№9 (939) СЕНТЯБРЬ 2009 WWW.ZR.RU

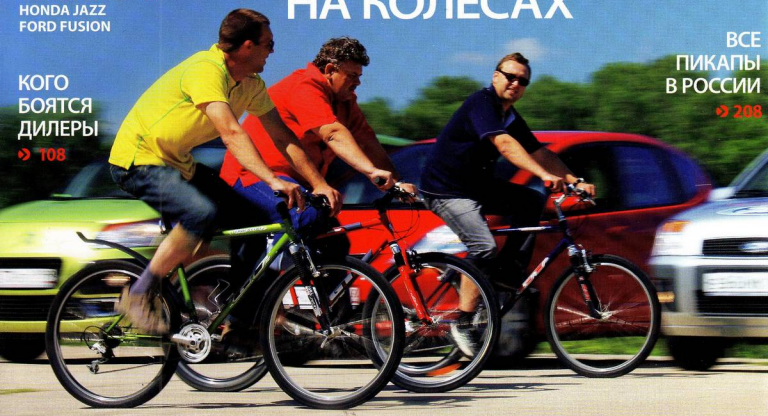
За рулем

ИМПРОВИЗАЦИИ НА КОЛЕСАХ
» 20

CITROËN C3 PICASSO
HONDA JAZZ
FORD FUSION

КОГО БОЯТСЯ ДИЛЕРЫ
» 108

ВСЕ ПИКАПЫ В РОССИИ
» 208



ISSN 0321-4249
09009
9 770321 424007

КАКАЯ БАТАРЕЯ НЕ ПОДВЕДЕТ ЗИМОЙ
» 124

Гран-при За рулем 2010
ВЫБЕРИ ЛУЧШИЕ АВТО
» 284

НЕ ОБОЖГИСЬ О РУЛЬ
ИСПЫТАНИЕ ЖАРОЙ
» 80

PEUGEOT 308 • MITSUBISHI LANCER • SKODA OCTAVIA • VOLGA SIBER • LADA KALINA

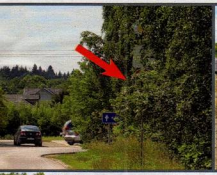


Перекресток российский обыкновенный

На фото запечатлен перекресток неподалеку от деревни Никифорово Щелковского района Московской области. Перекресток, на первый взгляд, обычный. Уже хотя бы тем, что, как и во многих других местах России, свидетельствует о полном безразличии местной власти к безопасности движения, к здоровью и жизни своих сограждан. Вывеска «Откачка, чистка септиков», оказывается, куда важнее отсутствующего знака «Направление поворота». Появившийся еще при социализме, перекресток ныне обветшал и может служить только образцом забвения всех норм организации движения. Наряду с дикой придорожной торговлей здесь процветает и часто сопутствующий нынешней интенсивности движения хаос. Две узкие полоски дороги порой вынуждают водителей проезжать 90-градусный поворот почти впритык друг к другу. Следы торможений – немые свидетели того, как непросто это сделать… Не вписался – можно «повстречаться» со встречным автомобилем, с припаркованной у магазина попутной фурой или, не дай бог, наехать на кого-то из многочисленных торговцев пирогами и арбузами. А ночью вообще легко вылететь в кукурузное поле.

«На Западе такого не увидишь», – сказал один мой коллега. «У нас не Запад», – возразил другой. Это как в известном анекдоте: законы физики для всех едины, но, чтобы им соответствовать, где найдешь столько немцев!.. А время, тем не менее, идет, и на наш перекресток, минуя пробку на Щелковском шоссе, заезжает все больше автомобилей. Не думаю, что для безопасной езды здесь нужны особые меры. Для начала местный начальник должен не проехать мимо, а остановиться. Мы остановились, засняли этот участок, нашли тех, кто по долгу службы за него отвечает. А дальше поможем им с регламентацией, которая обеспечит безопасный проезд. Надеюсь, местная власть не откажется от такого сотрудничества, и в ЗР появится публикация с новым заголовком: «Обыкновенный перекресток». То бишь, нормальный, безопасный, какие должны быть везде и повсюду.

Петр Меньших











Принимай призы, читатель!

Начинается Гран-при «За рулем» – конкурс, в ходе которого читатели назовут лучшие автомобили 2010 года. Награда вам – три автомобиля «Хёндай» новейшей серии i20.

Большинство хоть что-то слышавших о нашем Гран-при уверены: приобщиться к читательскому жюри побуждает прежде всего шанс выиграть машину. Но так ли это? Опрос на сайте журнала показал, что более половины (53%) на вопрос: «Почему я заполнил карточку голосования?» – ответили: «Мне интересен конкурс, и я хочу принять участие в выборе лучших автомобилей». А другой ответ: «Меня в основном привлекает возможность выиграть автомобиль» – объединил только 32% респондентов.

Каждый, разумеется, будет безмерно счастлив получить такую награду. Весьма заслуженную, между прочим. Те, кто сомневается, пусть обратятся к словам, высказанным в адрес читательского жюри на последней церемонии награждения победителей Гран-при: «В условиях, когда автомобильный рынок переживает нелегкие времена, мы чувствуем поддержку читателей «За рулем». Это те эксперты, которым можно доверять». Так говорил глава «Ауди Россия» Тильман Браунер. Его поддержал Мартин Ян, управляющий директор «Фольксваген Груп Рус»: «Нам очень важно мнение читателей «За рулем» – самого тиражного автомобильного издания России»...

А редакции, в свою очередь, радостно за вас, дорогие читатели. Не только за тех, кого жребий отметит тремя прекрасными подарками, но и за тысячи других, для кого Гран-при стал своим и близким, кто его с нетерпением ждет, чтобы приобщиться к необъятному миру автомобилей, проявить осведомленность и смекалку. Для вас, мы знаем, это не просто автомобильный конкурс, коих немало, но и возможность пополнить знания в одной из самых оживлен-



Голосуйте за лучшие автомобили! В подарок читателям – три «Хёндай-i20»!

ных сегодня сфер общения. Войдя в нее, многие учатся (и потом учат других), как грамотно выбирать автомобиль, какими критериями руководствоваться, как не попасться на уловки недобросовестных продавцов, не потратить лишнего при покупке, а затем и при длительном пользовании машиной.

Это, можно сказать, блицшкола, формирующая грамотного автовладельца, прививающая ему элементы культуры автомобилизма, которой в России так не хватает. Наверное, еще и поэтому Гран-при «За рулем» пользуется особым вниманием и производителей автомобилей, и тех, кто их реализует.

Приглашаем читателей к участию в очередном конкурсе Гран-при «За рулем»-2010! (Каталог номинантов и карточку для голосования вы найдете в конце журнала.) ЗР

ЧТО ЗА НАГРАДА?

Очень приятным в общении назвал автомобиль «Хёндай-i20» испытатель «За рулем» при первом с ним знакомстве. Сегодня эта модель – и приз, и номинант на звание лучшего авто-2010 в малом классе (см. каталог в конце номера).

Общее впечатление об автомобиле выражено в названии первой публикации о нем в журнале – «В традициях модерна» (ЗР, 2009, № 2, с. 32). Как и у других моделей «Хёндай», гарантия – пять лет или пробег в 100 000 км.

Мы представим тест призовой машины в следующем номере.

3 **КРУПНЫМ ПЛАНОМ**
4 **ПРИНИМАЙ ПРИЗЫ, ЧИТАТЕЛЬ!**
Гран-при «За рулем»-2010
10, 222 **НОВОСТИ**

АВТОМОБИЛИ

20 **ЭТЮД ДЛЯ ГРАФИКИ С ОРКЕСТРОМ**
Тест «Ситроена-С3 Пикассо», «Форда-Фьюжн», «Хонды-Джаз»
31 **ДРУГ СЛУГИ, СЛУГА ДРУГА**
Рестайлинг «Тойоты-Кэмри»
32 **КРУЧЕ ГОР**
«Рейндж-Ровер»
36 **ЕВРОПЕЙСКОГО НАМ НЕ НАДО**
«Шкода» с «российской» и стандартной подвесками
40 **ЗЕМНОЕ ПРИТЯЖЕНИЕ**
«КИА-Соренто»
46 **У КАМИНА**
«Инфинити-G37»
48 **ТРЯХНЕМ СТАРИНОЙ**
Спецтест: амортизаторы для «Лады-Калина»
52 **И НЕВОЗМОЖНОЕ ВОЗМОЖНО**
Кроссовер БМВ-Х6М
56 **ЙЕТИ, ВЫХОДИ!**
Презентация «Шкоды-Йети»
62 **САМО ОЧАРОВАНИЕ**
Тест купе «Рено-Лагуна» и «Фольксваген-Пассат СС»
74 **ПОЛУОСТРОВ СОКРОВИЩ**
Версии «СЕАТа-Ибица»
80 **ЯИЧНИЦА НА КАПОТЕ**
Жаркий тест пяти машин

КУРЬЕР

92 **ХОРОШИЙ? ПЛОХОЙ? ЗЛОЙ?**
93 **ОБРАТНАЯ СВЯЗЬ**
Читатель – журнал – дилер
94 **ВЫ НАМ ПИСАЛИ**
95 **«ЗА РУЛЕМ» – ПРОТИВ**
96 **СПРАВОЧНАЯ СЛУЖБА**

АВТОРЫНОК

100 **ВЕЧНЫЕ ЦЕННИКИ**
Покупаем «Дэу-Нексия»
106 **ЕВРОРЕМОНТ**
«Жестянка» для вседорожника
108 **О ПОЛЬЗЕ ВРЕДНЫХ**
Клиент атакует дилера
112 **АЛФАВИТ ИНГОЛЬШТАДТА**
Модели «Ауди» в России

Лица номера



198
Интервью
с К. Эстевом, «Рено»



206
Интервью
с Т. Исогаи, «Тойота»



62 САМО ОЧАРОВАНИЕ
Тест купе «Рено-Лагуна» и «Фольксваген-Пассат СС»



52 И НЕВОЗМОЖНОЕ ВОЗМОЖНО
Кроссовер БМВ-Х6М



48 ТРЯХНЕМ СТАРИНОЙ
Спецтест: амортизаторы для «Лады-Калина»

114 60 ЧАСОВ: СТАРТОВАЯ РЕШЕТКА
Машины-участницы марафона
118 ТОЧКИ НАД «Ё»
«Чери-Фора» в парке ЗР
120 СПРАВИМСЯ САМИ
«Хёндай-Гетц» в парке ЗР
122 БОГАТСТВО ЗА ПОЛЦЕНЫ
Кредиты на подержанные авто

КОМПОНЕНТЫ

124 АМПЕРЫ И ЧАСЫ
Экспертиза аккумуляторов
130 ТОВАРОВЕД
Новинки рынка
136 К ЗАПРАВКЕ – С ОПАСКОЙ
Экспертиза бензинов
140 ТЕЛЕФОНЫ-ЛОЦМАНЫ
Навигатор в мобильнике

142 ЗИМНИЕ ШИНОМАРКИ
Тест шин 175/65R14 с шипами и без

ТЕХНИКА

152 МАШИНЫ ЧИСТОЙ ВОДЫ
«Мазды» на альтернативном топливе
156 ПОДЪЕМ БЕЗ ОСТАНОВКИ
Инновации БМВ
160 НОВИНКИ, ИССЛЕДОВАНИЯ, ИЗОБРЕТЕНИЯ

РЕМОНТ И СЕРВИС

164 В ДУХЕ КЛАССИКИ
Тест-ремонт «Ниссана-Алмера Классик»
170 АВИАТОРЫ
Форум «Шевроле-Авео»
172 ЛОМИК С ТРУБОЙ
Затяжка болтов головки блока

174 НАШ КОНКУРС
176 ШАНЕЛЬ НОМЕР ПЯТЬ
«Ситроен-С5» в деталях
180 СОВЕТЫ БЫВАЛЫХ

БЕЗОПАСНОСТЬ

182 ДЕТОМОБИЛЬ
Что взять в салон для малышей
184 ВАША ГОЛОВНАЯ БОЛЬ
Крэш-тест, удар сзади
186 НАСТАВЛЕНИЕ: БЫТЬ ЧЕЛОВЕЧНЕЕ
Новое в уставе автоинспектора
188 ДЕЛО О РЫЦАРЕ С ПЕЧАЛЬНЫМИ ПОСЛЕДСТВИЯМИ
Следствие ведет ЗР
190 ЗА РУЛЬ – ПОСЛЕ ВЧЕРАШНЕГО?
«Пьяный» эксперимент
194 ЭКЗАМЕН НА ДОМУ



46 У КАМИНА
«Инфинити-G37»



184 ВАША ГОЛОВНАЯ БОЛЬ
Крэш-тест, удар сзади



216 ЗАДАЧКА ДЛЯ КОНСТРУКТОРА
Двухэтажный автобус «Сетра-S431DT»



182 ДЕТОМОБИЛЬ
Что взять в салон для малышей

АВТОМОБИЛИ НОМЕРА

50 БМВ-Х6М
80 «Волга-Сайбер»
100 «Ду-Нексия»
46 «Инфинити-G37»
40 «КИА-Соренто»
114 «КИА-Спортидж»
48 «Лада-Калина»
80 «Мицубиси-Лансер»
164 «Ниссан-Алмера Классик»
208 Пикапы в России (обзор)*
80 «Пежо-308»
32 «Рейндж-Ровер»
62 «Рено-Лагуна»
74 «СЕАТ-Ибица»
216 «Сетра-S431DT»**
20 «Ситроен-С3 Пикассо»
176 «Ситроен-С5»
31 «Тойота-Кэмри»
62 «Фольксваген-Пассат СС»
114 «Фольксваген-Тигуан»
20 «Форд-Фьюжн»
120 «Хёндай-Гетц»
20 «Хонда-Джаз»
118 «Чери-Фора»
114 «Шевроле-Каптива»
56 «Шкода-Йети»
36, 80 «Шкода-Октавия»

*Грузовики. **Автобус.

ЭКОНОМИКА

198 ВОПРЕКИ АНГЛИЙСКОМУ АЛФАВИТУ
Интервью с К. Эстевом, «Рено»

202 ГОРЬКО: НА ДНЕ
Итоги продаж в первом полугодии

204 КАК ЛУЧШЕ ПОДТОЛКНУТЬ
Стимулы для бизнеса и потребителей

206 «ТОЙОТА»: КОМПАКТЫ, ГИБРИДЫ, КРЕДИТЫ
Интервью с Т. Исогаи, «Тойота»

ГРУЗОВИКИ

208 ВСЕДОРОЖНИК, ТОЛЬКО ДЕШЕВЛЕ
Тест-обзор пикапов в России

216 ЗАДАЧКА ДЛЯ КОНСТРУКТОРА
Двухэтажный автобус «Сетра-S431DT»

224 РЕКЛАМНЫЙ БЛОК
Предложения профессионалов рынка автокомпонентов и оборудования для автосервиса

230 ЦЕНЫ «ЗА РУЛЕМ»

СПОРТ

232 ПРИБАВИТЬ СКОРОСТИ!
Дебют «Лады-Приора» в серии WTCC

236 ГОТОВЬТЕСЬ ВСТРЕТИТЬ – ЗВЕЗДЫ БУДУТ
Анонс «Гонки звезд «За рулем»

238 ГЕНЕРАЦИЯ ТРИЛЛЕРА-2
Формула 1

242 ЛОЭБ И ЕГО КОМАНДА
«Ситроен» в мировом первенстве

246 ПОЛНОЕ ПОГРУЖЕНИЕ
Кольцевые чемпионаты РФ

250 ШЕСТЬ ВОПРОСОВ ПРО «ИМПРЕЗУ»
Российские «субару» в чемпионате мира

252 ПАДДОК
Новости спорта

ТЮНИНГ

254 ОГНЕННЫЙ СКАТ
«Шевроле-Корвет С3 Стингрей»

260 НА ГРЕБНЕ МОДЫ

262 ВЫШЕЛ ЕЖИК ИЗ ТУМАНА
Выставка аэрографии

БЕЗ ГРАНИЦ

266 НУ ЧТО Ж, СХОДИТЕСЬ!
Пейнтбол на автомобилях

272 ПОКАЖИТЕ МНЕ МОСКВУ, МОСКВИЧИ...
Любопытные уголки столицы

276 ЯРКОЕ И ЧЕРНОЕ
«Опель-Супер 6» 1937 года

ГРАН-ПРИ «ЗА РУЛЕМ»

284 В ПОХОД ЗА ЛАУРЕАТАМИ
Условия конкурса

286 КАТАЛОГ МОДЕЛЕЙ-ПРЕТЕНДЕНТОВ

300 КАРТОЧКА УЧАСТНИКА

302 АНКЕТА УЧАСТНИКА











Маленькая премьера большого «ай-кью»

Пусть в мировом масштабе эта новость не слишком значима, но для нас она важна: в Россию приходит малышка «Тойота-iQ».

