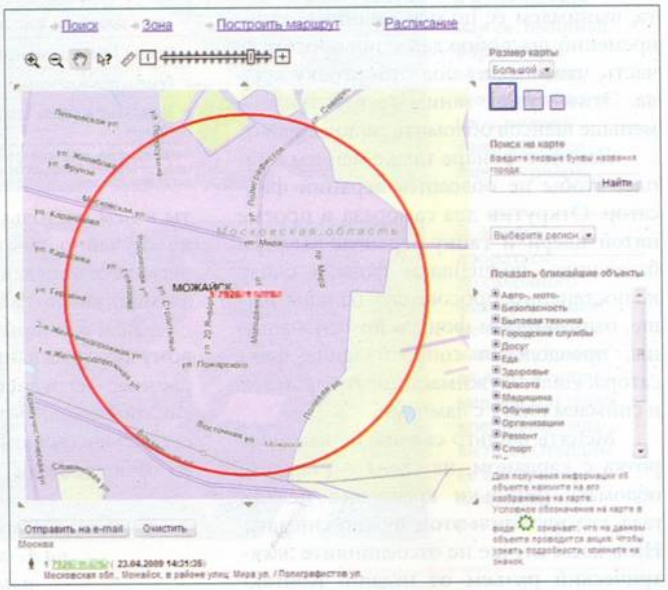




Лампочка, подключенная параллельно контактам реле бензонасоса, затруднит угонщику поиск разорванной цепи.




Блок можно установить практически в любом месте.




Машина находится приблизительно в центре круга. Внизу – описание района.

Sergei79 for journal-plaza.net



# Третий глаз

Владимир Арбузов рассказывает, как сэкономить, самостоятельно оснастив машину парктроником.



Это устройство в заводской комплектации увеличивает цену «Фокуса» на 8 тысяч рублей, а если его установить позже, к цене самого изделия придется добавить 6–8 тысяч за работу. Мы же предлагаем восполнить пробел самостоятельно, это не так уж сложно.

Выбор парктроников довольно богат: от простейших, с двумя датчиками и ценой около 2 тысяч рублей, до восьмидатчиковых за 8–9 тысяч. Товары, как правило, китайские или корейские (изделия именитых фирм гораздо дороже и стоят до 15 тысяч рублей). Роднит их одно: все они, по сути, представляют собой пьезодатчики с простейшим алгоритмом работы, дополненные линейкой цветных светодиодов, оповещающих о степени близости препятствия, и бипером-пищалкой.

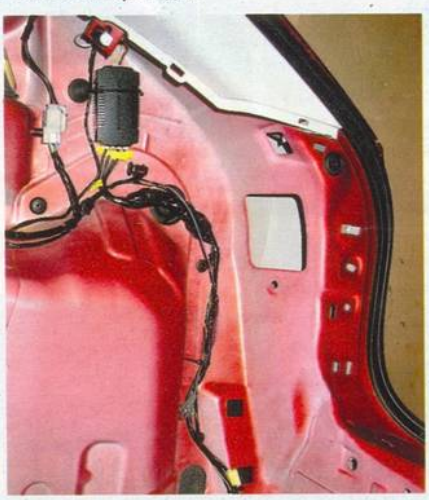
Мы выбрали отечественный «Мультитроникс», который работает в паре с маршрутным компьютером, имеющим мощный 16-разрядный процессор. Соответственно, опрос датчиков происходит гораздо быстрее, а информативность повышается. Выгода еще и в том, что с ним уже не придется ездить в сервис на диагностику системы управления двигателем – коды ошибок высветятся на дисплее.

Установка парктроника и маршрутного компьютера подробно расписана в прилагаемых к ним руководствах. Особенности же, присущие конкретной марке машины, каждому владельцу предстоит постичь самостоятельно. Касаются они в основном мест установки датчиков на бамперах и прокладки проводов по кузову. О том, как это выглядит на «Форде-Фокус», дают представление фото. Владельцы автомобилей других моделей вряд ли встретятся с принципиальными различиями. ЗР

Если сверлить передний бампер рука не поднимается, установить датчики можно в накладках противотуманок и решетки радиатора.

Системный блок заднего парктроника удобно закрепить на правом крыле пластиковым хомутом, пропущенным через технологические отверстия. Жгут проводов идет по штатной проводке.

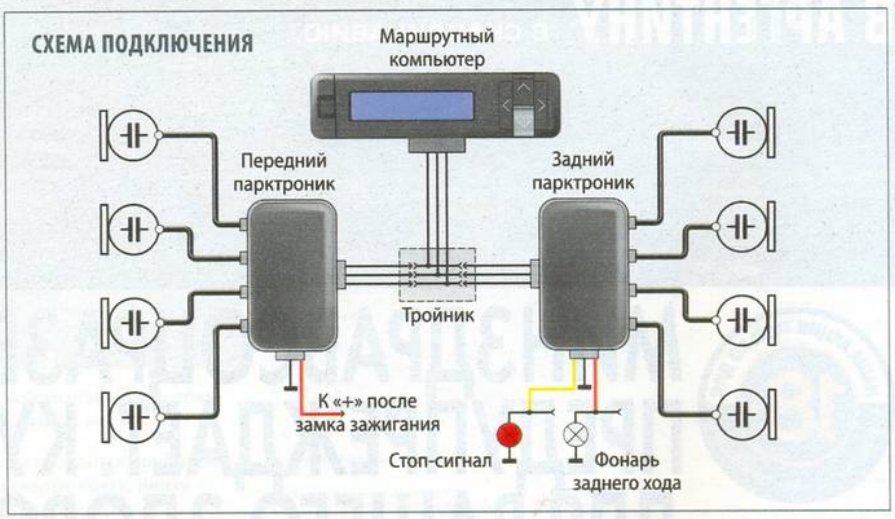




Передний блок очень удачно ложится за бардачок.

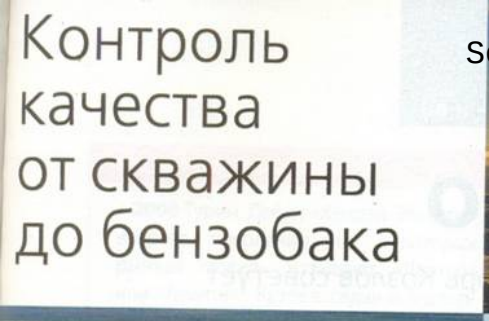
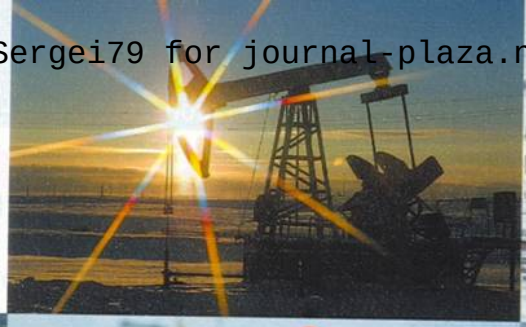
Маршрутный компьютер над салонным зеркалом глаз не мозолит, но всегда находится в пределах видимости.





Sergei79 for journal-plaza.net

# Контроль качества от скважины до бензобака




















РОСНЕФТЬ

ОТКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО
НЕФТЯНАЯ КОМПАНИЯ

Sergei79 for journal-plaza.net



# Разумно и достаточно

Тем, кто выбирает подержанную машину не сердцем, а умом, Игорь Козлов советует присмотреться к «Хёндай-Элантра».



Цены на шестилетние авто растут от 250 тыс. (1,6 л, механика) или от 270 тыс. руб. (1,6 л, АКП). Трехлетки дороже всего на 40 и 55 тыс. руб. соответственно. Это говорит о высокой ликвидности модели. Кстати, эти модификации самые популярные на рынке – не случайно именно они были освоены ТагАЗом в 2008 году – после того, как модель сняли с производства в Корее. Место рождения также легко определить по первым знакам VIN: X7M означает, что машина собрана в России, KMH – в Корее. У «Элантры», как у любой машины, есть слабые места. Зная о них, проще отыскать на рынке приличный экземпляр и спрогнозировать расходы на его дальнейшее содержание.

## ЗА ПРОСТЫМИ ФОРМАМИ

Дизайн «Элантры» не изыскан, но узнаваем. Это, пожалуй, одна из первых корейских машин, которая, не будучи «обмылком», получила вполне европейскую внешность. Может, поэтому эксперты EuroNCAP не стали тянуть с крэш-тестом и провели его сразу по появлении модели. Основные претензии были вызваны плохой защитой коленей, значительной деформацией пола и слишком сильным давлением на грудную клетку манекена со стороны лямок ремней безопасности. Кроме того, голова искусственного водителя промахнулась мимо подушки, а дверь после столкновения самовольно распахнулась. Полученные в итоге три звезды – это по современным меркам, конечно, маловато, но сделаем скидку на возраст разработки и время «встречи с кубом» (см. Историю модели).

Если аварий не было, то ржавчину на кузове вряд ли найдете. Исключение – задние колесные ниши, в которых довольно быстро облезает покрытие, оголяя металл. Выяснилось, что некоторые машины продавались без задних подкрылков, призванных защищать полости от воздействия камней и песка. Если вам подвернулась именно такая, немедля обработайте арки, например, битумной мастикой.

Не щадят камешки и хром на решетке радиатора. Если покрытие пробито насквозь, то волдырей и последующего отслаивания ждать недолго. Захотите привести мордашку в порядок – купите обычную пластиковую деталь; пусть не так сверкает, зато практично.

Проверьте работоспособность стеклоочистителя. Если при поднятых поводках привод скрипит, а при опущенных – дробит, это верные признаки закисания стальных осей в силуминовых втулках. Не поленитесь разобрать и смазать узел, иначе будете искать новый электродвигатель – в нем из-за повышенного сопротивления вращению вскоре перегорят обмотки якоря.

Может огорчить едва морозящий кондиционер, требуя пополнения хладагента, при этом свищей в системе специалисты, как правило, не находят. Обычно заправки хватает на два-три года. Очевидно, газ улетучивается через микробреши в уплотнениях. Радиатор же кондиционера держится весьма достойно, особенно на фоне других корейских авто.

А вот о радиаторе охлаждения двигателя так не скажешь: нередко в пластиковых бачках появляются трещины. Многие дилеры списывают это на воздействие химреагентов, которыми поливают улицы зимой. Такова ли настоящая причина, доподлинно не известно, одна-

Sergei79 for journal-plaza.net

## ИСТОРИЯ МОДЕЛИ

- **2000** Турин. Дебют «Хёндай-Элантра» второго поколения (на некоторых рынках модель называют «Лантра» или «Аванте»). Кузова: седан и 5-дверный хэтчбек. Двигатели (все Р4): бензиновые 1,6 л, 77 кВт/105 л.с. или 79 кВт/107 л.с. (отличия в настройках); 1,8 л, 97 кВт/132 л.с.; 2,0 л, 102 кВт/139 л.с. или 105 кВт/143 л.с. (отличия в настройках); турбодизель с непосредственным впрыском «коммон рейл» 2,0 л, 82,5 кВт/112 л.с. Привод передний, М5 или А4.
- **2001** Крэш-тест EuroNCAP: 6 баллов за фронтальный удар и 14 – за боковой. Итого: 20 баллов и три звезды.
- **2003** Рестайлинг. Скромный объем изменений не помешал «Элантре» получить статус модели третьего поколения.
- **2007** Представлена модель четвертого поколения.
- **2008** На ТагАЗе освоено производство «Элантры» 2003-го модельного года.

ко если ежедневно следить за уровнем жидкости, то сможете вовремя заметить утечку. Нет – пеняйте на собственную лень и готовьтесь к ремонту вскипяченного мотора.



**Простенько, зато добротно, а главное, вполне эргономично. Со временем могут появиться скрипы обивки, вызванные перегревом панелей в жаркую погоду или их небрежной сборкой, скажем, после замены лампочек подсветки.**

**Оси стеклоочистителя смазываем хотя бы раз в два года. Пусть вас не страшит эта работа, ведь снять узел несложно – он стоит под левой половинкой «жабо» и крепится всего тремя болтами.**



### «АЛЬФА» и «БЕТА»

На наш рынок официально поставляли машины только с двигателями G4ED объемом 1,6 л, 1,8-литровым G4GB и 2-литровым G4GC. Первый относится к серии «Альфа II», а остальные два – к «Бета». Все – потомки «Мицубиси» и без значительных изменений выпускаются уже много лет. Они давно и хорошо изучены мастерами, поэтому проблем с ремонтом не возникает даже в глубинке.

«Альфы» требовательны к качеству топлива. Стоит заправиться «слева», как загорается *Check Engine*, извещая о неприятностях «по лямбде». Дело в том, что программа блока управления двигателем рассчитана на хороший бензин, наш же, как известно, бывает разный. Сжечь суррогат с приемлемыми выбросами электронике не всегда удается, поэтому она и просит помощи. Поначалу машины спасали дилеры, перепрошивая блоки, а примерно с середины 2003 года завод стал ставить другие блоки управления, «ознакомленные» с российскими особенностями. «Беты» к бензину куда менее привередливы.

К счастью, моторы терпимы к повышенному содержанию смол в топливе, поэтому зависания клапанов из-за смолистых отложений почти не бывает. А вот непроверенных масел лучше избегать – липкие черные образования под клапанной крышкой могут убить гидрокомпенсаторы на «альфах». Гораздо дешевле своевременно менять масло. На «бетах» зазоры регулируем, как на наших «восьмерках». По регламенту – через 90 тыс. км, но даже при пробеге под 120 тыс. в этом реально нуждается лишь треть клапанов.

Привод ГРМ у моторов, по сути, одинаковый: ремень крутит только выпускной вал, а движение впускному передается цепью, связывающей валы на другом конце головки. Ремень нужно менять каждые 60 тыс. км, а вот цепь – как повезет. На «бетах» она выдерживает около 180 тыс., у «альф» же может зашуметь уже при 60 тыс. км. Меняя цепь, имейте в виду: на «бетах» метки на звездочках должны смотреть строго вверх, на «альфах» – в противоположные стороны. В обоих случаях цепь должна лечь на зубья таким образом, чтобы звенья с золотистой окраской были напротив меток.

Система выпуска сравнительно долговечна, но есть у нее неприятная особенность: второй датчик кислорода расположен за сильфоном, призванным компенсировать перемещения силового агрегата. Если его продырявить (например, в колее), то блок управления двигателем не сможет узнать истинный состав

**Чаще всего «элантры» встречаются с моторами 1,6 л. В целом агрегаты надежны, но при условии, что будете регулярно проверять уровень охлаждающей жидкости и избегать сомнительных заправок.**

**Моторы 1,8 л менее требовательны к качеству топлива. VIN показан стрелкой, а дублирующая табличка расположена чуть правее. Тип двигателя указан в восьмом знаке: B – 1,6 л; C – 1,8 л; D – 2,0 л (все бензиновые).**





Sergei79 for journal-plaza.net



**ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ ОРИГИНАЛЬНЫХ ЗАПЧАСТЕЙ**

| Запчасть | Стоимость, руб. |
|---|---|
| Крыло переднее/заднее | 5490/22 020 |
| Накладка бампера переднего/заднего | 8830/9010 |
| Блок-фара/фонарь | 10 320/5200 |
| Капот | 12 270 |
| Фильтры масляный/воздушный/топливный/салонный | 235/495/1190/1900 |
| Электродвигатель стеклоочистителя | 5260 |
| Свечи зажигания, комплект | 620 |
| Радиатор охлаждения двигателя | 11 780 |
| Ремни привода генератора и кондиционера | 790 |
| Сцепление, комплект | 9000 |
| Тормозные диски передние/задние | 6170/6810 |

**СТОИМОСТЬ ОТДЕЛЬНЫХ РАБОТ У ДИЛЕРА**

| Работа | Стоимость, руб. |
|---|---|
| Компьютерная диагностика (мотор-тест) | 700 |
| Диагностика ходовой части и тормозов | 1600 |
| Замена масла и фильтра двигателя | 640 |
| Замена ремня ГРМ/ремня и цепи ГРМ | 3500/5000 |
| Заправка кондиционера | 2100 |
| Замена амортизаторов передних/задних | 3500/1800 |
| Замена рулевого механизма | 2500 |
| Замена сальников АКП | 3400 |
| Замена тормозных колодок передних/задних | 700/700 |
| Регулировка углов установки колес | 1300 |
| Нормочас | 1260 |



**Багажники седана и хэтчбека равны по длине и объему (990 мм и 415 л соответственно), однако последний куда практичнее – спасибо огромному проему пятой двери и заднему сиденью, которое складывается по частям.**

**Этот экземпляр с пробегом чуть более 100 тыс. км уже требует дополнительной обработки колесных арок и замены потеющего амортизатора.**



**ПРИМЕРНЫЕ ЗАТРАТЫ НА СОДЕРЖАНИЕ НЕКОТОРЫХ ВЕРСИЙ**

| Затраты* (ремонт и ТО у дилера) | Сумма, руб. | |
|---|---|---|
| | 1,6 МКП | 1,6 АКП |
| Средняя цена трехлетнего экземпляра с пробегом 75 тыс. км | 347 000 | 354 000 |
| Стоимость ТО 75–150 тыс. км включительно (с расходниками) | 66 600 | 69 200 |
| Вероятные затраты за пробег 75–150 тыс. км (деталь с заменой) | | |
| Цепь ГРМ | 3720 | |
| Радиатор охлаждения двигателя | 13 280 | |
| Стойки и втулки стабилизатора задней подвески | 2320 | |
| Амортизаторы на одной оси | 12 860 | |
| Тормозные диски и колодки передние | 10 370 | |
| Тормозные колодки передние (две и три замены соответственно) | 7400 | 11 100 |
| Тормозные диски и колодки задние | 10 220 | |
| ИТОГО | 473 770 | 487 070 |
| Средняя цена шестилетнего экземпляра с пробегом 150 тыс. км | 275 000 | 298 000 |
| Потери за три года эксплуатации (сумма затрат на авто с вычетом его продажи)** | 198 770 | 189 070 |
| Средний расход топлива в городе (данные производителя), л/100 км | 9,4 | 10,9 |
| Расходы на топливо (А92, 18 руб./л) | 126 900 | 147 150 |
| Стоимость 1 км пробега*** | 4,34 | 4,48 |
| Возможные дополнительные затраты за пробег 75–150 тыс. км (деталь с заменой) | | |
| Электродвигатель стеклоочистителя | 5970 | |
| Рулевой механизм в сборе | 31 140 | |
| Сцепление | 12 500 | – |

*Цены на апрель 2009 года. **Без учета инфляции и ДТП.
***С учетом расходов на топливо.

выхлопа и перейдет в аварийный режим, известив об этом сигналом *Check Engine*. Мотор, конечно, работать не перестанет, но ехать своим ходом под рев выхлопа и предсмертные стоны нейтрализатора все же не советуем. Мораль: установите силовую защиту моторного отсека!

## ПРОВЕРЕНО В ТАКСИ

Ресурс сцепления – в среднем 120 тыс. км, что вполне терпимо. К механической коробке передач претензий нет, а вот автомат порой грешит утечкой масла через сальники приводных валов. Если этого не заметить вовремя, то финалом масляного голодания может стать дорогостоящий ремонт агрегата.

Частенько отпотевают амортизаторы, причем ни стуков, ни сколько-нибудь существенного изменения в поведении машины можно долго не замечать. Так, признаки течи проявляются порой при пробеге 80–90 тыс., а стуки и болтанка – через 20–40 тыс. км. Амортизаторы меняем, разумеется, только парой.

После 100 тыс. км может застучать рулевая рейка. Дилеры меняют ее в сборе, однако удастся изрядно сэкономить, если отдать узел в переборку. В крупных городах найдется не одна фирма, готовая поменять копеечную втулку в правой части механизма.

К 50 тыс. км разбиваются втулки заднего стабилизатора. Поменять несложно, да и стоят детали недорого. Стойки, как правило, держатся дольше – до 120 тыс. км. Сайлент-блоки вряд ли побеспокоят до 200 тыс. км, но в том и беда: когда приходит время, бывает невозможно отвернуть болты, закисшие в распорных втулках. Поэтому, пока крепеж свежий, разберите и смажьте соединения, например, «Мовилем». Та же беда может подстерегать и в передней подвеске – ее элементы не менее долговечны.

Передние тормозные колодки служат 30–45 тыс. км (АКП/МКП), а диски – вдвое дольше. У машин с автоматом дилеры порой меняют колодки на каждом ТО (интервал – 15 тыс. км) из-за более чем вполовину изношенных накладок. Понятно, что до следующего обслуживания они не дотянут, но если менять колодки с интервалом 20–25 тыс. км, то, возможно, удастся немного сэкономить.

Задних колодок хватает на 70–80 тыс., а дисков – на 140–160 тыс. км. В барабанных механизмах (встречаются и такие варианты) колодки доживают до 100 тыс. км, однако это не повод до той поры не разбирать, не очищать и не смазывать механизм в целях профилактики. Впрочем, закисший ручник не даст об этом забыть. ЗР

*Благодарим торгово-сервисный комплекс «Автомир Hyundai» в Марьино за помощь в подготовке материала.*

Sergei79 for journal-plaza.net



# Когда пробке крышка

Пробка расширительного бачка – деталь копеечная, но от этого не менее важная, предупреждает Борис Ездаков.

Не удивляйтесь – мы снова говорим о пробке. Исправность этого простейшего механизма с двумя клапанами – необходимое условие нормальной работы системы охлаждения двигателя. Однако некоторые производители, похоже, за качеством изделия не следят, а лишь приглядывают.

Напомню, современная система – закрытая, избыточное давление в ней составляет 1,1–1,2 кгс/см². Оно-то и поднимает точку кипения жидкости примерно до 120°С, позволяя поддерживать напряженный температурный режим двигателя без риска его «вскипятить». Результат – лучшие мощностные и экономические показатели.

Давление в системе поддерживает паровой клапан (см. ЗР, 2008, № 3). Его задача – открыться раньше, чем пар разорвет расширительный бачок или патрубки. После открытия клапана давление стабилизируется на величине примерно на 0,3 кгс/см² ниже максимальной, ведь при плотно закрытом клапане пары давят на несколько меньшую его площадь, чем когда он открыт.

Если давление недостаточное, то при высокой температуре жидкость сначала закипит при входе в помпу (в зоне наибольшего разрежения), насыщаясь паровыми пузырями. Чем больше пузырей, тем меньше массовая доля перекачиваемой жидкости, а значит, хуже охлаждение. Далее процесс развивается лавинообразно и приводит к перегреву двигателя, а это грозит короблением головки, блока, задирами поршней и дорогим ремонтом! Кроме того, даже при умеренных нагрузках на двигатель, когда избыток тепла мал и перегрев мотору не грозит, работа системы без избыточного давления ведет к кавитационному износу крыльчатки насоса и появлению глубоких каверн на омываемых поверхностях гильз цилиндров.

Итак, пробка должна быть надежной. Однако беспечные владельцы не раз показывали мне пробки с ржавыми пружинами, рассыпающимися в прах. Были и «сборные» пробки (крышка с обозначением *ВАЗ*, а начинка – с клеймом *АП*) – негодные, как оказалось. Представьте: характеристики давления при холодной проверке правильные, но материал при нагреве до рабочей температуры плавился (фото 1), клапаны отказывали. Случалось, необходимость менять пробку возникала уже через 2,5–3 тыс. км!

Отмечу, что паровой клапан красиво упакованной пробки с логотипом владимирского завода «Автоприбор» при проверке обычно открывается лишь при давлении 1,8 кгс/см². Приходится укорачивать пружину, после чего клапан работает штатно. Но это, согласитесь, лишние хлопоты! А вот изделия питерской фирмы ЛУЗАР не разочаровали – вмешиваться пока не приходилось.

Для проверки работоспособности парового клапана изготовим несложную оснастку. Сняв с бачка паровой шланг, заглушим его (фото 2). Затем, сточив на наждаке резину с шинного вентиля, плотно загоняем этот конец в кусочек шланга-переходника и надеваем его на паровой штуцер бачка. Резьбовой конец ввертываем в штуцер манометра. Подсоединяем к манометру шланг обычного шинного насоса, все затягиваем хомутами и накачиваем, пока не послышится шум выходящего воздуха (фото 3). Резиновый уплотнитель пробки и кромка горловины бачка могут потребовать внимания – у них не должно быть трещин, заусенцев и т. п. Если, начав нагнетать воздух, сипение слышите сразу – будьте начеку, чтобы такая пробка не стала «крышкой» всему двигателю! Правда, сипеть может и из-под датчика уровня жидкости, но это легко проверить мыльным раствором.

Если клапан пробки открывается при давлении 1,1 кгс/см² или чуть большем, можете спокойно ею пользоваться! ЗР

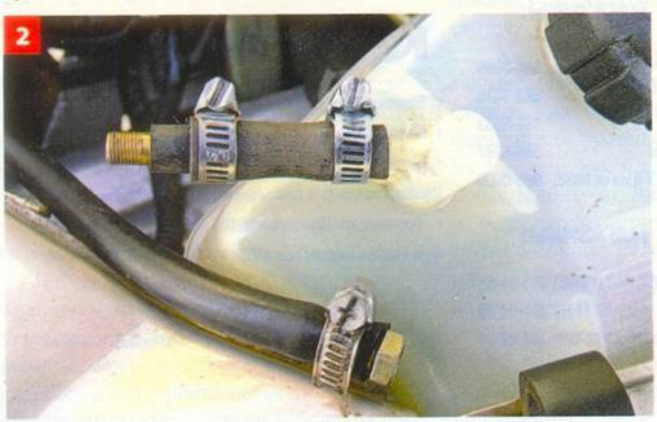
**С виду пробки одинаковы. Но у левой центральная часть покороблена – необходима замена.**

1



**Препарированный вентиль вставлен в переходный шланг нашего приспособления, а паровой шланг автомобиля заглушен.**

2



**Проверяем давление, при котором паровой клапан открыт. Есть 1,1 кгс/см² – пробка в порядке.**

3



Sergei79 for journal-plaza.net



# Как в воду глядели!

Александр Барашков из Нижнего Новгорода за ответ на задачу № 15 «Такая маленькая пружинка» получает от торговой компании ЗАО «РИК» автомобильный GPS-навигатор NTW (модель GNT-C430) с кардридером Microsonic. Подробности на сайте: www.r-i-c.ru.




Расскажем реальный случай. Наш читатель поставил в распор между передними колодками ВАЗ-2107 слабенькие пружинки. Колодки перестали цепляться за диск, назойливого шума как не бывало – автор «изобретения», разъезжая по городу, был доволен. Но вот однажды ясным утром он полчаса ехал по прямому загородному шоссе не тормозя, перед крутым спуском решил сбавить ход, нажал на тормоз... а педаль ушла! Отпустил, снова нажал – скорость стала падать. Что же произошло?

Конечно, в таком виде задача была бы слишком простой, поэтому мы умолчали о большом ходе педали (пусть люди сами сообразят, зачем герой давил на нее дважды) и добавили дождик.

Этот дождь многих сбил с толку. Кто-то горячился: *«Да при чем тут пружинки! Во всем виноват дождь! Человек долго ехал не тормозя, диски и колодки остыли, намокли, а при контакте скользили. Поэтому для просушки пришлось нажать на педаль, потом отпустить и снова нажать...»* Ссылаются и на учебники: *«...проехав брод, надо сушить тормоза»*.

Да, после глубокого брода это может потребоваться – в первую очередь барабанным тормозам. Но человек ехал по шоссе. А дисковые тормоза тем и хороши, что на высокой скорости сами в долю секунды сбрасывают воду. Страшнее для них лед, грязь, масло на колодках и дисках. Но все же давайте вообразим, что тормоза понадобилось просушить, очистить и т. п. Если времени у водителя навалом, как после форсирования речки, он спокойно включит пониженную, левой ногой надавит на педаль тормоза, правой – на газ и будет держать, пока диски и колодки, нагревшись, не просохнут. Однако в экстремальной ситуации дорога каждая секунда, надо быстрее разогреть диски и колодки. Кто же (и зачем?) станет отпускать педаль?

Кто-то из читателей отметил: *«При угрозе ДТП прерывать торможение – явно нездоровое занятие!»* Другое дело перегрев колодок (ЗР, № 3, с. 184) – чтобы их охладить, педаль отпускают. Путать эти две ситуации не следует. Итак, аквапарк отставим. Что же заставило дважды нажимать на педаль?

При замене колодок приходится утапливать поршни в цилиндры. Естественно, поначалу зазоры между новыми колодками и диском большие, – и, чтобы вернуть их к норме, нажмем на педаль... Ушла до пола – отпустим и нажмем второй раз, третий! Ведь при каждом ходе педали лишь определенная порция жидкости поступает в рабочие цилиндры; чтобы прижать колодки к диску, одного нажатия обычно мало.

Схожесть этой ситуации с описанной в задаче очевидна. Но как же хилые пружинки смогли задвинуть поршни в цилиндры? Ведь им мешают силы трения плюс давление столба жидкости в питающей магистрали. Зато на них работает время и вибрации узла. На ходу колодки вибрируют, с ними «зудят» и поршни – и, понемногу вытесняя жидкость в главный цилиндр, ползут вглубь рабочих цилиндров. Если долго не тормозить, пружинки могут сыграть роковую роль. Чем больше жидкости поршни вытеснят в главный цилиндр, тем больше будет ход педали при первом нажатии – и, если упрется в пол, машина не остановится. Придется отпустить педаль и вновь нажать. Исключение – поршни настолько закисшие, что уже неработоспособны. Пружинка их не сдвинет, но тут впору думать о другой задаче.

В письме победителя сказано: *«Передние колодки отошли от дисков – и производительности главного тормозного цилиндра не хватило на то, чтобы свести их за один рабочий ход»*.

Ну а почему не ощущалась работа задних тормозов? Многие считают, что, *«пока передние исправны, неполадок в задних можно вовремя и не заметить»*. Действительно, пока не требуется максимальное замедление, передних тормозов водителю хватает и об отказе задних он может не знать. Но это справедливо, когда передние тормоза все-таки работают, то есть на педали ощущается противодавление жидкости (нажим поршней на колодки). А в нашем случае ход педали ограничивает пол, а не поршень заднего тормозного контура, так что давление в нем не больше, чем в переднем. Остается либо прибегнуть к ручнику, либо закачать в передние цилиндры достаточно жидкости.

Итак, будем осторожны с умозрительными техническими решениями, которые выглядят гениальными «в первом чтении», а впоследствии оказываются неверны.

И напомним, что вносить изменения в конструкцию тормозов запрещено Правилами дорожного движения. Запрещено не зря.

Что же, всем участникам обсуждения этой темы спасибо, Александра Барашкова поздравляем с победой! **ЗР**

## ЗАДАЧА № 18

**ПОДУМАЛ – СДЕЛАЙ, СДЕЛАЛ – ПОДУМАЙ!**

**«На старой «семерке» пришлось расточить блок цилиндров. Собирали мотор сами: утром начали, а под вечер он уже урчал под капотом. Конечно, устали, но и зазоры в ГРМ выставили, и карбюратор вычистили, и фильтры сменили. Зажигание решили выставить на ходу, по детонации, да какое там! Машина вялая, быстрее 60 км/ч не едет. Делаем УОЗ все больше, а детонации нет! Жорик говорит, что кольца должны приработаться, но вижу, что сам он в это не верит... Пораскинули умом – и нашли ошибку. Машина полетела ласточкой! Кто скажет, из-за чего мотор не тянул?»**

Ответ с пометкой «Конкурс» отправьте до 1 июля 2009 года по адресу: 107045, Москва, Селиверстов пер., 10, или по e-mail: exp@zr.ru. Тел. (495) 207-79-84. Укажите ваш контактный телефон или иной удобный для вас способ быстрой связи.

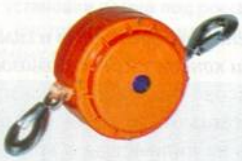
Sergei79 for journal-plaza.net



## ЛУЧШИЙ СОВЕТ НОМЕРА

Нынче мы отметили два совета. За рекомендации по доработке охранной системы **Михаил ТЮЛЬКИН** из Ижевска получает от ООО «Авто-Новь» буксировочный трос-рулетку (подробности на сайте VGUSEV.INFO). **Александр ЕРМАКОВ** из Саратова рассказал о том, как в дороге восстановил крепление рабочего цилиндра сцепления. За это от южнокорейской компании SK Energy он получает канистру масла ZIC.

Южнокорейский производитель масел ZIC проводит в мае – июне любопытную акцию. Покупатель, заполнив в магазине купон с придуманным слоганом, может не только пассивно дожидаться награды за лучшие слова, но и попытать счастья в «стрит-рейсинге». Дело в том, что, услышав на волне местной радиостанции сообщение с адресом, где находится очередная топливная карта на 1000 рублей и банка с маслом ZIC, необходимо как можно быстрее оказаться на месте выдачи. Первые три счастливчика и получат приз. Оттачивать свое мастерство в «спортивном ориентировании» можно будет дважды в неделю.






### М. ТЮЛЬКИН

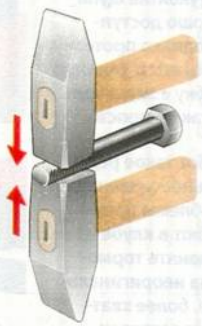
Установленную на машине **сигнализацию** можно оснастить мобильной связью с владельцем. Для этого я использовал старый аппарат «Моторола-С115»: припаял два провода к контактам кнопки вызова, вывел их из корпуса и соединил разъемом с реле сигнализации на включение фар (см. рис.) При срабатывании сигнализации моргают фары, а «Моторола», кроме того, отправляет сигнал вызова на мой сотовый телефон.