Невероятно, но японцы, похоже, предвидели нынешний кризис еще лет шесть назад, когда приступали к разработке этой модели с многозначительным индексом. Процитируем Хироки Накаджиму, главного конструктора самой маленькой «Тойоты»: «Нашей задачей было создать первый в мире полноценный четырехместный автомобиль длиной менее 3 метров, отличающийся чрезвычайно низким потреблением топлива при отличной динамике и безопасности... Его размеры соответствуют А-классу, динамика превосходит обычный уровень B-класса». Стремясь реализовать смелую задумку, в машину вложили столько изобретений и ноу-хау, что буквы «ай-кью», означающие коэффициент интеллекта, оказались самыми подходящими. Насколько удачной и перспективной стала новая микро-«Тойота», можно судить по такому факту: на ее платформе сейчас разрабатывают модель «Сайнет» престижнейшей марки «Астон-Мартин»!

Чтобы сделать комфортным пространство, лимитированное колесной базой всего 2000 мм, понадобилось, например, сконструировать оригинальные стеклоподъемники без направляющих, разместить ручник впритык к рычагу коробки передач, а также создать плоский подпольный бензобак, компактные систему кондиционирования, дифференциал и редуктор рулевого управления. Безопасность обеспечивают девять (!) эйрбегов, включая один сзади, особо прочная пассажирская ячейка, система стабилизации VSC+, брейк-ассист… В общем, на все пять звездочек!

«Тойота-iQ», по замыслу создателей, произведет революцию не только в автомобилестроении, но и в менталитете: машина класса А впервые должна работать на престиж ее владельца. Интересно, а что скажут наши читатели в ходе голосования на Гран-при?

Toyota iQ 1,0

ДВИГАТЕЛЬ:
бензиновый; число цилиндров/число клапанов/рабочий объем – 3/12/998 см³; мощность – 50 кВт (68 л.с.) при 6000 об/мин; максимальный крутящий момент – 91 Н·м при 4800 об/мин.

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

КУЗОВ:
4-местный 3-дверный; база – 2000 мм; габариты (длина × ширина × высота) – 2985×1680×1500 мм; объем багажника – 32/238 л; снаряженная масса – 845 кг. Дорожный просвет – 160 мм. Шины – 175/65R15.

МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ:
150 км/ч; расход топлива в смешанном европейском цикле – 4,3 л/100 км.

Всех на каникулы!

В августе флагманы российского автопрома АВТОВАЗ и КамАЗ дружно ушли на каникулы, которые должны продлиться не менее месяца. Иначе никак не балансировались падающий спрос и производственные мощности: выгоднее на время вообще остановить конвейер, чем собирать по несколько десятков машин в смену. Правда, рабочие не слишком рады неожиданно свалившемуся на них летнему отпуску: оплата за него на АВТОВАЗе, например, составит всего две трети и так невысокого заработка (хотя для завода это сложится в огромную сумму). Но еще более обеспокоены длительными каникулами предприятия-смежники. Возможно, некоторые из них удастся перепрофилировать. Так, губернатор Ульяновской области предложил наладить на ДААЗе производство комплектующих для самолетов Ан-124 «Руслан». Поговаривали и о планах сокращения около 27 000 рабочих АВТОВАЗа, но потом нашли вариант, где им подрабатывать – на общественных работах. Впрочем, персонал все равно придется сокращать. Сравните: в 2007 году 106 000 работников АВТОВАЗа собрали 736 000 машин, а, например, 28 000 рабочих «Шкоды» – 684 000 авто.

Микроджип по-баварски

BMB-X1, фото которого наконец-то появилось, хотя и заметно меньше среднего и старшего братьев, позволяет разместить внутри до 1350 л поклажи. При этом обладает на зависть скромным аппетитом: дизельная версия sDrive18d обойдется всего лишь 4,2 л топлива на сотню. Но, конечно, далеко не все владельцы новинки озабочены экономией. Для таких есть версии с куда более мощными моторами. Например, с 3-литровой «шестеркой» в 258 л.с., разгоняющей машину до 100 км/ч всего за 6,8 с.

Малые размеры отнюдь не заставят отказаться от последних достижений техники: на борту найдутся как многочисленные электронные помощники водителя, так и самая современная аудиосистема, устройство для выхода в Интернет и многое другое.



«Отвези меня в Луну»



Под таким девизом выпустили 40 машин «Мунлендер» (Moonlander), посвященных 40-летию высадки человека на Луну. Автомобили собраны на базе «Шевроле-Каптива» и напоминают своей раскраской ракету-носитель «Аполлона-11». В стоимость авто (21 500 евро), работающего на бензине или сжиженном газе, входит и особый костюм для водителя – копия скафандра. Удобно ли в нем управлять машиной, еще вопрос, но поразить окружающих точно получится.

Свежий «За рулем» – на дом

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

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

Есть и альтернативные варианты. Например, в Москве вам доставят журнал прямо на рабочее место. Эту услугу оказывает «Интерпочта» (www.interpochta.ru) и «Курьер-Прессервис». Организациям оформит подписку ООО «Агентство «Деловая пресса» (www.delpress.ru). А еще можно получать журнал раньше всех прямо в редакции. Такую подписку оформляют на Бакунинской улице, дом 72, по рабочим дням с 10.00 до 18.00.

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

Подробности смотрите на www.zr.ru/info/index/name/Subscribe или звоните по телефону 8(499) 267-30-65.

КОРОТКО

364,6 км/ч – новый мировой рекорд скорости для автомобилей, работающих на газе. Установила его «Ауди-А4 В7 кваттро», переделанная тюнинговым ателье Альфонса Хоэнстера. Прежний рекорд (347,7 км/ч) принадлежал «Бугатти-ЕВ» с мотором, работающим на сжатом метане, и держался с 1994 года.

8 колес у «Воксхолла»? Да, если речь идет о «Воксхолле-Скейт»: такие ботинки на роликах в стиле «Корсы» создала Кейт Моросс (Moross), занимающая в Англии 18-е место в рейтинге дизайнеров. По мнению фирмы, такие ботинки способны подхлестнуть спрос и на полноразмерные четырехколесные версии с мотором.



35 автомобилей в возрасте не младше 30 лет приняли участие в ралли «Золотое Кольцо». Кроме российских олдтаймеров, здесь были машины из Италии, Испании, Швейцарии, Австрии… Отметилась на ралли и фирма «Ауди», выставившая в честь 100-летнего юбилея два экипажа – на «Вандерере-W40 L» и первом «Ауди-Кватгро». Олдтаймеры прошли за четыре дня более 1200 км и 86 спецучастков.

2009-й – последний год участия БМВ в формуле 1. Эта новость произвела в Германии эффект разорвавшейся бомбы. Но ничего не поделаешь: кризис. Впрочем, в других гонках мы по-прежнему будем видеть баварскую команду, не бросит фирма на произвол судьбы и подрастающее поколение гонщиков. Просто маркетологи посчитали: затрат много, а эффект в смысле роста продаж – незначительный.



«Субару-Аутбек»: через запад на восток

Четвертое поколение этого автомобиля наконец-то добралось в Россию и уже заняло место в списке номинантов Гран-при «За рулем».

«Аутбек», пожалуй, кроссовер в чистом виде: дизайн и комфорт легкового универсала сочетаются в нем с проходимостью если не настоящего вседорожника, то хотя бы паркетника. И конечно, кому, как не «Субару», знаменитой своим вездесущим полным приводом, было по плечу воплотить эту концепцию в металле!

Полноприводную трансмиссию дополнили новейшим вариатором Lineartronic CVT, сделавшим управление автомобилем максимально комфортным и простым.

Новый «Аутбек» не только на 50 мм шире и на 105 мм выше предшественника – клиренс увеличили до впечатляющих 220 мм при одновременном уменьшении свесов на 90 мм, что добавит водителю смелости на бездорожье. И хотя универсал стал на 20 мм короче, его колесная база, напротив, выросла на 70 мм, а значит, в салоне прибавилось простора.

Новинка оснащена, разумеется, оппозитными моторами объемом 2,5 л (восьмиклапанный) или 3,6 л. В первом случае как раз и можно заказать версию с вариатором, который впервые расположен продольно. Любители поупражнять левую ногу скорее выберут 6-ступенчатую механику. Впрочем, вариатор также имеет шесть виртуальных фиксированных ступеней, эффектно перещелкивать которые можно подрулевыми лопатками – чем не формула 1!

Что же касается оснащения, то отказывать себе ни в чем не придется – были бы деньги на все возможные опции. А вот подушки безопасности по кругу достанутся «даром» – они включены в стандартный пакет.

Subaru Outback 2,5i

ДВИГАТЕЛЬ:
бензиновый; число цилиндров/число клапанов/рабочий объем – 4/8/2457 см³; мощность – 125 кВт (170 л.с.) при 5600 об/мин; максимальный крутящий момент – 230 Н·м при 4000 об/мин.

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

КУЗОВ:
5-местный 5-дверный; база – 2750 мм; габариты (длина × ширина × высота) – 4780×1820×1670 мм; объем багажника – 971/2019 л; снаряженная масса – 1536 кг. Дорожный просвет – 220 мм. Шины – 215/70R16.

РАСХОД ТОПЛИВА:
12,4 и 8,7 л/100 км в городском и загородном циклах соответственно.





КОРОТКО

«Фольксваген» объявил отзыв автомобилей «Тигуан», опасаясь возможного самоотворачивания болтов карданного вала. Проверка затяжки и устранение дефекта (разумеется, бесплатные) займут около часа. Каждый владелец получит приглашение на сервис, однако можно записаться и самостоятельно.

КИА обнародовала первые фото обновленного хэтчбека «Сид», который будет представлен во Франкфурте. Из того, что не видно на снимке, пока рассекречено лишь появление «более интуитивной» центральной консоли и апгрейд аудиосистемы с добавлением интерфейса Bluetooth.



«Ланос» стал «Шансом» – так решила компания «Квинтгруп», импортирующая продукцию ЗАЗа. До конца года автомобиль, сменивший имя, будет представлен в 70 автоцентрах по всей России, а также в салонах Казахстана и Молдавии. Кроме того, машину ждет скорый фейслифтинг. Читайте о «Шансе» в следующем номере ЗР.

Термостат, похоже, уходит на заслуженный отдых. Место этого нехитрого узла, работавшего совершенно автономно, вскоре займет клапан DRCV (Digital Rotary Control Valve), работающий под управлением контроллера. Испытания показали, что новинка может сэкономить в среднем около 5% топлива за год эксплуатации авто.





Кто всех «Опелей» сильнее?

Отвечаем: это «Инсигния OPC», под капот которой специалисты Opel Performance Center загнали 325 «лошадей».

На этом описание новинки вполне закончить: читателю по силам самому представить, на что способен такой «табун» в сравнительно небольшом автомобиле. Однако все не так просто, будь то техника или ездовые качества авто.

Если говорить о железе, то на нем не экономили: кроме форсированной «шестерки» с турбонаддувом, «Инсигния OPC» получила полный привод с электронной блокировкой дифференциалов, адаптивные амортизаторы «Флексирайд» с предустановленными настройками «Тур», «Спорт» и «OPC», мощные тормоза «Брембо», спортивные сиденья «Рекаро», глушители «Ремус»…

А вот «гром» добавляется к молнии «Опеля» не сразу после нажатия акселератора: пока стрелка тахометра не перевалит за 4000 об/мин, автомобиль не «выстреливает». И это не удивляет, если изучить внешние скоростные характеристики самого мощного двигателя фирмы: максимальный крутящий момент он выдает лишь при 5250 об/мин. Шесть секунд до первой из двух с половиной сотен – очень даже неплохо.



Грозная внешность новинки не оставит «гонщиков» равнодушными. Новая подвеска с уменьшенными на 40% (!) неподрессоренными массами позволит легко совершать самые резкие маневры, а переключающаяся на красный подсветка приборов в режиме «OPC» польстит самолюбию пилота и возвысит его в глазах спутницы.

Opel Insignia OPC Sports Tourer

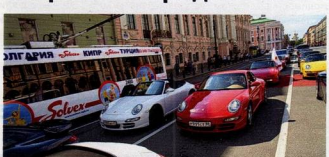
ДВИГАТЕЛЬ:
бензиновый; число цилиндров/число клапанов/ рабочий объем – 4/24/2792 см³; мощность – 239 кВт (325 л.с.) при 5250 об/мин; максимальный крутящий момент – 435 Н·м при 5250 об/мин.

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

КУЗОВ:
5-местный 5-дверный; база – 2737 мм; габариты (длина × ширина × высота) – 4910×1860×1520 мм; объем багажника – 540/1520 л; снаряженная масса – 1930 кг. Шины – 245/40R19.

МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ:
250 км/ч; разгон до 100 км/ч – 6,0 с; расход топлива в смешанном европейском цикле – 11,7 л/100 км.

«Порше» – народный автомобиль



Еще совсем недавно дело шло к тому, что «Порше» станет хозяином концерна «Фольксваген». Но кризис внес свои коррективы. Приобретение контрольного пакета завело «Порше» в долговую яму, а спасительный многомиллиардный кредит фирме никто не дал. В итоге теперь сам «Порше» стал десятой по счету маркой «Фольксвагена».

Несогласный с этим глава фирмы Венделин Видекинг ушел в отставку, а солидный пакет акций достался арабскому шейху.

Впрочем, «Порше» и в самом деле куда более народный автомобиль, чем, скажем, «Бугатти» (эта марка также принадлежит «Фольксвагену»), что доказал прошедший в Питере пробег клуба Porsche Club Classic Russland.

«Ягуары» размножаются

Смены собственников не смогли сгубить этот некогда чисто английский бренд: в Лондоне прошла презентация новой версии XJ – флагмана модельного ряда.

Автомобиль получил цельноалюминиевый кузов и в результате стал легче конкурентов как минимум на 150 кг. Немного, если сравнивать со стальным аналогом, зато сколько оборудования и приятных мелочей удалось разместить, не превышая заданный лимит массы.

Новый «Ягуар-XJ» в России будет доступен с 5-литровым атмосферником AJ-V8 Gen III мощностью 385 л.с., турбомоторами в 470 и 510 «лошадок», а также 3-литровым дизелем AJ-V6D Gen III мощностью 275 л.с. Последний – для любителей относительно неспешной (разгон до первой сотни за 6,4 с против 4,9 с у топовой версии), но особенно экономичной езды. Ведь представительский седан потребляет всего 6,8 л дизтоплива на сотню!