***От отдела эксплуатации.***
*Об установке охранной системы, использующей мобильную связь, читайте в рубрике «Доводим».*




### А. ЕРМАКОВ

В пути на ВАЗ-2107 **провалилась педаль сцепления**. Оказалось, болты крепления рабочего гидроцилиндра вывернулись и он повис на шланге. Повезло – болты не потерялись, поршень не выдавило. Но осмотр показал, что в отверстиях под болты резьбы практически нет. Думаю, слесарь СТО в свое время перестарался. Как доехать? Попытки посадить болты на тряпочки и т. п. не увенчались успехом. Тогда я молотком сплющил болты, сделав сечения овальными, и затем ввернул их, как саморезы. Интересно, что в дальнейшем ремонтировать отверстия в картере сцепления, нарезать в них новую резьбу не потребовалось.



### У. ИЛЬЯСОВ, Уфа

Большие **щели в моторном отсеке** я закрыл брызговиками, вырезанными из туристического коврика («пенка»). Этот материал – в отличие от поролона, например, – не впитывает воду и, следовательно, не провоцирует коррозию металлических деталей. К тому же он снижает механические шумы, сам их не создает и за счет эластичности отлично прилегает к криволинейным поверхностям. Из этого же материала, так как он хорошо держит форму, я изготовил утеплитель для аккумуляторной батареи.

### С. БЕЙ, Харьков, Украина

При замене **глушителя «Волги» ГАЗ-24** под рукой не оказалось прокладки 24-1203131 – на стыке глушителя и выпускной трубы. Подбирая, из чего ее можно сделать, я обнаружил, что подойдет прокладка 2103-1203020 от «Жигулей»: отверстия в ней точно соответствуют фланцу моего глушителя. Поставив эту прокладку на место, удалил болгаркой все лишнее – и машина готова!

***От отдела эксплуатации.***
*Лишнее можно и не удалять. Но в Харькове, видимо, ценят красоту, что нас радует!*

### В. ЕЛЬЧИК, С.-Петербург

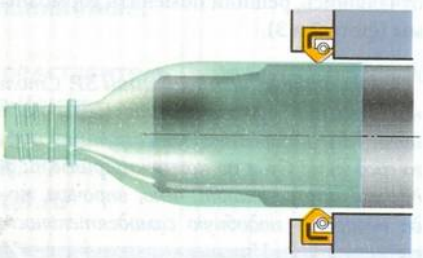
Известно, что **буксировочный трос** должен быть обозначен предупредительными флажками размером 200×200 мм с чередующимися красными и белыми полосами. Купить их возможно не всегда. Но сделать нетрудно самому.

Я использовал для этой цели большие пластиковые бутылки красного цвета из-под кетчупа. Разрезал их, распрямил, выбросил лишнее, а затем наклеил на красное поле полосы белого скотча шириной 50 мм.

***От отдела эксплуатации.***
*Полагаем, это решение приемлемо – но только днем, при хорошей видимости флажков. Ведь условие их использования в темное время суток – световозвращающее покрытие.*

### С. ЛУКИН, Петрозаводск

Иногда **монтаж манжеты на вал** (см. рис.) превращается в сложную операцию. Очень облегчит дело пластиковая бутылка с отрезанным дном. Надев бутылку на вал, ставим на место крышку с манжетой, вынимаем бутылку – дело сделано! Если бутылка несколько больше, чем нужно, ее можно «осадить», постепенно нагревая феном.



Sergei79 for journal-plaza.net








**Клуб владельцев «Инфинити» насчитывает более 4700 поклонников марки – авторов около 275 000 сообщений и 9000 тем. Адрес в Интернете: www.club-fx.ru. Советы клуба прислал его активный участник из Санкт-Петербурга Виктор Кузнецов (на форуме – Victor).**

# Финики

Владельцы ласково называют свои машины «финиками» и в целом считают их довольно надежными. Но и в премиум-классе бывают изъяны.

Не сочтите праздным совет регулярно проверять уровень масла, поскольку для моторов «Инфинити» оно может оказаться любимым блюдом, особенно для авто 2003–2005 годов, ввезенных из Америки. Причина, отбивающая желание лишний раз вынуть щуп, банальна: его сложно потом вставить обратно. Виной тому неудачная форма трубки, которая из-за плотной компоновки изогнута в нескольких местах. Вдобавок мешает пластиковая накладка двигателя (фото 1).

Некоторые владельцы полагаются на лампочку аварийного давления в системе смазки – она, дескать, известит о пониженном уровне. Распространенное заблуждение! Когда загорится, может быть уже поздно. Даже когда лампа только начала подмигивать, например, в поворотах или при торможении, знайте: масла в поддоне осталось не более полулитра. Этого не хватит даже смочить кончик щупа, не говоря уже о цилиндрах, которые смазываются масляным туманом. За беспечность придется расплачиваться ремонтом двигателя.

От столь мощной машины ждут хороших тормозов, а вот с ними беда. На большей части авто тормозные диски теряют форму вследствие перегрева и начинают бить уже после нескольких активных торможений с высокой скорости. Многие сталкиваются с этой неприятностью уже к 5000 км пробега. Чуть дольше держатся колодки, причем даже у аккуратных водителей. Обращения владельцев к официальным дилерам «Инфинити» так и остались без внимания (они лишь протачивали диски у гарантийных машин), посему некоторые, отчаявшись, решили поменять тормозные механизмы (фото 2 и 3).

***От отдела эксплуатации ЗР.*** *Столь радикальное решение противоречит ПДД, поскольку речь идет об изменении конструкции транспортного средства! Судя по комментариям на форуме, владельцы это осознают, что, впрочем, не дает повода одобрять подобную самодеятельность. Надеемся, компания «Ниссан» (покровитель «Инфинити») прислушается к мнению потребителя и сама позаботится об улучшении конструкции тормозов.*

Немало «эф-иксов» прибыло к нам из Америки. На бортовом компьютере мили и фаренгейты несложно поменять на километры и градусы Цельсия, но радио с чужими частотами приходится перепрошивать. На форуме есть рекомендации, где это можно сделать за 2–3 тыс. рублей.

У «американцев» иная подштамповка под задний номер. Знак нашего формата туда не помещается, поэтому его нередко гнут в дугу или же устанавливают через проставку с дополнительными фонарями подсветки. Есть решение не хуже – купить новую рамку (как у официальных машин)




**Рукоятка щупа хорошо доступна, однако протолкнуть его в длинную трубку с зигзагами не так-то просто.**



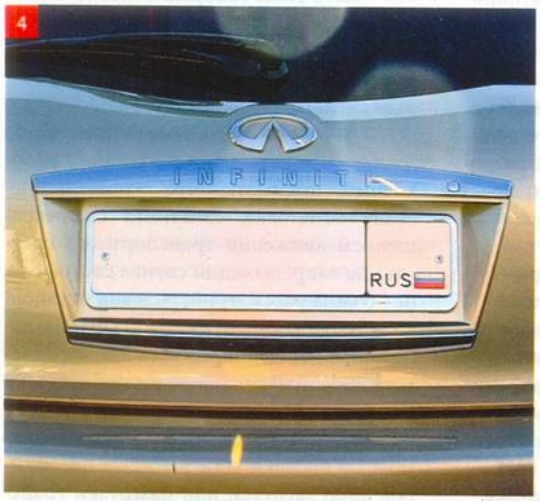

**Вот такое радикальное решение проблемы предлагают в клубе – поменять тормоза на неоригинальные, более хваткие и долговечные. Чтобы суппорты поместились в 20-дюймовых колесах, последние устанавливают через дополнительные проставки и заменяют штатные шпильки более длинными.**

Sergei79 for journal-plaza.net




Не так просто найти зимние шины штатного размера 265/60R20 – их выпускает только Nokian, да и то лишь с 2007 года. Некоторые ставят 18-дюймовые шины и соответствующие диски (завод это допускает), однако толщина последних в зоне отверстий под крепление порой бывает слишком большой. Тогда и пригодятся такие длинные шпильки от «Субару-WRX».

Образец установки рамки под российский номер. Согласитесь, смотрится ничуть не хуже, чем на официально продаваемых машинах.




и установить ее, выпилив окно по форме в задней двери. Она-то пластиковая, посему легко пилится электролобзиком. Главное – установить средние обороты, чтобы не перегреть краску. У такого решения есть еще одно достоинство – номер теперь не перекрывает камеру заднего обзора, которая есть у большей части модификаций (фото 4).

Долгое время владельцы FX-35 (на модели FX-45 дефект не замечен) искали причину неприятных щелчков, которые проявлялись при езде по ухабам, в районе левого переднего колеса. Дилеры нередко приговаривали к замене недешевые элементы подвески или рулевого управления, но звук, казалось, только усиливался. Каково же было удивление, когда выявили его источник – незатянутый болт, крепящий внутренний подкрылок к силовому элементу кузова. Чтобы добраться до «щелкунчика», надо отвернуть крепеж наружного подкрылка и слегка его приспустить. Как видите, качество сборки хромает не только в российском автопроме. ЗР

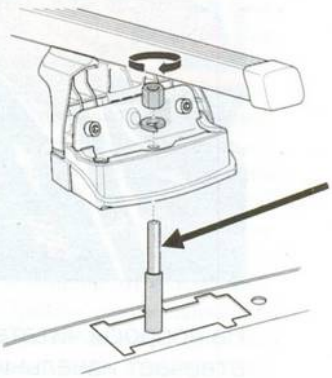
*Если другие клубы хотят поделиться своими советами, пишите на* ***ikozlov@zr.ru.***

На правах рекламы

# Важная информация!

## Отзыв продукции

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



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

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

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

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

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

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

www.thule.com/recall

THULE SWEDEN

Sergei79 for journal-plaza.net





На вопросы читателей отвечает начальник Департамента обеспечения безопасности дорожного движения МВД России – главный государственный инспектор безопасности дорожного движения Российской Федерации генерал-лейтенант милиции Виктор Кирьянов.

**1 У меня права категорий B, C, D и E. При обмене прав мне открыли только категорию B, так как медкомиссию я прошел именно на нее. Если мне придется работать по другим категориям, надо ли подтверждать их сдачей экзаменов? Или достаточно пройти медкомиссию?**

**В. Ермаков,** Тюменская обл.

В соответствии с Инструкцией о порядке организации работы по приему квалификационных экзаменов, утвержденной приказом МВД России от 20 июля 2000 года № 782, при замене водительского удостоверения разрешающие отметки проставляются только в соответствующих графах согласно медицинской справке. Водительское удостоверение, взамен которого выдано новое, после аннулирования возвращается владельцу. Восстановление разрешающих отметок производится по заявлению гражданина без сдачи экзаменов при предъявлении медицинской справки и погашенного водительского удостоверения или других документов, подтверждающих наличие разрешающих отметок в старых правах.

**2 Мой «Рено-Логан» зарегистрирован в Ивановской области, но пользуюсь им в Нижегородской области, где я сейчас работаю. Из-за выявленного заводского дефекта нижегородский дилер предложил мне заменить автомобиль. Могу ли я в Нижегородской области в местной ГАИ произвести осмотр автомобиля, получить соответствующий акт, уже на новой машине отправиться в Ивановскую область, где на основании акта осмотра снять с учета старый автомобиль, а номера с него установить на новый?**

**Иван,** Нижегородская обл.

Можете. Административный регламент МВД РФ исполнения государственной функции по регистрации автомототранспортных средств и прицепов к ним, утвержденный приказом МВД России от 24 ноября 2008 года № 1001, при наличии обстоятельств, препятствующих представлению ТС, допускает представлять взамен него акт технического осмотра. Такой акт выдается в подразделении Госавтоинспекции по месту нахождения ТС и должен быть заверен должностным лицом из списка, определенного Регламентом (главный государственный инспектор безопасности дорожного движения субъекта Российской Федерации, района, города, округа или его заместитель, начальник регистрационного подразделения или начальник станции государственного технического осмотра ГАИ). Правила регистрации автомототранспортных средств и прицепов разрешают по заявлениям юридических и физических лиц о сохранении регистрационных знаков при снятии с регистрационного учета принадлежащих им ТС выдавать знаки на вновь приобретенные ими или ранее зарегистрированные транспортные средства. При этом не забудьте: срок хранения этих знаков в регистрационном подразделении не должен превышать 30 суток, по его истечении они утилизируются. Срок действия акта технического осмотра составляет 20 суток.

**3 Согласно ПДД в темное время суток во время движения должен быть включен дальний или ближний свет, а во время стоянки – габаритные огни. Какие световые приборы должны гореть при остановке на красный сигнал светофора?**

**Альберт Низамов**

Чтобы ответить на этот вопрос, необходимо понимать, что «технологическая» остановка, связанная с прекращением движения транспортного средства на запрещающий сигнал светофора, не должна рассматриваться как остановка в толковании пункта 1.2 Правил дорожного движения, то есть как «преднамеренное прекращение движения транспортного средства на время до 5 минут, а также на большее, если это необходимо для посадки или высадки пассажиров либо загрузки или разгрузки транспортного средства». В процессе остановки на запрещающий сигнал светофора транспортное средство остается участником дорожного движения, что налагает на его водителя ряд обязанностей, предусмотренных ПДД. Так, в соответствии с пунктом 19.1 при движении в темное время суток на автомобиле должны быть включены фары дальнего или ближнего света.

**4 У нас в Чувашии часто устанавливают знак «Стоп» совместно со знаком «Пешеходный переход». То есть водитель должен обязательно остановиться, даже если на переходе никого нет. Чебоксарские начальники из ГИБДД говорят, что нет законодательной базы на запрет установки такого знака именно перед пешеходным переходом. Так ли это?**

**И. Гайнутдинов**

В соответствии с ГОСТ Р 52289-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров,

Sergei79 for journal-plaza.net

дорожных ограждений и направляющих устройств» знак 2.5 «Движение без остановки запрещено» применяют для указания водителю остановиться и уступить дорогу транспортным средствам, движущимся по пересекаемой дороге, а при наличии таблички 8.13 – транспортным средствам, движущимся по главной дороге. Кроме того, этот знак устанавливают перед железнодорожными переездами без дежурного, не оборудованными светофорами. Как видите, установка знака 2.5 перед пешеходными переходами названным национальным стандартом не предусмотрена. В случае выявления подобных случаев нарушения стандарта советую вам обратиться в подразделение ГИБДД, на чьей территории обслуживания находятся дорожные знаки, установленные с нарушением требований стандарта.

**5 Обязательно ли в светлое время суток включать ближний свет фар или достаточно габаритных огней?**

**Денис Ягодкин**

Требование включать ближний свет фар при движении в светлое время суток вне населенных пунктов содержится в пункте 19.5 Правил дорожного движения. Указанное требование преследует цель обозначить движущееся транспортное средство. В качестве альтернативы фарам ближнего света могут использоваться противотуманные фары (пункт 19.4 Правил).

**6 У меня близорукость. Пользуюсь контактными линзами. В медицинской справке указано: «Годен в линзах». При сдаче документов на обмен водительского удостоверения в связи с окончанием срока действия инспектор потребовал сфотографироваться в очках. Правомерно ли его требование?**

**Андрей Голин,** ХМАО

Обязательность того, чтобы на фотографии владелец водительского удостоверения был изображен в очках, установлена приказом МВД России от 19 февраля 1999 года № 120 «Об утверждении образцов водительских удостоверений». Однако распространяется это лишь на те случаи, когда владельцу водительского удостоверения по медицинским показаниям разрешено управлять транспортными средствами только в очках. Поскольку такого ограничения в вашей медицинской справке не содержится, требование Госавтоинспекции неправомерно; вы вправе обжаловать его в установленном порядке.

**7 Я приехал в Россию из Казахстана в 2000 году. Пришло время менять казахстанские права, но в ГИБДД отправляют на переэкзаменовку по Правилам. Имеют ли они на это право? Ведь я ни разу не нарушил ПДД и не попадал в аварию...**

**Павел Семенушкин,** Орел

Ответ на ваш вопрос дают Правила сдачи квалификационных экзаменов и выдачи водительских удостоверений, утвержденные постановлением Правительства Российской Федерации от 15 декабря 1999 года № 1396. Так, в общем случае замена полученных гражданами Российской Федерации в других государствах международных или национальных водительских удостоверений этих государств производится после сдачи теоретического экзамена. Однако если ваше водительское удостоверение имеет отличительный знак *SU* и было выдано до 1 января 1992 года либо получено взамен такого удостоверения, что подтверждается соответствующими документами, обменять его вы можете без сдачи экзаменов. Тот факт, что вы не совершали административных правонарушений в области дорожного движения и не становились участником дорожно-транспортного происшествия, установленного порядка не меняет.

**8 Езжу на автомобиле, принадлежащем моему родственнику, не имеющему водительского удостоверения. Чью медицинскую справку – мою или собственника автомобиля – необходимо предъявить при прохождении техосмотра?**

**Андрей Шадрин,** Нижегородская обл.

В соответствии с Положением о проведении государственного технического осмотра автомототранспортных средств и прицепов к ним, утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от 31 июля 1998 года № 880, обязанность по представлению в Госавтоинспекцию медицинской справки возложена на лицо, которое представляет транспортное средство на осмотр. Этим человеком может быть как сам собственник, так и его законный представитель.

**9 Почему запрещена тонировка передних боковых стекол? В ГИБДД заявляют, что борются с тонировкой из-за того, что она ухудшает обзорность. Но почему-то людей в темных очках никто не останавливает, светопроницаемость очков не проверяет, очки не отбирает и за них не штрафует.**

**Александр Соколов,** Иркутск

Прежде всего хочу обратить ваше внимание на то, что нормативы светопропускания автомобильных стекол, содержащиеся в наших национальных стандартах (ГОСТ 5727-88 «Стекло безопасное для наземного транспорта. Общие технические условия»; ГОСТ Р 41.43-99 «Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения безопасных стекол и стекловых материалов»), полностью соответствуют международным требованиям, которые закреплены в Правилах ЕЭК ООН № 43. Если же проводить аналогию с солнцезащитными очками, то ответ на ваш вопрос достаточно очевиден: в отличие от очков, тонировку нельзя «снять» одним движением руки. Кроме того, согласитесь, что в темное время суток, когда недостатки излишне тонированных стекол проявляются в большей степени, водители не пользуются темными очками.

**10 Могу ли я пройти государственный технический осмотр личного транспортного средства на несколько месяцев раньше установленного срока? Просто опасаюсь, что в плановый период не найду свободного времени.**

**Артем Лосев,** Москва

Правила проведения государственного технического осмотра транспортных средств ГИБДД МВД России, утвержденные приказом МВД России от 15 марта 1999 года № 190, позволяют собственнику (представителю собственника) представить ТС на осмотр ранее установленного Госавтоинспекцией срока. В этом случае решение об изменении срока осмотра принимает начальник соответствующего подразделения Госавтоинспекции или его заместитель по письменному заявлению собственника (представителя собственника) транспортного средства.

*Главный государственный инспектор безопасности дорожного движения Российской Федерации Виктор Кирьянов предлагает гражданам принять участие в формировании дальнейшей стратегии его ведомства.*

*Департамент обеспечения безопасности дорожного движения призван внимательно относиться к обратной связи с участниками дорожного движения, к их мнению и критическим высказываниям.*

*Ваши вопросы и замечания, а также предложения для начальника Департамента обеспечения безопасности дорожного движения МВД РФ Виктора Кирьянова направляйте по адресу:* ***smirnov@zr.ru*** *– или по почте с пометкой «Прямая линия». Телефон отдела: (495) 608-30-27, 608-55-81.*

Sergei79 for journal-plaza.net





# Транспортный налог

Каждый владелец автомобиля обязан платить транспортный налог. О том, как это делать правильно, чтобы избежать нежелательных последствий, рассказывает заведующий отделом правовой информации Сергей Смирнов.

Когда мы покупаем автомобиль, то часто не задумываемся, какие еще траты ждут нас в ближайшее время. Сразу придется приобрести полис ОСАГО, без которого нельзя управлять машиной, а при желании еще и полис каско: недальновидно оставлять новый автомобиль без защиты, особенно если он хранится не в гараже или не на охраняемой стоянке. Но есть, как известно, еще один обязательный платеж – ежегодный транспортный налог.

## КТО И СКОЛЬКО ПЛАТИТ

Как только автомобиль зарегистрирован в подразделении ГИБДД, информация об этом направляется в налоговый орган по месту вашего жительства. Иными словами, налогоплательщиком владелец транспортного средства становится лишь после получения номеров (статья 357 Налогового кодекса). Соответственно, если автомобиль по какой-то причине не зарегистрирован, налог платить не требуется. Когда у владельца несколько транспортных средств, налог платят за каждое. Причем не важно, пользуетесь вы автомобилем или он пылится в гараже. Налоговая инспекция сама рассчитывает, сколько должен платить каждый автомобилист, исходя из нормативных актов субъекта РФ, где проживает налогоплательщик. Общие ставки налогов установлены в статье 361 Налогового кодекса (см. таблицу). Как видно, чем мощнее двигатель, тем большую сумму придется платить. Насколько такой принцип верен, можно дискутировать, но здесь поговорим о конкретных вещах.

Часто сталкиваешься с тем, что неверно рассчитана сумма налога. Как правило, в таких случаях налоговики ссылаются на исходные данные, предоставленные ГИБДД. Если в требовании об уплате налога неверно указана мощность двигателя вашего автомобиля, обращайтесь в подразделение ГИБДД с просьбой внести изменения в регистрационные документы. После этого надо предъявить их налоговой инспекции с заявлением о перерасчете суммы платежа. Хлопотно, но другого пути нет.

Региональные органы власти вправе увеличить или уменьшить исходные федеральные ставки, но не более чем в пять раз. Как правило, в большинстве регионов их уже максимально увеличили. Наряду с этим местная власть может устанавливать для определенных категорий граждан льготы либо вовсе освободить от уплаты налога. Многие регионы помимо стандартных льгот – для Героев Советского Союза, Героев России, инвалидов и ветеранов Великой Отечественной войны, а также лиц, получивших автомобиль через органы социальной защиты, устанавливают дополнительные. Например, власти Москвы освободили от уплаты налога тех, кто приобрел автомобиль с двигателем мощностью менее 70 л.с. Чтобы воспользоваться этим правом, надо обратиться в налоговую инспекцию по месту жительства с заявлением. Если у вас несколько машин, льгота может быть предоставлена только на одну, а на остальные налог рассчитывают в полном объеме.

## КОГДА И КАК ПЛАТИТЬ

Налог автовладелец по закону обязан платить каждый год. Если владел автомобилем меньше года, сумма налога уменьшается. Например, машина поставлена на учет в августе, а снята с учета в декабре того же года. Налог будет рассчитан за пять месяцев. Но если она куплена и зарегистрирована в ГИБДД, например, 15 января, а снята с учета для продажи 2 декабря того же года, налог придется платить за весь год – месяц регистрационного действия считается за полный.

В случае угона автомобиля в Госавтоинспекцию необходимо представить подтверждающий документ

### ОБЩЕФЕДЕРАЛЬНЫЕ СТАВКИ ТРАНСПОРТНОГО НАЛОГА*

| Мощность двигателя | Размер ставки с 1 л.с., руб. |
|---|---|
| Автомобили легковые | |
| До 100 л.с. включительно | 5 |
| Свыше 100 до 150 л.с. включительно | 7 |
| Свыше 150 до 200 л.с. включительно | 10 |
| Свыше 200 до 250 л.с. включительно | 15 |
| Свыше 250 л.с. | 30 |
| Мотоциклы и мотороллеры | |
| До 20 л.с. включительно | 2 |
| Свыше 20 до 35 л.с. включительно | 4 |
| Свыше 35 л.с. | 10 |

*Региональные власти вправе увеличить или уменьшить ставки транспортного налога, но не более чем в пять раз.

Sergei79 for journal-plaza.net

из органов внутренних дел, и тогда на время розыска машины владельца освободят от уплаты налога.

Налоговая инспекция, получив информацию о приобретении автомобиля, направляет по месту жительства его владельца извещение, в котором указаны сумма налога за предыдущий налоговый период (1 год) и срок уплаты. Последний в каждом регионе устанавливают местные органы. В Московской области, например, налог за 2008 год необходимо было уплатить не позднее 31 марта, а в Москве – не позднее 1 июля 2009-го. Оплату производят через банк по указанным в извещении реквизитам. Если она не произведена в срок, налоговый орган предъявит владельцу автомобиля штрафные санкции.

Все, казалось бы, ясно, но случается, что до владельцев автомобилей квитанция об уплате налога не доходит. Чтобы избежать возможных трений с налоговыми органами по поводу штрафных санкций, лучше до истечения срока уплаты самому обратиться в инспекцию и получить квитанцию. Так, откровенно говоря, спокойнее. Хотя по закону это не забота владельца машины.

Обязанность заплатить транспортный налог возникает после получения налогового извещения. Допустим, оно было отправлено из инспекции по почте простым письмом – и не дошло до адресата. Не получив информации об уплате налога, инспекция в течение шести месяцев обращается в суд с требованием о взыскании долга (статья 48 Налогового кодекса). Автовладелец может сослаться на то, что уведомление об уплате транспортного налога должны были передать, подтверждая факт и дату получения (так записано в НК), но не выполнили этого. Тем не менее платить придется. Если налогоплательщик уклоняется от получения уведомления, налоговые органы направляют документ заказным письмом по почте. В этом случае считается, что он получен адресатом по истечении шести дней с даты отправления. Доказать это просто: в почтовом отделении по месту жительства хранится информация о заказных письмах. Не было заказного письма? Какие могут быть претензии... Таким образом можно уклониться от уплаты недоимок и пени, но сам налог уплатить придется.

Встречаются редкие случаи, когда уведомление об уплате транспортного налога не приходит несколько лет. Статья 113 НК РФ устанавливает срок давности привлечения к ответственности за неуплату налога – три года. Следовательно, в 2009 году от вас не могут требовать уплаты долга за 2005 год.

Как бы то ни было, не советую все же доводить дело до суда. Не говоря уже о том, что уплата налога – обязанность каждого гражданина, налоговая инспекция может доставить немалые неприятности: злостному неплательщику, например, через суд ограничить выезд за рубеж. Так что лучше уточнить установленный в регионе срок оплаты транспортного налога и, если уведомление из налоговой не пришло, обратиться туда, как было сказано, самостоятельно и оплатить налог. Квитанцию же следует хранить. На всякий случай... ЗР

На правах рекламы

БЛОК-ПОСТ НА ПУТИ АДЕНОМЫ




**По данным Минздравсоцразвития, у 30-40% мужчин старше 50 лет выявляются признаки аденомы простаты. Традиционная терапия гормональными препаратами вызывает снижение потенции, а в некоторых случаях – болезненность и увеличение грудных желез. Как совместить эффективность и безопасность лечения? Как победить аденому простаты, оставаясь при этом МУЖЧИНОЙ?**

Настоящее научное открытие совершили российские специалисты НИИ Молекулярной Медицины Московской Медицинской Академии им. И.М.Сеченова. Венцом многолетних исследований стал препарат Индигал® – эффективное средство для профилактики и комплексного лечения аденомы простаты. Уникальность препарата Индигал® заключается в действии его на причину болезни, исправляющем те невидимые сбои, которые приводят к развитию аденомы простаты. Здоровый мужчина – лидер везде и всегда: дома, на работе, днем и ночью! Поэтому здоровье в сексуальной сфере для него – это, в первую очередь, чувствовать себя мужчиной. Сегодня, благодаря созданию препарата Индигал®, можно говорить о наступлении новой эры в борьбе с «мужскими» недугами.

**Телефон «Горячей линии»: 8-800-555-05-03**
**www.indigal.ru www.mirax-pharma.ru**

**Сохраняет мужскую силу**
**Улучшает мочеиспускание**
**Безопасен при длительном применении**

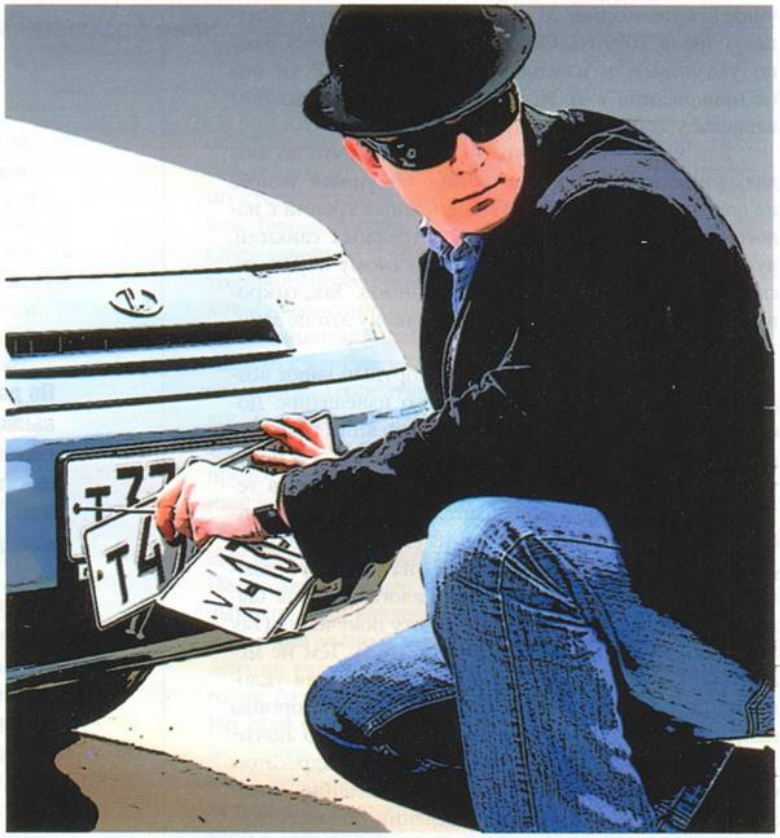
РЕКЛАМА. СГР №77.99.23.3.У.12533.3.07 от 09.03.2007 БАД. Не является лекарственным средством. Имеются противопоказания, перед применением проконсультируйтесь с врачом.

Sergei79 for journal-plaza.net

# Дело о незадачливом сыщике

Наша жизнь, как это ни печально, часто не укладывается в рамки законов и правил. Такое случается – хоть смейся, хоть плачь! Но в любом случае долг сотрудников правоохранительных органов принимать решение на основании законов. Очередное дело представляет заведующий отделом правовой информации Сергей Смирнов.

Дмитрий Михайлов, частный детектив, получил очередной заказ. Касался он случая супружеской неверности, каковые нередко встречаются в его практике. Дмитрию предстояло вести наружное наблюдение за мужчиной, которого жена (она же партнер по бизнесу) подозревала в измене.



## ПРЕВРАТНОСТИ СЫСКА

Вести наблюдение было непросто. Объект словно чувствовал, что за ним могут следить: постоянно менял автомобили, по дороге мог оставить служебную машину и пересесть в такси. Дмитрий опасался, что бизнесмен обнаружит хвост, и вел себя осторожно...

Заметим, что Михайлов, хотя и умел управлять машиной, сам ее в городе не водил. Свое водительское удостоверение получил в середине 1990-х годов в Киргизии, где тогда жил. В 2001 году переехал в Россию и стал гражданином РФ. Менять национальные права на российские не стал, а когда купил «десятку», за руль усаживал напарника по сыску Алексея.

...Первый день прошел спокойно, поведение клиента не вызывало подозрений: встречи с деловыми партнерами, после работы – фитнес-клуб и возвращение домой. На второй день от заказчицы поступил звонок: муж улетает на три дня в командировку. Теперь предстояло съездить в аэропорт и убедиться, что объект действительно вылетел из Москвы. Чтобы ему не примелькалась «машина сопровождения», планировали поехать на автомобиле напарника, но его, как назло, не удалось завести. Тогда детективы быстро перевесили номера с отказавшей машины на «десятку» Дмитрия и отправились на слежку. «Клиент» на служебном «Мерседесе» заехал в офис, а оттуда направился в сторону аэропорта. Но на Садовом кольце «мерс» остановился у входа в метро, бизнесмен вышел из него и зашагал в сторону магазинов. Детективы припарковались невдалеке; напарник направился за объектом, а Дмитрий остался ждать в машине. И тут он увидел, что «Мерседес» неожиданно тронулся, но – главное! – не заметил, вернулся ли в машину «клиент». По мобильному напарник сообщил, что тот двинулся к метро. Решение пришлось принимать тут же: направить Алексея вслед за наблюдаемым, а самому на свой страх и риск сесть без водительского удостоверения за руль и поехать за «Мерседесом». Авось в московской толкучке далеко не уедет.

## КРУГОМ ВИНОВАТ!

Далеко он и сам не уехал: через несколько минут его остановил сотрудник ГАИ. Неведомо, как он вычислил в потоке злосчастную «десятку» (может, водитель не очень уверенно вел машину), но не промахнулся. Инспектор 3-й роты ДПС ЮАО города Москвы Евгений Беликов попросил предъявить документы.