Да разве большому боссу важна именно скорость? Скорее, главное – плавность хода, и вот на ней создатели новинки не экономили: пневмоподвеска, система Adaptive Dynamics, отслеживающая характер неровностей дорожного покрытия в реальном времени... А приобретения водителя – активное управление блокировкой дифференциала, ГУР с переменным передаточным отношением... Все это позволит не только не замечать колдобины, но и объезжать их без риска потерять контроль над автомобилем.

Из других фишек новинки отметим виртуальную 12,3-дюймовую комбинацию приборов, позволяющую подстраивать «циферблаты» под себя и 8-дюймовый сенсорный дисплей с технологией Dual-View, одновременно выводящий, скажем, карту навигатора для водителя и фильм для пассажира. Только разве в таких машинах место босса впереди?





Хай-тек оживил картинку

Компания Navigon создала навигатор 8410, который уже называют не иначе, как революцией в стане электронных лоцманов. Изюминкой прибора стало отображение маршрута не на электронной карте, а в виде почти реалистичной картинки (Real City3D). На 5-дюймовом экране видны дома, дорожная разметка, знаки и светофоры... Нет только встречных авто и пешеходов, а то можно было бы, пожалуй, ехать «по прибору».

Этюд для графики с оркестром



Жители мегаполисов понемногу свыкаются с мыслью, что ездить им удобнее на компактных моделях. Сыграло роль и то, что к этому выводу активно склоняют производители. Уверяют: малолитражки становятся все более функциональными, комфортабельными и разноплановыми. Проверить истинность такого утверждения взялся Михаил Гзовский. Фото: Александр Батыру.



ЧИСТАЯ ИМПРОВИЗАЦИЯ

Пора освежить знания в области живописи – надо же выяснить, почему «Ситроен» использует в названии имя великого Пикассо! Произведения художника полны новаторства, однако стиль безупречно чист. Взглянем на «Ситроен»?

Подобное дано не каждому – он заставляет вас усомниться в адекватности восприятия реальности. Пока к С3 не подойдешь вприпык, понять, каковы размеры автомобиля, решительно невозможно. Оказывается, малыш не так уж и мал! Словно подросток, вытянулся вверх; взгляд фар дерзок, но в осанке еще нет взрослой уверенности. Зато стилистических изысков с избытком. Чего стоят хотя бы причудливые накладки вокруг противотуманных фар на обоих бамперах и широченные молдинги на дверях!

Через широкую дверь и низкий порог легко попадаю в салон – и вновь замираю от удивления. Пожалуй, такой широкой панорамы из-за руля видеть еще не доводилось. Я словно в кабине самолета: ветровое стекло трехсекционное, с переплетом из тонких стоек! Пресс-релиз уверяет: стекло открывает «необозримую перспективу дороги»! Так-то оно так, однако привыкнуть к такому непросто. Не менее экстравагантна передняя панель с расположенной по центру комбинацией приборов и выдающимися (в прямом и в переносном смыслах) воздуховодами. Осталось правильно подсветить всю эту красоту... Но для того есть огромная стеклянная крыша. Роскошь!

Пока осваивался в мягком кресле с неудобным, надо заметить, рычажком для регулировки наклона спинки, пока привыкал к близко придвинутым наружным зеркалам, успел вырваться из городской пыли и вздохнул с облегчением. Теперь не надо ежеминутно стартовать со светофора и оттормаживать у следующего. Потому что трогается машина с одышкой (неудивительно: С3 тяжелее «Фьюжн» и «Джаза» на 173 и 224 кг!), а мягкие тормоза ведут себя типично по-французски: за неточную дозировку усилия мстят клевками.

На трассе выявляются другие особенности. Коробка передач с размашистыми ходами и неважной фиксацией рычага не терпит жесткого обращения. Попытки оперативно включить третью передачу на обгоне не раз сопровождались хрустом синхронизаторов.

Окончательный мазок в неоднозначном портрете сделала подвеска. Пока-







Заменяющая привычную комбинацию приборов игрушечная жидкокристаллическая панель необычна. Жаль, подслеповата.



Управление климат-контролем C3 показалось самым удобным, однако сама установка не самая эффективная.



В качестве опции можно заказать огромную панорамную стеклянную крышу. Непрактично, но вид впечатляет.



завшаяся весьма комфортной на мелких неровностях, она легко допускает пробои на серьезных колдобинах. На высокой скорости «Ситроен» раскачивается во всех плоскостях и пугающе кренится, к тому же запоздало реагирует на чувствительный руль. Так что настоятельно советую заказать опционную систему стабилизации.

Нет, энергичная езда не его конек. Зато C3 хорош по части приятных мелочей в салоне. Сиденья второго ряда

Citroen C3 Picasso

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Модель на базе «Ситроена-C3» вышла на рынки Европы в начале 2009 года.

ДВИГАТЕЛИ: бензиновые, 1,4 и 1,6 л (95 и 115 л.с.).

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ: 5-ступенчатая механическая..

КОМПЛЕКТАЦИИ: Classique, Confort, Exclusive.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ: 499 000–633 000 руб.

РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТА

Просторный и светлый салон, низкий уровень шума, удобный климат-контроль.

Специфическая обзорность – к ней нужно привыкнуть, посредственные динамика и управляемость, склонность к пробоям подвески и раскачке, малый дорожный просвет.

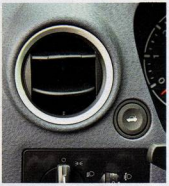
ОБЩАЯ ОЦЕНКА **7,8** полная оценка по категориям в конце статьи

Citroen C3 Picasso экстраординарен внешне и внутри, выделяется из потока машин, но по ездовым качествам далек от совершенства.





Панель «Форда»: информация воспринимается без затруднений, меню русифицировано.



Багажник хэтчбека отпирается кнопкой на панели.



Передаточные числа коробки «Фьюжн» позволяют резво ехать в городском режиме.

Ford Fusion

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Дебютант 2002-го создан на шасси «Фиесты», в 2005 году претерпел рестайлинг.

ДВИГАТЕЛИ:
бензиновые, 1,4 и 1,6 л (80 и 100 л.с.).

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

КОМПЛЕКТАЦИИ:
Core, Trend, Elegance.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ:
460 000–727 000 руб.

РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТА

Солидный дорожный просвет, вынослива подвеска; развитая сервисная сеть.

Неудобное переднее и тесное заднее сиденья, посредственная шумоизоляция.

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

Ford Fusion – полная противоположность «Ситроену»: скромен внешне, но готов к российским дорожным реалиям, прост и понятен в управлении.



сдвигаются в продольном направлении на 150 мм, а их спинки меняют угол наклона.

Изучая салон, на тайники натыкался постоянно – они и под сиденьем, и в ногах пассажира. Перчаточный ящик заботливо охладит бутылку воды, пикник можно устроить на откидной спинке переднего сиденья.

Импровизация зависит от сиюминутного настроения исполнителя. В случае с C3 дизайнеры фантазировали





Внутри просторно – пассажиры в C3 могут расправить плечи.

Интерьер C3 самобытен, но эргономических недочетов в нем хватает.





С точки зрения пассажиров второго ряда, «Форд» самый тесный.

На фоне конкурентов салон «Фьюжн» сдержан, он скорее традиционный. Есть замечания к качеству сборки.





Система Magic seats позволят разложить сиденье «Джаза» всего одним движением – потянув ручку на спинке.

В салоне «Хонды» наиболее удачно организовано рабочее место водителя.

АКТИВНЫЙ ОТДЫХ

Не могли отказать себе в удовольствии – захватили велосипеды. А заодно оценили удобство их погрузки. У «Хонды» самый небольшой проем багажника, но длина отсека достигает рекордных 1720 мм. Фирма уверяет, что сюда влезают три горных велосипеда в сборе. Однако без инструкции втиснуть их трудновато. Проще и удобнее разместить велосипед в салоне, предварительно сняв переднее колесо. Если перевозить велик в «Ситроене» и «Форде», выбора нет – только в багажнике. Зато у этих существенно больше проем пятой двери, а поднимать велосипед, пусть это и мелочь, придется на меньшую высоту.







долго, вдохновенно и смело. Вероятно, на подпитку их творческого настроения были брошены основные средства. А не мешало бы дать как следует поработать и инженерам.

В СТИЛЕ ФЬЮЖН

Значений у слова fusion предостаточно, среди них и музыкальное, и гастрономическое. Но общий смысл един: сочетание несочетаемого. Именно этим «Форд-Фьюжн» притягивает покупателей – вопреки своему возрасту (совсем скоро на смену придет машина на базе новой «Фиесты») и отдельным недостаткам. С них и начну.

Тестовый экземпляр практически сразу стал досаждать мелочами: строптивая крышка перчаточного ящика закрывалась через раз. По салону расползлись многочисленные «сверчки»: то над ухом задребезжит крепление ремня безопасности, то подаст голос передняя панель. Концерт звучит чаще всего на плохих дорогах, и первую скрипку в нем играет шумный (особенно на разгоне) двигатель. Впрочем, шины ему мало уступают.

Не тягаться этому «Форду» с C3 и по части трансформации салона: задние сиденья у него не двигаются, а чтобы сложить спинку, придется сначала откинуть подушку. Еще хорошо, что хоть подголовники снимать не надо – они утапливаются в спинку. В графу «плюсы» занесу высокую посадку и неплохую обзорность, которую чуть портят маленькие зеркала. Завершая салонную тему, отмечу не самое удобное на фоне конкурентов водительское сиденье с узкой спинкой, черствый пластик и безрадостный дизайн.

Так уж случилось, что тест «Фьюжн» начался именно с поездки по далекому от идеала покрытию, тут-то и проявились все эти недостатки. Если закрыть на них глаза, картина вырисовывается далеко не столь пессимистичная, но это если вы сумеете не замечать малоприятные мелочи.

Я готов простить машине громкий мотор, благо он уверенно везет в широком диапазоне оборотов. Достойна похвалы четкость переключений механической коробки и подбор передаточных чисел. И бог с ними, с аэродинамическими шумами, – зато «Форд», в отличие от «Ситроена», более чем уверенно стоит на дороге – даже несмотря на высокий центр тяжести. В быстрых поворотах машина демонстрирует нейтральный характер и не спрыгивает с траектории на неровностях. Рулевое управление – с хорошей обратной связью, разве что по числу оборо-

Только в «джазовом» салоне, если откинуть подушки, поместятся высокие предметы. Правда, колесо с велосипеда придется снять.







Сочетание раструбов тахометра, топливомера и объемного спидометра придает комбинации «Хонды» нарядность.



Когда подстаканник напротив воздуховода и работает кондиционер, вода – как из холодильника.



Сиденье «Джаза» устроило водителей самого разного роста и комплекции, регулировки удобны.



тов до упора его хочется слегка «поджать» – в переставке баранку приходится отклонять на большие углы.

Вот такой у «Форда» получился сплав: в отдельных композициях преобладает мелодика, другие – откровенно попсовые, а в третьих звучат жесткие нотки. Все в точности согласуется со стилем фьюжн.

ЭЛЕКТРОНИКА РУЛИТ

Когда-то такую, как теперь, музыку не принимали: ни тебе акустической гитары, ни фортепьяно... Теперь добрая половина джаз-бэндов играет на «электричестве», и как играет! Второе поколение «Хонды-Джаз» скроено по технократическим лекалам. Машина встречает сдержанным жестким пласти-

Honda Jazz

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Первое поколение дебютировало в 2001 году. Новая модель поступила в продажу в Японии в прошлом году, в Европе «Джаз» появился летом.

ДВИГАТЕЛЬ:
бензиновый, 1,4 л (100 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ:
5-ступенчатая механическая и 6-ступенчатая роботизированная.

КОМПЛЕКТАЦИИ:
Elegance MT, Elegance, AMT Sport, Executive.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ:
615 000–742 600 руб.

РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТА

Удобный салон-трансформер, простор на заднем сиденье, удобные тормоза, хорошая разгонная динамика, экономичный мотор.

Малый дорожный просвет, жесткая подвеска.

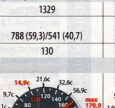
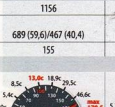
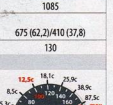
ОБЩАЯ ОЦЕНКА **8,0** полная оценка по категориям в конце статьи

Honda Jazz продуман до мелочей и почти лишен эргономических недостатков. Прозрачен в управлении и экономичен.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

	CITROEN C3 PICASSO	FORD FUSION	HONDA JAZZ
Общие данные			
Размеры, мм: длина/ширина/высота	4078/1730/1624	4013/1724/1543	3900/1695/1525
база	2540	2486	2500
колея спереди/сзади	н.д.	1477/1435	1476/1459
Объем багажника, л	385–500	337	399
Радиус поворота, м	5,3	4,7	4,7
Масса снаряжен./полная, кг	1259/1742	1165/1605	1074/1555
Время разгона 0–100 км/ч, с	12,2	11,1	11,4
Максим. скорость, км/ч	178	178	182
Топливо/запас топлива, л	A95/50	A95/45	A95/42
Расход топлива, л/100 км: загородный/городской/смешанный цикл	5,5/9,1/6,8	5,3/8,9/6,6	4,7/6,5/5,4
Двигатель			
Расположение	спереди поперечно	спереди поперечно	спереди поперечно
Конфигурация/число клапанов	P4/16	P4/16	P4/16
Рабочий объем, см³	1397	1596	1339
Степень сжатия	11,0	11,0	10,5
Мощность, кВт/л.с.	70/95 при 6000 об/мин	74/101 при 6000 об/мин	73/100 при 6000 об/мин
Крутящий момент, Н·м	135 при 4000 об/мин	146 при 4000 об/мин	127 при 4800 об/мин
Трансмиссия			
Тип	переднеприводная	переднеприводная	переднеприводная
Коробка передач	M5	M5	M5
Передаточные числа: I/II/III/IV/V/VI/з.х.	3,45/1,87/1,29/0,95/0,75/н.д.	3,15/1,93/1,28/0,95/0,76/3,62	3,31/1,75/1,24/0,95/0,81/3,31
Главная передача	4,76	4,25	4,29
Ходовая часть			
Подвеска: спереди	типа «Мак-Ферсон»	типа «Мак-Ферсон»	типа «Мак-Ферсон»
сзади	упругая поперечная балка	упругая поперечная балка	упругая поперечная балка
Рулевое управление	реечное с электроусилителем	реечное с гидроусилителем	реечное с электроусилителем
Тормоза: передние	дисковые вентилируемые	дисковые вентилируемые	дисковые вентилируемые
задние	дисковые	барабанные	дисковые
Размер шин	195/55R16	195/60R15	175/65R15

РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ «ЗА РУЛЕМ»

Весовые и геометрические характеристики			
Снаряженная масса, кг	1329	1156	1085
Нагрузка на ось, кг (%): переднюю/заднюю	788 (59,3)/541 (40,7)	689 (59,6)/467 (40,4)	675 (62,2)/410 (37,8)
Дорожный просвет, мм	130	155	130
Динамические качества			
Разгон, с:	 Погрешность спидометра 3,7%	 Погрешность спидометра 3,8%	 Погрешность спидометра 3,4%
Эластичность			
Время разгона, с: 60–100 км/ч (IV)	15,2	12,7	14,3
80–120 км/ч (V)	26,7	20,8	19,8
Выбег, м:			
120–50 км/ч	1410	1387	1620
50–0 км/ч	608	646	868
Торможение со 100 км/ч:			
тормозной путь, м	39,0	43,0	43,5
замедление, м/с²	9,9	9,0	8,9

ком, безупречно пригнанными деталями и словно пропущенной через преобразователь звука нарядной, современной панелью приборов. Есть и знакомые элементы, например удобный трехспицевый руль от «Сивика». И собственные находки: в подстаканниках, расположенных против воздуховодов по краям панели, напитки останутся прохладными и в жару.

Несмотря на самые скромные в троице габариты, у «Джаза» сопоставимая с конкурентами колесная база и весьма просторный салон. Глянув на профиль «Хонды», вы поймете, в чем дело: это же cab forward – когда-то весьма популярная у американцев схема со сдвинутой вперед кабиной! Очень понравился алгоритм трансформации салона: потянул за ручку в спинке сиденья – и подушка уплыла вперед и вниз. Через секунду у вас абсолютно ровный пол. Сохранились и дебютировавшие на предыдущем поколении «Джаза» подъемные задние сиденья, благодаря чему в салоне можно перевозить высокие предметы. К тому же под сиденье замечательно спрячутся и не стеснят пассажиров наполненные в супермаркете пакеты. Кстати, седокам в «Джазе» комфортнее, чем в двух других машинах. Под ногами нет привычного тоннеля выпускной системы, расстояние до спинки водительского сиденья наибольшее.

Буквально с первых метров «Хонда» покорила точностью и плавностью работы сцепления и коробки передач. Словно в пику С3, «Джаз» легко уходит со старта. Ощущения подкрепляет профессиональное измерительное оборудование: «японка» быстрее «Форда» и «Ситроена» в разгоне до сотни на 0,5 и 1,9 с соответственно.

И все же это не та «Хонда», которая славилась оживающим на «верхах» мотором. Теперь кривая мощности растет лишь до 6000 об/мин. Еще досаднее, когда чувствуешь заметную ступеньку между передачами. Даже выкрутив первую до отсечки, вы не попадете в пик мощности после перехода на вторую. Ничего не поделаешь – актуальна забота об экологии и экономии топлива.

По части экономичности и настойчивости, в борьбе за нас «Хонда» впереди если не всей планеты, то очень многих. Двигатель с фирменной системой i-VTEC расходует в городе менее 7 л, тогда как оппоненты выпивают около 9 л! Правда, чтобы похвастаться таким расходом, вам придется отказаться от «верховой» езды и следить за зеленой

стрелочкой Shift Indicator Light, подсказывающей момент переключения на повышенную или пониженную.

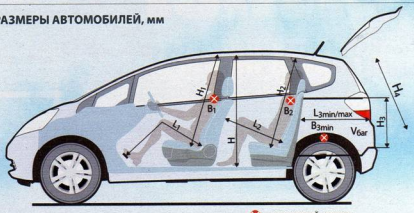
Едва оказавшись за городом, отметил жесткость подвесок «Хонды». Плата за тряску – послушание рулю. Однако мы поостерегись ставить «Джазу» высокую оценку за управляемость: машину довольно рано сносит под сброс газа. В этом виноваты, скорее всего, специфические экономичные 15-дюймовые шины с профилем 175/65. Зато радует система стабилизации: вмешивается довольно поздно, но эффективно, к тому же ее можно полностью деактивировать. Прислушавшись к «Джазу», констатирую: в современной электронной музыке тоже есть душа.

Что же, среди компактных машин царит приятное разнообразие, товар на любой вкус, цвет и пол. А в джазе (пусть вас не обманет название кинофильма) уместны не только девушки. **ЗР**



Михаил Гзовский: «У каждой из тестовых машин масса сильных сторон: «Ситроен» хорош для путешествий всей семьей, «Форд» здорово приспособлен к российским условиям, а «Хонда» предлагает лучшую техническую оснащенность и легкость на ходу».

РАЗМЕРЫ АВТОМОБИЛЕЙ, мм



Модель	L_1	L_2	H	H_1	H_2	B_1	B_2	$L_{3min/max}$	B_{3min}	H_3	H_4	$V_{баг.}$, л
CITROEN C3 PICASSO	1020–1150	485–630–810	1210	1035	925	1400	1335	690/825/1380	1020	465	850	308
FORD FUSION	980–1155	625–840	1270	1040	980	1360	1315	750/1290	995	565	930	312
HONDA JAZZ	975–1125	640–870	1240	1035	985	1335	1290	640/1340	1020	570	785	300

СРЕДНЕЕ ЗНАЧЕНИЕ УРОВНЯ ШУМА В САЛОНЕ, дБА

Модель	Скорость (передача)					
	80 (IV)	100 (IV)	100 (V)	120 (V)	140 (V)	Разгон 0–100 км/ч
CITROEN C3 PICASSO	64,0	67,3	66,5	69,6	72,4	75,8
FORD FUSION	66,1	68,7	67,7	71,4	74,7	77,2
HONDA JAZZ	65,8	67,1	67,1	71,2	73,6	76,5

ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА АВТОМОБИЛЕЙ

Модель	Рабочее место водителя			Салон			Ходовые качества			Комфорт			Приспособленность к России			Общая оценка
	Сидение	Органы управления	Обзор	Передняя часть	Задняя часть	Багажник	Динамика	Тормоза	Поведение на дороге	Шум	Плавность хода	Климат	Геометрическая проходимость	Сервис	Эксплуатация	
CITROEN C3 PICASSO	7	8	7	9	8	9	7	8	7	9	7	9	7	8	7	7,8
FORD FUSION	7	8	8	8	7	8	8	8	8	7	8	8	9	9	8	7,9
HONDA JAZZ	8	8	8	9	8	9	8	9	8	8	7	8	7	8	7	8,0

Баллы проставляются коллегиально, группой экспертов ЗР. Оценка не является абсолютной, она показывает место машины в сопоставлении с соперниками по данному тесту. Максимальная оценка – 10 баллов, 8 баллов – норма для этого класса машин.



Друг слуги, слуга друга

Расставшись с казенной «Волгой», многие чиновники выбирают другой, теперь тоже российский автомобиль – «Тойоту-Кэмри». Впрочем, он интересен не только госслужащим. Об обновлении популярной модели рассказывает Денис Арутюнян.



Гамма моторов прежняя: 167-сильный объемом 2,4 л и 3,5-литровый V6 мощностью 277 л.с. Первый получил новые впускную и выпускную системы для снижения расхода топлива и вибраций, у второго модернизировали программу изменения фаз газораспределения Dual VVT-i. В теории все звучит красиво. На деле же 2,4-литровый мотор разочаровал – его хватает лишь для неторопливого перемещения в пространстве, об энергичной езде лучше забыть. Соблазнительно списать все на нерасторопность пятиступенчатого автомата... Но, пересев на машину с механической коробкой, обнаружил, что она едет ненамного быстрее. К тому же здесь раздражает специфичный привод переключения передач: длинные продольные и короткие поперечные ходы с непривычки заставляют работать рычагом с особой осторожностью.

А вот автомобиль с V-образной «шестеркой» и шестиступенчатым автоматом порадовал достойной динамикой, королевским комфортом подвески и плавной работой коробки. К сожалению, и здесь не обошлось без ложки дегтя: русифицированная навигация иногда ставит в тупик. Как, скажите на милость, понимать ее привычку перед каждым маневром добавлять слово «затем»? А услышав: «Перейдите по текущей дороге», вспомнил рассказ коллеги о новом «Авенсисе» – похоже, эта фраза становится визитной карточкой марки. К счастью, на точность прокладки маршрута языковые несуразицы не влияют.

Несмотря на обновление, машина сохранила главное достоинство: создавая водителю комфорт, она не привлекает к себе излишнего внимания. Добавьте к этому относительную доступность – цены удержат в диапазоне от 853 000 до 1 273 000 рублей. Теперь понимаете, за что слуги народа так любят «Тойоту-Кэмри»? ЗР

Toyota Camry 3,5

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ОБЩИЕ ДАННЫЕ	
Размеры, мм:	
длина	4815
ширина	1820
высота	1480
Объем багажника, л	504
Снаряженная масса, кг	1685
Полная масса, кг	2050
Время разгона 0–100 км/ч, с	6,8
Максимальная скорость, км/ч	230
Топливо	А95
Запас топлива, л	70
Расход топлива, л/100 км:	
загородный цикл	7,4
городской цикл	14,1
смешанный цикл	9,9

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

ТРАНСМИССИЯ: переднеприводная; АБ.

Toyota Camry: большому человеку – большой, удобный и не очень дорогой автомобиль.





Снаружи обновленную машину можно отличить по видоизмененной решетке радиатора и поворотникам в зеркалах.

Навигатор неплохо рассчитывает маршрут, но голосовые подсказки заставляют вспомнить фразу из известного фильма: «А русский язык учи – пригодится!».



Круче гор

В Испании есть горы, и довольно высокие. По крайней мере, настолько, что на них не забралось колесо обычного автомобиля. Вместе с обновленным «Рейндж-Ровером» на одной из вершин побывал Михаил Гзовский. Фото автора и «Ленд-Ровер».

Уже первые метры отмели все сомнения: это действительно серьезно обновленный автомобиль, хотя по внешности не скажешь – новшества затронули ее лишь слегка... Выбраться из тесноты подземного паркинга помогла система кругового обзора, состоящая из пяти камер и заменившая дремлющее пока у водителя чувство габаритов. Монитор вскоре преподнес сюрприз: оказывается, на него одновременно выводится… два изображения! В то самое время, как водитель видит, к примеру, указания навигационной системы, пассажир наслаждается просмотром DVD. Фирма запатентовала технологию, позволяющую скрывать или отображать столбцы пикселов для зрителей, смотрящих на монитор под разными ракурсами.

Другое откровение – приборный щиток. Это 12-дюймовый TFT-экран с виртуальными приборами, хотя и не скажешь: спидометр и тахометр выполнены в консервативной манере, без футуризма. Так хотели покупатели – объясняют представители фирмы. Поначалу решение показалось странным: потратить столько сил, чтобы нарисовать банальные шкалы?! Но вскоре мнение изменил. Во-первых, экран подсвечивает зоны на спидометре и тахометре, соответствующие режиму движения. Во-вторых, при активации системы Terrain Response (облегчает движение по бездорожью) спидометр отъезжает вправо, пряча от глаз ненужную скоростную часть шкалы. На освободившемся месте отображаются угол поворота рулевого колеса, настройки подвески.

У основания контроллера Terrain Response появилась новая пиктограмма. В частности, добавлена программа «движение по песку» – один из самых энергозатратных режимов движения. Настройки противобуксовочной системы допускают лишь незначительную первоначальную пробуксовку, поэтому риск зарыться в песок минимален. Программа «камни/малый ход» доработана: время отклика тормозов и противобуксовочной системы сокращено. Так еще меньше шансов опрокинуть машину при наезде на валуны. Осторожнее стала и система движения под уклон (Hill Descent Control). Отныне она предотвращает стартовое ускорение и исключает потенциально опасные заносы, возникающие, если водитель отпускает тормоз на крутых участках.

Это лишь сухая выжимка из того, что довелось испытать нам, участникам восхождения. Некоторые участки удава-



Внешнее отличие модернизированного «Рейндж-Ровера» – его фонари на светодиодах.

Range Rover прибавил в проходимости и обрел ультрасовременные электронные опции, вновь выведшие машину в лидеры среди самых роскошных вседорожников.


В салоне новая подсветка, благородное дерево, кожа лучшей выделки – ею обтянуты даже потолок и стойки.



Переключать слои сенсорного экрана можно в том числе с помощью этой кнопки.

Пять камер кругового обзора особенно удобны для оценки рельефа.



Так выглядит панель приборов при езде по пересеченной местности.



лось пройти лишь с помощью инструкторов «Ленд-Ровера». Временами казалось, что проехать там, куда вели «поводыри», просто невозможно: «рейнджи» пугающе кренились, преодолевали броды (заявленная глубина – до 500 мм) и скатывались с таких горок, на которых устоять-то во время фотосъемки тяжело! Солидные ходы подвесок в сочетании с управляющей трансмиссией электроникой творят чудеса, полноценно заменяя механические блокировки. Пожалуй, слабое место у «Рейндж-Ровера» всего одно: нет блокировки переднего дифференциала.

Покончив с бездорожьем, двинулись в обратный путь. Средний расход топлива вскоре пошел на убыль и замер на отметке 15 л/100 км. Неплохой показатель, учитывая мощность. И наддувный 510-сильный, и атмосферный 375-сильный бензиновые моторы разрабатывались специально для «Рейндж-Ровера» и его специфических наклонностей. В частности, применена система изменения фаз (VCT) нового типа. Ее четыре блока активируются не под давлением масла, а посредством момента, создаваемого открытием и закрытием впускных и выпускных клапанов. Все подшипники двигателя оптимизированы для уменьшения трения.

В результате безнаддувная модификация LR-V8 почти сравнялась по мощности с прежней версией 4.2l. с наддувом и уступает ей в разгоне до сотни всего 0,1 с, при этом экономичнее более чем на 12%.

Отвлекшись от цифр и вспомнив предыдущую машину, заметил не только прибавку в силах. Быстрее и более плавно работает усовершенствованный 6-ступенчатый автомат ZF HP28, ощутимо более цепкими стали тормоза. Отныне в базе 350- и 360-, а в наддувной версии 380- и 365-миллиметровые вентилируемые диски.

Возрос потенциал «Рейнджа» и в поворотах. Инженеры «перетрясли» систему подруливания, взаимодействующую с модулятором тормоза и блоком управления силовым агрегатом. Если скорость слишком высока, электроника подтормаживает колеса сама. Мало того, машина экстренно тормозит каждое колесо в отдельности, чтобы увеличить радиус поворота и предотвратить опрокидывание. При замедлении свыше 0,7 g включаются стоп-сигналы.

К счастью, испытать на себе вышеперечисленное случай не представился. А вот пневматическую подвеску DampTronic Valve Technology, измеряющую давление в каждом амортизаторе с частотой 500 раз в секунду, прочувствовал. Благодаря ей на самых разных покрытиях «Рейндж-Ровер» сохраняет королевскую плавность хода, чего совершенно не ожидаешь после горных экзерсисов. ЗР

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	Range Rover	
	V8	V8 Supercharged
Общие данные		
Размеры, мм:		
длина	4972	
ширина	2034	
высота	1865	
база	2880	
колея спереди/сзади	1629/1625	
Объем багажника (VDA), л*	2091	
Снаряженная масса, кг	2592	2680
Полная масса, кг	3100	
Время разгона 0–100 км/ч, с	7,6	6,2
Максимальная скорость, км/ч	210	225
Двигатель		
Расположение	спереди продольно	
Конфигурация	V8	
Число клапанов	32	
Рабочий объем, см^3	5000	
Степень сжатия	11,5	9,5
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	276/375 6500	375/510 6000–6500
Крутящий момент, Н·м при об/мин	510 3500	625 2500–5000
Трансмиссия		
Тип	полноприводная	
Коробка передач	A6	
Ходовая часть		
Подвеска: спереди/сзади	типа «Мак-Ферсон»/ двойные рычаги	
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем	
Тормоза: передние и задние	дисковые вентилируемые	

*При сложенных сиденьях второго ряда.



Система контроля мертвых зон предупреждает водителя о попутном автомобиле ярко-оранжевой пиктограммой в зеркале.



Как и положено в машине подобного класса, задние пассажиры могут регулировать климат в салоне.



Фирменное ощущение на заднем диване «Рейндж-Ровера» – море света и пространства во всех плоскостях.