Понимая, что совершил непростительную ошибку и слежка закончилась, Дмитрий Михайлов признался, что водительского удостоверения у него нет, а номера и вовсе от другого автомобиля. Инспектор ДПС что-то долго выяснял по рации, после чего заявил , что, по имеющейся в ГИБДД информации, удостоверение у Дмитрия есть. И сейчас он составит протокол за управление автомобилем без прав и с заведомо подложными регистрационными знаками, машину же отправит на штрафстоянку. Милиционер начал заполнять бланки, а Михайлов тем временем остановил такси и попросил водителя за вознаграждение оказать услугу.

Когда сотрудник ГАИ вышел из служебного автомобиля, Дмитрий уже вручил таксисту рукописную доверенность.

Sergei79 for journal-plaza.net

– Товарищ инспектор, – обратился он к офицеру, – полностью признаю свою вину. Только машину на штрафстоянку забирать не нужно. Вот водитель с правами и доверенностью, он перегонит ее на стоянку у моего дома.

Офицер вручил Дмитрию копии протоколов, сообщив, что дело об управлении машиной с подложными регистрационными знаками будет передано в суд.

А через некоторое время позвонил напарник с новостью: объект в аэропорт не поехал, спустился в метро, вышел на конечной станции и на такси добрался до подмосковного дома отдыха. Алексей выяснил, что тот снял двухместный номер на три дня и в настоящий момент с какой-то девушкой сидит в ресторане. Эту информацию тут же передали заказчице, которая дала команду прекратить слежку: сама, мол, съезжу в этот дом отдыха и разберусь...

Но Дмитрия уже интересовало другое – как закончится его дело в суде? И откуда у сотрудника ГИБДД информация о том, что у него якобы имеется водительское удостоверение?

## МИЛИЦИОНЕР ВСЕГДА ПРАВ

Через два месяца Михайлова вызвали в суд. Мировой судья Трошина заявила, что никаких запросов по поводу водительского удостоверения делать не будет: нет, дескать, оснований не доверять сотрудникам ГИБДД, которые утверждают, что оно у вас с 1997 года.

– Да, я получил тогда права в Киргизии, но они уже не действительны. А в России я удостоверение не получал!

Судья была непреклонна и вынесла вердикт: за езду с подложными номерами лишить Дмитрия права управления сроком на один год.

Вроде бы смешно: как это – лишить человека того, что у него нет? Можно было плюнуть на все это, но Дмитрий обратился в редакцию. Внимательно изучив документы, я подготовил жалобу в вышестоящий суд. Основания для этого были.

Во-первых, водительское удостоверение, на которое ссылалась судья, Михайлов получал в другом государстве – Киргизии. Срок его действия закончился в 2007 году. И во-вторых, постановление правительства РФ от 15.12.1999 года № 1396 позволяет управлять транспортными средствами по водительским удостоверениям иностранных государств, – однако национальное водительское удостоверение лица, переехавшего на постоянное жительство в Российскую Федерацию, становится на ее территории недействительным по истечении 60 дней со времени получения в органах внутренних дел РФ разрешения на постоянное проживание. Михайлов – гражданин РФ, не сдавал здесь квалификационные экзамены, не получал водительского удостоверения.

> Лишить права управления лицо, не имеющее такого права, – нонсенс, бессмыслица.

Исходя из этого, суд обязан был привлечь Дмитрия к ответственности не по части 4 статьи 12.2 (она определяет ответственность за управление транспортным средством с заведомо подложными государственными регистрационными знаками), а по части 1 статьи 12.7 КоАП РФ – за управление транспортным средством водителем, не имеющим права управления. Такое нарушение наказывается штрафом в 2500 рублей. Добавлю, что согласно пункту 6 постановления Пленума Верховного суда РФ от 24.10.2006 года № 18 «О некоторых вопросах, возникающих у судов при применении Особенной части Кодекса РФ об административных правонарушениях» нельзя применять к не имеющим водительского удостоверения лицам наказание в виде лишения права управления транспортными средствами!

Городской суд, ознакомившись с нашей жалобой, признал незаконность решения мирового судьи и отменил постановление. Так что Дмитрий из-за малограмотного судебного вердикта вообще избежал наказания, вполне, между прочим, заслуженного. Надеюсь, он сделает выводы из случившегося, сдаст экзамены и получит законное водительское удостоверение, а также не будет играть в шпионские игры с переменой номеров. Неровен час, так под горячую руку подразделений по борьбе с терроризмом попадешь – а им попробуй объясни, что следишь за неверным супругом!

Сделает выводы и мировой судья Трушина, ознакомившись с решением вышестоящего суда. А то, глядишь, еще несколько подобных казусов – и в ее профессионализме усомнится квалификационная комиссия. Ведь из-за промаха судьи реальный нарушитель избежал наказания. **ЗР**

На правах рекламы

ПЁТР I РЕШАЕТ КВАРТИРНЫЙ ВОПРОС

ПРИЗЫ:

5 сертификатов на покупку КВАРТИРЫ
Розыгрыш во всех Федеральных Округах
14 х 2000000 руб.,
главный приз - 3000000 руб.

100 сертификатов на покупку КОМПЬЮТЕРА
х 30000 руб.

500 сертификатов на покупку БЫТОВОЙ ТЕХНИКИ
х 15000 руб.

КАЖДУЮ НЕДЕЛЮ - дополнительный розыгрыш призов на сайте www.petr-1.ru




18 МИНЗДРАВСОЦРАЗВИТИЯ РОССИИ ПРЕДУПРЕЖДАЕТ: КУРЕНИЕ ВРЕДИТ ВАШЕМУ ЗДОРОВЬЮ

Sergei79 for journal-plaza.net





# Получить номера

Упростить одну из самых тягомотных для российского автовладельца процедур – постановку и снятие авто с учета – призван приказ МВД РФ № 1001, который вступил в силу 29 января этого года. «Ставили на учет» Максим Приходько и Сергей Смирнов.

У каждого автомобилиста со стажем есть в памяти история о том, с какими «засадами» пришлось столкнуться в регистрационном отделении ГАИ. Громоздко-топорный механизм вынуждал искать обходные маневры вроде покупки машины по доверенности.

Изменить положение дел исхитрились лишь в прошлом году. Напомним: нынешний приказ был рожден в недрах МВД взамен печально знаменитого приказа № 59. Главное новшество – четкие нормативы выполнения всех этапов процедуры. Три часа, и ни минутой больше! Ну что, сверим часы?

## ГЕНЕРАЛЬСКАЯ ФОРМА

Приехали в один из самых благополучных, находящихся на хорошем счету регистрационных отделов – МОТОТРЭР Северо-Западного округа столицы, расположенный в Строгино, – и видим: парковку перед зданием контролируют три инспектора ДПС, а на крыльце нервно курят сразу пять милицейских подполковников. Эх, думаем, зря мы сюда сунулись. Но раз приехали, значит, за работу!

Супруги Синявские, которые собирались поставить на учет новую вазовскую «пятерку», сразу согласились участвовать в эксперименте. Старт – в десять утра. Время пошло!

Мы были потрясены: на оформление всех документов и сверку номерных агрегатов ушло от силы полчаса! Очередь из счастливчиков, сумевших в кризис, назло всем финансовым бурям обзавестись машиной, двигалась фантастически быстро! «Отстрелявшись» на площадке, зашли в помещение. За многочисленными окошками (все открыты!) деловито суетились сотрудники. Барышни возле терминалов для оплаты квитанций пылали желанием помочь всем быстро и без ошибок внести деньги! МОТОТРЭР можно было снимать в учебном фильме с последующим его показом во всех подразделениях ГИБДД страны.

Не прошло и часа, а мы вместе с Синявскими уже ожидали, когда нам на блюдечке с голубой каемочкой вынесут новенькие номера, и делились подозрениями: что-то здесь не так… И тут мимо нас в окружении большой свиты прошел... начальник столичного УГИБДД генерал Казанцев! Генерал с интересом смотрел по сторонам и не мог нарадоваться, видя вежливых и аккуратных сотрудников, а также счастливых автовладельцев. И это ведь действительно счастье – через час (!) в громкоговорителе прозвучало: «Синявский, 13-е окно!» – и сияющий Сергей получил новые номера и документы.

Мы помогли прикрутить регистрационные знаки на автомобиль, пожелали Синявскому так же оперативно пройти техосмотр, а сами отправились посмотреть, повезло или нет другим автовладельцам. Семь раз мы включали секундомер, и во всех случаях процедура занимала не более полутора часов. «Тут все так хорошо организовано, все так быстро делается – даже не ожидал», – комментировали происходящее посетители. Ну должны же быть хоть какие-то недостатки, засомневались мы

### ПОМОГУ С РЕГИСТРАЦИЕЙ

Показатель работы ГАИ: услуга «помощь в регистрации авто» по-прежнему пользуется спросом. В столице уехать из автосалона на машине с госномерами стоит от 10 до 13 тысяч рублей. Хотите сэкономить? Пожалуйста, платите 5–7 тысяч, но ваше присутствие при регистрации обязательно. Мы наугад набрали номер одной из таких контор: «Сколько времени это займет?» – «Час-полтора. Меньше не получится. А что вы хотите, это же ГАИ...»

Sergei79 for journal-plaza.net

и решили тщательно осмотреть все помещения. В залах регистрации стульев хватало на всех, негромко работали телевизоры, комплексный (и очень неплохой!) обед в буфете стоил 180 рублей, а туалет функционировал бесплатно. Выходит, 1001-й приказ работает, да еще как! Но на всякий случай мы решили приехать сюда же на следующий день.

## ТЕ, ВЧЕРА, БЫЛИ ПО ТРИ, А СЕГОДНЯ ПО ПЯТЬ

Именно эта фраза Жванецкого пришла на ум. Парковка у главного входа та же, но забита под завязку. Окна в регистрационном зале наглухо закрыты жалюзи. Многочисленные агенты страховых компаний, скромные вчера, яростно набрасываются на потенциальных жертв. Занимаем очередь и интересуемся у солидного дядечки, только что отошедшего от заветного окошка с комплектом номеров:

– Простите, долго ли ждали?

– Я тут был уже в полдесятого, значит, больше двух часов.

Еще три автолюбителя отчитались, что получили номера через два с половиной часа, а одна дама грустно посетовала, что провела здесь три часа ровно.

**Три часа – это вам не два дня, как раньше. Но если разок попробовал настоящий кофе, суррогат пить уже не захочешь.**

Выходит, зарегистрировать или снять с учета автомобиль клиента за час с «копейками» можно, но зачем? По приказу министра на это отводится три часа, а если так, к чему торопиться? И это в Москве, где генералов, которые могут ускорить процесс одним своим присутствием, хватает…

## НОРМАТИВ СДАН!

А потом мы для полноты картины решили «поставить на учет» автомобиль в ближнем Подмосковье – в райцентре Одинцово. До столицы всего ничего – меньше 10 километров, а как разительно изменилась картина! Зал для регистрации вроде просторный, но стульев почему-то не хватает и люди сидят на столах или стоят, прислонившись к стенке. Никакой информации о том, в какой последовательности двигаться, нет. Туалет – во дворе (10 рублей); маленький буфет переполнен, да и цены кусаются.

Максим Крылов, наш добровольный помощник, регистрировал новенький ВАЗ-2107. В одинцовское РЭУ приехал к десяти часам; 15 минут пытался разобраться, что к чему, еще столько же потратил на заполнение бланков. Затем автомобиль отправили на осмотр – он длился 30 минут. Еще через час Максим получил номера, и опять пришлось встать в очередь – за документами (их здесь выдают почему-то отдельно). А это снова около часа. Все вроде бы в пределах нормы – в итоге вышло даже чуть меньше трех часов, но условия...

А может, мы зря придираемся? Три часа – это вам не два дня, как раньше. Но если разок попробовал настоящий кофе, суррогат пить уже не захочешь.

И сейчас, без сомнения, можно делать все быстрее, но… Видимо, всегда выгоднее иметь некие скрытые резервы, чтобы в случае чего легко перейти на новые нормативы. А что? Мы всегда готовы пойти навстречу людям… **ЗР**

На правах рекламы



Sergei79 for journal-plaza.net





# Предпочитаю триумф!

С вице-президентом «Дженерал моторс Европа» (GM Europe), президентом и управляющим директором «Дженерал моторс Россия и СНГ» Крисом Габби беседовал главный редактор ЗР Петр Меньших.

Необычное, с мотоциклом «Триумф», фото на мониторе привлекло мое внимание. М-р Габби тут же отреагировал: «Нравится? Не вопрос – сейчас скачаю. Вот, готово – берите!»

Да, в повседневной жизни Крис Габби нередко предпочитает автомобилю мотоцикл, но в данный момент меня интересует другое – дела «Джи-Эм». А они таковы, что разговоры о грядущем банкротстве компании ведутся всюду и постоянно. На их фоне отсутствие автомобилей «Джи-Эм» в «путинском списке» не вызывает особого удивления. И все же – почему этих машин нет среди названных для льготного кредитования?

– Потому что «Шевроле-Нива», к сожалению, дороже установленных 350 тыс. рублей, – поясняет Крис. – Но мы вовсе не отказались от борьбы за место в этом списке – напротив, обдумываем варианты снижения цены путем упрощения комплектации. Требуется инженерное вмешательство в конструкцию машины, хотя это и очень сложно сделать за отмеренное программой время. Впрочем, рассчитываем на то, что она будет продлена, а пороговая сумма – увеличена.

**– Кстати, м-р Габби, а насколько подобные меры эффективны?**

– Считаю их позитивными! В той же Германии это очень эффективно сказалось на рынке. От активности потребителя зависит положение всей отрасли: именно он влияет на поддержку производства, поэтому подобные меры можно рассматривать как антикризисные.

**– Если не возражаете, поговорим о знаковой модели концерна – «Шевроле-Круз». Для европейцев стартовые цены на эту машину – менее 15 тыс. евро. Сможет ли российская сборка опустить эту планку?**

– Цену назову непосредственно перед пуском. Сейчас могу уверенно сказать только одно: продажи начнутся в четвертом квартале 2009 года. На первом этапе большинство компонентов будем импортировать, затем повысим уровень локализации, пока «Круз» постепенно не станет полностью российским. Первая партия, для демонстрационных целей, будет из Кореи, а российские образцы появятся лишь к концу лета. Кстати, мы предлагаем вашему журналу протестировать первый российский «Шевроле-Круз».

Отлично – с удовольствием оценим машину с «брегов Невы»! Крис между тем начинает рассказывать о питерском производстве: уже запущены «Шевроле-Каптива» и «Опель-Антара», одновременно идет тестовая сборка «крузов». Что касается слухов о переносе туда калининградских мощностей, то таких планов у компании нет: «Мы уже много вложили в калининградский завод, построив линию полного цикла сборки для «Лацетти» плюс крупноузловое производство для «Хаммера», «Кадиллака», а также североамериканских «Шевроле-Трейлблейзер» и «Шевроле-Тахо».

А что президент думает о причинах падения продаж «Шевроле-Лацетти» в первом квартале 2009 года? Аж на 56%! Может, виновата завышенная цена? Цена тут ни при чем, убежден Габби, это реакция рынка на общее подорожание автомобилей, а также результат девальвации рубля и повышения таможенных тарифов. При этом компания подняла цены раньше своих конкурентов, что и аукнулось на состоянии рынка. В ближайшее время цены повысят все и ситуация выровняется.

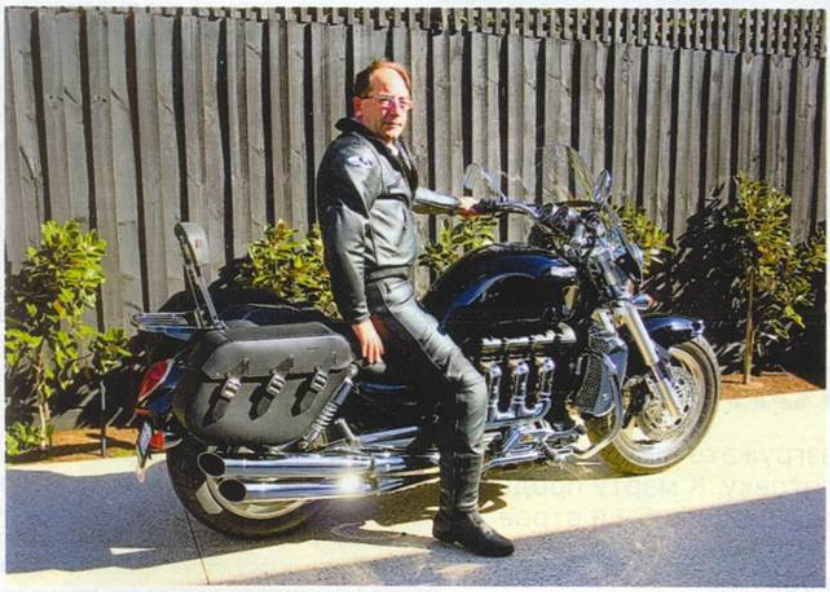
**– От «Лацетти» – к «Опелю-Астра». Не собирается ли «Джи-Эм» производить в России и эту машину? Если да, то какого поколения?**

– Наши промышленные инвестиции в Россию далеко не иссякли, – отмечает Крис. – Само собой, планируем расширение производственного присутствия. Конкретно по «Астре» решения пока нет, но рассматриваем такую воз-

Sergei79 for journal-plaza.net

**НАША СПРАВКА**

**Крис ГАББИ** родился в 1956 году в Англии. По образованию – инженер-технолог. Начинал менеджером сборочного производства на «Форде». 1991–1995: заместитель генерального директора британского отделения «Тойота мотор». 1997–2000: директор по производству «Воксхолл» в Великобритании. 2007–2007: вице-президент «Джи-Эм Шанхай». Заядлый мотоциклист.



можность. И если расчет покажет, что объем будет достаточен для реализации, развернем производство. Это может быть как новая модель, так и нынешняя.

Интересно, а рассчитывает ли компания на какую-либо часть средств, выделенных российским правительством на поддержку АВТОВАЗа? Президент реагирует сразу – нет, нет! Тем более что после объединения АВТОВАЗа с «Рено» ситуация для него стала менее прозрачной.

Речь заходит о компонентах.

– Когда мы говорим о трех стадиях локализации производства, например, «Круза», то имеем в виду как международных производителей комплектующих, которые придут на российских рынок, так и местные производства, способные обеспечить необходимый уровень качества, – поясняет президент. – Так эта проблема была решена в Китае. В любом случае именно государство в первую очередь должно быть заинтересовано в организации их производства, а потому – выступать основным инициатором этого процесса.

В нынешнее время чуть ли не любой вопрос, касающийся автопрома, вызывает у руководителя уровня Криса Габби не самые положительные эмоции. Хороших тем сегодня не ждешь. Но мой собеседник, отлично владеющий материалом, спокойно комментирует любые проблемы – от глобальных до частных.

**– А как насчет качества продукции завода «Уз-Дэу»? Кстати, то и дело раздаются голоса о введении пошлин на узбекские авто. И как чувствуют себя украинские «ланосы»?**

– Мне не хотелось бы комментировать межгосударственные торговые соглашения, – замечает вице-президент. – Совместное предприятие было организовано лишь в прошлом году – в основном для насыщения внутреннего узбекского рынка, и лишь часть продукции поставляется в Россию. Общий объем производства завода – 200 тыс. автомобилей в год. При этом сохраняется большой потенциал по запуску новых моделей. Что касается Украины, то там ситуация очень тяжелая. Однако мы продолжаем производить «Ланос» для российского рынка. При этом достигнут определенный уровень локализации.

Интересуемся: что с СААБом? Говорят, он должен обрести нового хозяина... Крис утвердительно кивает – да, покупатель уже есть. Однако важно и другое: компания не прекратит свое существование, а лишь сменит собственника. В модельном ряду СААБа сейчас три новых автомобиля, что говорит о долгожданном обновлении марки.

На все наши вопросы получены четкие ответы. Крис не суетится, не дергается: какие проблемы? Вот – я, вот – наша компания. Мы не паникуем и ни от кого не прячемся, а работаем. И выводим на рынок одну передовую новинку за другой: «Шевроле-Вольт», «Опель-Ампера» и «Опель-Инсигния». Еще за несколько лет до кризиса начали глобальную реструктуризацию компании, сократив структурные затраты на 9 млрд. долларов! Понятно, в таком процессе не обошлось без спада в выпуске новых моделей, но как раз на 2009–2010 годы был запланирован прорыв. Что делать, кризис застиг в самое неподходящее время. Но уверены: когда «Джи-Эм» прорвется через бурю, компанию ждет интересное будущее. Ведь заложен очень прочный фундамент под грядущий успех.

Это – уверенная позиция. Слухи слухами, а есть и факты: среди иностранных компаний именно «Джи-Эм» лидирует по продажам машин в России. И три его завода – в Питере, Калининграде и Тольятти – тоже не станут последними. **ЗР**



**«Шевроле-Круз» обладает всеми качествами, чтобы стать лидером продаж в российском гольф-классе. Один из первых «Шевроле-Круз», собранных в Питере, пройдет ходовые испытания в «За рулем». В продаже машины появятся в IV квартале этого года.**

Sergei79 for journal-plaza.net





# Горячие пирожки

Дилеры «Лады» едва успевают разгружать автовозы и проводить предпродажную подготовку. К марту продажи «Калины» и «Нивы» выросли вдвое. Продали бы и втрое больше, да машин не хватает. Где это чудное место? Разглядел Алексей Воробьев-Обухов.

Оказывается, в Германии – первой стране, где правительство предприняло эффективные меры по стимулированию спроса на автомобили. Фокус прост: сдаете на свалку 9-летний (или старше) драндулет и покупаете новую (или даже годовалую!) машину, получив в качестве бонуса 2500 евро. Под эту программу из бюджета поначалу выделили полтора миллиарда, и, стало быть, по такой схеме оказалось возможно приобрести 600 000 авто. Расчетливые немцы моментально оценили свою выгоду, и к апрелю весь лимит был уже выбран. Такого успеха никто не ожидал, но что будет дальше? Пока решено увеличить сумму субсидий до 5 млрд. евро, охватив акцией, таким образом, еще 1 400 000 авто.

На списание...



Обсуждают, помимо прочего, побочный эффект подобного стимулирования спроса: «абвракпреми» (так по-немецки называется эта выплата) поддержала в основном зарубежных производителей недорогих компактных автомобилей. Как горячие пирожки разлетаются не только «Форд-Фиеста», но и «Дачия-Логан» и те же «Лады». Еще бы: «Калина» с учетом пятипроцентной ввозной пошлины продается за 8990 евро. Минус 2500 «бонусных» – да это же получается почти даром! К тому же дилер на каждую пятую машину устанавливает газобаллонное оборудование, позволяющее экономить и после покупки.

В целом продажи в малом классе выросли за первый квартал на 93%, а вот с «истинно немецким» средним классом хуже, тут надо бы добавить. Некоторые уже смекнули – и добавили. Например, БМВ объявила, что от себя даст покупателю еще 2500 евро (всего, значит, получается 5000 евро), если взамен сданного в утиль авто покупатель возьмет новенькую «трешку» или «пятерку».

Глядя на немцев, похожие меры оживления спроса предприняли и другие страны. В США, например, бонус составляет 5000 долларов, но с условием приобретения отечественного автомобиля взамен сданной в утиль восьмилетки. За импортный тоже дают, но на тысячу меньше. Такой вот протекционизм. Аналогичные бонусы ввели в Китае, Италии и Испании, Австрии и Франции. Разница в деталях – минимальном возрасте утилизируемой машины и сумме премии, которая колеблется в пределах от 1000 до 5000 евро.

Много ли машин в целом уходит по этой схеме? Немало – до 40% всех продаж! Взять, к примеру, «Форд». К апрелю он получил 60 000 заказов (из них 50 000 пришлось на «Фиесту»), а это на 70% больше, чем год назад, и абсолютный рекорд с 1992 года.

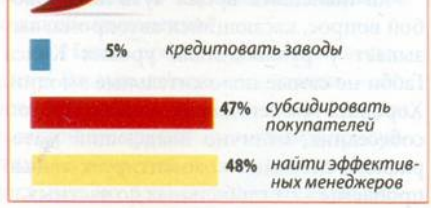
Кстати, нововведению обрадовались не только производители и покупатели, но и экологи: взамен устаревших автомобилей на дорогах появляются современные, более чистые и экономичные!

К сожалению, у нас раздать покупателям живые деньги не решились. Вместо этого обещана компенсация 8,6% годовой ставки по кредиту. В результате останется от 6,5 до 11,4% годовых (в зависимости от банка и автомобиля) со сроком погашения до конца 2011 года. Сразу возникают сомнения в эффективности такого подхода. Будь то большие или малые проценты – многие ли нынче вообще рискнут связываться с банками? Ведь неизвестно, что будет завтра с работой, с курсами валют... Кому охота залезать в кабалу на годы, особенно сейчас?!

Ну а коли спроса нет, для спасения автопрома остается лишь давать деньги самим заводам. Но если покупатель в Германии не может использовать бонус иным способом, кроме как на приобретение автомобиля, то уж наши-то заводы найдут множество лазеек пристроить выбитые из бюджета миллиарды. И не факт, что они пойдут на обновление модельного ряда и совершенствование технологий. ЗР

## СПРОСИМ ЧИТАТЕЛЕЙ

**Что нужно сделать для оживления автопрома?**



Sergei79 for journal-plaza.net



# В списке не значатся

По оценке Министерства промышленности и торговли Российской Федерации, в 2009 году в нашей стране около 150 тысяч автомобилей будет продано с использованием государственного субсидирования автокредитов. Перечень машин, попавших в документ, названный в народе «Путинским кредитом», оценили Павел Леонов и Максим Приходько.

Напомним, что льготные автокредиты предоставляют только физическим лицам на покупку автомобилей исключительно отечественного производства стоимостью до 350 тысяч рублей. При этом часть российских иномарок, отвечающих указанным условиям, в перечень не попала. В Министерстве утверждают, что пропуск в заветный список получают только автомобили, произведенные в режиме промсборки. Увы, ни «Автотор», ни ТагАЗ подобное соглашение с правительством почему-то не подписали, хотя в их программах есть машины по соответствующим ценам. А тот же ТагАЗ уже давно выпускает «акценты» по полному циклу, со сваркой и окраской кузовов, оплачивая таможенные сборы и налоговые обязательства (что, по сути, и является промсборкой).

Программа кредитования рассчитана на три года, однако если количество моделей, охватываемых акцией, будет сокращаться нынешними темпами, столько она не протянет. Причина массового «падежа», по словам чиновников Минпромторга, заключается в том, что перечень льготных машин составили еще в конце прошлого года с учетом возможного удешевления некоторых базовых версий. Видимо, поэтому в первоначальный список попал даже «Фольксваген-Джетта» стоимостью в 631 тысячу рублей! Некоторые производители, заметив свои авто в перечне льготников, сразу успокоились: дескать, зачем что-то менять, если и так в него попали?

На момент подготовки номера за обозначенные ценовые рамки уже вышли три модели: «Шевроле-Нива», «КИА-Спектра» и «ФИАТ-Албеа». К примеру, за базовую комплектацию недавно обновленного вседорожника СП «Джи-Эм-АВТОВАЗ» просят 412 тысяч рублей, за «Спектру» ижевской сборки в комплектации «Стандарт» – 379 тысяч. Самый дешевый ФИАТ действительно стоит 349 тысяч рублей, но это машина 2008 года выпуска. За «Албеа» 2009 года просят на 20 тысяч больше. А зря! Директор департамента автомобильной промышленности и сельскохозяйственного

## ВСТРЕЧНЫЙ ПОЧИН

Инициатива правительства коснулась только автомобилей эконом-класса, но многим покупателям этого мало. Не беда, некоторые производители анонсировали свои собственные программы льготного кредитования. К примеру, компания «Форд» предложила на модели «Фокус» и «Мондео» скидки в размере тех же $^{2}/_{3}$ ставки рефинансирования Банка России при выдаче кредитов банками-партнерами. Правда, первоначальный платеж в этом случае должен составить не менее 30% стоимости машины, а срок рублевого кредита – от 12 до 36 месяцев. Акция действует до конца июня 2009 года, но не исключено, что ее продлят.

**АВТОМОБИЛИ, РЕАЛЬНО ОТВЕЧАЮЩИЕ УСЛОВИЯМ ПРОГРАММЫ ЛЬГОТНОГО КРЕДИТОВАНИЯ**

| Автомобиль | | Цена* | Комплектации |
|---|---|---|---|
|  | «Форд-Фокус» | От 345 000 руб. | **«Амбиент»**: двигатель 1,4 л (80 л.с.), МКП, подушка безопасности водителя, электропривод зеркал и передних стеклоподъемников, ЦЗ, иммобилайзер, аудиоподготовка, 15-дюймовые стальные колеса и т. д. |
|  | «Рено-Логан» | От 282 000 руб. | **«Аутентик»**: 1,4 л (75 л.с.), МКП, подушка безопасности водителя, подогрев заднего стекла, иммобилайзер, защита поддона картера, 14-дюймовые стальные колеса и т. д. **«Экспресьон»**: 1,4 л (75 л.с.) с МКП и 1,6 л (90 л.с.) с МКП. Первая: плюс к оборудованию «Аутентик» ЦЗ, тонированные стекла, бамперы, частично окрашенные в цвет кузова. Более мощная: помимо прочего ГУР и передние электростеклоподъемники. **«Привилеж»**: 1,6 л (90 л.с.), МКП. Добавляет к оборудованию «Экспресьон» с 1,6 л: бортовой компьютер, противотуманные фары, регулируемое по высоте сиденье водителя, ЦЗ с ДУ, задние подголовники, 15-дюймовые стальные колеса и т. д. |
|  | «Шкода-Фабия» | От 349 000 руб. | **«Классик»**: двигатель 1,2 л (60 л.с.), МКП, подушка безопасности водителя, ремни безопасности с преднатяжителями, ЭУР, регулировка руля по высоте и вылету, иммобилайзер, аудиоподготовка, 14-дюймовые стальные колеса и т. д. |
|  | «УАЗ-Хантер» | До 350 000 руб. | Под действие программы подпадают только автомобили с тентованной крышей, выпуск которых начат специально для этой программы. **«Классик»**: 2,7 л (128 л.с.), МКП, ГУР, металлические передний и задний бамперы, пластиковая накладка радиатора, мягкий чехол запасного колеса. |
|  | Семейство ВАЗ «Лада-Калина» | От 254 350 руб. | Все модификации подпадают под действие программы. |

Sergei79 for journal-plaza.net

машиностроения Минпромторга России Алексей Рахманов заявил: «Что касается автомобилей, стоимость которых на момент формирования перечня превышала 350 тысяч рублей, то они сконструированы таким образом, что при соответствующей маркетинговой политике цена может быть снижена. Одного присутствия автомобиля в списке мало, он непременно должен стоить не более 350 тысяч. Не будет такой цены – не будет и льгот. Все просто».

Жаль, если это простое решение министерство так и не сумеет донести до автопроизводителей. Можно, конечно, надеяться, что они добровольно уценят свою продукцию на 20–40 тысяч, но верится в это с трудом. А вот про «Фольксваген-Джетта» с потенциальной скидкой почти в 300 тысяч явно стоит забыть! Один «Форд» стал играть по новым правилам, оставив стоимость начальной версии всеволожского «Фокуса» (с трехдверным кузовом и самым скромным мотором) на прежнем уровне в 345 тысяч рублей, хотя с 1 апреля повысил цены на весь модельный ряд.

Есть и другие спорные моменты. К примеру, автомобиль ВАЗ-2104, который прописан в документе аж трижды (8, 9 и 10-я строки таблицы), на данный момент существует в единственной модификации – это инжекторный ВАЗ-21041. Хотелось бы напомнить уважаемому министерству, что экологический стандарт Евро III введен на территории России с 1 января 2008 года и ВАЗ-21043 (карбюраторный вариант «четверки») никак не укладывается в принятые нормы токсичности. Как такая машина попала в перечень, который готовили в конце прошлого года?! Встречаются и другие «мертвые души»: ВАЗ-2105, -2111, -2112, -21124 и т. д.

*На момент подготовки материала (апрель 2009 года).

| Автомобиль | | Цена* | Комплектации |
|---|---|---|---|
|  | Семейство ВАЗ-2104 | От 188 000 руб. | Из трех моделей, представленных в списке, выпускают только 21041. Она подпадает под действие программы. |
|  | Семейство ВАЗ-2105 | От 161 400 руб. | Из двух моделей, представленных в списке, выпускают только 21053. Она подпадает под действие программы. |
|  | Семейство ВАЗ-2107 | От 171 668 руб. | Подпадает под действие программы в единственной существующей модификации. |
|  | Семейство ВАЗ «Лада-110» | Модели: 21112 – от 257 255 руб., 21114 (универсал) – от 284 117 руб., 21123 (купе) – от 296 925 руб. | Все модификации подпадают под действие программы. |
|  | Семейство ВАЗ «Лада-Самара» | Модели: 21134 (3-дверный хэтчбек) – от 228 017 руб., 21144 (5-дверный хэтчбек) – от 240 269 руб., 21154 (седан) – от 246 547 руб. | Все модификации подпадают под действие программы. |
|  | Семейство ВАЗ «Лада-4×4» | Модели: 21214 (3-дверная «Нива») – от 256 382 руб., 21310 (5-дверная «Нива») – от 291 040 руб. | Обе модификации подпадают под действие программы. |
|  | Семейство ВАЗ «Лада-Приора» | Модели: 21701 и 21703 (седан) – от 285 703 руб., 21723 (5-дверный хэтчбек) – от 308 562 руб. | Под действие программы подпадают все модификации, за исключением 21723-03-018 (хэтчбек в комплектации «Люкс» с датчиками света и дождя и окрашенными в цвет кузова корпусами зеркал заднего вида), цена которой – от 351 757 руб. |

**ОФИЦИАЛЬНЫЙ ПЕРЕЧЕНЬ АВТОМОБИЛЕЙ, ПОДПАДАЮЩИХ ПОД ПРОГРАММУ ЛЬГОТНОГО КРЕДИТОВАНИЯ (утвержден Министерством промышленности и торговли РФ)**

| Модель автомобиля | Первые три символа VIN-номера (WMI) |
|---|---|
| 1. Chevrolet Niva | X9L |
| 2. FIAT Albea | XU3 |
| 3. Ford Focus | X9F |
| 4. KIA Spectra | XWK |
| 5. Lada 1117 | XTA |
| 6. Lada 1118 | XTA |
| 7. Lada 1119 | XTA |
| 8. Lada 2104 | XWK |
| 9. Lada 21041 | XWK |
| 10. Lada 21043 | XWK |
| 11. Lada 2105 | XTA |
| 12. Lada 21053 | XTA |
| 13. Lada 2107 | XTA |
| | X7D |
| | Z7Z |
| 14. Lada 2111 | XTA |
| 15. Lada 21112 | XTA |
| 16. Lada 2112 | XTA |
| 17. Lada 21123 | XTA |
| 18. Lada 21124 | XTA |
| 19. Lada 2113 | XTA |
| 20. Lada 2114 | XTA |
| 21. Lada 2115 | XTA |
| 22. Lada 2121 | XTA |
| 23. Lada 2131 | XTA |
| 24. Lada 2170 | XTA |
| 25. Lada 2172 | XTA |
| 26. Lada 21703 | XTA |
| 27. Renault Logan | X7L |
| 28. Skoda Fabia | XW8 |
| 29. UAZ Hunter | XTT |
| | XU1 |

*Примечания: красный – автомобиль не укладывается в обозначенные ценовые рамки или вообще не выпускается (актуально для ВАЗов, если указаны конкретные модификации данного семейства); – указан только индекс семейства без перечисления конкретных модификаций, которые ныне выпускают; – автомобиль укладывается в ценовые рамки и производится в настоящий момент.*

Sergei79 for journal-plaza.net



## КРЕДИТНАЯ ИСТОРИЯ

Условия получения кредита просты: заемщик должен быть старше 21 года, иметь «белую» зарплату и стаж на одном месте работы более полугода. С таким багажом можно рассчитывать на получение ссуды в рублях с годовой процентной ставкой 6,67% (Сбербанк) или 9,67% (Россельхозбанк или ВТБ24). Цифры эти получают следующим образом: из ставки банка, по которой он кредитует покупателя, вычитают 8,33% ($^2/_3$ ставки ЦБ РФ) – столько доплачивает государство за приобретение нового авто.

Выбрав автомобиль из приведенного списка и уточнив его наличие в салоне, идете в банк, с паспортом и справкой о доходах. Если женаты, необходим еще и паспорт супруги. Заполняете анкету и ждете решения. Учтите, что в выдаче кредита банк может и отказать (если, например, за вами числится «некрасивая» кредитная история, есть сомнения в достоверности представленных сведений и т. д.). Получив добро, оформляете договор страхования в автосалоне. Дилер вручает пакет документов – копию ПТС, копию договора купли-продажи, копию счета на оплату автомобиля, а при необходимости и другие документы. Собрав все это, обращаетесь в банк для заключения договора и оформления кредита. После того как банк переведет деньги салону, заканчиваете оформление покупки и уезжаете на новом авто.

Но первый взнос, составляющий 30% стоимости машины, нужно заплатить сразу. То есть, получая в Сбербанке кредит (его максимальная сумма 245 000 рублей) на покупку «Форда-Фокус» в комплектации Ambiente (цена – 345 000 рублей), сначала нужно заплатить 103 500 рублей, а потом ежемесячно (если кредит взят на 2 года) вносить по 10 209 рублей. Еще около 10% стоимости авто придется отдать за страховку. Переплаты по кредиту составят: проценты – 17 041 рубль, комиссия за выдачу – 6000 рублей, страховая премия за 2 года – 41 013 рублей. Учтите, что программа действует до декабря 2011 года, так что к этому сроку кредит должен быть погашен.

Но найти автомобиль в базовой комплектации не так-то просто. Например, у многих дилеров «Форда» таких машин нынче в наличии нет – их поступление ожидается в течение года. Покупатели вынуждены обращаться к более дорогим версиям, тем более что продавцы как никогда щедры на всевозможные подарки и скидки.

Со «Шкодой-Фабия» 1,2 л в комплектации Classic такие же проблемы: на момент подготовки материала их у дилеров не оказалось. В российском представительстве «Шкоды» нам сообщили, что бюджетных машин изначально завезли немного: обычно «Фабию» приобретают с более мощным двигателем и богатым оснащением.

А вот с «Рено-Логан» и «Ладой» ситуация иная. У большинства дилеров в наличии автомобили в разных комплектациях.

В первом квартале падение отечественного автомобильного рынка составило 40%, и прогнозы неутешительны. А ведь декларируемая цель программы – увеличить продажи всех автомобилей, произведенных на территории РФ, а не только продукции родного АВТОВАЗа. Однако краткий анализ ситуации показывает, что игра по-прежнему ведется в одни ворота: из общего списка в 29 машин лишь шесть – иномарки российской сборки. Из них три покинули список досрочно, «Форд» и «Шкода» балансируют на грани и только «Логан» чувствует себя более или менее уверенно со своими четырьмя модификациями, укладывающимися в заветную цену. В сухом остатке еще 16 моделей Волжского автозавода (за вычетом снятых с производства версий) и один «уазик». Да и тот – устаревший «Хантер», а не более современный «Патриот».

Но вот чего не отнять у наших чиновников, так это способности заранее предвидеть несостоятельность данной программы. Зачем было городить такой огород и вводить покупателей в заблуждение? Сказали бы без обиняков: покупайте, мол, продукцию Волжского автозавода – получите скидку. Или что программа ориентирована на поддержку именно данного производителя. В подтверждение этой мысли еще раз процитируем чиновника Минпромторга: «Мы допускаем возможность изменения программы; первые несколько месяцев ее реализации покажут, какого рода поправки можно внести, на что еще сделать акцент». Грех не вспомнить крылатое высказывание одного из российских премьер-министров: «Хотели, как лучше, а получилось, как всегда». ЗР

На правах рекламы

СУПЕРПОТЕНЦИЯ В ЛЮБОМ ВОЗРАСТЕ

Мне 49 лет. Семья, работа - всё есть. Угнетают только проблемы с сексом. Потенция уже не та, да и желание как-то угасает. Что же делать? Как оставаться мужчиной?
Никитин М. г. Киров

Известно, что количество тестостерона – гормона мужской молодости и половой силы - убывает с возрастом в среднем на 3-4% в год. Это приводит к снижению полового влечения и ухудшению эрекции. Избавиться от сексуальных проблем помогает малазийский корень Тонгкат.



Реклама

Тонгкат – древнее растение, прославившееся своей удивительной способностью стимулировать мужскую эрекцию и улучшать мужское здоровье. В 1999 году журнал "SundyTimes" назвал это растение "азиатской виагрой". Сегодня препарат на основе легендарного корня называется Тонгкат Али Плюс.

Тонгкат Али Плюс является 100% натуральным растительным препаратом, повышающим выработку половыми железами тестостерона в 4,5 раза! Таким образом, он омолаживает мужской организм, обеспечивает мужчине любого возраста сильную, длительную и устойчивую эрекцию, продлевает половой акт, усиливает влечение и оргазм. Кроме того, немаловажно, что Тонгкат Али Плюс увеличивает размеры полового члена.

Тонгкат Али Плюс является не только эффективным сексуальным стимулятором, но также улучшает иммунитет, кровообращение в малом тазу, помогает бороться с аденомой, простатитом и инфекциями мочеполовой сферы.

Препарат абсолютно безопасен, даже при употреблении с алкоголем.

Помните, для приёма Тонгкат Али Плюс возрастных ограничений нет!

Консультация специалиста и приобретение по тел. "горячей" линии 8-800-200-0202. www.aliplus.ru

Звонок бесплатный для любого региона. Конфиденциальность обращения гарантируется. Не является лекарством. Гос.рег. № 77.99.23.3.У 960.2.09 от 05.02.2009 г.

Sergei79 for journal-plaza.net






# Кузов, привод, два ряда

Все очень просто: рама, на ней двойная кабина, далеко не самый практичный по меркам обычного грузовика кузов, едва дотягивающий до полутора метров в длину. Зато настоящий, без всякого «паркета» полный привод... С пикапами общался Сергей Воскресенский. Фото: Александр Кульнев.

Sergei79 for journal-plaza.net



Руки чешутся демонтировать жесткий тент над кормой «Мицубиси-L200»: шикарная опция мешает сравнению. Грузовая платформа «обнаженного» «Ниссана-NP 300» ничуть не меньше, разве что арки колес чуть длиннее. А «двухсотый» еще и пижонит расшитым кожей интерьером, автоматической трансмиссией с фирменным «Супер Селектом», позволяющим даже непрофессионалу легко манипулировать внедорожными возможностями. Зато в NP 300 подкупает солдатская прямота. Аскетичный интерьер и весьма внушительные, по крайней мере геометрически, внедорожные способности. Пикапы заметно разнятся по духу, исполнению и характерам. Хотя цена, как ни странно, сближает соперников.

## НЕ ЗНАЮЩИЙ СЛОВ ЛЮБВИ

В однотонной рабочей обстановке NP 300 поначалу даже теряешься: взгляду да и телу зацепиться не за что. Сиденье, руль, педали, рычаги и тумблеры по-своему удобны и продуманны, но простые формы, незамысловатые решения вряд ли заставят учащенно забиться сердце. А ноги активно протестуют против мелкой посадки, в общем-то характерной для пикапов. Они вдруг становятся слишком прямыми и длинными, если не сказать лишними. Попробовали с попутчиком сесть назад – попали не на пассажирское ложе, а, скорее, в тесный капкан.

Вслед за мягким, но внятным рокотом дизеля салон наполняется не менее явными вибрациями. Но именно в этот момент в сознании начинают происходить метаморфозы. Да, шумно, да, не очень удобно, но все вокруг подкрепляется логикой и смыслом, а самое главное – мужскими ощущениями настоящего, правильного автомобиля. Нажал на педаль, повернул руль, включил передачу или полный привод – «Ниссан» мгновенно отозвался. Двигатель удивительно гибок на низких оборотах, при этом играючи набирает темп на средних, с бархатистым рыком разгоняя тяжелую машину. На 1800–2000 об/мин свистнула набирающая обороты турбина, изменилась тональность звукового сопровождения и удобная тяговитость плавно уступила место совсем не пикаповской резвости. А вот к 4000 об/мин потенциал почти иссяк – пора переключаться. Хотя при желании это можно сделать и гораздо раньше.

Да-а, грузовичок! На мелких неровностях он еще заставляет в этом усомниться, довольно плавно обтекая их большими колесами, зато берет свое на серьезных колдобинах. Подвески, конечно, играючи справляются с ямами, но потряхивают не церемонясь. Обратная сторона жестких подвесок – удобное и понятное поведение на дороге. Небольшие крены, достаточно энергичные реакции на команды рулем. Конечно, надо немного привыкнуть к его весомости, ощутить запаздывания, внести поправки на совсем не легковую конструкцию рулевого управления, почувствовать внушительный радиус разво-



Sergei79 for journal-plaza.net



## Nissan NP 300

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Подретушированный и приобретший новое имя «Ниссан-Пикап» появился на отечественном рынке в 2008-м.

**ДВИГАТЕЛЬ:**
турбодизельный 2,5 л (133 л.с.).

**КОРОБКА ПЕРЕДАЧ:**
5-ступенчатая механическая, трансмиссия с жестко подключаемым передним мостом и демультипликатором.

**КОМПЛЕКТАЦИИ:**
Base, Comfort, Premium.

**ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ:**
950 000–1 121 000 руб.

РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТА

Эластичный двигатель, удобные тормоза и трансмиссия, понятная управляемость, хорошие обзорность и проходимость.

Простоват, тесен для задних пассажиров, много шумов и вибраций.

За внутренней и внешней непритязательностью скрывается хорошо подготовленный и вооруженный технически «проходимец», в котором, увы, весьма некомфортно задним пассажирам.








**Предельно лаконично, зато тумблер *HEAT* для увеличения оборотов дизеля при прогреве в «Ниссане» находишь быстро.**

**В таком интерьере не заблудишься. По простоте стиля «Ниссан», пожалуй, рекордсмен.**

**Судя по подголовникам, здесь могут сидеть лишь двое, но и им в NP 300 будет очень тесно.**



рота. Но когда с NP 300 начинаешь общаться на понятном ему языке, автомобиль радует послушанием, отзывчивостью и логичностью поведения.

### СТИЛЯГА

Хочется комфорта, дорогих материалов, веселеньких приборов? Добро пожаловать в «Мицубиси-L200»! То, что он все же пикап, дает почувствовать опять-таки высокий пол, вырабатывающий специфичную посадку и манеру входа-выхода. В остальном автомобиль больше напоминает отлично оснащенный вседорожник. Просторное, удобное сиденье, продуманные органы управления, достаточно вместительный диван сзади, где, кстати, широкий дверной проем.

Звук мотора ожидаемо завуалирован, вибрации минимальны. Подвески L200 не упрекну в мягкотелости. Они хорошо отрабатывают большинство неровностей, допуская слабину и вертикальную раскачку лишь на высокой скорости. Не придерешься особенно и к дизельному двигателю: неторопливо, с достоинством взаимодействует он с автоматической трансмиссией. И все же… В «Ниссане» все было просто, понятно, с огоньком. «Мицубиси», наоборот, обволакивает неторопливостью реакций, сковывая наши отношения. Ему чужды резкость и импульсивность. Или противопоказаны?

«Длинная» педаль акселератора, конечно, удобна на бездорожье, но попробуйте резко тронуться на обычном асфальте. Как ни дави, L200 все сделает неторопливо. Только через несколько

Sergei79 for journal-plaza.net



Борта ниссановского кузова низки, выступают арки колес.

## ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

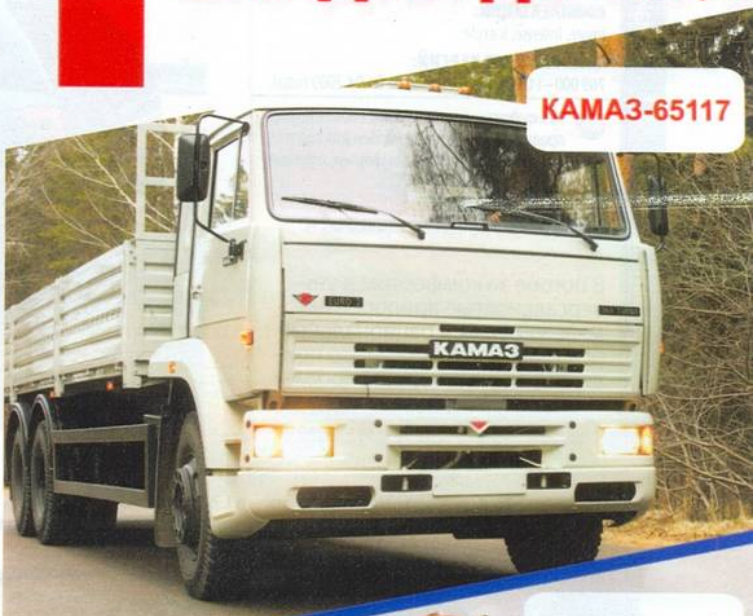
| Общие данные | NISSAN NP300 | MITSUBISHI L200 |
|---|---|---|
| Размеры, мм: длина/ширина/высота | 5090/1825/1715 | 5075/1800/1780 |
| база | 2950 | 3000 |
| колея спереди/ сзади | 1525/1505 | 1520/1515 |
| Грузоподъемность, кг | 1002 | 885 |
| Радиус поворота, м | 6,0 | 5,9 |
| Масса снаряжен./полная, кг | 1860/2860 | 1965/2850 |
| Время разгона 0–100 км/ч, с | н.д. | 14,6 |
| Максим. скорость, км/ч | н.д. | 165 |
| Топливо/запас топлива, л | ДТ/75 | |
| Расход топлива, л/100 км: загород./город./ смешанный цикл | 7,8/10,1/8,6 | 8,3/11,9/9,6 |
| **Двигатель** | | |
| Расположение | спереди продольно | спереди продольно |
| Конфигурация/ число клапанов | Р4/8 | Р4/16 |
| Рабочий объем, см³ | 2488 | 2477 |
| Степень сжатия | 18,0 | 17,0 |
| Мощность, кВт/ л.с. | 98/133 при 4000 об/мин | 100/136 при 4000 об/мин |
| Крутящий момент, Н·м | 301 при 2000 об/мин | 314 при 2000 об/мин |
| **Трансмиссия** | | |
| Тип | полноприводная с понижающим рядом | полноприводная с понижающим рядом |
| Коробка передач | М5 | А4 |
| Передаточные числа: I/II/III/IV/V/з.х. | 3,58/2,08/1,36/1,00/ 0,76/3,64 | 2,84/1,50/1,00/0,73/ –/2,72 |
| Главная пара/ понижающая передача | 4,63/2,02 | 4,10/1,90 |
| **Ходовая часть** | | |
| Подвеска: спереди | независимая на двойных поперечных рычагах торсионная | независимая на двойных поперечных рычагах пружинная |
| сзади | зависимая рессорная | зависимая рессорная |
| Рулевое управление | типа «винт-шариковая гайка» с гидроусилителем | реечное с гидроусилителем |
| Тормоза: передние/задние | дисковые вентилируемые/ барабанные | дисковые вентилируемые/ барабанные |
| Размер шин | 255/70R16 | 245/65R17 |

## РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ «ЗА РУЛЕМ»

| Весовые и геометрические характеристики | | |
|---|---|---|
| Снаряженная масса, кг | 1913 | 2108,5 |
| Нагрузка на ось, кг (%): переднюю/заднюю | 1122 (58,7)/791 (41,3) | 1153 (54,7)/955,5 (45,3) |
| Дорожный просвет, мм | 235 | 210 |

На правах рекламы

НЕ ЖДИ!
КАМАЗы КУПИ!
Новые автомобили КАМАЗ 2008г. выпуска
СКИДКА ДО 20%







Рассрочка - 13% годовых
Лизинг - удорожание от 5% в год
Без участия банка

ОАО "КАМАЗ"
Москва, (495) 777-81-77
Н. Челны, (8552) 45-27-32, 45-27-33

KAMAZ
www.kamaz.ru
www.kamazleasing.ru
www.kamazc.ru

Весь товар сертифицирован. Лизинг и рассрочку предлагает осуществляет ОАО "Лизинговая компания КАМАЗ". Количество товара ограничено. Срок проведения акции апрель - июнь 2008 г. Реклама.

Sergei79 for journal-plaza.net



## Mitsubishi L200

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Новая версия популярного пикапа представлена в 2006 году, в 2007-м его начали продавать в России.

**ДВИГАТЕЛЬ:**
турбодизель 2,5 л (136 л.с.).

**КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ:**
5-ступенчатая механика или 4-ступенчатый автомат, трансмиссия «Супер Селект», демультипликатор.

**КОМПЛЕКТАЦИИ:**
Invite, Intense, Instyle.

**ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ:**
769 000–1 079 000 руб. (цены на 01.04.2009 года).

РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТА

Разнообразие комплектаций, насыщенный, продуманный интерьер, удобен для водителя и пассажиров, очень комфортен, хороший «проходимец».

Вялые разгон, тормоза, управляемость.

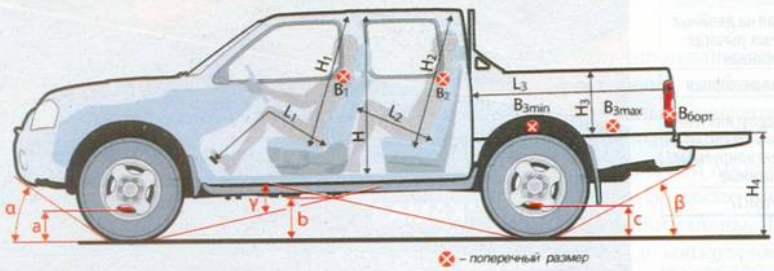
**В погоне за комфортом и универсальностью приобрел немало удобных и рациональных решений. Заплатить за это придется сильной задемпфированностью ездовых способностей.**





Кожа, автомат, климатик – в L200 все «по-взрослому», только вот кнопку овердрайва на рычаге постоянно нажимаешь коленом.

### РАЗМЕРЫ КАБИНЫ И ГРУЗОВОГО ОТСЕКА, мм (данные замеров «За рулем»)




⊗ – поперечный размер

| Модель | $L_1$ | $L_2$ | H | $H_1$ | $H_2$ | $B_1$ | $B_2$ | $B_{3\ min/max}$ | $B_{борт.}$ | $L_3$ | $H_3$ | $H_{4,\ погр.}$ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| NISSAN NP 300 | 920–1110 | 575–805 | 1085 | 985 | 925 | 1390 | 1385 | 1060/1520 | 1345 | 1430 | 435 | 800 |
| MITSUBISHI L200 | 900–1075 | 670–890 | 1155 | 1015 | 960 | 1425 | 1390 | 1060/1510 | 1340 | 1390 | 450 | 840 |

секунд, словно опомнившись, наконец зарычит мотором и начнет переключать передачи. Хуже, что пикап так же тормозит, неторопливо выбирая люфты и зазоры. А уж управляется… Резкое движение рулем? Да вы что! В лучшем случае получите крен кузова. Чтобы повернуть, следует докрутить баранку примерно на такой же угол. Даже приспособившись, взаимопонимание с этим флегматиком находишь, увы, не всегда.

### НА ВСЕХ ЧЕТЫРЕХ

Погрузившись по ступицы в шалую весеннюю воду, L200 тут же дал течь через уплотнитель пассажирской двери. Пришлось спешно выбираться из разлива. А соперник спокойно бороздил окрестности рядом – до его «ватерлинии» еще несколько сантиметров. На талом снегу шансы уравнялись. «Ниссан» снова подкупил четкостью и понятностью работы жестко подключаемого полного привода и потрясающей эластичностью мотора:

### ПАРАМЕТРЫ ГЕОМЕТРИЧЕСКОЙ ПРОХОДИМОСТИ

| Модель | NISSAN NP 300 | MITSUBISHI L200 |
|---|---|---|
| **Просвет, мм** | | |
| a | 240 | 210 |
| b | 290 | 260 |
| c | 235 | 210 |
| **Угол, °** | | |
| α | 31 | 35,5 |
| β | 23 | 32 |
| γ | 21,5 | 19,5 |

Sergei79 for journal-plaza.net



на понижающей передаче удается тронуться очень плавно, внатяг.

Возможности «Мицубиси-L200» на первый взгляд шире благодаря более гибкому, технически продвинутому полному приводу. С включенным демультипликатором и жестко заблокированным межосевым дифференциалом пикап заметно хуже управляется, предпочитая двигаться по прямой. Зато «проходимец» он отменный! Не хватает лишь четкости переключений при управлении трансмиссией.

Так что же, паритет и полное взаимопонимание? На бездорожье – несомненно, но машины все же ориентированы на разного потребителя. Ему и выбирать – ездовые преимущества или комфорт. ЗР

*Автомобили предоставлены компаниями «Ниссан Мотор Рус» и «Рольф Импорт».*

Конечно, с кунгом уютнее, но гостеприимно откинутый задний борт L200 явно высок.



Эта версия «двухсотого» хвастается системой ESP.

А вот в L200 не только подрастающее поколение почувствует себя вольготно.



На правах рекламы

НЕ ЖДИ!
КАМАЗы КУПИ!
Новые автомобили
КАМАЗ 2008г. выпуска
СКИДКА ДО 20%

КАМАЗ-6460

КАМАЗ-65115

Рассрочка - 13% годовых
Лизинг - удорожание от 5% в год
Без участия банка

ОАО "КАМАЗ"
Москва, (495) 777-81-77
Н. Челны, (8552) 45-27-32, 45-27-33

www.kamaz.ru
www.kamazleasing.ru
www.kamazc.ru

Sergei79 for journal-plaza.net



# Боксеры в кулачном бою

Коварству весенних дорог на маршруте Москва – Суздаль – Нижний Новгород и обратно противостоял «Пежо-Боксер». Подробности – у Сергея Баландюка. Фото автора.

Если ехать в Нижний по Горьковскому шоссе, добраться до берегов Волги можно часов за шесть. Но нам предложили следовать через Александров и Суздаль, чтобы хорошенько почувствовать, как ведут себя французские «боксеры» на хляби провинциальных колдобин. Это был честный поединок.

Микроавтобус все же не обладает маневренностью легковушки, поэтому «боксеры» открыто отрабатывают удары дороги, вздрагивают на гребенке всем телом, принимая крупные неровности буферами передних подвесок. Задние рессоры чеканят седоков, словно теннисная ракетка мячик. В салоне девятиместного микроавтобуса шумно – дает себя знать грузовое прошлое. Таковы все официально продаваемые в России модификации «Боксера», поскольку оригинальная пассажирская версия была изначально неконкурентоспособна по цене. Помимо девятиместного, в нашей команде микроавтобус повышенной комфортности на 10 человек и два фургона: L1H1 и L3H3. И если первые три шли фактически пустыми, то последний – с полной загрузкой. Благодаря более стабильному ходу он и признан лидером по комфорту на этом сложном дорожном участке.

Миновав Суздаль, выходим на Горьковское шоссе – сменяем ринг на беговую дорожку. Вот где дизели смогут показать свои возможности! На шестой передаче 3000 об/мин соответствуют 140 км/ч на спидометре; автобус лишь плавно покачивается на пологих волнах дороги, в салоне тихо, можно разговаривать не повышая голоса. Все машины, участвующие в пробеге, оснащены однотипными турбодизелями объемом 2,2 л, различающимися лишь программой управления: для автобусов и большого фургона – 120-сильный вариант в сочетании с шестиступенчатой механикой, для маленького фургона – 100 л.с. и пять передач.

Разница в динамике между версиями почти незаметна. До 1500 об/мин мотор вяловат, зато реабилитируется бодрым разгоном в диапазоне 2000–3500 об/мин. Если переключаться в моментной зоне, можно ехать динамично и достаточно экономично: средний расход в пробеге в зависимости от нагрузки – 9,2–10,8 л/100 км.

**Пассажирский комби (слева) сочетает в себе комфорт и вместительность мини-вэна с возможностями грузовика. Даже в 9-местном исполнении объем багажного отделения – 1,5 м³.**

**В планах компании «Пежо» к 2010 году стать лидером по развитию дилерской сети.**






Sergei79 for journal-plaza.net





Ценовая лестница на «Пежо-Боксер» начинается с 797 тыс. руб. за базовый фургон L1H1 (в центре) и заканчивается 1,8 млн. руб. за роскошную VIP-версию L4H2 (слева).

На трассе «Боксер» тих, быстр и комфортен. Да и в городе на нем не чувствуешь себя слоном в посудной лавке: отличная обзорность, легкий и понятный руль.

В традиционном русском кулачном бою выявлялся сильнейший. «Боксер» не спасовал. Победа в схватке с российской дорогой – залог востребованности на нашем рынке. Что и подтверждает 122-процентный рост продаж коммерческого транспорта «Пежо» в 2008 году. Однако конкуренты не дремлют. А это значит, что снимать перчатки еще рано. ЗР

**Передняя подвеска «Боксера» любит ровные дороги. На крупных неровностях ей не хватает энергоемкости.**





**VIP-версия – царство кожи и полумрака, в салоне есть все для комфортного передвижения: DVD-плеер, разъемы для подключения ноутбука, холодильник и компактный бар. На ходу с богатым интерьером несколько диссонируют ощущения от работы задних двухлистовых рессор.**

## ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

| Модель | PEUGEOT BOXER | | | |
|---|---|---|---|---|
| | FT 330 L1H1 | FT 335 L3H3 | Combi 333 L2H2 | FT 440 L4H2 (VIP) |
| **Общие данные** | | | | |
| Размеры, мм: длина | 4963 | 5998 | 5413 | 6363 |
| ширина | 2050 | 2050 | 2050 | 2050 |
| высота | 2254 | 2764 | 2524 | 2524 |
| база | 3000 | 4035 | 3450 | 4035 |
| Грузовое отделение: длина/высота | 2670/1662 | 3705/2172 | 3120/1932 | 4070/1932 |
| Объем грузового отсека, м³ | 8 | 15 | 11,5 | 15 |
| Полезная нагрузка, кг | 980 | 1500 | 1240 | 1900 |
| Полная масса, кг | 3000 | 3500 | 3300 | 4000 |
| Макс. скорость, км/ч | 140 | 150 | 150 | 145 |
| Запас топлива, л | 90 | 90 | 120 | 90 |
| Расход топлива л/100 км: загородный цикл | 7,3 | 8,3 | 7,5 | 8,4 |
| городской цикл | 8,9 | 10,9 | 10,2 | 10,8 |
| смешанный цикл | 7,9 | 9,3 | 8,5 | 9,3 |
| **Двигатель** | | | | |
| Конфигурация/ число клапанов | P4/16 | | | |
| Рабочий объем, см³ | 2,2 | | | |
| Мощность, кВт/ л.с. | 100 при 2900 | 120 при 3500 | | |
| Крутящий момент, Н·м | 250 при 1500 | 320 при 2000 | | |
| **Трансмиссия** | | | | |
| Тип | переднеприводная | | | |
| Коробка передач | M5 | M6 | | |
| **Ходовая часть** | | | | |
| Подвеска: спереди/сзади | типа «Мак-Ферсон»/рессорная с поперечной балкой | | | |
| Тормоза: передние/задние | дисковые вентилируемые/дисковые | | | |

## ЭКЗАМЕН В РЕГИОНЕ



**Евгений МОРОЗОВ, директор СТО «Автолига», нижегородского дилера «Пежо»**

На местном рынке «боксеры» противостоят «ИВЕКО-Дейли» и «Форду-Транзит», уже работающим на многих пассажирских маршрутах. Попав в жесткую конкурентную среду, модель пришлась по вкусу коммерсантам и локальным перевозчикам. С 2007 года продано 116 «боксеров», из которых более трех десятков трудится сейчас на маршрутных линиях Чебоксар. Транспортники подтверждают надежность автомобилей малым числом претензий. Из характерных неисправностей можно назвать лишь выход из строя клапана отработавших газов, замененного на всех автомобилях по отзыву.

Sergei79 for journal-plaza.net



# Арифметка проходимости

Обновив семейство «Мерседес-Актрос», компания «Даймлер» вслед за магистральными тягачами представила новую гамму строительных машин. С двумя десятками тонн щебня в кузове по тесным улочкам маленьких городков, крутым горам Шварцвальда и аккуратному «бездорожью» полигона в Отигхайме проехал Юрий Нечетов. Фото автора и «Даймлер».

«Привет! Меня зовут Гельмут. Ты сам поведешь или сядешь справа?» Вопрос не праздный, ведь далеко не у всех «грузовых» журналистов есть соответствующие категории в правах, поэтому на дорогах общего пользования управлять тяжелыми машинами разрешают немногим. Жизнерадостно улыбаясь, демонстрируя уверенность и оптимизм, устраиваюсь за рулем, хотя по неискоренимой легковой привычке сперва робею перед таким монстром.

## ЗДЕСЬ ВАМ НЕ РАВНИНА!

Мне повезло: на тестовый 80-километровый маршрут, проложенный по игрушечным немецким городкам и извилистым горным дорожкам, достался «небольшой» трехосный «Мерседес-Актрос 2646». А ведь на площадке стоят и четырехосники, и автопоезда с прицепами – то-то угловые бордюры во многих местах маршрута несут черные отметины от резины! Видно, мы тут не первые.

Двенадцатилитровый 456-сильный мотор обеспечивает полностью забалластированному самосвалу массой 26 т отличную тяговооруженность – легко набирая скорость даже на подъемах, мы то и дело утыкаемся носом в тихоходов. Запас мощности совсем не лишний, ведь с прицепом масса состава может достигать 40 т!

Автомобиль оснащен модернизированным 12-ступенчатым автоматом PowerShift Offroad. Пусть вас не смущает «внедорожное» название, его ставят и на такие заднеприводные машины, как эта. Коробка адаптирована для тяжелых условий работы, имеет режим раскачивания и автоматически увеличивает быстроту переключений в тяжелом грунте (для предотвращения увязания) и на подъемах. За последним следит датчик наклона, который также позволяет коробке точнее выбрать передачу для старта в гору (на горизонтальной площадке обычно включается третья передача). Верхняя из четырех (!) передач заднего хода стала более быстроходной – представьте, сколько иногда приходится пятиться самосвалу под погрузку или к месту разгрузки.

Широкий диапазон коробки позволил применить ведущие мосты с более «длинными» (пониженными) передаточными числами, что способствует экономии топлива на шоссе.

Хорош гидравлический ретардер «Фойт-R155», активизировать который можно как подрулевым переключателем, так и тормозной педалью – в последнем случае рабочие тормоза включатся, лишь если не хватит гидрозамедлителя. Впрочем, основное предназначение ретардера не продление жизни колодкам, а работа в горах, где он просто незаменим. Тормозного момента двигателя часто не хватает – катящаяся вниз махина легко раскручивает его до недопустимо высоких оборотов, что чревато соударением поршней и клапанов. А рабочие тормоза на длинном спуске греются и теряют эффективность.