Европейского нам не надо

Две «шкоды» с виду абсолютно одинаковы, не считая цвета. Хэтчбеки «Октавия» только что прошли обкатку, у каждого двигатель 1,8 TSI и коробка DSG, даже размерности и модели шин совпадают. Существенное отличие: на синем автомобиле установлен европейский вариант подвески, на серебристом – российский, или, как его чаще называют, пакет для плохих дорог.

ОКАЗАЛОСЬ, НЕ КАЗАЛОСЬ

Как-то не выглядит российский вариант машины явно приподнятым над землей... «Прогулки» под днищем «шкод» с линейкой в руках подтвердили сомнения: дорожные просветы у них практически одинаковы. Представители автодилера утверждают, что это и зрительный обман, и «измерительный»: в пакете для плохих дорог при том же ходе подвесок иные стойки и амортизаторы, а еще увеличенные на 20 мм буферы сжатия. Главное же – более высокие пружины, которые ну просто обязаны приподнять машину над дорогой. Мы и хотели бы согласиться, но ведь вместо обещанной разницы в пару сантиметров намерили лишь 5 мм: под защитой двигателя 150 мм против 155 мм в пользу российского пакета. Пробовали даже припустить «октавии» балластом, но и тогда они присели на одинаковую величину.

При столь незначительной разнице в клиренсе (и, как следствие, в аэродинамических показателях) решили отказаться от замеров максимальной скорости и топливной экономичности, поскольку разница в результатах наверняка оказалась бы в пределах погрешности измерений, – и сосредоточились на особенностях поведения автомобилей на дороге.

НА КАЖДЫЙ ДЕНЬ

Вот в движении они действительно разные, в первую очередь по плавности хода. В этом отношении явно лучше «Октавия» на подвесках для плохих дорог. Идет комфортно, будто бороздит пологие асфальтовые волны, и надежно противостоит глубоким колдобинам, а на острые бугры дорожных неровностей реагирует лишь плавным покачи-



Адаптировать автомобили для российских условий – не лишние ли хлопоты? На этот вопрос в очередной раз попытались ответить Сергей Воскресенский и Максим Сачков, когда сравнивали особенности поведения машин на «европейской» и «российской» подвесках. Фото: Александр Батыру.

ванием кузова. Такая езда не утомительна для водителя и пассажиров. Разве что несколько раздражает небрежное «отношение» подвески к мелким дефектам дорожного полотна.

«Октавия» на «европейской» подвеске активно повторяет профиль дороги. Судя по отрывистым и размашистым вертикальным перемещениям кузова, автомобиль старается отслеживать все изъяны полотна в попытке обеспечить идеальный контакт с асфальтом. А с ростом скорости становится откровенно прыгучим и некомфортным – через пару-тройку часов езды пассажир запросит пощады. Правда, и эти подвески неплохо противостоят глубоким ямам и высоким колдобинам, а вот мелочи глушат даже мягче, чем шасси, адаптированное «под Россию».

ПОЗНАЕТСЯ НА ВИРАЖЕ

В большинстве жизненных ситуаций поведение «Октавии» на «российской» подвеске адекватно: удобные, понятные реакции, хорошая информативность рулевого управления. Однако в быстрых виражах кузов прилично кренится. Автомобиль скользит поочередно то передней осью, то задней, становится недостаточно «внимательным» к командам водителя, управление несколько теряет в точности. Особенно это ощутимо на переставке: достигнув предельных скоростей, «Октавия» надолго повисает в заносе, а после предлагает водителю еще и побороться с колебаниями. Обычное дело – за комфорт приходится платить управляемостью.

Теперь понятно, зачем «Октавия» на «европейской» подвеске на неровностях старательно вытрясала душу из водителя: в отличие от машины-оппонента, она беспрекословно повинуется любому движению рулевым колесом. Никаких избыточных кренов или ранних скольжений. В поворотах автомобиль будто вгрызается в асфальт и сохраняет заданную траекторию. Похожая картина и на переставке: точнейше выполняет команды даже на критической скорости, когда начинает плавно выскальзывать за пределы размеченного коридора. А потому разница в возмож-



«Октавии» с пакетом для плохих дорог дороже примерно на 6000 рублей. В комплект входят оригинальные амортизаторы и стойки, пружины, буферы сжатия и металлическая защита двигателя.

В обыденности, особенно в дальних пробегах, выше ценишь комфорт, нежели удовольствие от поведения автомобиля при азартной езде. Поэтому в сравнении двух подвесок отдаем предпочтение той, что для плохих дорог.



Максимальная скорость на переставке у «Октавии», оснащенной «европейской» подвеской, на 5 км/ч выше. Но машина проигрывает в плавности хода.

ностях вполне очевидна: у «европейца» – 98,1, у «россиянина» – 93,1 км/ч. Последний результат тоже очень неплох, но и разница – сами видите.

***

Странно все же, почему на машины, выпускаемые в России, сразу не устанавливают пакет для плохих дорог, а предлагают его как опцию, причем небесплатную (5990 руб.)? Может, сделать этот вариант базовым, тем более что разработчикам удалось найти в версии «для России» удачный компромисс между плавностью хода и управляемостью? А пока покупателям «шкод» за комфорт приходится платить не только потерей нескольких километров в час во время экстремальных маневров, но и деньгами.

Иные достоинства и недостатки подвесок мы уже анализировали и разложили по полочкам. ЗР

СДЕЛАНО ДЛЯ РОССИИ

Автомобили, подготовленные к российским дорожным условиям, поставляют нам многие иностранные производители, и один из первых пунктов в списке доработок – подвеска. Обычно увеличивают дорожный просвет, пытаются улучшить плавность хода, максимально сохранив остальные ездовые характеристики. В «российский» пакет включают оригинальные пружины и амортизаторы, иногда меняют стабилизаторы поперечной устойчивости. Некоторые фирмы, в том числе «Шкода», поставляют машины на стандартной подвеске, а пакет для плохих дорог предлагают как опцию. Иные, наоборот, везут в основном автомобили на адаптированной подвеске и лишь по желанию покупателя – на «европейской».

Модель	Неадаптированные подвески	Пакет для плохих дорог
БМВ	Б	–
КИА	Б	–
«Мазда»	Б	–
«Мерседес-Бенц»	Б	О
«Опель»	О	Б
СЕАТ	–	Б
«Субару»	Б	–
ФИАТ	–	Б
«Фольксваген»	–	Б

Примечание: Б – базовая комплектация; О – опция; прочерк – не поставляется.



Пружины для разных подвесок можно отличить по числу меток: три указывают на «европейскую», четыре – на пакет для плохих российских дорог.



Земное притяжение

Новое поколение вседорожников «КИА-Соренто» отличается от предыдущего столь же разительно, как корейский автопром от российского. Подробности – у Максима Сачкова, вернувшегося с первого тест-драйва на родине модели. Фото автора.

С головы до пят

Особо придирчивые наверняка заметят недостаточно тщательно прорисованные линии, формирующие силуэт, иные упрекнут в заимствовании отдельных решений у японских и европейских конкурентов. Хотя вряд ли кто-то станет отрицать: «Соренто» вполне гармоничен и смотрится куда выразительнее предшественника.

В пользу новорожденного говорят и характеристики – он вытянулся в длину на 95 мм. При этом передние стойки и панель приборов отъехали немного вперед, выделив дополнительные десятки миллиметров пространства в салоне. Эту добавку разумно использовали, разместив в хвосте вседорожника третий ряд сидений. И хотя «Соренто» на 15 мм ниже предшественника, внутри теснее не стало. Отрадно, что более приземистый автомобиль стал и более обтекаемым: коэффициент лобового сопротивления уменьшился с 0,425 до 0,38. А значит, ждем лучшей динамики, топливной экономичности и акустического комфорта.

Стоп! Теперь понятно, за счет чего автомобиль получился ниже прежнего «Соренто»: просвет под «брю-



хом» уменьшен на 19 мм. Конечно, по меркам кроссоверов 184 мм – неплохой результат. Но мог быть лучше. А ведь еще здорово вырос «нос» – передний свес удлинили аж на 105 мм. Увы, что-то находишь, что-то теряешь: по геометрической проходимости предшественник намного предпочтительнее.

АСФАЛЬТОВАЯ БОЛЕЗНЬ

Пожужжав электроприводами, быстро устроился в кресле, скроенном явно по европейским лекалам. Подогнал по углу и вылету рулевую колонку, настроил удобные зеркала. Пока организаторы разруливали образовавшуюся пробку, окинул взглядом салон. В целом неплохо и по эргономике, и по оформлению. Хотя стремление сделать обстановку богаче, располагая скромными средствами, вызывает порой улыбку. Например, пластик на панели приборов издали выглядит мягким, но, ощупывая его, будьте осторожны, не сломайте палец. Тем более забавно на этом фоне смотрятся пластиковые накладки… под дерево.

На дороге ощущение, будто попал в Европу: замысловатые многоуровневые развязки, плотное, но упорядоченное движение, урбанистические пейзажи за окном. Однако вскоре понимаю: азиатский менталитет во многом одерживает верх над тщательно культивируемыми здесь западными порядками. Обгоны справа, превышение скорости, даже развороты через сплошные...

Неплохо этот «Соренто» уходит со светофора! Силовой агрегат – детище новой эры корейского автомобилестроения. Дизель объемом 2,2 л с завидной удельной мощностью и внушительным крутящим моментом динамично разгоняет массивный вседорожник, а 6-ступенчатый автомат умело помогает ему. Никаких нареканий ни на скоростной трассе, ни в затяжных пробках.

У «Соренто» два варианта отделки интерьера – однотонный и двухцветный. Будет и кожаный салон со вставками под дерево на панели приборов и дверных панелях.





В одном из колодцев приборного щитка горит индикатор *Eco*, меняющий цвет в зависимости от мгновенного расхода топлива: зеленый – отлично, белый – надо поэкономнее, красный – убери ногу с газа!

Все для удобства! А в центральное зеркало встроен дисплей камеры заднего вида, загорающийся при включении задней передачи.





В зависимости от комплектации устанавливают аудиосистемы (читающие формат MP3) с шестью или восемью динамиками и имеющие USB-разъем.



В России новые «Соренто» должны появиться уже осенью. Цены пока не назвают.

KIA Sorento – очередной пример превращения вседорожника в кроссовер. Большинству покупателей такие метаморфозы по душе.

«Я думал, подвеска будет мягче», – произносит коллега, когда автомобиль попадает на неровный участок. На ямках и ухабах ощутимо потряхивает, кроме того, подвески старательно повторяют профиль дороги. Возможно, комфорт принесен в жертву управляемости, ведь этот «Соренто» разрабатывали в первую очередь для асфальта. Причем благодаря несущему кузову (у предыдущей модели основные узлы и агрегаты крепились к раме) центр тяжести удалось понизить на 54 мм. Изменили не только настройки подвесок, но и саму конструкцию: впереди вместо двухрычажной появились стойки типа «Мак-Ферсон», а задняя из зависимой превратилась в многорычажную.

Принесенная жертва была не столь уж значимой – управляемость тоже далека от эталона. При повороте руля «Соренто» задумывается, неспешно отвечает креном и лишь спустя некоторое время начинает менять траекторию. Быстро найти взаимопонимание мешает и невнятное рулевое управление. Хотя штурвал стал «короче», чем у предшественника: от упора до упора 3,02 оборота против прежних 3,7. Кстати, инженер КИА предупредил, что тестовая машина предназначена... для Северной Африки. Будут ли использованы те же настройки для России, узнаем на «домашней» презентации через несколько месяцев, накануне начала продаж.



Пассажиры второго ряда стеснены-ными себя не почувствуют. Чтобы дать больше свободы «галерке», можно изменить наклон спинки.

Проникнуть на третий ряд непросто, да и долго ехать там с комфортом смогут разве что дети.

Превратить «Соренто» в пятиместный автомобиль – дело нескольких секунд. Третий ряд легко убрать в пол, чтобы освободить место для поклажи.







К нам планируют поставлять машины с 2,4-литровым бензиновым и 2,2-литровым дизельным двигателями, в передне- и полноприводном вариантах.

ПРОЧЬ С ДОРОГИ!

Для серьезного бездорожья «Соренто», как и многие современные полноприводные машины, не предназначен, да и найти близ Сеула болота и топи непросто. Зато хватает проселков, где удалось оценить отличную тяговооруженность и грамотное распределение крутящего момента по осям, которым ведает многодисковая муфта. Можно ее вовсе заблокировать, тогда момент разделится в соотношении 50:50 между передними и задними колесами. Не откатиться назад при старте в крутой подъем водителю помогает система HAC, удерживающая машину на тормозах. Еще один электронный помощник – для спуска с горы. Нажимаете кнопку и убираете ноги с педалей – электроника, отдавая команды тормозным механизмам, не даст разогнаться быстрее 8 км/ч.

Хрусть! Безобидная с виду кочка чиркнула по фартуку переднего бампера. Напоминание: довольно бездорожья, возвращайся на трассу... Интересно, какой будет цена «Соренто», который стал ближе к земле (в прямом смысле)? Совсем скоро узнаем. **ЗР**

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	KIA Sorento	
	2,4 i	2,2 CRDi
Общие данные		
Размеры, мм:		
длина	4685	
ширина	1885	
высота	1710	
база	2700	
колея спереди/сзади	1618/1621	
Радиус поворота, м	5,4	
Объем багажника, л	258/1047/2052	
Снаряженная масса, кг	1650 (1675)*	1760 (1810)*
Полная масса, кг	2510	2510
Время разгона 0–100 км/ч, с	11,1 (11,6)	9,6 (10,0)
Максимальная скорость, км/ч	190 (186)	190 (190)
Топливо/запас топлива, л	А95/70	ДТ/70
Расход топлива, л/100 км: смешанный цикл	8,7 (8,8)	6,6 (7,4)
Двигатель		
Расположение	спереди поперечно	
Конфигурация	P4	
Число клапанов	16	
Рабочий объем, см³	2349	2204
Степень сжатия	10,5	16,7
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	129/174 6000	145/197 3800
Крутящий момент, Н·м при об/мин	225 3750	421 (436) 1800–2500
Трансмиссия		
Тип	полноприводная	
Коробка передач	M6 (A6)	M6 (A6)
Ходовая часть		
Подвеска: спереди/сзади	типа «Мак-Ферсон»/ многорычажная	
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем	
Тормоза: спереди/задние	дисковые вентилируемые/ дисковые	
Размер шин	235/65R17, 235/60R18	

*В скобках – данные версий с автоматом.

НОВИНКИ ПОД КАПОТОМ

Главная – турбодизель семейства R объемом 2,2 л и мощностью 197 л.с., удовлетворяющий экологическим требованиям Евро V. Достичь столь завидных показателей помогают система питания «коммон рейл» третьего поколения с пьезоэлектрическими инжекторами, впрыскивающими топливо под давлением 1800 бар, нагнетатель с изменяемой геометрией турбины, новейшая система управления двигателем с 32-битовым микропроцессором, система рециркуляции выхлопных газов с дополнительным охладителем и сажевый фильтр. Сбросить лишние килограммы помогли блок и головка цилиндров из алюминиевых сплавов, а также многочисленные пластиковые детали, например воздухозаборный патрубок, крышка головки цилиндров и корпус масляного фильтра.

Модернизированная 6-ступенчатая механическая коробка передач производится в двух вариантах под разный максимальный крутящий момент – для бензинового и для дизельного двигателей. Кстати, заявленный ресурс – 300 000 км, и на этом пробеге обслуживать агрегат не придется. Альтернатива – новый 6-ступенчатый автомат, один из наиболее компактных среди аналогов. В нем на 62 детали меньше, чем в прежней 5-ступенчатой коробке, и он легче на 12 кг. Система Neutral Control при остановках самостоятельно переключает коробку из «драйва» в «нейтраль», снижая топливный аппетит двигателя на 12%.