Освоившись, все чаще подсказываю коробке нужную передачу коротким джойстиком на правом подлокотнике – в шоссейных режимах новинка порой так же задумчива, как и ее магистральный прототип. Гельмут одобрительно кивает: «Водитель грузовика должен просчитывать дорогу на сотню



Sergei79 for journal-plaza.net

метров вперед – автомат, даже самый умный, этого не умеет».

На финише расходомер показывает 46 л/100 км, а у коллеги на 32-тонном четырехоснике – 48 л/100 км. Следовательно, у меня на каждую тонну ушло 1,8 л топлива, а у него только 1,5 л: чем тяжелее машина, тем выше ее топливная эффективность.

## КОЛЕСНАЯ ФОРМУЛА

Строительные «актросы» имеют огромное количество вариаций, что позволяет приспособить их для любого вида работ. Например, предлагается девять модификаций двух базовых силовых агрегатов: OM 501 LA (V6/11,9 л мощностью 320, 360, 408, 435, 456 или 476 л.с.) либо OM 502 LA (V8/15,9 л мощностью 510, 551 или 598 л.с.). Моторы используют технологию BlueTec с впрыском мочевины в отработавшие газы и удовлетворяют нормам Евро IV или Евро V.

Кроме того, возможны различные конфигурации в зависимости от количества и расположения осей, привода и кабины (ее выбирают из четырех типов). Сравнительно легкие и компактные двухосники используются, как правило, при ремонтах небольшого объема, в тесных городах, для работы с легкими грунтами и надстройками; их характеристики: полная масса 18–20 т, шесть размеров колесной базы в интервале 3600–5400 мм, мощность 320–551 л.с., привод задний или полный. В варианте седельного тягача с трехосным самосвальным полуприцепом автопоезд перевозит до 28 т груза; такая связка наиболее эффективна и имеет наилучшую весовую отдачу, но пригодна только на дорогах с твердым покрытием или (с полным приводом) на ровном укатанном грунте.

На стройках более популярны многоосники, например универсальные трехосные «актросы»: полная масса 25–33 т, девять (!) размеров колесной базы в интервале 2250–6000 мм, мощность 320–598 л.с. В зависимости от условий эксплуатации они различаются количеством и взаиморасположением управляемых, ведущих осей и «ленивца» (поддерживающая, неведущая ось, расположенная перед или позади ведущей). Кстати, последний может быть с односкатной или двускатной ошиновкой и даже управляемым! Вариант 6×2/2 с одной управляемой осью, одной ведущей и «ленивцем» предназначен для наиболее легких условий, а вот полноприводному 6×6/2 по силам и крутые уклоны, и рыхлые грунты. Кроме того, трехосники могут работать в составе автопоезда с прицепом или «под седлом», именно поэтому на них ставят самые мощные двигатели.

Четырехосные же модели полной массой 32–41 т с пятью размерами базы от 4200 до 5400 мм (у многоосников измеряют расстояние между первой осью и передней осью задней тележки) выступают только соло, поэтому располагают «лишь» 320–510 л.с., что, однако, не мешает им быть чемпионами по проходимости. У них обычно две управляемые передние оси и две, три или четыре ведущие – колесные формулы соответственно 8×4/4, 8×6/4 и 8×8/4.

Вездеходы оснащают прочными рессорными подвесками и не боящимися грязи барабанными тормозами. А вот на заднеприводные двух- и трехосные модификации можно заказать пневмоподвеску с автоматическим поддержанием уровня и переходом (достаточно одного нажатия кнопки!) на заранее установленную высоту, а также дисковые тормоза на переднюю ось. Любопытно, что вне зависимости от типа тормозов специальная система перераспределяет тормозные усилия по осям, добиваясь равномерного износа колодок, чтобы пореже обращаться в сервис для их замены.

## НАМ БЫ ТАКОЕ «БЕЗДОРОЖЬЕ»!

Очень страшно отпустить педаль тормоза, когда 40-тонная четырехосная махина замерла на крутом подъеме, устремив нос в небо! Конечно, здесь не 110%, как на соседней трассе для «унимогов», но полсотни наберется. А это, для справки, 30 градусов – такой склон альпинисты считают опасным, поскольку упавший на нем человек самостоятельно остановиться не может и фактически обречен на гибель.



Sergei79 for journal-plaza.net







«Мерседес-Актрос 1832» 4×4: полная масса 18 т, мощность 320 л.с. У строительных машин задний противоподкатный брус сделан подъемным, бак защищен снизу, а нижняя передняя ступенька снабжена податливым резиновым креплением.

Под бампером установлена защита из 3-миллиметровой нержавеющей стали с откидной подножкой, сетки на фарах, прочные рифленые корпуса боковых зеркал.

Дополнительные боковые ступеньки и поручень на кабине позволяют водителю контролировать процесс загрузки кузова.

«Мерседес-Актрос 3351» 6×6: полная масса 33 т, мощность 510 л.с. При отпускании педали тормоз удерживает машину от скатывания еще секунду, что позволяет легко тронуться в подъем, в том числе и задним ходом.





Sergei79 for journal-plaza.net



## НАША СПРАВКА



Новые строительные «актросы» представлял **Хубертус ТРОСКА** (Hubertus Troska) – исполнительный вице-президент концерна «Даймлер», начальник департамента реализации грузовиков в странах Европы и Латинской Америки, член совета директоров ОАО «КамАЗ». На предложение сфотографироваться у старого «Мерседеса-LO 2000» 1935 года он улыбнулся: «Вообще-то, у нас есть машины и поновее! Что касается нынешней ситуации, то «Мерседес» – это марка № 1 на рынках тяжелых грузовиков Западной Европы (29% всех продаж), Бразилии (30%), Турции (32%) и некоторых других. В то же время в быстро развивающейся России лидирует КамАЗ, так что решение о партнерстве вполне логично. Мы заинтересованы в широкой сбытовой и сервисной сети КамАЗа, партнеры – в наших передовых технологиях.

Сейчас мы обсуждаем 17 возможных проектов сотрудничества с КамАЗом – например, продажу наших машин через его дилерские центры, поставку мерседесовских кабин, совместную закупку оборудования, сырья и комплектующих у сторонних компаний (больше объемы – ниже цена!), изготовление в Набережных Челнах некоторых материалоемких деталей для «Даймлера». Даже в свете нынешнего кризиса, который, я полагаю, приведет к уменьшению продаж в сегменте на 30–50%, мы считаем приобретение акций КамАЗа не ошибкой, а, наоборот, дополнительной возможностью минимизировать потери и извлечь из сотрудничества максимум пользы».



**«Мерседес-Актрос 4148» 8×8: полная масса 41 т, мощность 476 л.с. Для компенсации перегруза на неровностях специальная конструкция передней тележки поддерживает равную нагрузку на ее оси, но только при перепаде высоты под ними не более 100 мм.**

Инструктор успокаивает: «Тормоза будут держать еще секунду, ты успеешь дать газ!». Мигом перебрасываю ногу на правую педаль и давлю так, будто хочу помочь «Актросу», – взревев полутысячей лошадиных сил, он уверенно, даже с разгоном взбирается на холм. Оказывается, все просто…

А вот грязь маленького и по-немецки аккуратного «внедорожного» полигона не впечатлила – у нас половина дорог такая. Притом что другая еще хуже… Однако я добросовестно включал пониженную передачу в раздатке, вертел удобным и логичным переключателем блокировок многочисленных дифференциалов – в отличие от многих конкурентов с жестким подключением передних мостов, на внедорожных «актросах» используют более сложную, но и более эффективную схему постоянного полного привода. Каждый щелчок активизирует последовательно следующую блокировку, начиная с межосевой и кончая передней межколесной.

Перемазав в грязи несколько новеньких самосвалов, уяснил, что стандартная 16-ступенчатая механическая коробка, хотя и управляется таким же джойстиком на правом подлокотнике, как и опционный автомат, требует более твердых навыков – не вовремя топнув по сцеплению, я позорно заглох на каком-то безобидном бугорке. Тем не менее Гельмут достаточно высоко оценил мои успехи: «Надоест писать статьи, вполне можешь работать на серьезных машинах!». ЗР






**Пиктограмма на дисплее показывает состояние дифференциалов трансмиссии – их блокировками управляет удобный вращающийся переключатель. Рядом – переключатель раздаточной коробки.**

Sergei79 for journal-plaza.net



# Русские премьеры ИВЕКО

На выставке «Мир автомобиля-2009», прошедшей в Санкт-Петербурге, компания «ИВ-Сервис» представила несколько новинок этой марки. Прежде всего это, конечно, российская премьера обновленного «ИВЕКО-Траккер AD410T42H» с самосвальным кузовом «Кантони Дуне». Этот автомобиль с колесной формулой 8×4 оснащен двигателем «Курсор-13» мощностью 420 л.с.

Посетители выставки смогли также оценить тягач «ИВЕКО-Стралис AT4400S43 T/P» со столь же мощным двигателем и новые модификации популярного развозного «Дейли», украшенные «татуировкой» племени маори: она символизирует сотрудничество фирмы со сборной Новой Зеландии по регби.




# Есть «Идея»!

Компания «Брайт отомотив» (США) представила в Вашингтоне первый в мире коммерческий автомобиль, пробегающий на галлоне топлива до 100 миль (это эквивалентно расходу 2,35 л/100 км). Фирма намерена с 2013 года выпускать до 50 000 таких грузовичков ежегодно. «Идея» (так назвали новинку) и в самом деле великолепная: перевозчики смогут сэкономить на перевозках легких грузов колоссальные деньги. Рецепт экономичности кроется в тщательно проработанной аэродинамике и гибридной концепции привода с подзарядкой батарей от сети. Машина проходит первые 48 км только на электротяге, что обходится в сумму чуть меньше доллара (по американским тарифам). А при ежедневном пробеге по городу в 80 км «Идея» истратит лишь 1,9 л бензина, отсюда и получаются фантастические цифры.



# С комфортом и не спеша

Известная своими джипами и пикапами китайская фирма «Грейт Уолл» представила в Шанхае свой первый кемпер. Эта дача на колесах имеет длину почти 6 м, на ней можно путешествовать компанией до пяти человек. Правда, это плохо соотносится с допустимой полезной назрузкой жилого помещения: всего 325 кг. А вот спокойно разглядеть пейзаж за окном в неспешной поездке точно удастся: 2,8-литровый дизель мощностью 95 л.с. разгоняет кемпер не быстрее 100 км/ч, а крейсерская скорость и того меньше.




# Ярославская «шестерка»

Двигатели нового семейства ЯМЗ-530 получают прописку в ликинских и павловских автобусах. Сейчас успешно завершаются ходовые испытания новых моторов на автобусах ЛиАЗ-5256 и ПАЗ-3205. Эти двигатели разработаны в кооперации с австрийской фирмой AVL List и не только полностью выполняют требования нормативов Euro IV, но и могут быть без существенных переделок доведены до уровня требований Euro V и даже Euro VI. Новые дизели, по утверждению разработчиков, превосходят зарубежные и отечественные аналоги по мощности и крутящему моменту при более низком, чем у большинства конкурентов, расходе топлива и ценовом преимуществе в 20–30% даже по сравнению с «китайцами».



## КОРОТКО

**ОАО «КамАЗ» и индийская компания «Вектра Груп» подписали соглашение о строительстве в Хосуре близ Бангалора завода мощностью до 5000 грузовиков в год. У российской компании в этом СП будет контрольный пакет акций. Первые индийские «камазы» начнут сходить с конвейера уже в конце этого года.**

**«Группа ГАЗ» поставит 130 автобусов курганского завода КАвз-4235 в далекую Никарагуа. Там они будут обслуживать маршруты, соединяющие столицу с райцентрами. Эти 8-метровые автобусы, способные перевозить до 56 пассажиров, оснащены двигателем «Камминс» и механической коробкой передач фирмы ZF. Заказ чрезвычайно важен для предприятия: если не удастся выйти на уровень производства 600 автобусов в год, оно будет закрыто.**



**В Париже фирма «Рено тракс» представила новую версию «Рено-Премиум Ландер» с колесной формулой 8×2*6. В этой машине управляемыми являются шесть колес из восьми, что позволило уменьшить радиус разворота на 12,5% по сравнению с автомобилем 8×4. Кроме того, новинка стала на 10% экономичнее.**

**Кризис поставил крест на планах ГАЗа локализовать в Нижнем Новгороде производство легких грузовиков «LDV-Максус»: девальвация рубля сделала проект нерентабельным. Предприятие в Бирмингеме перешло от ГАЗа малайзийской компании Weststar. А перспективная «Газель 3» все равно будет создана к 2011 году, но уже своими силами.**

Sergei79 for journal-plaza.net



| Ценовой диапазон, руб. | Марка, модель | Цена, руб.* min | Цена, руб.* max |
|---|---|---|---|
| 200 000 | ВАЗ-21054 | 161 400 | 163 400 |
| | ВАЗ-21074 | 171 600 | 189 100 |
| | ВАЗ-21041 | 185 000 | 188 000 |
| | Daewoo Matiz | 199 000 | 307 000 |
| 250 000 | Chery Sweet (QQ) | 202 460 | 255 840 |
| | ВАЗ-2113 «Лада-Самара» хэтчбек | 228 000 | 253 160 |
| | ВАЗ-2114 «Лада-Самара» хэтчбек | 240 300 | 276 520 |
| | ВАЗ-1118 «Лада-Калина» седан | 245 300 | 317 600 |
| | ВАЗ-2115 «Лада-Самара» седан | 246 500 | 284 020 |
| | Geely MK | 249 000 | 289 000 |
| 300 000 | Daewoo Nexia | 254 000 | 358 160 |
| | ВАЗ-1119 «Калина» хэтчбек | 254 400 | 361 000 |
| | Lifan Breez седан | 259 000 | 329 000 |
| | ВАЗ-1117 «Калина» универсал | 259 100 | 306 110 |
| | ВАЗ-21214 «Лада 4×4» | 264 400 | 300 090 |
| | ВАЗ-2170 «Лада-Приора»-седан | 272 900 | 359 170 |
| | Lifan Breez хэтчбек | 275 000 | 340 000 |
| | Great Wall Peri | 280 000 | 325 000 |
| | ГАЗ-310221 | 280 000 | – |
| | ВАЗ-2111 универсал | 284 100 | 299 100 |
| | Chery QQ6 | 284 580 | 323 000 |
| | Renault Logan | 286 000 | 374 500 |
| | Chery Amulet | 286 200 | 345 600 |
| | ВАЗ-2112 | 293 300 | 296 900 |
| | Chevrolet Lanos | 294 400 | 332 400 |
| | ВАЗ-2172 «Лада-Приора» хэтчбек | 294 700 | 376 750 |
| | FAW Vita | 299 000 | 318 000 |
| 350 000 | Chery Kimo (S12) | 302 000 | 338 000 |
| | ВАЗ-2131 «Лада 4×4»» | 304 600 | 318 000 |
| | FAW Vita хэтчбек | 312 000 | 335 000 |
| | Chevrolet Spark хэтчбек 5D | 316 920 | 432 220 |
| | ГАЗ-31105 | 319 500 | 336 100 |
| | TarA3 Vortex Estina | 319 900 | 459 900 |
| | FIAT Panda | 320 000 | 385 000 |
| | Hyundai Getz 2009 | 322 000 | 514 000 |
| | Hyundai Accent | 329 700 | 517 191 |
| | Ford Focus | 345 000 | 619 000 |
| | Skoda Fabia | 349 000 | 548 000 |
| | BYD F3 | 350 000 | 440 000 |
| | Chery Fora | 350 000 | 384 000 |
| | FIAT Grande Punto 3D | 350 000 | 625 000 |
| 400 000 | Hyundai Verna | 358 900 | 452 900 |
| | UAZ Hunter | 362 000 | 387 000 |
| | ГАЗ-3102 | 362 300 | 378 900 |
| | FIAT Albea | 366 000 | 429 000 |
| | Peugeot 107 3D | 368 000 | 416 000 |
| | Peugeot 206 седан | 373 000 | 507 000 |
| | BYD F3-R | 373 900 | 393 900 |
| | Hyundai Porter | 375 000 | 533 885 |
| | KIA Picanto | 375 200 | 467 600 |
| | Peugeot 107 5D | 376 000 | 424 000 |
| | Citroën Berlingo First | 378 300 | – |
| | KIA Spectra | 379 000 | 392 000 |
| | Geely Vision | 380 000 | 425 000 |
| | Peugeot 206 3D | 383 000 | 478 300 |
| | Suzuki Splash New | 390 000 | 480 000 |
| | Peugeot 206 5D | 393 000 | 488 300 |
| | Chevrolet Aveo хэтчбек 3D | 393 360 | 540 670 |
| | FIAT Doblo Cargo | 399 000 | 460 000 |
| 450 000 | Chevrolet Aveo седан | 400 630 | 557 920 |
| | Chevrolet Aveo хэтчбек 5D | 403 360 | 551 120 |
| | SEAT Ibiza | 410 000 | 545 000 |
| | Chevrolet Niva | 412 000 | 549 000 |
| | Peugeot Partner VU | 413 000 | 423 500 |
| | Citroën C2 | 416 600 | 551 200 |
| | FIAT Grande Punto 5D | 420 000 | 560 170 |
| 450 000 | Citroën C3 | 421 000 | 472 500 |
| | Renault Symbol | 429 600 | 541 600 |
| | Nissan Almera Classic | 435 400 | 509 800 |
| | KIA Rio | 439 000 | 499 000 |
| | Skoda Octavia Tour | 439 000 | 625 000 |
| | Renault Clio | 441 000 | 569 100 |
| | Chevrolet Rezzo | 448 051 | 468 475 |
| 500 000 | Renault Kangoo | 451 200 | 619 600 |
| | Volkswagen Polo | 452 525 | 598 119 |
| | UAZ Patriot | 455 000 | 630 000 |
| | Nissan Micra | 455 500 | 550 200 |
| | Skoda Fabia Combi | 459 000 | 579 000 |
| | Chevrolet Lacetti хэтчбек | 459 720 | 655 920 |
| | Opel Corsa 3D | 461 600 | 811 000 |
| | SEAT Cordoba | 465 000 | 492 800 |
| | Peugeot 207 3D | 467 000 | 806 000 |
| | TarA3 Tager | 469 900 | 625 900 |
| | TarA3 Road Partner | 470 000 | 574 900 |
| | Chevrolet Lacetti седан | 470 950 | 667 650 |
| | Opel Corsa 5D | 471 600 | 656 200 |
| | Ford Fiesta New | 477 400 | 587 400 |
| | Peugeot 207 5D | 478 000 | 636 000 |
| | KIA Cerato New | 479 000 | 676 000 |
| | Skoda Octavia Tour Combi | 479 000 | 637 000 |
| | Mazda 2 | 481 000 | 672 000 |
| | Nissan Note | 486 100 | 574 500 |
| | Volga Siber | 487 400 | 590 000 |
| | KIA Cee'd 5D хэтчбек | 487 492 | 641 324 |
| | Great Wall SUV G5 | 489 000 | 519 000 |
| | Suzuki Swift | 490 000 | 599 500 |
| | Ford Fusion | 490 600 | 615 600 |
| | FIAT Doblo Panorama | 492 000 | 565 000 |
| | KIA Pro Cee'd | 494 000 | 629 500 |
| | UAZ Pickup | 495 000 | – |
| | Volkswagen Caddy | 497 300 | 972 200 |
| | Hyundai Matrix | 498 407 | 659 000 |
| | Brilliance M2 | 499 000 | 570 000 |
| | Chery Cross Eastar (B14) | 499 000 | 559 000 |
| | Renault Megane седан | 499 100 | 727 100 |
| | Mitsubishi Colt | 499 363 | 655 000 |
| 550 000 | KIA Cee'd Wagon | 501 160 | 664 640 |
| | Citroën C4 Coupé New | 503 500 | 547 000 |
| | Chery Tiggo | 504 000 | 609 000 |
| | Hyundai Sonata V | 507 770 | 877 789 |
| | KIA Cee'd 3D хэтчбек | 507 860 | 637 840 |
| | Citroën C4 хэтчбек New | 508 000 | 556 000 |
| | Opel Astra 5D | 511 700 | 788 300 |
| | FIAT Panda 4×4 | 515 000 | – |
| | KIA Cee'd SW | 518 044 | 644 810 |
| | Suzuki SX4 седан | 529 000 | 627 000 |
| | Hyundai Elantra New | 529 900 | 740 900 |
| | Chevrolet Lacetti универсал | 530 150 | 642 350 |
| | Hyundai i30 | 530 900 | 715 900 |
| | Mitsubishi Lancer X | 539 000 | 834 030 |
| | Skoda Octavia | 539 000 | 840 000 |
| | Hyundai Elantra 2009 | 539 900 | 749 900 |
| | Citroën Berlingo New | 540 300 | 645 100 |
| | Skoda Roomster | 545 000 | 735 000 |
| 600 000 | Honda Jazz | 551 650 | 604 750 |
| | Renault Megane хэтчбек | 554 500 | 666 000 |
| | Opel Astra седан | 556 700 | 688 300 |
| | Peugeot Partner Tepee | 570 000 | 653 000 |
| | SEAT Leon New | 570 000 | 805 000 |
| | Volkswagen Golf | 574 213 | 1 128 370 |
| | Mitsubishi Lancer X Sportback | 579 000 | 659 000 |
| | Skoda Octavia Combi | 579 000 | 839 000 |
| 600 000 | Nissan Tiida | 579 800 | 660 350 |
| | Opel Astra 3D | 580 300 | 896 300 |
| | Opel Vectra | 582 000 | 1 180 000 |
| | Opel Meriva | 583 000 | 899 600 |
| | Citroën Xsara Picasso | 587 500 | – |
| | SEAT Toledo | 590 000 | 815 000 |
| | Suzuki SX4 хэтчбек | 590 000 | 745 000 |
| | SEAT Altea | 596 000 | 976 000 |
| | KIA Magentis | 598 980 | 782 560 |
| | FIAT Ducato | 599 000 | 715 000 |
| | Ford Mondeo | 599 000 | 1 144 500 |
| | KIA Carens | 599 000 | 737 000 |
| | KIA Soul | 599 000 | 699 000 |
| | Peugeot 308 5D | 599 000 | 848 700 |
| 650 000 | Hyundai Elantra XD | 610 679 | 634 051 |
| | FIAT 500 | 615 000 | 670 500 |
| | Suzuki Jimny | 616 500 | 668 000 |
| | Chevrolet Epica | 618 500 | 849 800 |
| | Mazda 3 | 625 000 | 880 000 |
| | Volkswagen Golf Plus | 628 825 | 957 016 |
| | Volkswagen Jetta | 630 963 | 794 237 |
| | SsangYong Actyon Sports | 631 000 | 828 000 |
| | Mitsubishi Lancer STW | 637 000 | 725 000 |
| | Citroën C5 седан New | 638 500 | 689 000 |
| | Toyota Yaris | 641 633 | 745 230 |
| | Great Wall Hover | 645 000 | 865 500 |
| | Peugeot 308 SW | 645 000 | 911 700 |
| | SEAT Altea XL | 649 000 | 879 000 |
| | Ford C-MAX | 649 200 | 952 200 |
| | FIAT Sedici | 650 000 | 680 000 |
| 700 000 | Nissan NP300 пикап | 656 000 | – |
| | FIAT Bravo | 665 000 | 749 050 |
| | Citroën C4 Picasso | 683 000 | 768 000 |
| | Toyota Corolla | 685 077 | 888 929 |
| | Hyundai NF Sonata | 687 000 | 1 090 000 |
| | Hyundai Tucson 2009 | 689 900 | 1 075 000 |
| | Volkswagen Passat седан | 699 000 | 1 279 270 |
| 750 000 | Subaru Impreza седан | 702 600 | 986 100 |
| | Opel Zafira | 703 000 | 1 113 400 |
| | Renault Scenic | 704 100 | 867 500 |
| | Honda Civic седан | 713 700 | 884 500 |
| | KIA Sportage New | 718 200 | 942 200 |
| | Renault Laguna хэтчбек New | 723 500 | 1 037 500 |
| | Peugeot 407 | 725 300 | 1 224 900 |
| | Citroën C4 Grand Picasso | 726 000 | 755 000 |
| | Nissan Qashqai | 726 000 | 931 000 |
| | Toyota Auris | 728 521 | 882 246 |
| | Mazda 3 Flash Edition | 742 000 | 801 000 |
| | Honda Civic хэтчбек | 744 650 | 853 300 |
| | Mazda 5 | 745 000 | 1 062 000 |
| | Suzuki Grand Vitara 3D New | 745 000 | 970 000 |
| | Renault Grand Scenic | 747 900 | 901 300 |
| | Opel Meriva OPC | 749 000 | – |
| 800 000 | Mazda BT-50 | 759 000 | 1 032 000 |
| | FIAT Ducato Combi | 760 000 | 780 000 |
| | MINI One | 765 500 | 1 031 381 |
| | Opel Corsa OPC | 766 500 | – |
| | SsangYong Actyon | 767 000 | 923 000 |
| | Mitsubishi L200 | 769 000 | 1 079 000 |
| | Nissan Qashqai+2 | 777 000 | 976 000 |
| | Volkswagen Touran | 777 461 | 1 127 845 |
| | Citroën C5 универсал | 783 000 | 828 000 |
| | SsangYong Kyron | 787 000 | 1 029 000 |
| | Volvo C30 | 787 800 | 1 267 200 |
| | Toyota Camry | 790 000 | 1 513 854 |
| | Volkswagen CrossGolf | 795 846 | 864 997 |
| | Peugeot Boxer | 797 000 | 1 052 000 |
| | Peugeot 207 CC | 799 000 | 924 000 |

Sergei79 for journal-plaza.net

| Ценовой диапазон, руб. | Марка, модель | Цена, руб.* | |
|---|---|---|---|
| | | min | max |
| 850 000 | Mazda 6 седан | 811 000 | 1 105 000 |
| | Nissan Cabstar | 820 000 | 1 166 000 |
| | Mitsubishi Galant | 822 600 | 971 640 |
| | Opel Astra OPC | 829 000 | – |
| | Mazda 6 хэтчбек | 831 000 | 1 103 000 |
| | Renault Clio Sport | 838 700 | 842 700 |
| | KIA Sorento | 839 990 | 1 149 990 |
| | KIA Carnival | 844 390 | 1 040 560 |
| | Hyundai Coupe New | 849 473 | 1 042 073 |
| | Suzuki Grand Vitara SD New | 850 000 | 1 320 000 |
| 900 000 | SAAB 9-3 Sport Combi | 857 700 | 1 590 700 |
| | Ford S-MAX | 858 700 | 1 323 700 |
| | Volvo S40 | 864 500 | 1 471 500 |
| | Audi A3 | 866 100 | 1 644 800 |
| | Opel Insignia | 866 300 | 1 565 800 |
| | Renault Laguna универсал New | 876 800 | 1 000 000 |
| | Dodge Caliber | 885 000 | 1 026 000 |
| | Mercedes-Benz A-Klasse 3D | 885 400 | 1 200 600 |
| | Toyota Avensis | 888 929 | 1 323 369 |
| | MINI Cooper | 890 700 | 1 072 000 |
| | Honda Accord | 895 700 | 1 102 400 |
| | SAAB 9-3 Sport седан | 896 000 | 1 536 000 |
| | Mitsubishi Outlander XL | 899 000 | 1 290 900 |
| | Skoda Superb New | 899 000 | 1 549 000 |
| 950 000 | Opel Astra TwinTop | 901 600 | 1 071 600 |
| | Volvo V50 | 902 300 | 1 525 100 |
| | Chevrolet Captiva | 903 700 | 1 169 900 |
| | Nissan Teana | 906 500 | 1 224 500 |
| | BMW 1 Series 3D | 911 000 | 1 550 500 |
| | Mazda 6 универсал | 912 000 | 1 032 000 |
| | Renault Koleos | 919 000 | 1 134 000 |
| | Volkswagen Tiguan | 926 415 | 1 196 243 |
| | MINI Cooper Clubman | 931 500 | 978 000 |
| | Ford Galaxy | 933 300 | 1 310 400 |
| | SAAB 9-5 Sport Combi | 934 000 | 1 100 000 |
| | Volkswagen Scirocco | 939 141 | 1 148 576 |
| | FIAT Croma | 940 000 | 1 050 000 |
| | Mitsubishi Pajero Sport | 941 400 | 1 079 000 |
| | BMW 1 Series 5D | 948 500 | 1 583 300 |
| | Hyundai Santa Fe 2008 | 949 900 | 1 241 324 |
| 1 000 000 | Mercedes-Benz A-Klasse 5D | 952 000 | 1 182 200 |
| | Ford Focus ST WRC | 957 100 | 1 308 000 |
| | Ford Escape | 959 000 | 1 089 000 |
| | Opel Zafira OP | 962 000 | – |
| | Toyota Corolla Verso | 969 134 | 1 089 440 |
| | KIA Opirus | 971 768 | 1 052 972 |
| | Alfa Romeo 147 | 976 789 | 1 122 644 |
| | Mitsubishi Grandis | 977 400 | 1 261 800 |
| | Mitsubishi Outlander | 978 840 | 1 290 900 |
| | Renault Master | 980 400 | 1 094 100 |
| | Subaru Legacy | 987 600 | 1 596 200 |
| | Opel Antara | 997 900 | 1 305 900 |
| | Peugeot 308 CC | 998 000 | 1 120 000 |
| | SEAT Leon Cupra | 999 200 | 1 050 000 |
| | SAAB 9-5 седан | 999 900 | 1 378 400 |
| | SsangYong Rexton II | 1 000 000 | 1 270 000 |
| 1 100 000 | Citroën C-Crosser | 1 015 000 | 1 052 000 |
| | Dodge Avenger | 1 020 000 | 1 149 000 |
| | Hyundai County | 1 026 000 | – |
| 1 100 000 | Chevrolet TrailBlazer | 1 028 400 | 1 338 300 |
| | SEAT Altea Freetrack | 1 030 000 | 1 085 000 |
| | Volkswagen Passat CC | 1 043 460 | 1 880 185 |
| | Hyundai Santa Fe 2009 | 1 044 500 | 1 365 500 |
| | Honda CR-V | 1 047 250 | 1 309 800 |
| | Alfa Romeo MiTo | 1 047 507 | 1 091 705 |
| | Mazda MX-5 | 1 048 000 | 1 198 000 |
| | Dodge Nitro | 1 051 000 | 1 770 000 |
| | Nissan X-Trail | 1 057 500 | 1 236 500 |
| | Subaru Forester | 1 062 100 | 1 499 100 |
| | Honda CR-V Mugen | 1 064 250 | 1 309 800 |
| | MINI Cooper S | 1 072 000 | 1 456 328 |
| | Chrysler Sebring | 1 076 072 | 1 350 102 |
| | Mercedes-Benz B-Klasse | 1 083 000 | 1 311 000 |
| | Ford Kuga | 1 088 400 | 1 258 400 |
| | MINI One Cabrio | 1 088 926 | – |
| | Dodge Journey New | 1 089 000 | 1 539 000 |
| 1 200 000 | Audi A4 универсал | 1 111 500 | 1 850 000 |
| | Volvo S60 | 1 115 900 | 1 449 900 |
| | SsangYong Rodius | 1 116 000 | 1 259 000 |
| | Chrysler PT Cruiser Limited | 1 116 174 | 1 316 685 |
| | Nissan Navara | 1 120 000 | 1 254 500 |
| | Hyundai H-1 New | 1 120 790 | 1 270 500 |
| | MINI Cooper Cabrio | 1 123 500 | 1 389 930 |
| | Peugeot 4007 | 1 135 000 | 1 273 000 |
| | Peugeot 407 Coupé | 1 135 900 | 1 487 200 |
| | Honda Civic Type-R | 1 146 800 | 1 210 850 |
| | Hyundai Grandeur | 1 148 003 | 1 456 500 |
| | Subaru Impreza WRX | 1 159 000 | – |
| | MINI Cooper S Clubman | 1 163 400 | – |
| | Opel Vectra OPC | 1 165 900 | – |
| | Jeep Compass Sport | 1 166 302 | 1 430 308 |
| | Audi A4 седан | 1 181 500 | 1 920 000 |
| | MINI Cooper Cabrio Pepper | 1 181 884 | 1 270 414 |
| | SAAB 9-3 Convertible | 1 189 000 | 1 419 000 |
| 1 300 000 | Alfa Romeo GT | 1 202 202 | 1 825 402 |
| | Cadillac CTS | 1 206 300 | 1 423 900 |
| | Toyota RAV4 | 1 213 088 | 1 477 093 |
| | Subaru Outback | 1 241 900 | 1 648 700 |
| | Dodge Caliber SRT4 | 1 251 000 | 1 397 000 |
| | Ford Explorer | 1 269 000 | 1 554 500 |
| | BMW 3 Series седан | 1 275 400 | 2 479 700 |
| | Renault Espace | 1 299 800 | 1 405 800 |
| 1 400 000 | MINI Cooper Cabrio Chili | 1 301 400 | 1 389 930 |
| | MINI Cooper S Chili | 1 310 253 | 1 398 783 |
| | Chrysler Sebring Cabrio | 1 311 000 | 1 734 414 |
| | Mitsubishi Pajero Sport New | 1 319 000 | 1 479 000 |
| | Toyota Hiace | 1 350 103 | – |
| | Mitsubishi Pajero IV 3D | 1 357 000 | 1 743 000 |
| | BMW 1 Series кабриолет | 1 360 238 | 2 050 200 |
| | Land Rover Defender | 1 370 000 | 1 475 000 |
| | Jeep Compass Limited | 1 370 154 | 1 403 573 |
| | Mazda RX-8 | 1 379 000 | 1 535 000 |
| | Alfa Romeo 159 | 1 383 416 | 2 046 395 |
| 1 500 000 | Jeep Liberty | 1 403 573 | 1 650 000 |
| | Mazda CX-7 | 1 409 000 | 1 527 000 |
| | Land Rover Freelander 2 | 1 413 000 | 1 945 000 |
| | Nissan Pathfinder | 1 424 000 | 1 751 500 |
| | Volvo V70 | 1 425 400 | 1 774 100 |
| 1 500 000 | Alfa Romeo 159 SW Sportwagon | 1 427 614 | 2 086 174 |
| | Renault Vel Satis | 1 432 600 | 1 921 000 |
| | Mercedes-Benz C-Klasse седан | 1 435 000 | 3 555 000 |
| | Honda Pilot | 1 481 600 | 1 737 600 |
| | Mitsubishi Pajero IV | 1 484 000 | 1 899 000 |
| 1 600 000 | Chrysler 300C | 1 507 169 | 2 112 042 |
| | Audi TT Coupe | 1 513 400 | 2 298 200 |
| | Volkswagen Caravelle | 1 515 500 | 2 273 834 |
| | BMW 3 Series универсал | 1 527 000 | 2 592 300 |
| | Volvo S80 | 1 528 400 | 2 607 700 |
| | Audi A5 | 1 583 200 | 2 667 400 |
| | Audi A6 седан | 1 587 200 | 3 740 500 |
| | Hyundai ix55 | 1 592 500 | 1 729 000 |
| 1 700 000 | Audi Q5 | 1 618 300 | 2 207 700 |
| | Volvo XC60 | 1 635 400 | 1 999 900 |
| | Cadillac SRX | 1 636 209 | 2 063 900 |
| | Honda Legend | 1 640 000 | 2 168 250 |
| | Volkswagen Touareg | 1 652 432 | 4 214 884 |
| | Audi A6 универсал | 1 664 200 | 3 817 500 |
| | Volvo XC70 | 1 668 500 | 1 999 900 |
| | Volvo C70 | 1 698 200 | 1 968 400 |
| 1 800 000 | Subaru Tribeca 5 мест | 1 712 000 | 1 798 300 |
| | Cadillac STS | 1 718 685 | 2 038 410 |
| | Lexus IS 250 | 1 731 242 | 2 069 453 |
| | Hyundai Genesis | 1 744 000 | 1 943 500 |
| | Nissan Murano New | 1 752 000 | 1 902 000 |
| | Jeep Wrangler | 1 767 833 | 2 108 700 |
| | Chevrolet Tahoe | 1 781 600 | 1 936 000 |
| 1 900 000 | BMW X3 | 1 815 300 | 2 650 400 |
| | Citroën C6 | 1 817 000 | 2 085 000 |
| | BMW 5 Series седан | 1 818 300 | 3 383 600 |
| | Land Rover Discovery 3 | 1 843 000 | 2 385 000 |
| | Mercedes-Benz C-Klasse универсал | 1 845 930 | 2 365 780 |
| | Alfa Romeo Brera | 1 860 761 | 2 324 846 |
| | Volvo XC90 | 1 884 900 | 2 906 100 |
| | Mazda CX-9 | 1 887 000 | – |
| 2 000 000 | Mercedes-Benz E-Klasse седан | 1 922 000 | 4 577 138 |
| | Alfa Romeo Spider | 1 927 059 | 2 404 404 |
| | Jeep Cherokee New | 1 929 135 | – |
| | Mercedes-Benz GLK-Klasse | 1 965 420 | 2 631 200 |
| | Volkswagen California | 1 965 900 | 2 285 300 |
| | BMW 3 Series кабриолет | 1 977 800 | 2 874 200 |
| 2 500 000 | Toyota Land Cruiser Prado | 2 028 497 | 2 265 768 |
| | Jeep Wrangler Unlimited | 2 030 000 | 2 205 000 |
| | Nissan Patrol | 2 055 500 | 2 434 500 |
| | FAW J5P 6×4 | 2 100 000 | 2 300 000 |
| | Mercedes-Benz SLK-Klasse | 2 255 594 | 3 278 098 |
| | Audi A6 Allroad quattro | 2 416 900 | 3 123 200 |
| | Volkswagen Phaeton | 2 421 650 | 4 473 679 |
| | Jeep Commander | 2 482 987 | 2 653 200 |
| 3 000 000 | Jeep Grand Cherokee | 2 583 242 | 3 787 300 |
| | Cadillac Escalade | 2 596 950 | 2 848 815 |
| | Lexus RX 350 | 2 601 886 | 2 960 189 |
| | Audi Q7 | 2 618 000 | 5 214 900 |
| | Range Rover Sport | 2 629 000 | 3 391 000 |
| | Mercedes-Benz M-Klasse | 2 644 800 | 9 678 906 |
| | Audi A8 | 2 894 600 | 5 095 400 |