У камина

Достигнув определенного социального положения, многие уже не стараются кому-то доказывать собственную значимость – отдаются стремлению попестовать себя, любимого. И наполняют окружающий мир полюбившимися вещами. Одной из них в жизни состоятельных людей был седан «Инфинити-G35»... Но вот известие: появился новый «Инфинити-G37». Сохранит ли он уют, свойственный неутилитарному предшественнику? Рассказывает Денис Арутюнян. Фото: Александр Батыру.



Звонкие бренды, сверкающие шильдики, вычурность во внешности – вся эта мишура меня давно не интересует: в погоне за глянцем часто теряется комфорт. В «Инфинити-G37» глянца хоть отбавляй: тут и кожа, и африканский палисандр в отделке салона, другие навороты – климат-контроль, навигация, парктроники, кузов покрыт тончайшей полимерной пленкой, которая сама затягивает неглубокие царапины... Похвастаются подобным набором немногие. Однако же и уютно, как в любимом домашнем кресле у камина (на что и надеялся). Единственное, что мешает окончательно расслабиться, – давит занижженный из-за встроенного люка потолок. Впрочем, чуть опустил кресло – недовольство улетучилось. Осталось настроить шикарную аудиосистему Bose на негромкую классическую музыку.

А как чувствуют себя пассажиры? Вижу: запас пространства для их коленей невелик, а спинка завалена сильнее, чем хотелось бы. Отвечают: все это непринципиально.

После нажатия на кнопку «Старт» вместе с мотором оживают все бортовые системы. Первым делом в навигатор ввожу адрес переулка, куда собрался отправиться, – негоже водителю авто такого класса листать атлас автодорог. Но

Информационный портал www.



Крикливости, излишнего блеска в салоне не встретишь – все строго и сдержанно. Но богато.

Красота приборов очаровывает. Однако маленькие стрелки температуры и уровня топлива выпадают из поля зрения.



Мультимедийная система Nissan Connect включает в себя акустику Bose и встроенную русскоязычную навигацию.



Infiniti G37 Sedan

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ОБЩИЕ ДАННЫЕ	
длина	4777
ширина	1770
высота	1466
Объем багажника, л	425
Снаряженная масса, кг	1836
Время разгона 0–100 км/ч, с	6,0
Максимальная скорость, км/ч	240
Топливо	А95
Запас топлива, л	80
Расход топлива, л/100 км:	
загородный цикл	9,7
городской цикл	16,8
смешанный цикл	12,3

ДВИГАТЕЛЬ:
бензиновый, V6, 24 клапана, 3,7 л, 243 кВт/330 л.с. при 7000 об/мин, 361 Н·м при 5200 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ:
полноприводная; А7.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ:
подвески – спереди независимая на двойных поперечных рычагах, сзади многорычажная; рулевое управление – реечное с гидроусилителем; тормоза – дисковые вентилируемые; шины – 225/50 R18.

Infiniti G37 Sedan – это внешний лоск, в чем-то даже демонстративная самодостаточность, однако самое ценное достоинство этого седана в другом: его водитель чувствует себя замечательно.

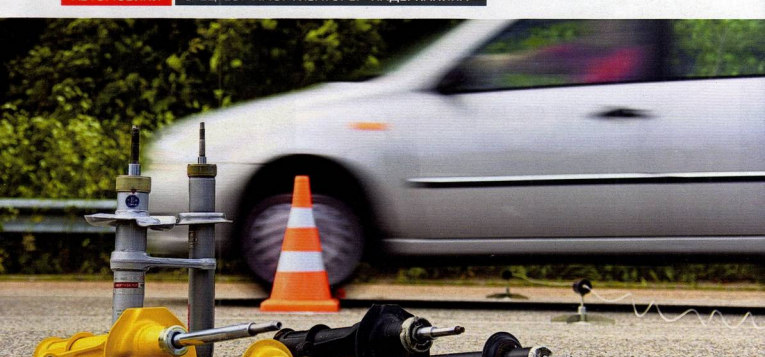


это что творится, почему электроника утверждает, что машина скачет по крышам домов? Компьютер быстро одумался – курсор вернулся на дорогу.

Светофор, за ним открывается простор. Справа нервно, нетерпеливо фыркает престижный вседорожник, слева еле удерживается на месте спортивная «японка». Наивные, хотят вывести меня из равновесия! Нет, не для самоутверждения, а только забавы ради я готов показать, на что способен 330-сильный «Инфинити» (ранее автомобиль с 3,5-литровым мотором довольствовался «всего» 315 силами), если нажать педаль газа в пол. Зеленый сигнал – и мощное ускорение вдавливает тело в сиденье, семиступенчатый автомат (им заменили пятиступенчатую коробку) ласкающе мягко и по-спортивному быстро перебирает передачи, а «конкуренты» стремительно уменьшаются в зеркалах.

Но все же он – солидный седан. Да и хорошее покрытие уже кончилось. Но и на разбитом подмосковном тракте автомобиль не спасовал: подвеска, умеренно жесткая и в городе допускавшая лишь небольшие крены кузова, прекрасно проглатывает мелкие и средние ухабы.

Закатилось солнце, кончилась дорога – пора сменить обволакивающий уют машины на тепло любимого дома. Не знаю, где мне комфортнее... ЗР



Тряхнем стариной

Новые производители амортизаторов для «Лады-Калина» вывели на рынок свою продукцию. А оценку ей вывел Сергей Воскресенский. Фото: Константин Якубов.

На вопрос продавец откликнулся вопросом: «Передние стойки на «Калину»? Вам под какие пружины – конические или «бочки»? Возникла пауза – я почувствовал себя отсталым, некомпетентным. Затем отправился поприседать возле машины: а на нашей-то какие?

Да, умеет отечественный производитель загадывать ребусы. Как выяснилось, за два года подвесочная начинка «Калины» почти не изменилась, но... появились иные передние пружины, притом, как часто случается, не взаимозаменяемые с предыдущими (см. справку АВТОВАЗа на с. 50). А в остальном все спокойно – в том смысле, что конкурентов у основного поставщика АВТОВАЗа – Скопинского автоагрегатного завода почти не прибавилось. Западные производители по-прежнему не желают тратить время и деньги на освоение оригинальной неразборной стойки, пусть и для довольно популярной малолитражки. Противопоставить САЗу что-то свое осмеливаются две-три компании.

Обязан заметить: та «Калина» с кузовом универсал, что в зарулевском автопарке, почти во всем устраивала нашего многолетнего «калиновода», и предложение подобрать для нее очередной пакет амортизаторов он встретил прохладно. Ведь стойки SS20 «Комфорт», которым некогда было отдано предпочтение (ЗР, 2007, № 12), в повседневной жизни оказались слишком жесткими, утомляющими и водителя, и пассажиров. А серийные изделия САЗа – конечно, не бог весть что, зато комфортны. Подобное мнение отражает позицию многих владельцев вазовских автомобилей, которым не до жиру – лишь бы работало понадежнее.

Для полноценного теста без самарских «эс-эсов» все равно не обойтись, да мы и не испытали еще их базового, самого «мягкого» варианта, именуемого «Стандартом». А еще наметились конкуренты – молодая, но амбициозная питерская компания «РусАм» (не путать с «Плазой»!) уверенно заявила, что только она готова изготавливать продукцию на самом современном (читай: европейском) уровне. Против такого напора устоять трудно, а попробовать новинку всегда интересно.

Итак, на дорогах полигона – универсал «Лада-Калина» с пятью вариантами настройки подвески.

САЗ

Эти изделия, как и прежде, заслуживают критики за посредственное качество изготовления, за то, что не обеспечивают «Калине» выразительной управляемости. Но когда понимаешь, что не в одних амортизаторах дело, что этот автомобиль все равно не будет реагировать на руление, как импортные конкуренты, остается наслаждаться плавностью хода. Универсал надежно, без раскачки идет по пологим волнам, не утомляет под-

робным повторением профиля дороги. Однако на этом фоне неожиданно шумно и резко реагирует на мелкие неровности. Швы, стыки, ступеньки асфальта – все это грубо, небрежно передается на кузов и даже подушки сидений.

Поведение на дороге не вызывает никаких эмоций, а если и вызывает, то негативные. Желания водителя и реакции «Калины» не совпадают настолько, что поначалу не очень-то попадешь в самые элементарные повороты. Потом приходит понимание машины, а работа рулем на опережение рождает чувство, что лучше не мешать «Калине», а лишь время от времени корректировать выбранное направление. На прямой машина вполне удобна. Ну а для поворотов нужно привыкнуть к кренам кузова и довольно «резиновым» реакциям на действия рулем. Самый большой сюрприз поджидает на переставке, где приходится изрядно потрудиться, чтобы достичь мало-мальски приличного результата. В принципе, этого и ожидал, но, тем не менее, запаздывания и углы поворота руля огорошивают. Так что достигнутые 87,3 км/ч – почти подвиг.



Маркировка питерского производителя.

ИЛЛЮЗИЯ НАДЕЖНОСТИ

Этот амортизатор отработал на редакционной «Калине» меньше года и прошел около 30 000 км. Стойки марки САА3 еще вполне работоспособны: нет течей, даже запотевания. Однако глубокие раковины на поверхности штока под буфером сжатия говорят: жить амортизатору осталось считаные месяцы. Как только ржавчина доберется до уплотнения, стойки умрут.



SS20 «СТАНДАРТ»

То, что с ними «Калина» жестче, плотнее, – чувствую сразу. Она подробнее повторяет профиль дороги и, самое неприятное, откровенно загрохотала на дорожной мелочи, очень болезненно реагируя на сколы асфальта. Зато, на первый взгляд, стала точнее в управлении и немного внимательнее к моим командам. Понятнее ведет себя в повороте, особенно попав на неровности. Но стоило поверить в некоторые положительные качества «Стандарта» и поехать понаглее, «Калина» превратилась в прежнее аморфное существо, в еще большей степени страдающее от огромных кренов кузова и лености реакций. Амортизаторы попросту обманули ожидания, проявив себя даже похуже САА3а. Похоже, самарцы решили малой кровью подкорректировать характеристики и лишь немного ужесточили дроссельный режим, прочее же осталось прежним. Поэтому, как только возросли скорости и амплитуды вертикальных перемещений, затея с треском провалилась. Особенно это проявилось на переставке, где «Калина» едва дотянула до 85,0 км/ч.



Удобно, когда фирменная наклейка четко ориентирует, к какой «жесткостной» группе относится изделие.

Стойка и амортизатор Скопинского автоагрегатного завода выглядят просто, и цена соответствующая: 1150 и 700 рублей.



На правах рекламы

sollers ЗАВОЛЖСКИЙ МОТОРНЫЙ ЗАВОД

представляют марку

ДВОЙНОЙ РЕСУРС®

КОМПЛЕКТ СЦЕПЛЕНИЯ

Для автомобилей ГАЗ, УАЗ

KENO



МУФТА СЦЕПЛЕНИЯ

Для автомобилей ГАЗ, УАЗ

KENO

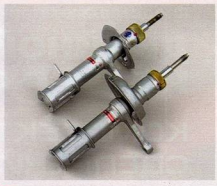


реклама

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



По терминологии АВТОВАЗа амортизаторная стойка 1118 (внизу) – под коническую пружину, изготовленную ОАО «Аргегат», а стойка 1119 – под бочкообразную, производства Mubea, Чехия.



Передний и задний амортизаторы Damp производства «РусАм», Санкт-Петербург. Рекомендованная цена варианта D3 – 1750 и 1300 рублей соответственно, стойка D3 SE немного дороже – 1780 рублей.



Амортизаторная стойка и задний амортизатор SS20, производитель НПП «Система технологий», Самара – 2300 и 1400 рублей (за штуку) соответственно. «Стандарт» и «Комфорт» ценой друг от друга не отличаются.

DAMP D3

Ярко-желтые питерские двухтрубники с газовым подпором низкого давления, сдается, не зря так напоминают изделия одной из самых продвинутых фирм. Стремление походить на корифеев заметно и в том, как солидно и аккуратно выглядят буфера сжатия и грязезащитные чехлы-гофры.

«Калина» двоякo выразила свое отношение к «русамам». С одной стороны, она протестующе продолжила греметь на мелких неровностях, дав понять, что газ, создав на штоках дополнительную выталкивающую силу, не улучшил ситуацию. Зато автомобиль словно взлетел над дорогой, отвечая на большинство даже глубоких колдобин лишь небольшими покачиваниями кузова. Теперь он как бы скользит по их вершинам, лишний раз доказывая, что плавность хода «Калины» – главное достижение «русамов». Хотя, спустившись с вершин, скажем, на брусчатку, понимаю: над резиновыми элементами в опорах стоек заводу еще работать и работать.

Но и управляемость наконец-то стала интереснее. Уменьшились крены, быстрее стала реакция на повороты руля – словом, машина более собранна и отзывчива. Конечно, и этот вариант далеко не идеален, но теперь универсал более четко следует заданной водителем траектории, иногда даже удивляя послушностью. Улучшения не могли не отразиться на переставке. Наконец-то в откликах «Калины» появились напористость и стремление объехать внезапное препятствие. 88,3 км/ч – неплохой и вполне ожидаемый результат.

DAMP D3SE

Двухтрубные гидропневматические амортизаторы отличаются измененными по отношению к D3 характеристиками и настроены прежде всего на высококачественные дороги. Но таковых у нас немного, а на обычных «Калина» сразу дает почувствовать, что стала подчеркнуто упругой, даже жесткой, подробно повторяющей профиль дорожного полотна. Не церемонится она и на сколах асфальта, откровенно вытрясая душу.

Зато легко и охотно следует за рулем, чутко реагируя на изменение траектории. Более того, даже провоцирует к темпераментной езде именно тем, как охотно входит в быстрые виражи. Однако злоупотреблять этим не стоит, в том числе из-за своеобразной настройки задних амортизаторов. Этот вариант отличается от предыдущего лишь более жесткими передними стойками, задние же демпфирующие элементы оставлены прежними (версия D3). Поэтому при больших поперечных ускорениях «Калина» как бы приседает на заднюю ось, сразу теряя цельность реакций. Конечно, с этим можно смириться, но уж больно «размазанным» становится автомобиль именно в острых ситуациях. Отсюда, в частности, и очень условный выигрыш в предельной скорости на переставке: результат всего-то на километр выше предыдущего – 89,2 км/ч.

SS20 «КОМФОРТ»

И что комфортного нашли в них создатели?! Эти изделия уж точно не знают слов любви по отношению к находящимся в салоне. Кажется, в «Калине» загрохотало все, что могло, она еще плотнее припала к дороге, стараясь повторить каждую впадину на ней. Привыкнуть к тряске испытатели, конечно, смогли, но даже на фоне предыдущего варианта сразу поняли, чем так не понравились нашему «калиноводу» эти настройки. Грубые они, создают ощущение, что нуждается в замене минимум половина деталей подвески.

Но есть в этой агрессивной уверенности и свои плюсы. Управляемость универсала наконец-то приобрела цельность, четкость, даже некоторую выразительность. Пожалуй, нет легкости от-

ПОЯСНЯЕТ ПРОИЗВОДИТЕЛЬ

ОАО «АВТОВАЗ»
Дирекция
по техническому развитию
Управление
проектирования шасси

В настоящее время по действующей документации на автомобилях семейства «Калина» устанавливаются следующие виды пружин:

1. Передняя подвеска.