*Для базовой комплектации.

**Комментарий ЗР**

За предыдущий месяц производители еще подняли цены на новые авто, подстегнув и без того активизировавшиеся сезонные продажи вторичного рынка. В числе прочих существенно подорожала продукция «Дженерал моторс», АВТОВАЗа, а также французские марки. Бренды, имеющие заводы в России, держат довольно стабильные цены с незначительным движением вверх. «Шкода» и ФИАТ еще минимум на месяц заморозили цены на уровне начала года. Почти все марки предлагают покупателю краткосрочные скидочные акции и специальные программы, однако общая тенденция падения продаж продолжается. Первый квартал производители закончили с минусом в 40%.

Sergei79 for journal-plaza.net



# Стратегия самых быстрых

Одерживая победу за победой, команда «Браун GP» отнюдь не уверена, что титул в ее руках. Чего опасается удачливый дебютант чемпионата мира, объясняет Сергей Зиновьев.




Год назад заявление о том, что в следующем сезоне корону будут делить команды «Браун», «Ред Булл» и «Тойота», вызвало бы у болельщиков «Феррари» и «Мак-Ларена» дружный смех – настолько невероятной казалась такая ситуация. Тем паче что команды «Браун» тогда не было даже в проекте. Да и теперь, после четырехэтапной азиатской кампании, глаз не совсем привык к тому, что с первых позиций стартуют Дженсон Баттон, Себастьян Феттель да Ярно Трулли.

Почти нет сомнений, что «Феррари» сезон провалила: три очка в четырех гонках – показатель, типичный для аутсайдеров. «Мак-Ларен» своим поклонникам оставил шанс на более-менее удачный исход сезона – машина не выглядит безнадежной и Льюис Хамильтон без побед, скорее всего, не останется. Но в любом случае перемены просто колоссальные, и они проливают свет на некоторые проблемы и секреты современной формулы 1.

## МОТОР НИЧЕГО НЕ РЕШАЕТ

В 2010-м грядет переход на одинаковые моторы «Косворт» (и два унифицированных варианта трансмиссий), задуманный с целью сокращения расходов. Те, кто не доверяет надежности «Косворта», могут строить идентичный двигатель самостоятельно – по предоставленным чертежам. Год назад команды-лидеры категорически возражали, «Феррари» даже грозила уходом из чемпионата: «Это лишит наш спорт должной мотивации и смысла – ведь он базируется на спортивной и технологической конкуренции».

Многие десятилетия считалось, что выдающиеся показатели мощности и крутящего момента если не гарантия, то основа успеха в чемпионате мира. Инженеры упорно совершенствовали моторы, бились за каждый киловатт. И наращивали бы мощность и обороты дальше, если бы не прямой запрет на разработку и какую-либо доработку. Нехватка по сравнению с конкурентами полусотни лошадиных сил, казалось, обрекает команду на бесславное прозябание. И не-




**Победа в Китае, подиум в Бахрейне – и по результатам опросов болельщики признают Себастьяна Феттеля одним из претендентов на титул.**

Sergei79 for journal-plaza.net



«Рено», поставляющая «Ред Буллу» моторы, не в состоянии угнаться за клиентом. Но, по крайней мере, стало ясно, что не мотор причина слабых результатов.

взрачные выступления «Рено» и «Хонды» вроде бы это подтверждали.

Сезон-2009 перевернул представления о значимости двигателей. «Рено» поставляет моторы для «Ред Булла» – и проигрывает «Ред Буллу» секунду с круга. «Брауны» и «мак-ларены» оснащены абсолютно одинаковыми «мерседесами», но какова разница в скорости! Вывод: самые мощные моторы бессильны вытянуть на подиум машину, у которой нелады с аэродинамикой и/или общим балансом.

У «БМВ Заубер» силовой агрегат, по слухам, был и остается одним из лучших. Где же череда побед? Но еще более яркий пример – весенняя «Феррари». Год назад Фелипе Масса едва не стал чемпионом, а в апрельских гонках был просто беспомощным, хотя двигатель остался прежний. Может, и правда пришло время всем поставить одинаковые…

## ЗАЧЕМ ВНЕДРИЛИ KERS

Официальная версия: система рекуперации кинетической энергии нужна, чтобы гонки стали более зрелищными. Кратковременное увеличение мощности упростит обгоны, а именно их жаждут зрители. Побочный эффект, о котором много говорил президент ФИА Макс Мосли, – рождение в формуле 1 новых технологий, которые затем перекочуют на серийные автомобили. В частности, он ждет, что команды изобретут батареи нового поколения – более емкие и при этом менее тяжелые.

У литий-ионных батарей, применяемых сегодня, есть большой недостаток – склонность к перегреву, тогда как нежелателен даже просто нагрев. Отчасти из-за этого лишь немногие команды решились использовать KERS, хотя разработкой занимались все. Но главная причина массового скептицизма – от новинки нет ощутимой пользы. «Браун» и «Ред Булл» чудесно побеждают без всяких KERS. В Малайзии, где гонка шла под дождем, обгоны исчислялись десятками, хотя всего три машины ехали с KERS на борту. В засушливом Бахрейне те, у кого система была установлена, использовали ее

Sergei79 for journal-plaza.net





Подиумы сезона-2009 повергают в отчаяние поклонников «Мак-Ларена» и «Феррари», а они, как известно, составляют больше половины аудитории формулы 1.

отнюдь не для обгонов – для отражения атак! Немудрено, что большинство команд негативно относится к самой идее KERS. И даже «БМВ Заубер» (она с самого начала голосовала «за», а остальные были против) использует ее не в каждой гонке.

«Великий смысл» KERS, таким образом, неясен – особенно в этом году, когда чемпионат сам по себе идет по непредсказуемому сценарию. И в суждениях Макса Мосли, возможно, кроется противоречие. Он обвиняет команды в неразумных тратах и призывает к уменьшению расходов: «Дюжину моторов в год убивают только на испытаниях трансмиссии, а потом жалуются, что на создание KERS нет денег!». Но забывает, что в годину кризиса многие команды сократили не только объемы работ, но и персонал.

## КТО ПОБЕДИТ?

Не торопитесь выкрикнуть: «Дженсон Баттон!» Все не столь очевидно.

Да, «Браун» выиграла три гонки из первых четырех, но дальше ей будет не так легко. Прежде всего, из-за скромного бюджета команда вынужденно затягивает пояс: после первой победы объявили, что из 700 работников свое место сохранят лишь 430. Разумеется, это скажется на темпе и глубине модернизации машины по ходу сезона – процесс наверняка пойдет медленнее, чем у богатых команд. А во-вторых, явный лидер порождает у соперников особую мотивацию.

Об этом беспокоится и сам Баттон: «Почти все конкуренты на первой европейской гонке представят машины с новой аэродинамикой. Сейчас наши главные соперники – «Ред Булл» и «Тойота». Но я даже примерно не знаю, и, думаю, сейчас этого никто не знает, каков будет расклад сил к лету. Чемпионат длинный, поэтому наша стратегия – завоевать как можно больше очков, пока мы самые быстрые». **ЗР**

### ЧЕМПИОНАТ МИРА ФОРМУЛЫ 1

| | |
|---|---|
| **2-й этап, Гран-при Малайзии** | |
| 1. Дж. Баттон (Великобритания, «Браун-Мерседес») | 0:55.30,622 |
| 2. Н. Хайдфельд (Германия, «БМВ Заубер») | 0.22,7 |
| 3. Т. Глок (Германия, «Тойота») | 0.23,5 |
| 4. Я. Трулли (Италия, «Тойота») | 0.46,1 |
| 5. Р. Баррикелло (Бразилия, «Браун-Мерседес») | 0.47,3 |
| 6. М. Уэббер (Австралия, «Ред Булл-Рено») | 0.52,3 |
| 7. Л. Хамильтон (Великобритания, «Мак-Ларен-Мерседес») | 1.00,7 |
| 8. Н. Росберг (Германия, «Вильямс-Тойота») | 1.11,5 |
| **3-й этап, Гран-при Китая** | |
| 1. С. Феттель (Германия, «Ред Булл-Рено») | 1:57.43,485 |
| 2. М. Уэббер | 0.10,9 |
| 3. Дж. Баттон | 0.44,9 |
| 4. Р. Баррикелло | 1.03,7 |
| 5. Х. Ковалайнен (Финляндия, «Мак-Ларен-Мерседес») | 1.05,1 |
| 6. Л. Хамильтон | 1.11,8 |
| 7. Т. Глок | 1.14,4 |
| 8. С. Буэми (Швейцария, «Торо Россо-Феррари») | 1.16,4 |
| **4-й этап, Гран-при Бахрейна** | |
| 1. Дж. Баттон | 1:31.48,182 |
| 2. С. Феттель | 0.07,1 |
| 3. Я. Трулли | 0.09,1 |
| 4. Л. Хамильтон | 0.22,0 |
| 5. Р. Баррикелло | 0.37,7 |
| 6. К. Райкконен (Финляндия, «Феррари») | 0.42,0 |
| 7. Т. Глок | 0.42,8 |
| 8. Ф. Алонсо (Испания, «Рено») | 0.52,7 |
| **После 4 этапов** | |
| **Пилоты** | |
| 1. Дж. Баттон | 31 |
| 2. Р. Баррикелло | 19 |
| 3. С. Феттель | 18 |
| 4. Я. Трулли | 14,5 |
| 5. Т. Глок | 12 |
| 6. М. Уэббер | 9,5 |
| **Команды** | |
| 1. «Браун» | 50 |
| 2. «Ред Булл» | 27,5 |
| 3. «Тойота» | 26,5 |
| 4. «Мак-Ларен» | 13 |
| 5. «Рено» | 5 |
| 6. «БМВ Заубер» | 4 |



Действующий чемпион в предсказаниях крайне осторожен: «Инженеры готовят много новинок, но вряд ли нам удастся быстро набрать нужную форму».




«БМВ Заубер» – один из главных неудачников на старте чемпионата. Может быть, потому, что команда зимой слишком много времени уделила разработке KERS?

Sergei79 for journal-plaza.net




# Наша интрига

Мировое первенство по ралли только подходит к экватору, а корреспондент ЗР Вадим Крючков, побывавший на этапе в Португалии, уже готов назвать чемпиона. Фото автора.

## ПОРА НАЗВАТЬ ЧЕМПИОНА?

Конечно, прогнозы в спорте, а тем более в автомобильном, штука неблагодарная. Но в случае с WRC есть кандидатура, на которую можно смело делать ставки, не боясь ошибиться. Себастьен Лоэб силен, очень силен. И достойного соперника у французского пилота, выступающего на французской машине, пока нет. При том что сценарий действий Себа почти на всех этапах предсказуем. День первый он дает соперникам возможность лидировать, причем, как они ни стараются, отрыв остается небольшим. День второй Лоэб использует для восстановления статус-кво. Те конкуренты, что еще не разбили автомобили в попытках прыгнуть выше головы, к моменту дневного технического обслуживания оказываются в роли догоняющих. Третий день Себастьен весьма успешно играет на удержание счета. Простой вроде бы рецепт, но оттого, что он всем известен, ситуация не меняется.

Делаются ли попытки вернуть чемпионату интригу? Конечно! В этом году Петер Сольберг сменил «Субару» на видавший виды «Ситроен-Ксара» и словно обрел второе дыхание. Будучи уже не заводским пилотом, а представителем частной команды, буквально наступает на пятки почти всем заводским гонщикам, но только не Лоэбу. Еще одна попытка – старт на ралли Португалии знаменитого Маркуса Гронхольма. Пусть это не полноценное возвращение в чемпионат, а одиночный выезд, цель-то одна – дать бой французу. Выстрел из орудия столь крупного калибра оказался холостым. Маркус, как и подобает легенде автоспорта, поднажал и навязал борьбу... Петеру Сольбергу. Ее развязка – разбитая «Субару» Маркуса и четвертое итоговое место Соль-

## СИЛЬНО СКАЗАНО



Этап чемпионата мира в Португалии посетил президент Международной автомобильной федерации (FIA) **Макс МОСЛИ**. Его комментарий: «Себастьен Лоэб считает, будто автомобили Super 2000, призванные сменить WRC, слишком медленные? Думаю, профессионалы, предпочитающие скорость настолько, что не захотят выступать в Super 2000, смогут попробовать свои силы в таких быстрых сериях, как формула 1, GP2 или Кубок мира по ралли-рейдам».

Sergei79 for journal-plaza.net

На правах рекламы




Дабы заручиться поддержкой местных болельщиков, Хирвонен выступал с португальским флагом.

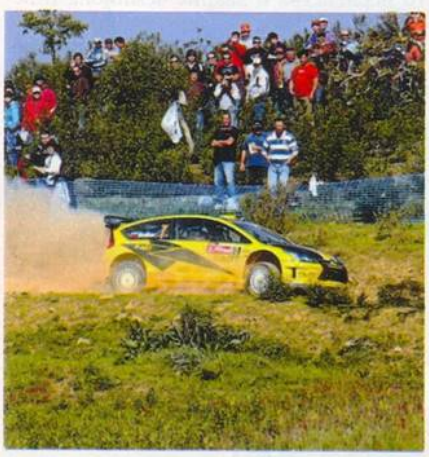
На десерт – параллельная гонка раллийных автомобилей прошлых лет. Победил многократный чемпион Португалии Жоаким Сантос на «Форде-Эскорт RS» (он на дальней дорожке).




берга. «Частник» Петер пропустил вперед только заводских: два «ситроена» и «форд». А первые две строчки протокола знакомы до зевоты: победил Лоэб, вторым финишировал лидер команды «Форд» Микко Хирвонен. Такой вариант расположения претендентов на подиуме после четырех этапов чемпионата повторился уже трижды! Сокрушительный удар по интриге. Причем не единственный. Вот эпизод из тех, что обычно остаются за кадром. Конец первого дня португальского ралли. Лоэб отстает от лидирующего в тот момент Хирвонена на 18 секунд. И что, как вы думаете, делает в этот момент пятикратный чемпион мира в командном шатре? Расслабленно потягивает пиво! Всего одна бутылочка, конечно, не нарушение спортивного режима. Спокойствие удава в вольере с кроликами – одна из составляющих того психологического перевеса, который, скорее всего, принесет в этом году Лоэбу шестой титул.



Скорое будущее мирового ралли. Патрик Санделл учит ездить «Шкоду» группы Super 2000.



На трассе Евгений Новиков – наш пилот в команде «Ситроен».

PROSPORT
PERFORMANCE



Ксеноновый свет

Опт: (495) 253-94-49
Розница: (495) 901-9976
tuning@prosport.ru
www.prosport.ru

Sergei79 for journal-plaza.net



Лидер второго дня соревнований в группе N4 – автомобиль российской команды «Успенский Ралли Техника».



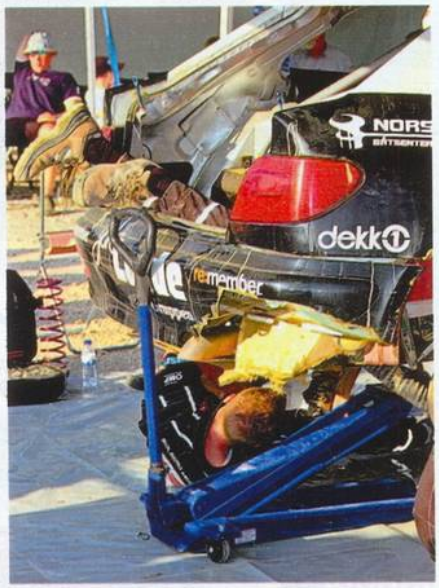


Шейх, меняющий колесо? Такое можно увидеть только на ралли. Позирует Халид аль-Кассими.

«Сузуки-Свифт» под управлением поляка Михала Косцюшко победил в зачетной группе S-1600.



Механики Петера Сольберга сделали все возможное, чтобы старенькая «Ксара» смогла финишировать.

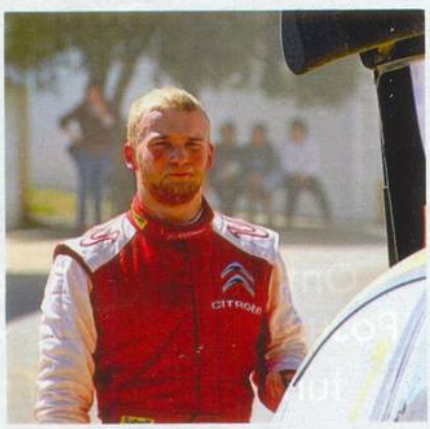


## БОЛЕЕМ КАК НИКОГДА!

К счастью, для российских поклонников ралли интрига не ограничивается борьбой за титул. Еще бы, в нынешнем сезоне в чемпионате выступают наш пилот и наша команда. Молодой гонщик Евгений Новиков стартует в составе «юниор тим» заводской (!) команды «Ситроен». Скорости ему не занимать – на спецучастках Евгений стабильно попадает в восьмерку абсолютного зачета. А вот заработать очки на финише ралли пока не удается. Нехватка опыта, неумение распределить силы на всю гонку или банальное невезение? «На мой взгляд, лучше рисковать и ехать быстро, чем прослыть осторожным середнячком, – говорит Евгений. – Конечно, когда мчишь в полную силу, вероятность ошибки больше. Но, повторю, я не понимаю тех, кто планирует одолеть целый этап, ни разу не показав достойного результата на спецучастках». На этот раз Новиков был и быстр, и надежен. Увы, поломка рулевого управления перед самым финишем ралли вновь помешала ему заработать зачетные очки.

Еще более драматично сложилась гонка для нашего экипажа в категории «Продакшн», или, иначе, группе N4. Здесь цвета российского флага защищает не отдельный пилот, а целая команда. На автомобиле «Субару», подготовленном отечественным производителем «Успенский Ралли Техника», выступает шведский дуэт Патрик Флодин – Горан Бергстен. Патрик хотя и молодой, но опытный и титулованный пилот. В его копилке победы на этапах мирового первенства и звание чемпиона Швеции. Экипаж в числе лидеров класса. Автомобиль с логотипом УРТ на бортах сошел в конце второго дня соревнований. Самое обидное, что к тому моменту экипаж российской команды был первым в классе и одиннадцатым в абсолютном зачете. И в данном случае виновата не техника. Ошибся пилот.

Вот так и получается, что у российских болельщиков на чемпионате мира по ралли, как говорится, своя свадьба. И уж на ней не до прогнозов. Таких шансов на успех мы не получали со времен раллийной сборной СССР. Перспективы есть, и в них надо верить. При самом благоприятном раскладе мы сможем гордиться высоким местом Евгения Новикова в абсолютном зачете и победами экипажа УРТ на этапах в зачете «Продакшн». ЗР



Евгений Новиков: «Предпочитаю рисковать, но ехать быстро».

Высший пилотаж – еще один десерт для зрителей. Самолет пролетел под козырьком стадиона, где проходила параллельная гонка.





Патрик Флодин – шведский пилот российской команды.

Sergei79 for journal-plaza.net



# К бою готов!

**Первые официальные тесты на трассе «Поль Рикар» во Франции. К победам «Ниссан GT-R» поведут британский пилот Дарен Тёрнер и немец Михаэль Крумм.**

Заводской команды «Ниссан» не было в высшем дивизионе чемпионата FIA GT с 1998 года. В 2010-м соревнования должны получить статус мирового первенства, и японский производитель возвращается в большой спорт.

«Ниссан GT-R» подготовили в NISMO, спортивном подразделении «Ниссан», а разместится он в боксах британской команды Gigawave MotorSport. В нынешнем сезоне GT-R стартует в четырех этапах вне зачета. «Возможно, Gigawave MotorSport не самый опытный партнер, но это молодые и целеустремленные ребята, – говорит глава NISMO Юичи Санада. – В этом сезоне мы совершенствуем технику, присматриваемся к соперникам, чтобы в следующем конкурировать на равных».

Жаль, от фирменной полноприводной трансмиссии GT-R пришлось отказаться: технические требования допускают только задний привод. Любопытно, что модель GT-R еще в прошлом году пришла на смену Fairlady Z (350Z) в японском чемпионате SuperGT. По начинке она, по сути, идентична болиду мирового первенства: двигатель V8 и задний привод. Версия GT-R для чемпионата мира на 150 кг тяжелее, оснащена 5,6-литровым мотором мощностью 600 л.с., который работает в паре с 6-ступенчатой коробкой передач Ricardo.

Новый статус обязывает организаторов проводить гонки и за пределами Европы. Один из этапов FIA GT грядущего сезона запланирован в Москве на строящемся кольце «Евразия-Автодром-Домодедово». Так что у российских поклонников автоспорта есть шанс понаблюдать за успехами GT-R воочию. **ЗР**

## НАША СПРАВКА

Чемпионат автомобилей «Гран Туризмо», FIA GT, с 1997 года проводит организация Stéphane Ratel Organisation (SRO) под эгидой Международной автомобильной федерации – FIA. Для привлечения новых участников в «высшие» категории гоночной серии пересмотрен регламент 2010 года. Изменения снизят финансовую нагрузку на разработчиков, ограничат степень вмешательства в конструкцию базового автомобиля, уравняют шансы заводских и частных команд. В GT1 допустят максимум 24 автомобиля шести марок, строго по два автомобиля на команду (две команды для каждой марки). Это могут быть адаптированные болиды категорий GT2 и GT3. Лимит участников обусловлен расходами на транспортировку, которые лягут на плечи организаторов серии.

Фонд SRO, выделенный для поддержки команд, в 2009 году составил миллион евро. Из них на каждый из 24 автомобилей приходится по 25 тысяч евро «компенсации» в конце сезона (при условии выхода на старт каждого этапа). Еще 250 тысяч выделено на техническую поддержку команд, присоединившихся к GT3 в этом году. Оставшиеся 150 тысяч евро вместе с 40 комплектами шин на следующий сезон – приз «Мишлен Трофи», который достанется лучшему по итогам сезона пилоту GT3, выступавшему на шинах «Мишлен».

## КАЛЕНДАРЬ

### РАЛЛИ

**5–6 июня** Кубок России, «Белые ночи», Лахденпохья
**19–21 июня** традиционная гонка, Хабаровск
**26–27 июня** Кубок России, «Псков»

### КРОСС, РАЛЛИ-КРОСС

**5–7 июня** чемпионат России (грузовики, багги), Истра Московской обл.
**6–7 июня** чемпионат России (легковые), Тольятти
**13–14 июня** чемпионат России (грузовики, багги), Красный Смоленской обл.
**13–14 июня** Кубок России (легковые), Братск
**20–21 июня** Кубок России (легковые), Омск
**27–28 июня** чемпионат России (легковые, багги), Дмитров
**27–28 июня** Кубок России (грузовики), Курган

### ДРУГИЕ ВИДЫ АВТОСПОРТА

**5–7 июня** Кубок России по картингу, Ульяновск
**13–14 июня** чемпионат России по джип-триалу, Тверская обл.
**18–21 июня** чемпионат России по трофи-рейдам, Ярославская обл.
**20–21 июня** Кубок России по картингу, Курск
**26–27 июня** Кубок России по ралли-рейдам, баха «Партизан», Владимирская обл.
**26–28 июня** чемпионат России по картингу, Минск

## РЕЗУЛЬТАТЫ

### ЧЕМПИОНАТ МИРА ПО РАЛЛИ

**4-й этап, ралли Португалии**

| | |
|---|---|
| 1. С. Лоэб (Франция, «Ситроен-С4») | 3:53.13 |
| 2. М. Хирвонен (Финляндия, «Форд-Фокус») | 0.24 |
| 3. Д. Сордо (Испания, «Ситроен-С4») | 1.45 |
| 4. П. Сольберг (Норвегия, «Ситроен-Ксара») | 2.44 |
| 5. Х. Сольберг (Норвегия, «Форд-Фокус») | 5.46 |
| 6. М. Остберг (Норвегия, «Субару-Импреза») | 6.20 |
| 7. Ф. Виллагра (Аргентина, «Форд-Фокус») | 12.59 |
| 8. Х. аль-Кассими (ОАЭ, «Форд-Фокус») | 18.21 |

**После четырех этапов**

**Пилоты**

| | |
|---|---|
| 1. С. Лоэб | 40 |
| 2. М. Хирвонен | 30 |
| 3. Д. Сордо | 23 |
| 4. П. Сольберг | 14 |
| 5. Х. Сольберг | 14 |
| 6. Я.-М. Латвала | 6 |

**Команды**

| | |
|---|---|
| 1. «Ситроен» | 64 |
| 2. «Форд» | 40 |
| 3. «М-Спорт Форд» | 27 |
| 4. «Ситроен Юниор» | 11 |
| 5. «Мунчиз Форд» | 7 |

### СЕРИЯ A1 GRAND PRIX

**После 7 этапов**

| | |
|---|---|
| 1. Швейцария (Н. Яни) | 88 |
| 2. Ирландия (А. Кэрролл) | 86 |
| 3. Португалия (Ф. Альбукерке) | 82 |
| 4. Голландия (Р. Доорнбос) | 66 |
| 5. Франция (Н. Прост) | 46 |
| 6. Малайзия (Ф. Фаузи) | 43 |

Sergei79 for journal-plaza.net

# Долго запрягал



Виталий Петров сильно провел концовку зимней серии GP2: два подиума на этапе в Катаре и победа в одном из заездов в Малайзии, на трассе «Сепанг». За этап до финиша турнира россиянин поднялся с низа турнирной таблицы на третью позицию, уступая лишь японцу Камуи Кобаяши и итальянцу Давиду Вальсекки.

Серия состояла из шести этапов, сплошь в теплых странах, где не бывает снега. Все команды регулярной летней серии GP2 сочли полезным заявить своих пилотов – как опытных, так и новобранцев. Новичков, как обычно, было много, а в сумме в шести гонках отметилось более 40 гонщиков. Остается лишь сожалеть, что Петров далеко не лучшим образом выступил на трех стартовых гонках – мог ведь добиться большего.

Виталий по-прежнему в составе испанской команды «Барва Кампос Интернешнл» и готовится теперь к летней кампании. Его партнером, похоже, останется бразилец Лукас ди Грасси, двукратный призер GP2.

# Куда поедет «кольцо»?

По давней традиции в канун старта сезона календарь российских кольцевых гонок выглядит крайне невнятно. У серии НГСА расписание этапов по состоянию на апрель вообще отсутствует. Серия RTCC заявила семь гонок, однако все вызывают сомнения. Этапы в Курске и столичных Лужниках, например, всегда зависят от сиюминутных настроений властей. Трассы в Дорогобуже и Домодедово еще не построены. Красноярск – точка надежная, но далеко не все команды, а почти у всех нынче финансовые затруднения, готовы ехать за Урал. Кубок «Хонды-Сивик» включает гонки в «сомнительных» Дорогобуже и Курске, а еще в Казани, где трассу никак не достроят.

Мэр Тольятти подтвердил готовность принять этап чемпионата России (в августе), но в Тольятти, как известно, нет трассы, ее предстоит проложить. Ситуация с подмосковным автодромом «Мячково» туманна. За месяц до объявленной даты начала чемпионата России (30–31 мая, Мячково) никто ничего толком не знает. Доподлинно известно лишь, что 7 июня на красноярском «Красном кольце» пройдет этап чемпионата Сибири и Дальнего Востока.



# Весеннее обострение



Осенью и зимой в серии A1 все шло к тому, что действующий чемпион – команда Швейцарии – утратит корону. Доселе не было случая, чтобы кто-то выиграл два раза подряд. Однако Нил Яни (именно он защищал год назад и защищает сейчас интересы Швейцарии) после довольно вялого начала набрал хорошую форму и стал выигрывать гонки. Перелом произошел на этапе в ЮАР, где Яни выступил лучше, чем Адам Кэрролл, и Швейцария наконец вырвалась вперед!

В португальском Алгарве Нил Яни отпраздновал очередную победу в одном из заездов (на фото). Однако Кэрролл выступил здесь стабильно и проиграл швейцарцу всего одно очко по сумме заездов. А больше всех на своем поле набрал португалец Филипе Альбукерке. И теперь на двух оставшихся этапах A1 грядет великая битва: Швейцария, Ирландия и Португалия оспорят призовые места четвертого сезона неофициального гоночного Кубка наций.