а) на автомобилях с 8-клапанным двигателем (кроме модели 1117 универсал) устанавливаются конические пружины 1118-2902712 производства ОАО «Автоагрегат» (г. Кинешма) или фасонные «бочкообразные» пружины 1119-2902712 производства фирмы Mubea, Чехия.

Пружины идентичны по техническим характеристикам, но отличаются по установочным параметрам, а потому взаимозаменяемы только в составе стойки телескопической с опорой и пружиной в сборе.

б) на автомобилях с 16-клапанными двигателями и моделях 1117 устанавливаются пружины 11186-2902712 и 11196-2902712 с более высокими жесткостными и нагрузочными параметрами.

2. Задняя подвеска.

На все автомобили семейства «Калина» устанавливается единая цилиндрическая пружина производства ОАО «АВТОВАЗ» 1118-2912712-10.

кликов, присущих машине с предыдущими амортизаторами, зато она надежна и прогнозируема. Лишен автомобиль и изъяна, связанного с недостаточной вертикальной жесткостью задних амортизаторов. «Калина» остается цепкой и собранной даже при возникновении скольжения. Активному водителю мешает лишь одно – слишком ощутимая недостаточная поворачиваемость. На перестановке это отчасти даже упрощает задачу, машина уверенно достигает 89 км/ч. А вот в крутых виражах ее приходится заставлять следовать заданной траектории, постоянно увеличивая угол поворота руля.

ИТОГИ И РЕКОМЕНДАЦИИ

Сначала кажется, что все бесполезно, одной заменой амортизаторов нашей «Калине» не поможешь: она – универсал, а это не то же самое, что хэтчбек или седан, у нее иные плавность хода, управляемость, отношение к командам водителя... И все-таки машина откликается на изменения в подвеске. Выставляя оценки испытанным амортизаторам, условно разделим их на две группы.

В «Стандарте» первое место у Damp D3 компании «РусАм». Продукт оказался не только ярким внешне, но и вполне удачным по эксплуатационным характеристикам. Отсюда и заслуженное лидерство. Второе место мы присудили изделиям Скопинского завода. С ними езда на «Калине» становится более комфортной; еще одно достоинство этих амортизаторов – они недороги. Будь это подкреплено еще и соответствующим качеством, потребность в их замене отпала бы, по крайней мере, для непритязательного потребителя. На третьем месте – SS20 «Стандарт» (НПП «Система технологий»). Амортизаторы, прямо скажем, не впечатлили. С ними «Калина» теряет больше, чем приобретает, – превращается в нечто аморфное, неуключее.

В группе, которую условно назову «Спорт», расставить конкурсантов по местам непросто. Если вы хотите спровоцировать «Калину» на некий экстрим, рассмотрите вариант с амортизаторами SS20 в версии «Комфорт». Правда, о комфорте как таковом придется сразу забыть, но управляться машина будет более-менее честно (даже в острых ситуациях).

Машина с амортизаторами Damp D3SE на этом фоне... интеллигентнее, что ли: хороша и послушна прежде всего на шоссе, но как только дорога становится извилистой, а боковые перегрузки значительными, подвеска начинает давать сбои, в первую очередь из-за стандартных задних амортизаторов.

А общий вывод таков: производителям еще есть над чем поработать и поломать голову. Другое дело, что у владельцев «калин» хоть какой-то выбор появился – уже хорошо! ЗР

ЭКСПЕРТНЫЕ ОЦЕНКИ ПОВЕДЕНИЯ УНИВЕРСАЛА «ЛАДА- КАЛИНА» С РАЗЛИЧНЫМИ АМОРТИЗАТОРАМИ (максимум – 10 баллов)

Оцениваемый параметр	Изделие				
	САА3	SS20 «Стандарт»	Damp D3	Damp D3SE	SS20 «Комфорт»
Плавность хода	9,0	8,0	9,0	7,0	6,0
Вибронагруженность на мелких неровностях	7,0	6,0	6,0	6,0	5,0
Поведение на дороге	6,0	6,0	7,0	8,0	9,0



На правах рекламы

sollers
ЗАВОЛЖСКИЙ МОТОРНЫЙ ЗАВОД

представляют марку
ДВОЙНОЙ РЕСУРС®
ВОДЯНЫЕ НАСОСЫ
Для двигателей ЗМЗ-402, ЗМЗ-405, ЗМЗ-406, ЗМЗ-409, ВАЗ-2101-07, ВАЗ-2108, ВАЗ-2112

- УВЕЛИЧЕННЫЙ РЕСУРС УЗЛА
- ОПТИМАЛЬНЫЙ ТЕМПЕРАТУРНЫЙ РЕЖИМ ДВИГАТЕЛЯ ВО ВСЕХ УСЛОВИЯХ ЭКСПЛУАТАЦИИ



ГАРАНТИЯ 2 года

- Керамический сальник
- Высокие показатели производительности и напора охлаждающей жидкости
- Усиленный двухрядный подшипник



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

И невозможное возможно

После теста не хотелось возвращаться в пресную явь... Денис Арутюнян поездил по окрестностям Атланты, столицы американского штата Джорджия, на БМВ-Х6М. Фото автора и БМВ.



Это что-то из иррального: внедорожник-купе с характеристиками гоночной машины. Одно, другое и третье – все об одном автомобиле... Уселся на водительское место, мою ладонь обласкала мягкая кожа руля, охолодил алюминий декоративных накладок. Несколько секунд настраивал роскошное сиденье, и не больше времени понадобилось, чтобы осознать: здесь нет показушных атрибутов спортивности – в салоне версию М отличает всего лишь кевларовая, а не деревянная вставка на передней панели да несколько шильдиков. Но что будет, когда вставлю в гнездо ключ и нажму кнопку «старт»?

Пятилитровый мотор рявкнул, заставил собраться... и тут же рык сменился уютным ворчанием. Чтобы не задремать – марш-марш! Потянул непривычно изогнутый селектор на себя, включая режим *Drive*, – резвый старт заменит чашку крепкого эспрессо! Но строгие скоростные ограничения и будничный трафик штата Джорджия не позволяют разгуляться 555 «лошадкам». Оба турбонагнетателя, спрятанные в развале V-образного двигателя, простаивали в ожидании своего часа. Мягко перещелкивал передачи шестиступенчатый автомат, подвеска старательно сглаживала редкие неровности американского асфальта. Ну так где же она, хваленая спортивность Х6М? Это просто породистый и очень удобный автомобиль.

Лишь поворот на широченный «интерстейт» заставил немного встрепенуть-



BMW-X6M

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Размеры, мм:	
длина	4876
ширина	1983
высота	1684
база	2933
колея спереди/сзади	1660/1672
Радиус поворота, м	6,4
Объем багажника, л	570
Снаряженная масса, кг	2380
Полная масса, кг	2905
Максимальная скорость, км/ч	275
Разгон 0–100 км/ч, с	4,7
Топливо	А95
Запас топлива, л	85
Расход топлива, л/100 км:	
городской цикл	19,3
загородный цикл	10,8
смешанный цикл	13,9

ДВИГАТЕЛЬ: расположен спереди продольно, V8, 4,4 л; 408 кВт/555 л.с. при 6000 об/мин; 680 Н·м при 1500–5650 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: полноприводная, А6.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – спереди на двойных поперечных рычагах, сзади многорычажная; рулевое управление – реечное с гидроусилителем; тормоза – дисковые вентилируемые; шины – передние 275/40R20, задние 315/35R20.



ИСТОРИЯ ОДНОЙ БУКВЫ

В баварском концерне подразделение M (сокращение от Motorsport GmbH) появилось в мае 1972 года. Планировали, что оно будет работать на развитие гоночной программы компании. Первым ее проектом стало купе БМВ-3,0 CSL, а к концу 70-х предприятие занялось производством модифицированных автомобилей, которые поначалу предназначались лишь для личного пользования гонщиками БМВ.



ся: здесь посвободнее, да и разрешенная скорость позволяет пришпорить. Нажал на педаль газа – автомобиль вновь торжествующе рявкнул выхлопом, коробка мгновенно переключилась на пару ступеней вниз, и ровное, мощное ускорение вдавило тело в сиденье. Увы, набор темпа не бесконечен – здесь все-таки не взлетная полоса, «баварцу» тесно даже на такой дороге. Однако в памяти ощущений уже отложилось, как быстро X6M набирал скорость, как басовито урчал движок на перегазовках при переключении передач... Найти бы участок трассы, где можно полностью раскрыть возможности машины!

Наконец наступает самая приятная фаза моего «сна»: мы у боксов на гоночной трассе Road Atlanta. После короткого инструктажа выезжаю на трек. Причем на той же машине, на которой приехал. Взмах стартового флажка... Но мне еще надо провести предполетную подготовку – «зажать» амортизаторы нажатием на клавишу *EDC*, перевести коробку в спортивный режим, включить активный задний дифференциал DPC (Dynamic Performance Control – динамический контроль за производительностью). Впрочем, есть более простой вариант: воспользоваться неприметной кнопочкой *M* на руле – обо всем остальном позаботится умная электроника. Вот теперь я готов!

Вам когда-нибудь доводилось испытать, что такое опьяняюще быстрая езда на мощном автомобиле? Тогда меня поймете. Даже первые ознакомительные круги за пейс-каром заставляют усомниться в реальности происходящего. Ускорения на разгоне сменяются боковыми перегрузками в поворотах, а в конце длинной прямой буквально виснешь на ремнях – тормоза великолепные! Превосходно настроены и мотор, и коробка, и подвеска... Но на первых «боевых» кругах заметил небольшую странность: порой машина вдруг ныряет носом внутрь поворота, срываясь с запланированной траектории, – так проявляется работа активного заднего дифференциала. Повод для досады? С одной стороны, так безопаснее,



Гениальная простота приборов: ничего лишнего, но функциональность на высоте.

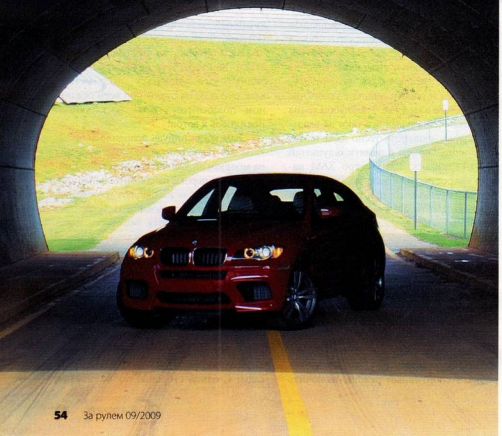


На ветровое стекло проецируются подсказки навигатора и цифровой спидометр, а в режиме *M* появляется тахометр.



Обустройство салона впору признать эталонным.

BMW X6M – удивительно удачный синтез достижений в области сверхсовременных материалов и шедевров современной инженерии.



с другой – истинно гоночное оказывается слегка разбавленным. Однако гораздо больше расстроило то, что через пяток кругов стали хуже держать шины – БМВ начал чуть-чуть плавать, появились первые признаки сносов... Но мое время на трассе уже окончилось. Пора привести в порядок впечатления.

Купил бы я БМВ-X6M? Однозначно – нет! Даже если бы не знал, куда пристроить совсем свободные 5 250 000 рублей – столько он стоит. Остановил бы меня вопрос: зачем? На наших дорогах раскрыть возможности великолепной машины невозможно, а пары десятков миллиардов баксов, чтобы разбросать по России хайвэи, у меня нет... И все же был бы рад снова встретиться с этим БМВ – похоже, он совпадает с представлениями о безупречном автомобиле, каким я его вижу. **ЗР**

ПАРА БЫСТРЫХ

Одновременно с «шестеркой» на российский рынок приедет и другой автомобиль, в котором слились литера M и полный привод xDrive, – БМВ-X5M. По оснащению он не уступит «шестерке» – в нем тот же 555-сильный мотор, шестиступенчатая автоматическая коробка и множество электронных помощников. Стоить он будет немного дешевле – 4 950 000 рублей.



Йети, выходи!

В Академию наук РФ, копия – в Организацию Объединенных Наций по вопросам образования, науки и культуры (ЮНЕСКО). Тема: снежный человек (йети). Автор: Антон Чуйкин.



Уважаемые господа! Поиски снежного человека вели многие исследователи, и до сих пор безуспешно. Однако ряд обнаруженных нами следов указывает на существование этого близкого родственника homo sapiens.

Приманкой невольно послужил одноименный автомобиль. Во время теста в горах Словении мы с коллегой забрались в довольно глухое место, отправились осмотреть окрестности, оставив «Шкоду-Йети» на обочине лесной дороги. А когда спустя четверть часа вернулись… Прошу взглянуть на документальное свидетельство – фотографии.



Некто, обладающий четырехпалой (но в остальном очень похожей на человеческую) стопой, вышел из лесу и наблюдал за машиной. Не исключаю, что этот некто ею… любовался.

Любопытство взяло верх над природной осторожностью обитателя леса... Практичность и универсальность – вот ключевые слова для оценки «Йети».

Skoda Yeti близок людям. И скоро станет еще ближе: машина выйдет на российский рынок до конца года.

Подобные следы мы видели и на внедорожной трассе (хотя по сравнению с российскими проселками эта трасса – смех один, даже защиты двигателя на предложенных машинах не было… Ну да ладно, это все же кроссовер, а не трактор). Когда автомобиль с комфортом, быстро и надежно возил нас вокруг столицы Словении по автострадам, местным дорогам и лесным грунтовкам, мы неоднократно чувствовали спиной чьи-то одобрительные взгляды. Не стану утверждать, что это всегда были именно снежные люди.

Вывод первый: йети понравился «Йети». Вывод второй, который, возможно, следовало поставить впереди: это действительно были йети. Или их детеныши, если судить по размерам следов. Вывод третий: снежный человек очень похож на человека разумного, во



Поднять пол багажника гость не догадался, поэтому довольно большую (195/65R16) докатку, инструмент и комплект запасных ламп похвалю с человеческой позиции: хороший набор для российских условий.



Возможность использовать не только 95-й, но и 91-й бензин (ценой некоторой потери в динамике), думаю, оценят даже йети.



Салон «Йети» глазами йети. Овладевай языками, мой маленький друг, чтобы понять слоган «Шкоды»: Simply Clever. И учись подмечать недостатки – во всех автомобилях «йети» будет только такой рычаг переключения передач: коробка, увы, механическая. Единственное исключение – 1,2-литровый переднеприводный автомобиль с автоматом DSG.





Надеюсь, он не пытался пить из бачка для стеклоомывающей жидкости... По ходу похвалю бензиновый турбомотор 1,8 TSI: очень хорош при движении как по шоссе, так и по грунтовкам. Двигатель всегда готов ответить взаимностью педали газа.