На правах рекламы

ПАНСИОНАТ
Шексна
предлагает круглый год



Наш адрес: 354209, г. Сочи, пос. Вардане,
ул. Львовская 8/5, пансионат «Шексна»
Тел./факс (8622) 69-96-00,69-96-01, (495) 745-77-04
(отдел маркетинга и продаж)
E-mail: sheksna@sheksna.ru Internet: http://www.sheksna.ru

Санаторно-курортное лечение, оздоровительный отдых, семейный отдых и конгресс – туризм

Пансионат «Шексна» - современный клубный комплекс европейского уровня. Расположен в экологически чистом районе крупнейшего российского города-курорта Сочи на благоустроенной парковой территории 11,5 га на берегу Черного моря на расстоянии 34 км от центра. Пансионат был построен в 1995 г. с участием европейских строительных фирм по оригинальному проекту, отвечает самым взыскательным требованиям к условиям размещения и отдыха.

СИСТЕМА «ВСЕ ВКЛЮЧЕНО»: 3-разовое питание в ресторане по системе шведского стола,
в барах: холодные закуски, мороженое, кофе, выпечка, сладости, слабоалкогольные и безалкогольные напитки.

Пансионат располагает медицинской базой и развитой инфраструктурой: крытый плавательный комплекс с элементами аквапарка, открытый бассейн, собственный оборудованный пляж, развлекательный центр, спортивный и детский игровой комплексы, экскурсионное обслуживание. Бизнес-услуги для проведения конференций, семинаров, деловых встреч.



При бронировании с официального сайта - скидка 5%

Sergei79 for journal-plaza.net






# К пределам возможного

Первое Московское Тюнинг-Шоу посетил Вадим Никишев. Свои впечатления он иллюстрирует фотографиями Константина Васильева.

Главную профильную выставку страны – «Спорт. Мотор. Тюнинг» – подкосили финансовые неурядицы. А Московское Тюнинг-Шоу состоялось, хотя сроки перенесли с февраля на середину весны и объединили с Moscow Dream Car Show. Еще до официальной церемонии открытия знакомство с экспозицией выявило серьезный крен в сторону дорогого тюнинга. На стендах теснились доработанные ателье Gemballa «Порше-Кайенн», БМВ-Х5 от LUMMA Design, тюнингованные «Мерседес-Бенц», «Астон-Мартин», «Бентли» – в общем, все проекты, которые в нашей рубрике «На гребне моды» появляются под ироничными заголовками вроде «Феррари» не для бедных». «Феррари» там, кстати, тоже присутствовал – матово-серый F430. Невольно вспомнился анекдот: «Папа, а нас кризис коснется?» – «Нет, сынок, он только олигархов коснется…»

– Мы, естественно, знаем о судьбе выставки «Спорт. Мотор. Тюнинг». На наш взгляд, ее ошибка в отсутствии четкого формата, – объяснил специфику нового автомобильного шоу коммерческий директор RTE-Group Михаил Александров. – Когда рядом с «Порше», который вдвое дороже серийного, стоит гаражная поделка, это отталкивает солидных людей. А ведь успех выставки зависит от количества не любопытствующих, а платежеспособных

Sergei79 for journal-plaza.net

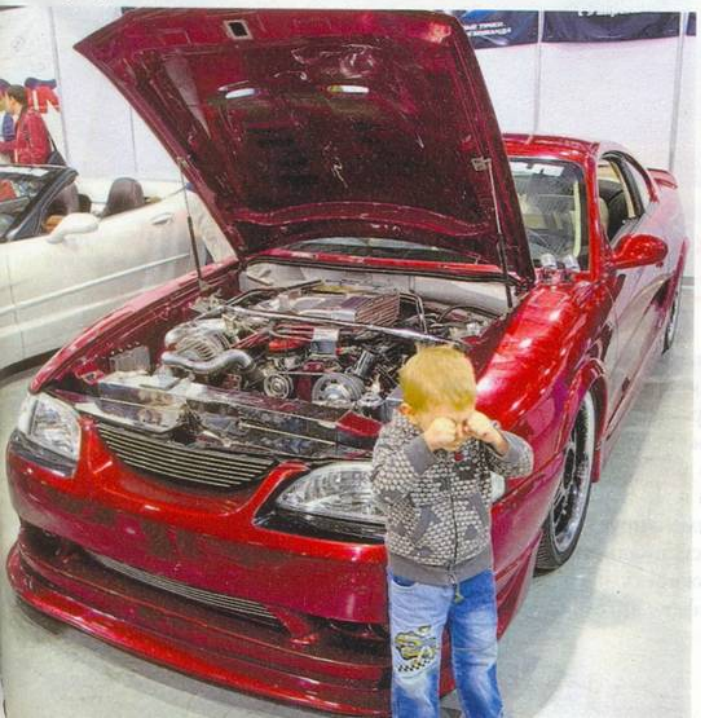



Недорогой способ позолотить – оклеить пленкой. На глазах посетителей таким способом переодели в «карбон» «Ниссан-350Z» менее чем за два часа, что достойно Книги рекордов Гиннеса.



«Русская borzaя» от Kesselman Motorsport в очередной раз заняла место на стенде «Мазды». Вот вам и комплексный тюнинг, и возможность повысить свое мастерство в фирменной «Академии скорости».

При уплате налога на «Мустанг» с компрессором слезы навернутся и у взрослого.



На правах рекламы

# надежная Защита
## от гриппа и простуды

Обычно мы считаем простуду пустяком, ну подумаешь, насморк, небольшая температура. Это же не грипп, можно и на работу выйти. Но все не так просто. Давайте ответим на несколько вопросов, которые помогут понять важность своевременной защиты от острых респираторных инфекций (простуды).

**— Чем опасны острые респираторные вирусные инфекции — ОРВИ?**

Респираторные вирусы подавляют иммунную систему и приводят к обострению хронических заболеваний и к серьезным осложнениям.

**— Как организм защищается от подобных вирусов?**

Важные средства защиты человеческого организма — интерфероны, группы белков, вырабатываемые клетками иммунной системы. Если уровень интерферонов недостаточен или нарушается их баланс, человек не может полноценно противостоять натиску "инфекционных агентов". Вирусы активируются, атакуют здоровые клетки и начинают размножаться, завоевывая новые клетки. А исходы вирусной атаки могут быть самыми разными... Но не все так страшно.

*Современная медицина располагает специальными препаратами, которые могут подавить размножение вируса гриппа или ОРВИ (например, Арбидол). Но проще предупредить болезнь, чем ее лечить!*

**— Какая профилактика ОРВИ и гриппа наиболее действенна: вакцины или лекарственные препараты?**

Вакцинация признана эффективным средством профилактики гриппа, но что касается других респираторных инфекций, которых насчитывается около 200 видов, то даже теоретически трудно представить возможность создания вакцин. И тогда на помощь приходят специальные лекарственные препараты — иммуномодуляторы. Один из таких — Амиксин.

**— Почему Амиксин может помочь в защите от простуды и гриппа?**

В отличие от некоторых других иммономодуляторов Амиксин® активизирует выработку организмом собственных интерферонов, обеспечивая оптимальный уровень защиты.

*Риск заболеть гриппом или простудой при приеме Амиксина снижается в 3-4 раза!*




**— Как принимать Амиксин?**

Амиксин® 125 мг имеет удобную дозировку — достаточно 1 таблетки в неделю! Эта особенность очень нравится тем, кто не любит принимать много таблеток. На курс профилактики достаточно всего 6 таблеток — то есть одной упаковки препарата.

*Берегите себя и своих близких и будьте здоровы!*

ОАО «Фармстандарт-Томскхимфарм» РУ №ЛСР-000175/08

ПЕРЕД ПРИМЕНЕНИЕМ ОЗНАКОМЬТЕСЬ С ИНСТРУКЦИЕЙ И ПРОТИВОПОКАЗАНИЯМИ

Sergei79 for journal-plaza.net








Заряженная «Мазда RX-8» – один из наиболее доступных тюнинговых проектов на этом салоне.

Аудиоинсталляция от компании Autopodium способна порвать этот «Лотус-Элан» на британский флаг.

Русский тюнинг – бессмысленный и беспощадный? Нет, просто шоукары, призванные расширить аудиторию известной радиостанции.

Аэрография – одного этого достаточно, чтобы владелец «Корвета» оказался в центре внимания.






## Выставка выживет, если заинтересует богатых клиентов. Иначе смотреть будет на на что.

посетителей. Не будет коммерции – не на что будет смотреть.

Выдержать формат почти удалось. Откровенной кустарщины не наблюдалось – разве что обклеенные ПВХ-пленкой под золото экспонаты на стенде компании «Рестайлинг». Были и относительно бюджетные автомобили, но их старались разместить у дальних стен павильона. Однако с зарубежными выставками по-прежнему никакого сравнения. А может, есть смысл объединиться с немецкими организаторами и устроить в России филиал того же эссенского шоу?

– Ходят слухи о возможном объединении авиасалона в Ле-Бурже и нашего МАКСа, – комментирует Михаил Александров, – специалистам известно, с какими сложностями это сопряжено. Так вот, в сфере автомобильного шоу-бизнеса проблем не меньше. Чтобы экспонировать зарубежную технику у нас, придется платить очень высокие таможенные пошлины. Уже по этой причине иностранные тюнинг-ателье не повезут к нам свои новинки.

Что же, будем вариться в собственном соку. Верно ли оценили ситуацию организаторы, рассудят старые арбитры – время и… деньги. ЗР

Sergei79 for journal-plaza.net



«Порше-Спайдер» блистал на гоночных трассах более полувека назад. Сейчас дешевле купить реплику, чем аутентичную машину.

Традиционный «Мустанг» от Streetmachines вписывается в формат любой выставки – что Олдтаймер-галереи, что Dream Car Show.





Думаете, наконец нашли что-то подешевле? Ошибаетесь: за эту «копейку» просят около миллиона рублей!

Если нет средств украсить колеса кристаллами Сваровски, вполне сойдет незатейливый геометрический рисунок. Издалека не отличить!



На правах рекламы

## Внимание! Изобретение вместо кресла!

**ЛЕОНИД МИХАЙЛОВИЧ РОШАЛЬ**, директор НИИ неотложной детской хирургии и травматологии, эксперт Всемирной организации здравоохранения, профессор:

*"Я очень внимательно слежу за ситуацией в области детской безопасности на дорогах. Автотранспорт и интенсивное дорожное движение — один из самых опасных источников детского травматизма и гибели детей. И здесь важно не допустить беды или максимально снизить ее вероятность именно на стадии профилактики. Не зря вслед за Европой (хотя и с большим опозданием) мы обязали водителей использовать при перевозке детей детские удерживающие устройства (ДУУ), которые в случае аварии существенно снижают риск получения тяжелых травм или смертельных исходов.*

*Существующие сегодня удерживающие устройства имеют не только достоинства, но и недостатки, иногда существенные. При моем участии было протестировано большое количество детских автокресел, и ни одно из них не показало вполне удовлетворительных результатов. Выгодно отличается от многих таких ДУУ удерживающее устройство «ФЭСТ», разработанное у нас, в России. Устройство «ФЭСТ» простое, не такое дорогое, при этом очень эффективное.*

*По моему предложению оно было проверено в специальной лаборатории и показало хорошие результаты. Полагаю, по своим характеристикам ДУУ «ФЭСТ» может быть моделью выбора".*

**БОРИС МАТВЕЕВИЧ САВИН**, начальник отдела Научно-исследовательского центра проблем безопасности дорожного движения МВД России:

*"С введением в ПДД нового требования по обязательности применения детских удерживающих устройств при перевозке детей нельзя использовать даже такси или попутную машину, если в них не окажется детского кресла.*

*Выход из сложившейся ситуации предложили на ООО «Предприятие «ФЭСТ», создав дешевое и компактное устройство для перевозки детей. Это устройство, представляющее собой эластичную тканевую конструкцию трапециевидной формы, крепится на автомобильных ремнях безопасности посредством застегивающихся крылышек и настолько компактно, что может храниться даже в перчаточном ящике автомобиля. Устройство универсально, так как позволяет перевозить детей всех весовых категорий. Теперь по мере взросления ребенка родителям не нужно будет последовательно обзаводиться тремя различными креслами.*

*Благодаря своей компактности и дешевизне, по сравнению с детскими креслами, созданное на предприятии «ФЭСТ» устройство может стать штатным в любом легковом автомобиле, водитель которого не исключает возможности перевозки ребенка.*

*Удерживающее устройство «ФЭСТ» сертифицировано и полностью отвечает требованиям безопасности перевозки детей в легковых автомобилях".*


ДЕТСКОЕ УДЕРЖИВАЮЩЕЕ УСТРОЙСТВО ФЭСТ

Весовые группы

I 9-18 кг | II 15-25 кг | III 22-36 кг



ФЭСТ

РАЗРЕШЕНО

использовать на передних и задних пассажирских сиденьях автомобиля:
- для перевозки детей I весовой группы (9-18 кг) - в комплекте с Лямкой ФЭСТ;
- для перевозки детей II-III весовой группы (15-36 кг) - без Лямки ФЭСТ

Спрашивайте в сети магазинов «Детский мир», сети гипермаркетов «Метро», в интернет-магазине «Baby-Art» и других магазинах детских товаров и автозапчастей

Согласовано с ГИБДД
Надежно защитит Вашего ребенка!

РЕКЛАМА

www.fest-k.ru

Sergei79 for journal-plaza.net



# Не каждый мужик укротит

Может ли «Калина» на равных сразиться с серьезно заряженной иномаркой? А если за рулем блондинка? Не спешите с ответами, хотя на первый взгляд они очевидны. Мы нашли особую «Калину» и особую блондинку. О ходе необычного поединка рассказывает Вадим Крючков. Фото: Александр Батыру.

Более точная формула дуэли – заводской тюнинг против чистокровного спортсмена. Или: машина мощная, но универсальная против узкого специалиста. А коли сравнивать собираемся хотя и горячие, но небольшие автомобили B-класса, которые принято считать женскими, в оценке нам поможет девушка – мастер спорта, победитель Кубка РАФ по ледовым гонкам Татьяна Елисеева. Пока пилот тестирует машины на упражнении «змейка», представим участников состязания.

## ИНОМАРКА ПОЛУЧАЕТ ФОРУ

Честь горячего хэтчбека заводского производства защищает «Рено-Клио Спорт». Не машина, а маленький зверь (ЗР, 2008, № 10). Под капотом взрывной 2-литровый атмосферник мощностью 197 л.с. Коробка передач 6-ступенчатая синхронизированная с очень короткоходным и точным механизмом переключения. Тормоза дисковые по кругу. Причем спереди – суппорты от именитой «Брембо». Серьезный аппарат, способный набрать сотню за 6,9 с и разогнаться до 215 км/ч. Добавьте сюда эталонную управляемость, благородный рык выпуска, полный набор систем, обеспечивающих комфорт и безопасность. Что противопоставит этому снаряду конкурент?

Второй участник – раллийная «Лада-Калина». Это тренировочный инвентарь Татьяны. По уровню подготовки – почти серийная машина. Двигатель 16-клапанный объемом 1,6 л. Доработок немного: иные распределительные валы, форсунки, дроссельная заслонка, программа управления. Выпуск стандартный, с нейтрализатором, только вместо штатного глушителя небольшой бочонок. Мощность возросла со штатных 98 до 122 л.с. Скромно, иной мотор после тюнинга выдает больше. Но, увы, таков технический регламент данной раллийной группы. Корзина сцепления серийная, а вот диск – с накладками из металлокерамики. Тормоза тоже до боли знакомы: сзади барабанные, спереди дисковые. Отличие от машин с конвейера – иной производитель дисков и колодок. Еще один штрих – в подвеске нет сферических шарниров, втулки и сайлент-блоки остались на месте. По сути, главные отличия боевой «Калины» от тех, что ездят по дорогам: каркас безопасности, регулируемые амор-



Sergei79 for journal-plaza.net

## ИЗ ПЕРВЫХ УСТ



**Татьяна ЕЛИСЕЕВА, мастер спорта:** «Гоночный автомобиль предназначен для езды на грани возможностей. В этом его главное отличие от заряженного серийного. Аскетичное убранство, характерный шум двигателя и трансмиссии, спортивные сиденья и плотно затянутые шеститочечные ремни безопасности «Калины» дисциплинируют и настраивают на быструю езду. Конечно, у «Лады» много недостатков, зато в содержании она дешевле. Из тех же соображений перспектива жестяно-сварочных работ в случае ошибки пилотирования не является сильно сдерживающим фактором.

«Рено» прекрасно сбалансирован. Это сегодня, наверное, один из лучших горячих хэтчбеков В-класса. Понравились мотор, коробка передач, подвеска, тормоза. Автомобиль вполне пригоден для каждодневных поездок, при этом по динамике и управляемости на асфальте у него не так много соперников. Критика лишь по двум позициям: запаздывания при нажатии на педаль газа и, как ни странно, мне показался слишком мягким ремень безопасности. Ему бы чуть жестче преднатяжение, чувство автомобиля было бы лучше».

тизаторы «Профлекс» и 5-ступенчатая кулачковая коробка передач с главной парой 4,3 и механической блокировкой дифференциала.

Посмотрите на краткие технические характеристики – цифры говорят о том, что у иномарки явное преимущество и «Лада» должна проиграть по всем статьям. А теперь обратимся к результату, показанному Татьяной на «змейке». Напоминает боевую ничью!

### ТАКОЙ РАЗНЫЙ АДРЕНАЛИН

Действительно, на плотной «змейке» чуть быстрее «Рено», на расставленной – «Калина». Победа иномарки за явным преимуществом не состоялась. Да, у «Рено» в полтора раза больше мощность, зато «Лада» почти на 200 кг легче.

Мало того, «россиянка» мгновенно откликается на нажатие педали газа, а «француз» берет небольшую «экологическую» паузу.

Оба мотора наиболее полно раскрывают свой потенциал на высоких оборотах, но отечественная машина все же чуть лучше едет «снизу». И этого достаточно, чтобы свести поединок к ничьей. Во всяком случае в объективных показателях.

Что касается ощущений – небо и земля! Плотную «змейку» иномарка с заточенной под асфальт подвеской преодолевает играючи. Вялый отклик на педаль газа не мешает, поскольку упражнение выполняется в большей



Интерьер спортивного автомобиля должен быть функциональным. Танина боевая «Калина» внутри к тому же уютна и опрятна.



Начинка французской машины: минус каркас безопасности плюс аудиоцентр и климатическая установка.

На правах рекламы

MYSTERY

DVD VIDEO

MPEG4 VIDEO

MMTD-9220S
Автомобильная мультимедийная система с выдвижным сенсорным 7" ЖК монитором

от 14 444р

HD ready

HDMI

MTV-3204W
Жидкокристаллический телевизор с диагональю экрана 32"

от 15 950р

www.mysteryaudio.ru

ООО «Торговый дом Автоэлектроника»
тел.: (495) 287-20-18

Sergei79 for journal-plaza.net






«Змейка» далась раллийной «Калине» нелегко: из-за особенностей подвески крены кузова велики.




Шасси «Рено» настроено под асфальт. Француз пишет «змейку» как по лекалу.

степени рулежкой. «Калина» же пугает кренами и заставляет пилота основательно попотеть: ее приходится «отлавливать» при объезде каждой фишки. Но вот расстояние между конусами увеличили в два раза – ситуация поменялась! Ходовая «змейка» требует подыграть газом, и здесь «Клио» просит работать акселератором на опережение (временами чересчур большое). «Лада», напротив, кренится меньше и позволяет без проблем пользоваться тягой.

При этом иномарка остается комфортабельной и негромкой, а «Калина» демонстрирует весь диапазон гоночных звуков – выпуска, вибраций, клацания коробки передач. Настоящий спорт подразумевает спартанскую атмосферу для водителя, и отечественный автомобиль создает ее в полной мере.

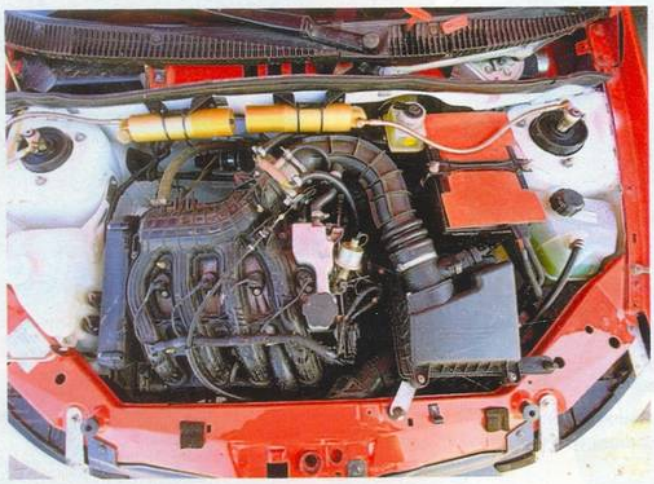
А есть условия, где ничьей не будет? Конечно!

Раллийная машина хотя и имеет право передвигаться по дорогам общего пользования, но слаба на автобане. На скоростях выше 160 км/ч сочный двигатель «Рено-Клио Спорт» вне конкуренции. Там же, где надо покинуть асфальт, начинается родная стихия «Калины». Раллийный

**ВРЕМЯ ПРОХОЖДЕНИЯ «ЗМЕЙКИ», с**

| LADA KALINA | RENAULT CLIO |
|---|---|
| 20 м между конусами | |
| 10,75 | 10,44 |
| 40 м между конусами | |
| 7,58 | 8,04 |

Если бы не «золотые» резервуары гоночных амортизаторов «Профлекс», моторный отсек «Калины» не отличить от стандартного.



**ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ**

| Модель | LADA KALINA RALLY | RENAULT CLIO SPORT |
|---|---|---|
| **Общие данные** | | |
| Размеры, мм: длина/ширина/высота | 3900/1700/1480 | 3991/1768/1484 |
| Снаряженная масса, кг | 1059 | 1240 |
| **Двигатель** | | |
| Расположение | спереди поперечно | спереди поперечно |
| Конфигурация | Р4 | Р4 |
| Число клапанов | 16 | 16 |
| Рабочий объем, $см^3$ | 1596 | 1998 |
| Мощность, кВт/ л.с. при об/мин | 90/122 7500 | 145/197 7250 |
| Крутящий момент, Н·м при об/мин | 140 6000 | 215 5500 |
| **Трансмиссия** | | |
| Тип | переднеприводная | переднеприводная |
| Коробка передач | М5 кулачковая | М6 |
| **Ходовая часть** | | |
| Подвеска: спереди | типа «Мак-Ферсон» | типа «Мак-Ферсон» |
| сзади | упругая поперечная балка | упругая поперечная балка |
| Рулевое управление | реечное с усилителем | реечное с электроусилителем |
| Тормоза: передние/задние | дисковые вентилируемые/ барабанные | дисковые вентилируемые |
| Размер шин | 185/60R15 | 215/45ZR17 |
| Цена, руб. | 750 000 | 838 000 |

Sergei79 for journal-plaza.net




«Лада-Калина Ралли» на 180 кг легче. К тому же у нее кулачковая коробка передач и механический привод дроссельной заслонки.

## ЧТО ТАКОЕ ГРАДУСНИК ЭМОЦИЙ

Практика показала, что субъективная оценка автомобиля порой важнее парадных цифр. Далеко не рекордная малолитражка иногда способна подарить больше удовольствия от вождения, чем спорткар. Но как сравнить впечатления? Предлагаем свою систему – своеобразный градусник.

За условный нуль принимаем уровень эмоций, которые дарят, скажем, серийный «Рено-Логан 1,4» или «КИА-Спектра». Это ни хорошо ни плохо – автомобиль честно выполняет свою работу, не вызывая восхищения или неудовольствия.

За максимальные 10 баллов примем такой уровень восторга, при котором недостатки не берутся в расчет, а человек бежит в банк брать кредит на машину мечты.

В минимальные минус 2 балла оценим негатив, при котором о поездке хочется поскорее забыть, а один вид автомобиля вызывает впоследствии подсознательный страх.

автомобиль может быстро мчать по гравийным спецучасткам. Здесь по-настоящему проявят себя гоночные амортизаторы, блокировка, кулачковая коробка передач.

Впору вспомнить Козьму Пруткова: «Специалист подобен флюсу: полнота его односторонняя». «Калина» полностью раскрывается на раллийных допах, куда путь гражданским машинам заказан, однако для повседневной жизни малопригодна. «Клио» хорош в ежедневных поездках, но вот насладиться им в предельных режимах сможет далеко не каждая девушка. И не каждый мужчина! Да и где – на обычных отечественных дорогах? **ЗР**



«Рено-Клио Спорт» более чем в полтора раза превосходит конкурента в мощности.

Sergei79 for journal-plaza.net



# Клондайк идей

Дизайн-конкурс «Мой стиль!» на лучший тюнинговый обвес подтвердил: читатели журнала «За рулем» неравнодушны к облику автомобилей, разъезжающих по российским дорогам.

Более 400 проектов пришло в редакцию из разных уголков России, а также из стран ближнего зарубежья и даже из Германии и Италии. Получилась колоссальная база идей – как профессиональных дизайнеров, так и обычных автомобилистов.

Чтобы участвовать в конкурсе мог любой желающий, мы попытались уравнять шансы, исключив из критериев оценки технику рисунка. За карандаш и кисть взялись многие любители тюнинга без специального художественного образования. Но именно опыт в итоге повлиял на исход битвы.

Список автомобилей-участников, обвесы для которых рассматривались в рамках конкурса, состоял в основном из бюджетных легковых моделей (условия опубликованы в ЗР, 2009, № 1). Исключением стали лишь «Тойота-Королла» и вседорожник «Шевроле-Нива».

При выставлении оценок жюри отталкивалось от максимально возможного балла по каждому из четырех критериев: дизайн – 80, практичность – 100, применимость на автомобиле – 30, реальность воплощения в пластике – 50. Каждый недостаток в зависимости от степени важности уменьшал максимальное значение на 5, 10, 15 и т. д. баллов.

Каждый из критериев содержит ряд нюансов. К примеру, дизайн – это и оригинальность идеи, и гармоничность обвеса в целом, а также попадание в целевую аудиторию. Практичность – не только геометрическая проходимость, но и форма, размер, расположение воздухозаборников, противотуманных фар. Степени вмешательства в конструкцию транспортного средства соответствует оценка в графе «Применимость на автомобиле». А реальность воплощения в пластике зависит от решений, усложняющих (удорожающих) технологию подготовки к серийному выпуску, окраску, сборку и установку комплекта на автомобиль. **ЗР**

*Другие работы конкурса «Мой стиль!» можно увидеть на сайте* ***www.zr.ru***

**СОСТАВ ЖЮРИ**

**Андрей РУЗАНОВ** – дизайнер, соавтор проектов ВАЗ-2110 и Lada Revolution.

От редакции «За рулем»:

**Петр МЕНЬШИХ** – главный редактор;

**Владислав КРУПЧИНСКИЙ** – главный художник;

**Константин ВАСИЛЬЕВ** – редактор отдела спорта и тюнинга.

От компании «Юролтюнинг»:

**Олег ЮРИН** – генеральный директор;

**Николай КОЛЕСНИКОВ** – коммерческий директор;

**Артур ТЕПЛИЦКИЙ** – заместитель коммерческого директора;

**Андрей ШИШКИН** – начальник производства;

**Сергей СТЕПАНОВ** – руководитель отдела интернет-продаж.

**Ведутся переговоры о воплощении этого или нового совместного проекта.**

## 1-е МЕСТО



**Автор: Александр Опанасенко, Нижний Новгород**

«На мой взгляд, у «Тойоты-Королла» интересная пластика кузова и хороший потенциал для тюнинга. Основные принципы, заложенные в эскизный проект: гармоничный облик в целом, индивидуальность, соответствие актуальным тенденциям в дизайне, технологичность, хорошая аэродинамика, минимальное влияние на геометрическую проходимость, возможность различных вариантов окраски и исполнения».

**Приз:** 15 000 рублей + годовая подписка на журнал «За рулем».
**Оценки жюри:** дизайн – 80 (max); практичность – 100 (max); применимость на автомобиле (степень вмешательства в конструкцию) – 30 (max); реальность воплощения в пластике – 50 (max).
Итого: 260.

**Комментарий жюри**

Андрей Рузанов: «Отмечу ряд удачных решений – выделение деталей цветом, интересный элемент заднего бампера с оригинальными катафотами, лаконичные пороги и антикрыло. Но ключевой элемент – под фарой головного света. Эта стилистическая идея применялась на концепт-карах компании «Рено». Здесь аналогичная деталь сделана даже удачнее и сразу в нескольких интерпретациях».



Sergei79 for journal-plaza.net






Sergei79 for journal-plaza.net



**2-е МЕСТО**



Автор: Кирилл Гаврилин, Тула

«Двадцать лет назад, будучи выпускником школы, я участвовал в первом в моей жизни дизайн-конкурсе: журнал «За рулем» предложил тему «Автомобиль для села-1988». Моя работа не затерялась среди проектов профессиональных дизайнеров и была отмечена дипломом, а письмо от редактора Владимира Аркуши стало, по сути, ответом на мой вопрос о высшем образовании.

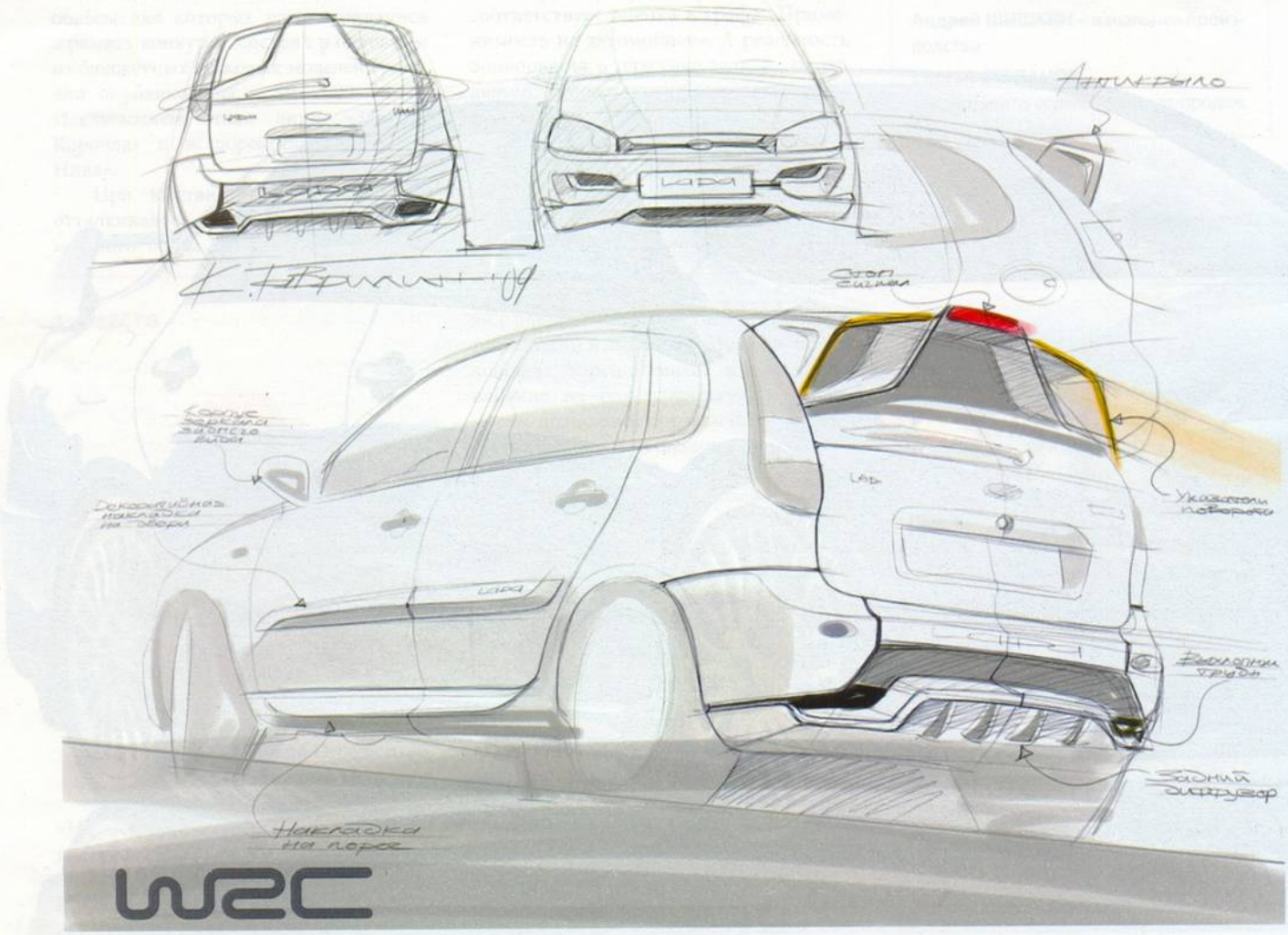
На суд уважаемого жюри предлагаю варианты модернизации экстерьера «Лады-Калина»: FUN – для молодежной аудитории, WRC – для фанатов мирового чемпионата по ралли, STYLE – ориентированный на эстетов».

**Приз:** 10 000 рублей + годовая подписка на журнал «За рулем».
**Оценки жюри:** дизайн – 70; практичность – 95; применимость на автомобиле – 25; реальность воплощения в пластике – 45. Итого: 235.

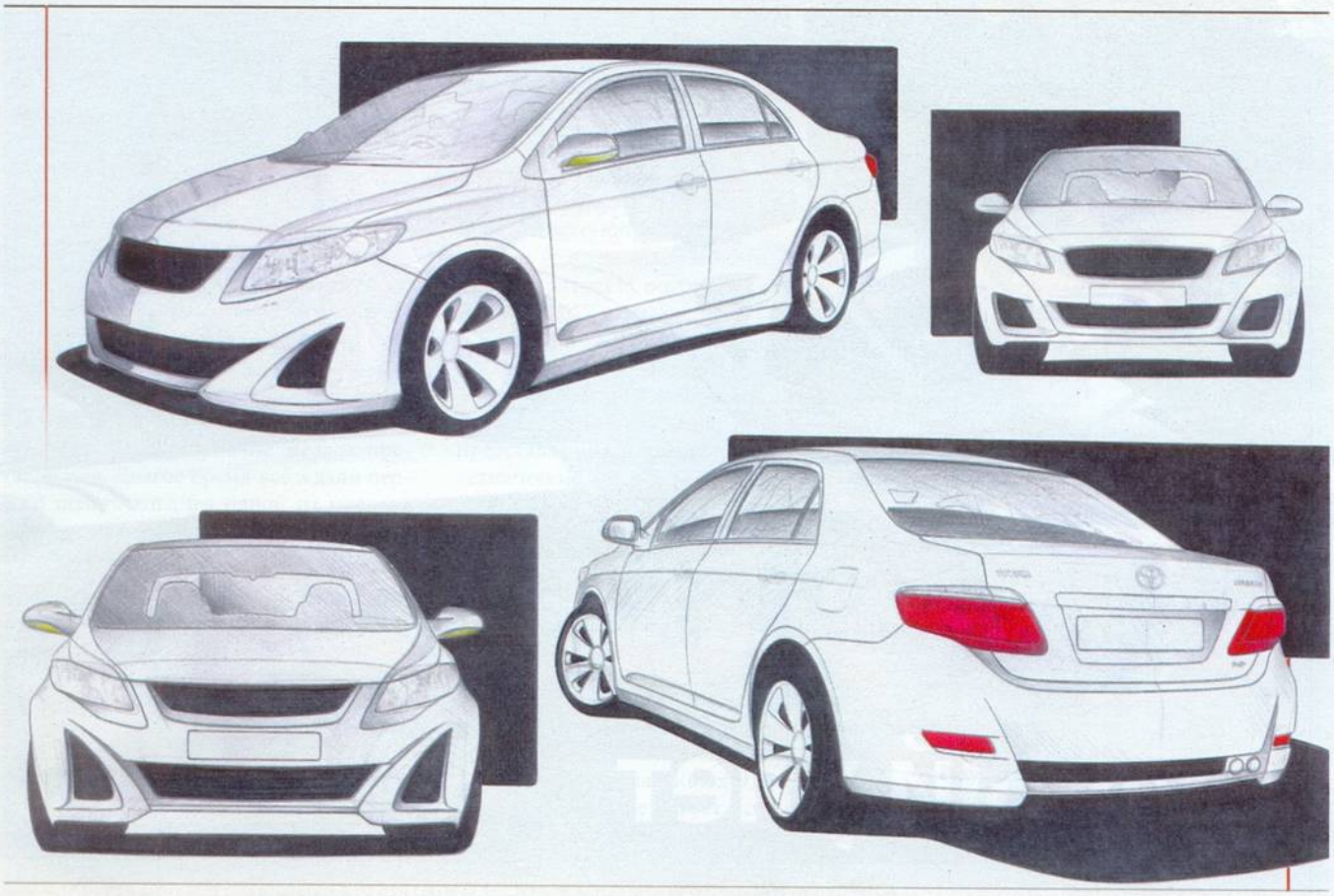
**Комментарий жюри**

Константин Васильев: «Дополнить гармоничный и более статусный экстерьер «Короллы» несколько проще, чем придать новизну уже затертому поклонниками тюнинга кузову отечественного автомобиля, сохранив привлекательность обвеса для более многочисленной целевой аудитории. Поэтому вдвойне приятно видеть «Ладу-Калина» в тройке лидеров».



Sergei79 for journal-plaza.net



**3-е МЕСТО**



Автор: Максим Савосин, Тольятти

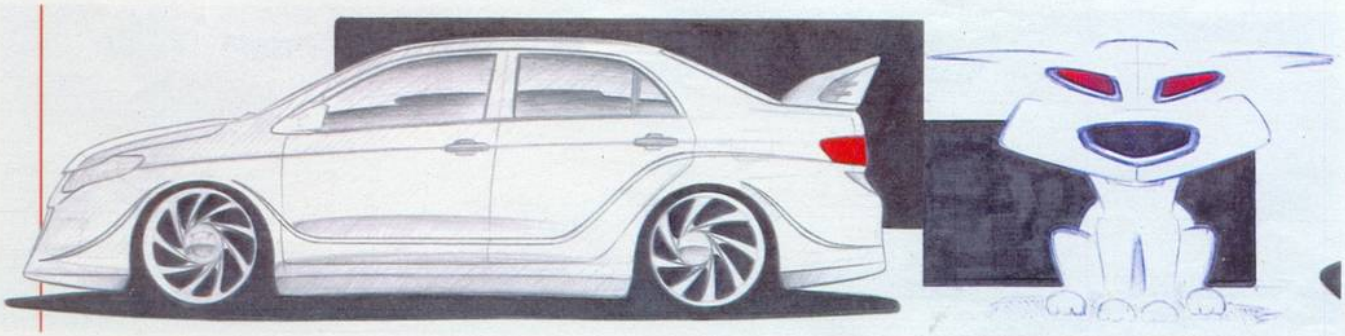
«Мне показалось, что самой интересной, но и сложной для создания аэрокита будет «Тойота-Королла». Мой вариант должен подчеркнуть динамичность облика автомобиля и добавить ему спортивную изюминку. На одном из эскизов – необычная игра поверхностей стоек и перегородок; грани капота проходят через радиаторную решетку и образуют в нижней части бампера V-образную стойку. Также предлагаю нестандартное дополнение в чисто японском ключе под названием Tokyo-style».

**Приз:** 5000 рублей + годовая подписка на журнал «За рулем».

**Оценки жюри:** дизайн – 65; практичность – 80; применимость на автомобиле – 25; реальность воплощения в пластике – 40. Итого: 210.

**Комментарий жюри**

Олег Юрин: «Есть потенциал, и есть чему учиться. Не самая удачная с точки зрения дизайна исходная модель. Возможно, не стоило так перегружать экстремально-спортивной тематикой пятиместный седан, рассчитывая на слишком узкую аудиторию. Ну а Tokyo-style имеет единичную возможность применения. Хотелось бы предостеречь автора от использования обширных окон для забора воздуха – это может пагубно сказаться на аэродинамике и вентиляции моторного отсека».



Sergei79 for journal-plaza.net



# Полный улет

О летающих автомобилях пишут давно и с пристрастием. Однако дальше проектов – пусть в металле, но пока способных лишь ползать по шоссе, – дело не шло. С первым реальным автолетом знакомит Алексей Воробьев-Обухов.




Первый взлет прошел на ура. В воздух «Транзишн» поднимает толкающий пропеллер, установленный за кабиной.

Sergei79 for journal-plaza.net

Когда в далеком 1965-м Фантомас так разбушевался, что удрать от преследователей смог лишь на летающем «Ситроене-DS» с выдвижными крыльями, создателям фильма пришлось идти на поклон к мультипликаторам. Без них поднять машину в воздух тогда не смогли. Через девять лет злодей Скараманга похожим образом удрал от Джеймса Бонда, но тут все было иначе: машина с «пристегнутым» к крыше реактивным планером совершила-таки прыжок перед кинокамерами.

В жизнь, однако, мечта полетать на автомобиле упорно не желала претвориться. Долгое время все ждали первого полета хотя бы одной из моделей «Моллер-Скайкар», которую должны были поднять в воздух горизонтально расположенные (как у вертолета) пропеллеры. Реальность разочаровала: машина устойчиво летала лишь со страховочным тросом.

И вот – прорыв! Пятого марта расправил крылья и взлетел двухместный автолет «Транзишн», созданный компанией «Террафугиа» по разработкам инженеров Массачусетского технологического института. Машина, в отличие от фантомасовского «Ситроена», не выдвигает, а именно расправляет сложенные при езде по дорогам крылья. Подобное решение применяют на палубных истребителях ВВС, но там откидываются лишь концы крыльев, а в «Транзишн» – два шарнира. Один из них расположен прямо у порога кузова, в результате чего ширина в автомобильном режиме не превышает 2032 мм. А вот гараж для автолета потребуется высокий: не менее 2057 мм.

Можно долго спорить, чем является «Транзишн» – летающим автомобилем или ездящим самолетом. Надеемся, ответ на этот вопрос помогут дать представленные снимки и некоторые технические характеристики. Что говорит в пользу автомобиля? Разработчики утверждают, что использованы характерные для него системы пассивной безопасности. Мощность двигателя (100 л.с.), работающего на обычном бензине, и расход топлива (7,8 л/100 км) тоже вполне приличествуют современному авто. А вот максималка в 105 км/ч для такого мотора явно маловата.

Теперь аргументы за самолет. При всем том, двигатель Rotax 912S – авиационный и соответствует всем авиационным стандартам надежности и безопасности. Скорость в полете так себе,




Руководитель проекта Карл Дитрих явно гордится своим детищем.

Казалось бы, 185 км/ч – невелика скорость, зато какой простор!





Sergei79 for journal-plaza.net



не более 185 км/ч, а расчетная дальность – 740 км. Зато сажать «Тразишн» вполне удобно, потому что посадочная скорость всего 82 км/ч, мимо полосы не промажешь. Впрочем, при необходимости можно обойтись и без аэродрома: машину оснастили аварийно-спасательным парашютом! Как и легкому самолету, «Транзишну» требуется солидный разбег – более полукилометра, и не на шоссе: размах крыльев составляет почти 8,5 м…

Впрочем, бог с ними, с определениями. Главное, что уже в 2011 году, как обещают, можно будет стать счастливым обладателем такого летающе-ездящего чуда «всего» за 194 тысячи долларов. Но будет ли «Транзишн» удобен в повседневной жизни? Для начала машине предстоит пройти уйму сертификационных процедур. Ведь для регистрации в ГИБДД нужно соответствовать одним стандартам, а в Госавиарегистре – совсем другим. Вероятность успеха, прямо скажем, невелика. Но все-таки как здорово, что «фантомасомобили» сходят с экранов и становятся реальностью. ЗР

В бак входит 76 л бензина; в воздухе горючее сгорает со скоростью 19 л/ч, на шоссе заметно медленнее.

На дороге «Транзишн» почти обычный переднеприводный автомобиль с заурядными характеристиками.



Serge179 for journal-plaza.net





# О, море в Гаграх!

Летом по этому маршруту устремятся десятки тысяч автомобилистов, но пока на трассе «Дон» спокойно. В канун сезона отпусков Игорь Моржаретто и Александр Батыру решили проехать от Москвы до самого Черного моря, чтобы оценить плюсы и минусы отдыха на побережье Краснодарского края и Абхазии.

## В ПУТЬ!

По одометру от столицы России до столицы Абхазии Сухума – 1750 км. Не близко! Но другого, более короткого варианта попасть из средней полосы в субтропики просто нет. Пугают два неизвестных момента. Первый: что происходит на трассе «Дон», где в прошлом году началась масштабная реконструкция? Можно ли сейчас проехать к морю, или придется часами маяться в пробках? Второе: как пересечь границу с Абхазией, какие там могут возникнуть проблемы? Ответы на эти вопросы мы и пытались получить, когда ранним апрельским утром стартовали на юг.

Хорошая, современная, почти европейская трасса (не менее чем четыре полосы, разделительный барьер, развязки в двух уровнях) заканчивается на 225-м км, на территории Тульской области. Дальше – две, в лучшем случае три полосы, разбитый после долгой зимы асфальт, колея… Встречаются и новые, реконструированные участки, но их очень мало. В Липецкой, Воронежской, Ростовской областях весной шли большие ремонтные работы, причем в Воронежской области они не прекращались и ночью. Самый тяжелый участок – почти 200 км по Ростовской области от Богучара до Каменска-Шахтинского. И дело не в том, что ме-

Sergei79 for journal-plaza.net

деления ГАИ трех районов Ростовской области работой обеспечены!

На всем протяжении трассы хорошо налажен придорожный сервис: полно мотелей, кемпингов, кафе, авторемонтных и шиномонтажных мастерских, АЗС и станций, где можно заправиться сжиженным газом. Разница в ценах может быть очень значительной. Так, самый дешевый бензин – в Тульской области: литр А95 здесь стоит 18,5 руб. (цена на конец апреля). В среднем же по трассе литр «девяносто пятого» обошелся в 20 руб. Неприятно удивил город Сочи, где за него просят больше 23 руб.! А пример подает государственная сеть АЗС «Роснефть»: у нее литр 95-го стоит 23,5 руб.!

Но в целом дорога вполне «проезжая»: за 15 часов мы добрались до Краснодара (1300 км) и заночевали в мотеле (номер на двоих с душем, телевизором и кондиционером обходится в 1,5 тыс. руб.; в эту сумму входит и оплата стоянки). Для тех, кто стеснен в средствах, есть возможность поспать в машине, остановившись у поста ГАИ.

Дальше – 110 км современной трассы до Джубги. Здравствуй, море! Чуть меньше 200 км по захватывающему серпантину, и дорога приводит в Сочи. Прямо – через Курортный проспект – даже не пытайтесь проехать: пробка здесь стоит, кажется, круглосуточно. Лучше обогнуть центр, следуя указате-



Может, через несколько лет трасса «Дон» и станет современным шоссе, но пока из-за многочисленных ремонтов – одни проблемы.




Придорожный сервис вдоль трассы – на любой вкус. Любое желание будет выполнено!

шают ремонтники, – проблемы создают гаишники! Дорожники кладут новое полотно параллельно старой дороге; частично шоссе уже функционирует как четырехполосное, но на всем протяжении установлены знаки ограничения скорости «40» и «Обгон воспрещен». И практически на каждом километре дежурит наряд ДПС! За каким-нибудь чадящим КамАЗом выстраивается хвост из десятков автомобилей, но стоит попытаться обогнать грузовик на прямом, ровном участке, инспектор тут как тут! А на вопрос, почему не снимут ограничения даже на готовых участках, отвечают обычно, что, мол, «не сданы участки примыкания со второстепенных дорог». Но вот в соседних областях ограничения можно было снять – и поток движется нормально, а тут средняя скорость движения составила 35 км/ч. Зато все подраз-



В апреле на пограничном переходе «Веселое» очереди не наблюдалось. В прошлые годы в сезон здесь можно было простоять несколько часов. В этом, правда, обещают открыть дополнительно три линии для оформления документов.

Sergei79 for journal-plaza.net





На дорогах Абхазии надо быть предельно осторожным: вдруг появится корова или табун лошадей...

В это путешествие мы отправились на новом «Пежо-4007». Франко-японский кроссовер не переставал приятно удивлять нас всю дорогу. Подробности в одном из ближайших номеров ЗР.






Город Питиунт, ныне известный всем как Пицунда, был основан греками за тысячу лет до нашей эры. А в IV веке римляне построили здесь храм-базилику. Он сохранился по сей день, теперь здесь концертный зал. Но главное достояние Пицунды – километры чистейших пляжей, на которых растут сосны.

лям на Адлер. Дальше искать по указателю «Веселое» пограничный переход. Вот и граница.

## ПОЧТИ КАК ДОМА

Россию и Абхазию разделяет почти настоящий пограничный кордон, хотя по обе его стороны живут в основном граждане РФ и валюта в обеих странах одна: российский рубль. Но, тем не менее, постоять придется. В апреле мы потратили тут чуть больше получаса, а летом, говорят, можно загорать и несколько часов. Правда, обещают открыть еще три линии и сократить время ожидания даже в пик сезона до часа-полутора (максимально!).

При пересечении границы на личном автотранспорте предъявите водительские права и свидетельство о регистрации ТС; если машина чужая – нотариально заверенную доверенность с правом вывоза транспортного средства за пределы территории РФ. Если автомобиль служебный (как в нашем случае), потребуют путевку и командировочные удостоверения. Впрочем, тщательно проверяют документы лишь на российской стороне. На пограничном посту «Псоу» (уже в Абхазии) оформление занимает считаные минуты: возьмут сбор за временный учет легковых машин (150 руб.) и заставят приобрести местный полис ОСАГО (275 руб.). Кроме того, надо оплатить обязательную страховку иностранных граждан от несчастных случаев: 10 руб. за день пребывания каждого туриста на курорте. С детей до 6 лет денег не берут.

Следы войны, закончившейся почти 16 лет назад, еще видны повсюду. Но в курортных зонах старые здания отремонтированы, строятся новые гостиницы, кемпинги, рестораны...

### ДЛЯ ПЕРЕСЕКАЮЩИХ ГРАНИЦУ

Переход «Веселое – Псоу» открыт круглосуточно, но есть технический перерыв на российской стороне – с часу до трех ночи. Каждый вторник – санитарные часы с 7.30 до 12.00.

Для пересечения границы необходимо иметь действующий общегражданский паспорт гражданина РФ или заграничный паспорт. Детям до 14 лет – свидетельство о рождении, в возрасте от 14 до 18 лет – еще и паспорт. На детей до 18 лет, если они едут без родителей, надо представить нотариально заверенную доверенность.



Sergei79 for journal-plaza.net



Спокойный отдых российских туристов гарантируют абхазская и российская армии.



На главной сухумской набережной, как и сто лет назад, по вечерам собираются мужчины.

А дальше – выбирайте любое место для отдыха! 70 км от границы до Сухума – это лучшие местные курорты: Гагра, Пицунда, Гудаута, Новый Афон… Лучше, конечно, определиться заранее (или вообще предварительно купить тур), но, в принципе, на улице никто не останется. Кроме большого количества гостиниц, санаториев, пансионатов, турбаз и т. п., есть частный сектор. Причем два главных достоинства отдыха именно в Абхазии – ее уникальная природа и доступные цены.

– Мы стараемся держать цены процентов на сорок ниже, чем на Черноморском побережье России, – рассказал председатель госкомитета по курортам и туризму Абхазии Тенгиз Лакербая. – Место в пансионате с трехразовым питанием обойдется в июне в 650–850 руб. в сутки, в июле и августе – в 900–1200 руб. Койка в частном доме у моря – на первой линии! – даже в разгар сезона стоит 200 рублей.

Кстати, иностранную валюту везти сюда не нужно: хотя в банках крупных городов есть обменные пункты, курс невыгодный. Так что лучше брать с собой рубли. И еще. В любом курортном городе Абхазии огромное количество самых разных кафе и ресторанов, практически везде кормят очень вкусно и не очень дорого. Блюда национальной абхазской кухни, как правило, острые и соленые. Люди здесь живут доброжелательные, гостеприимные, но очень уж неторопливые: заказ в ресторане можно прождать долго. Местная фишка – кофе по-восточному, который варят практически на каждом углу. Очень рекомендуем!

Если вы приехали в Абхазию на машине, старайтесь соблюдать скоростной режим. И дело тут даже не в сотрудниках ГАИ Абхазии, которых на дорогах встречаешь довольно часто, – им дано указание не придираться к водителям автомобилей с российскими номерами (остановят только за серьезное правонарушение). Просто абхазские дороги изобилуют множеством закрытых поворотов, из-за которых может внезапно вылететь навстречу местный «джигит». А еще обычное дело – выехав из-за поворота, упереться в лежащую посреди трассы корову или переходящий шоссе табун лошадей. **ЗР**

*Всем – хорошего отдыха!*



Анакопия – одно из древних названий Нового Афона, столицы средневекового Абхазского царства. В 1875 году русские монахи основали в Новом Афоне на месте, где, по преданию, покоятся мощи апостола Симона, православный монастырь.

Sergei79 for journal-plaza.net



# Необыкновенное чудо

В ультрасовременном комплексе на окраине Штутгарта тесно и шумно. Более двух тысяч ретроавтомобилей-красавцев на одной площадке. Вместе с многочисленной армией поклонников техники инженерным искусством прошлого наслаждался Сергей Канунников. Фото автора.




**Каждый «Майбах» из примерно 1200 экземпляров, построенных с 1921 по 1941 год, – раритет из раритетов. Помимо прочего, автомобиль интересен коробкой передач, далеким предком современных роботов. Водитель легко переводил рычажок на руле, готовясь переключить передачу, а делал это нажатием на педаль сцепления, активируя вакуумный привод. На модели SW 38 коробка 5-ступенчатая, двигатель 6-цилиндровый, 140-сильный.**




**Знаменитый конструктор и предприниматель Карл Боргвард придумал трехколесные грузовички еще в 1920-е годы, иронично назвав модель «Голиафом». А выпускали малюток с приводом на единственное переднее колесо вплоть до 1961-го! Последнюю версию «Голи» грузоподъемностью 730 кг оснащали 14-сильным мотором объемом 500 кубиков.**

Sergei79 for journal-plaza.net

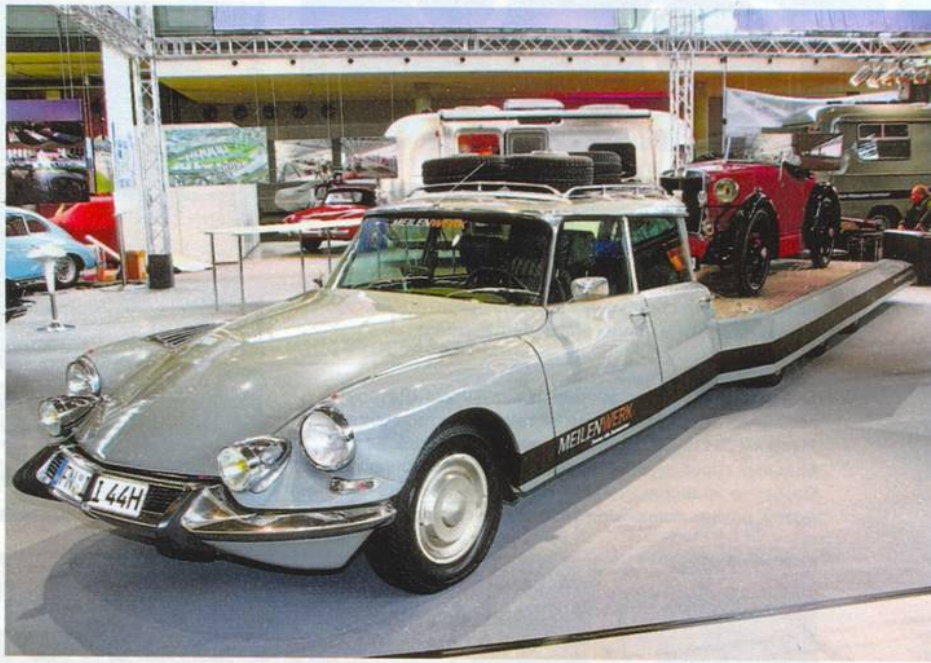



«Продаю «НСУ-Ванкель Спайдер» и 14 запасных моторов!» – так в 1960-е грустно шутили бедолаги, клюнувшие на симпатичный автомобильчик с феноменальными характеристиками. Мотор мощностью 29 л.с. при массе всего 11 (!) кг стремительно разгонял компактный родстер. Но расход масла был сравним с расходом бензина, оставляла желать лучшего и надежность. Старые обиды забыты, нынче роторный НСУ – любимое дитя коллекционеров.

Надо иметь буйную фантазию, чтобы сделать из легендарной переднеприводной «богини» («Ситроен-DS») четырехосный автовоз! Зато трудно придумать более оригинальный и привлекающий внимание транспорт для перевозки олдтаймеров.




Редчайшая «Зета-Утилити» – австралийский пикап грузоподъемностью 325 кг. Таких в 1963–1964-м собрали лишь восемь в качестве опытных образцов. Двухтактный 2-цилиндровый мотор развивает 16,5 л.с. и позволяет достичь 80 км/ч.




Итальянцы сделают спортивный автомобиль из чего угодно. Карла Абарта, взявшегося за переделку ФИАТов в 1949-м, нынче называют пионером тюнинга. Со временем переделки становились все серьезнее. Двухвальный мотор «Абарта-2000 ОТ Купе Америка» развивал мощность 185 л.с. при 7700 об/мин и разгонял машину до 248 км/ч!







«Магирус-М10» – наверное, один из самых маленьких пожарных автомобилей в мире. Экипаж машины 1934 года – шесть человек, двое в кабине. Двигатель 2-цилиндровый объемом 0,6 л и мощностью 15 л.с.; максимальная скорость – 50 км/ч. Зато насос подавал до 800 л воды в минуту.

Sergei79 for journal-plaza.net





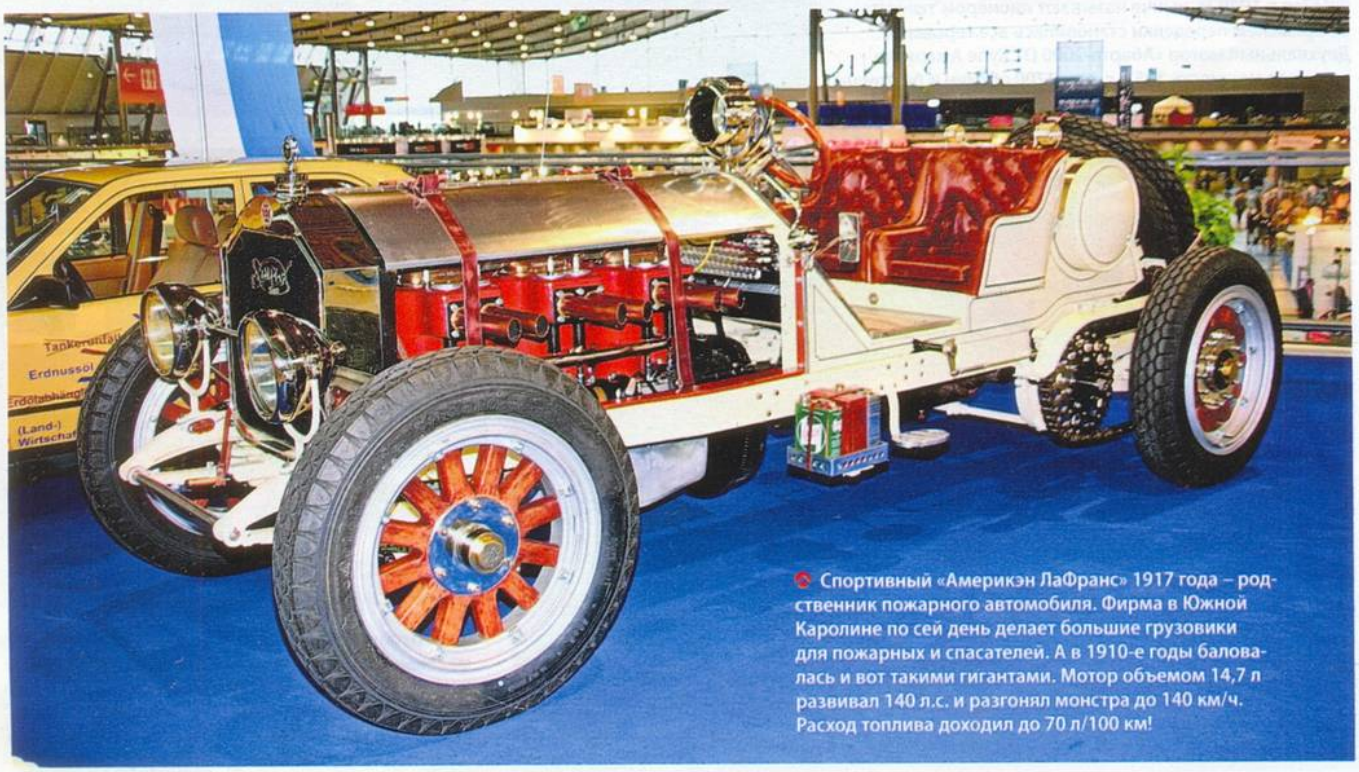

«Ванден Плас Принцесс» – продукт некогда могущественной компании «Остин» работал в гараже королевы Елизаветы II. «Шестерка» объемом 4 л развивала 120 л.с. Но куда интереснее алюминиевый кузов солидного лимузина родом из 1957-го.



Экологически настроенные американцы еще в 1900-м могли приобрести паровой «Гроут Стимер», заплатив, правда, весьма крупную по тем временам сумму – 1000 долларов. Машина с мотором в 6,5 л.с. участвовала даже в популярном тогда соревновании – подъеме на холм. Перед стартом нужно было потратить на «растопку» паровой машины примерно 20 минут.



С 1907 по 1939 год американская фирма «Детройт электрик» выпустила около 14 тысяч электромобилей. Машины без шума и запаха имели небольшой, но стабильный спрос, обеспечиваемый богатыми клиентами. Особенно нравились дамам. На версии конца 1910-х стоял мотор, развивающий при 1400 об/мин примерно 25 л.с.




Спортивный «Американ ЛаФранс» 1917 года – родственник пожарного автомобиля. Фирма в Южной Каролине по сей день делает большие грузовики для пожарных и спасателей. А в 1910-е годы баловалась и вот такими гигантами. Мотор объемом 14,7 л развивал 140 л.с. и разгонял монстра до 140 км/ч. Расход топлива доходил до 70 л/100 км!

Sergei79 for journal-plaza.net

За рулем
№06 2009 · С АПРЕЛЯ 1928 ГОДА 936-й

ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР
Петр Меньших
EDITOR-IN-CHIEF Peter S. Menshikh
ЗАМЕСТИТЕЛИ ГЛАВНОГО РЕДАКТОРА
Вячеслав Субботин, Антон Чуйкин
ШЕФ ПО ТЕКСТУ
Владимир Аркуша
СОВЕТНИКИ
Марк Тилевич, Норберт Хоббхан
ИСПЫТАНИЯ, НОВИНКИ ТЕХНИКИ
Сергей Канунников (зав. отд.), Денис Арутюнян, Сергей Воскресенский, Михаил Гзовский, Сергей Клочков, Сергей Мишин, Юрий Нечетов (зав. отд.), Максим Сачков, Анатолий Фомин (зав. отд.)
ЭКСПЕРТИЗА, СПЕЦПРОЕКТЫ
Михаил Колодочкин (зав. отд.), Алексей Воробьев-Обухов
АВТОРЫНОК
Евгений Борисенков (зав. отд.), Максим Гомянин, Павел Леонов, Максим Приходько, Игорь Теременко
ЭКСПЛУАТАЦИЯ АВТОМОБИЛЕЙ
Андрей Сидоров (зав. отд.), Геннадий Емелькин, Игорь Козлов, Эдуард Конов
БЕЗОПАСНОСТЬ, ПРАВО
Игорь Моржаретто (зав. отд.), Сергей Смирнов (юрист), тел. (495) 608-30-27
СПОРТ И ТЮНИНГ
Вадим Крючков (зав. отд.), Сергей Зиновьев, Вадим Никишев
МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПРОЕКТЫ
Владимир Соловьев (зав. отд.), Сергей Баландюк
ОФОРМЛЕНИЕ
Владислав Крупчинский (главный художник), Олег Воеводов, Олег Юрков, Ольга Кладовикова, Ольга Джишкариани, Александр Батыру, Александр Кульнев, Георгий Садков, Константин Якубов (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 470 000 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:



### Высокое напряжение

Первым гибридом на российском рынке был кроссовер «Лексус-RX 400h». Спустя всего четыре года освоена модель нового поколения – RX 450h.



### Погоды не делают

Скорее наоборот – хорошая погода делает приятной поездку в кабриолете. Например, в «МИНИ-Кабрио».



### Лев прыгнул в нишу

Однообъемный «Пежо-3008» – интересная альтернатива таким бестселлерам, как «Ниссан-Кашкай» и «Тойота-RAV4».



### Подтянемся к Африке

Способны ли патентованные добавки повысить качество топлива хотя бы до уровня Уганды? Какая польза свечам зажигания от высоких технологий? Ответы – у экспертов ЗР.

Sergei79 for journal-plaza.net




## Полагайтесь на себя

«ФИАТ-Албеа» доступен по цене. А удобен ли в обслуживании? Заботясь о безопасности, своей и встречных водителей, оснащаем «Ладу-Калина» корректором фар.



## «Фольксваген» с берегов Оки

Едем в Калугу собирать «Тигуан» для новых редакционных проектов. Выясняем, на каких условиях покупатель может получить кредит у автопроизводителя.




## Классовое чутье

Лет пять назад эти машины назвали бы вседорожниками среднего класса. Забудьте: на тесте 3Р кроссоверы премиум-класса «Ауди-Q5» и «Вольво-XC60».



## В роли трактора

Настоящий вседорожник должен уметь все, даже пахать. Наша бригада полеводов доказала его универсальность на практике.

## Взгляд изнутри

Пилот формулы 1 Себастьян Феттель по нашей просьбе комментирует расстановку сил в чемпионате мира-2009.




Редакция журнала «За рулем» благодарит Российскую автомобильную федерацию (РАФ), ее президента В.Н. КИРЬЯНОВА и исполнительного директора С.В. ИВАНОВА за помощь в проведении «Гонки звезд «За рулем» и тестов на трассе Тушинского спортивного комплекса.