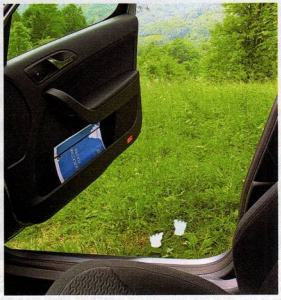
ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	SKODA YETI		
	1,2 TSI	1,8 TSI	2,0 TDI
Общие данные			
Размеры, мм: длина/ширина/высота	4223/1793/1691		
база	2578		
колея спереди/сзади	1541/1537		
дорожный просвет	180		
Радиус поворота, м	5,35		
Объем багажника, л	416–1760		
Снаряженная масса, кг	н.д.	1445	1470
Полная масса, кг	н.д.	2065	2090
Время разгона 0–100 км/ч, с	н.д.	8,4	9,9
Максимальная скорость, км/ч	н.д.	200	190
Топливо/запас топлива, л	А95 (91)/60		ДТ/60
Расход топлива, л/100 км: загород./город./смешанный цикл	н.д.	6,9/10,1/8,0	5,2/7,6/6,1
Двигатель			
Расположение	спереди поперечно		
Конфигурация/число клапанов	P4/16		
Рабочий объем, см³	1197	1798	1968
Степень сжатия	10,0	9,6	16,5
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	77/105 5000	118/160 4500–6200	103/140 4200
Крутящий момент, Н·м при об/мин	175 1500–3500	250 1500–4500	320 1750–2500
Трансмиссия			
Тип	переднеприводная	полноприводная*	
Коробка передач	А7	М6	
Ходовая часть			
Подвеска: спереди/сзади	типа «Мак-Ферсон»/многорычажная		
Рулевое управление	реечное с электроусилителем		
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/дисковые		
Размер шин	215/60R16, 225/50R17		

Многодисковая электрогидравлическая муфта «Халдекс» установлена перед задним межосевым дифференциалом повышенного трения. На сухой дороге 96% крутящего момента передается на передние колеса; при пробуксовке до 90% момента муфта передает на заднюю ось. Жесткие блокировки дифференциалов заменяет электроника – она притормаживает буксующие колеса. Подробнее о технике «Йети» см. ЗР, 2009, № 6.

Он ел мое яблоко! И, похоже, баловался сиденьями: все три легко по отдельности сложить и демонтировать. Если удалить среднюю часть, два крайних кресла можно на 80 мм отодвинуть от дверей, так что на них удобно расположатся даже самые крупные особи (снежного) человека.

Он ушел… Но обещает вернуться! «Йети» придет к нам в конце года. Рассматривается вопрос о сборке кроссовера на калужском заводе концерна «Фольксваген». Тайна еще большая, чем место обитания снежного человека, – российские цены новинки. Впрочем, ориентируясь на конкурентов-одноклассников («Ниссан-Кашкай», «КИА-Спортидж», «Сузуки-Гранд Витара»), предположу, что автомобиль должен стоить примерно 900 тыс. рублей.



всяком случае столь же, если не больше, любопытен, падок на новинки, ценит хорошие вещи.

Предлагаю: объявить окрестности Любляны заповедной зоной и на всех дорогах установить знаки «Осторожно: йети!». Организовать экспедицию из самых опытных и осторожных ученых, биологов, психологов, лингвистов. Придать ей пару классных поваров.

Мы с коллегой остаемся в лесах Словении, чтобы слиться с природой, увидеть йети воочию, войти в контакт, попытаться вступить в их племя. Связь – посредством надписей на деревьях и SMS.

Для успеха экспедиции необходимо снабдить ее автомобилями «Шкода-Йети» – в качестве приманки для снежных людей. Пару машин для нас, первых контактеров, просим зарезервировать в Москве. ЗР



Само очарование

На знакомой бензоколонке, где всегда заправляем машины перед въездом на полигон, барышни-кассирши приклеились к окну: «На каких вы сегодня красивых!». В последующие дни восхищение новинками не словом, так взглядом выражали очень многие. А купили бы такие автомобили? Совсем не простой вопрос...

ДВЕ ИЛИ ЧЕТЫРЕ?

Так сколько дверей должно быть в автомобиле? С точки зрения практичного семейного человека, вопрос наивный, если не вздорный. Но для ма-



Чтобы повысить привлекательность купе для более широкого круга покупателей, производители придумали делать их с четырьмя дверьми вместо классических двух. Но и эти отошедшие от канонов автомобили создают некую богемную ауру. Несколько дней в ней купался Сергей Канунников. Фото: Александр Кульнев.

шин, подобных этим, свои единицы измерения. Число почитателей стремительных силуэтов и двух дверей без рамок (на классическом купе – только так!) относительно невелико. Зато они преданы жанру, а в их число, чего скрывать, мечтают попасть очень и очень многие.

Ну как устоять?! «Рено-Лагуна Купе» очаровывает изяществом, элегантностью и даже аристократичностью. В салоне нет кричащей роскоши, но дешевым или неуютным назвать его язык не повернется. Вот сиденье могло бы быть посолиднее. Выглядит оно лучше,



Дизайн салона и набор опций «Лагуны» можно назвать самодостаточным. Управление магнитолой типично французское – спрятано под рулем.

Renault Laguna Coupe

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Купе на базе хэтчбека дебютировало (в том числе и в России) в 2009-м.

ДВИГАТЕЛИ:
бензиновый и дизельный 2 л (150 и 170 л.с. соответственно).

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ:
автоматическая 6-ступенчатая.

КОМПЛЕКТАЦИЯ:
Dynamique.

ЦЕНА:
1 220 000–1 263 000 руб.

РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТА

Истинно французское изящество, комфортная подвеска, хорошая управляемость.

Неудобно садиться на заднее сиденье, нерегулируемые ремни безопасности.

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

Renault Laguna Coupe – чистопородное вместительное купе, понравится тем, кто тяготеет к классике жанра.



Для элегантного купе такие приборы, быть может, простоваты, зато понятны.



Сиденье в «Рено» с электрорегулировками, подогрев кресла – поблизости.

чем есть: подушка коротковата, а боковины, поначалу кажущиеся мощными, слишком мягкие, аморфные. Ремень безопасности все время пытался обнять за шею. А регулировки нет!

Скрепя сердце, лезу на второй ряд. Не хочется, но надо! Отдышавшись, отметил: в длину места совсем не мало, а вот на голову давит покатая крыша. Ну уж купе так купе! Не нравится – милости просим в седан!

Конечно, с задними дверьми лучше, чем без них. При этом немецким дизайнерам удалось сделать «Фольксваген-Пассат СС» гораздо изящнее и зрительно легче стандартного седана – массивного, даже немного тяжеловесного. Ну а чтобы машину все-таки считали истинным купе, двери ей сконструировали безрамочные. Ценители красивой жизни понимают, как это важно!

Дисплей в «Пассате» – с сенсорным управлением, при включении задней передачи на нем появляется контур автомобиля и, дабы подчеркнуть серьезность маневра, затихает музыка.



Замечательное сиденье – не только с электрорегулировками, но и с памятью.



В глубоких колодцах приборы выглядят нарядно и богато.

Забраться назад, разумеется, значительно легче, нежели в «Рено». В длину места побольше (база длиннее на 17 мм), да и до потолка достать головой сложнее. Впрочем, особого простора и в «Фольксвагене» нет. К тому же, борясь за расстояние от макушки до потолка, конструкторы завалили диван назад: полулежа в дальней поездке не очень удобно.

А за передние кресла оценка заслуженно повышенная! Подушка, спинка, боковины... Ну все как надо! Ехал бы и ехал, не вылезая. Тем более что и салон понравился: все удобно и понятно, нет псевдодеревянной вычурности, а светлый пластик удачно демократизировал фирменную строгость.

СПОРТСМЕН ИЛИ ТУРИСТ?

Существовал некогда термин «туристский автомобиль». Он подразумевался мощным, как спортивный, но более

Volkswagen Passat CC

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Четырехдверное купе – версия модели «Пассат» – стартовало в 2008-м в Детройте. В том же году начались продажи в России. Вариант с мотором 3,6 л – полноприводный.

ДВИГАТЕЛИ:
бензиновые 1,8–3,6 л (140–300 л.с.) и дизельный 2 л (140 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ:
6-ступенчатые – механическая и DSG.

КОМПЛЕКТАЦИЯ:
стандартная плюс опции.

ЦЕНА:
1 052 000–1 885 846 руб.

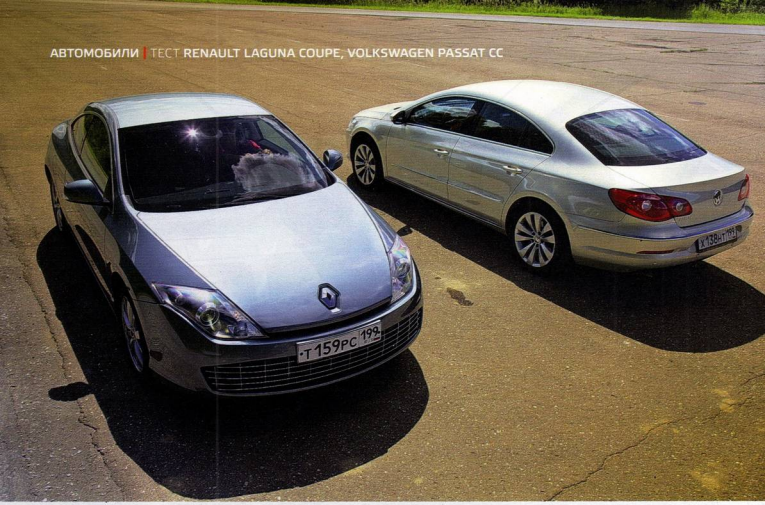
РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТА

Отличный разгон, наличие задних дверей, огромный багажник.

Очень жесткая, короткоходная подвеска, посредственная обзорность.

ОБЩАЯ ОЦЕНКА **8,2** полная оценка по категориям в конце статьи

Volkswagen CC – компромиссный автомобиль для тех, кто готов поступиться некоторыми достоинствами седана и устоявшимися принципами купе.



просторным и комфортным. На первый взгляд, это портрет четырехдверного да еще с огромным багажником «Пассата СС». А как характеры?

Ошеломляющего разгона от довольно солидного «Рено» со всего лишь 170-сильным мотором ждать не стоит. На интенсивных обгонах педаль приходится вдавливать в пол, автомобиль же отвечает, чуть замешкавшись. Но в целом передаточные числа трансмиссии подобраны грамотно, да и работает коробка споро.

Что особенно радует, по шоссе «Лагуна» идет очень мягко и плавно. Резких ступенек на покрытии машина, правда, не любит (а кто их любит?) – отзывается недовольными подпрыгиваниями, а вот пологие волны минует, не тревожа ездоков. И даже на очень шершавых дорогах, примыкающих к Московской области, в машине тихо.

Убаюканный, я не ждал от «Лагуны» очень уж хорошей управляемости – и ошибся. Машина довольно точно следует за упругим рулем, послушно держит траекторию. Ну а при превышении

Среди двухдверных купе «Лагуна», пожалуй, одна из самых просторных.



Проникнуть на задний диван четырехдверного «Пассата СС» лишь немногоим сложнее, чем в седане.



СМОТРЮ И КРУЧУ

Обзорность некоторых современных авто – итог победы стиля над разумом. Изящные, приземистые купе – в «лидерах». На перекрестке за передними стойками способен спрятаться совсем не маленький автомобиль. В этой номинации лучшим признали «Рено», поскольку из «Пассата CC» видно еще хуже...

Еще одно замечание: указывая радиус разворота, производители иногда измеряют его по-разному. Например, одни по колесу, другие по кузову. На динамометрической дороге полигона «Пассат» легко разворачивался в один присест, «Лагуне» ширины не хватало. А ведь по заводским данным должно быть наоборот!





разумной скорости очень плавно начинает смещаться задней осью. Вернуть ее на траекторию совсем не сложно. Все ясно и понятно!

«Фольксваген» разгоняется, словно под капотом не 200 сил, а значительно больше. Нажав педаль в пол для обгона и ощутив, что тело, словно мощным толчком, вжало в кресло, быстро отпускаю педаль – уже опередил! Эталонно работает коробка DSG с двумя сцеплениями.

С комфортом дело обстоит хуже: «Пассат CC» все-таки скорее спортивный, нежели туристский автомобиль. Он по-картинговому отчетливо передает на кресла информацию о малейших неровностях, старательно повторяет профиль неидеального шоссе. С таким мотором, с такой подвеской да на низкопрофильных шинах хорошо где-нибудь на европейском автобане. На наших «хай-





В «Рено» вполне приличный багажник, но запасное колесо – неполноразмерное.

Глядя на «Фольксваген», не подумаешь, что у него такой просторный багажник.



взях» (даже федеральных) автомобиль будет утомлять – тем сильнее, чем дальше отъедете от столицы. В том числе и шумом: на шершавых покрытиях немецкая песня шин заметно громче французской.

Удивительно, что при столь жесткой подвеске «Пассат» не поразил отточенной управляемостью. Руль с электроусилителем показался чуть более легким, чем хотелось бы, а реакции – чуть замедленными. В повороте задняя ось срывается резче, чем у «Рено». Впрочем, речь о ситуации, когда скорость заведомо выше обычной.

Так какой же автомобиль туристский, а какой спортивный? Вот уж действительно, мы живем в эпоху кроссоверов – автомобильные жанры перемешаны так, что результат порой трудно предсказать.

ИСКУССТВО ОБОЛЬЩЕНИЯ

Внешность «Рено-Лагуна» не обманывает: машина действительно вплотную приблизилась к именитым немецким конкурентам, сражаться с которыми очень нелегко.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

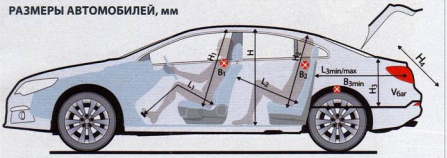
Общие данные	RENAULT LAGUNA COUPE	VW PASSAT CC
Размеры, мм: длина/ширина/высота	4643/1812/1398	4799/1855/1417
база	2694	2711
колея спереди/сзади	1548/1542	1552/1559
Объем багажника, л	423	532
Радиус поворота, м	5,1	5,7
Масса снаряженная/полная, кг	1480/1950	1454/1970
Время разгона 0–100 км/ч, с	9,2	7,8
Максимальная скорость, км/ч	220	232
Топливо/запас топлива, л	А95/66	А95/70
Расход топлива, л/100 км: загородный/городской/смешанный цикл	6,5/13/8,8	6,4/12,1/8,5
Двигатель		
Расположение	спереди поперечно	спереди поперечно
Конфигурация/число клапанов	P4/16	P4/16
Рабочий объем, см^3	1998	1984
Степень сжатия	9,5	9,8
Мощность, кВт/л.с.	125/170 при 5000 об/мин	147/200 при 5100 об/мин
Крутящий момент, Н·м	270 при 3250 об/мин	280 при 1700–5000 об/мин
Трансмиссия		
Тип	переднеприводная	переднеприводная
Коробка передач	А6	А6
Передаточные числа: I/II/III/IV/V/VI/з.х.	4,20/2,41/1,58/1,16/0,86/ 0,69/3,39	4,04/2,37/1,56/1,16/ 0,85/0,67/3,19
Главная передача	3,80	3,87
Ходовая часть		
Подвеска: спереди	типа «Мак-Ферсон»	типа «Мак-Ферсон»
сзади	упругая поперечная балка	многорычажная
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем	реечное с электроусилителем
Тормоза: передние	дисковые вентилируемые	дисковые вентилируемые
задние	дисковые	дисковые
Размер шин	215/50R17	235/45R17

РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ «ЗА РУЛЕМ»

Весовые и геометрические характеристики		
Снаряженная масса, кг	1560	1565
Нагрузка на ось, кг (%): переднюю/заднюю	997 (64)/563 (36)	925 (59)/640 (41)
Дорожный просвет, мм	120	140
Динамические качества		
Разгон, с:	10,2 (2,6 4,6 7,1 1,2 14,4 19,4 26,9 37,2 57,8 210,7 км/ч)	8,9 (2,4 4,2 6,1 1,2 12,0 16,0 21,0 27,3 39,5 60,0 229,3 км/ч)
	Погрешность спидометра 2,0%	Погрешность спидометра 5,3%
Эластичность		
Время разгона, с: 60–100 км/ч (IV)	5,4	4,4
80–120 км/ч (V)	7,0	5,5
Выбег, м:		
120–50 км/ч	1670	1667
50–0 км/ч	690	630
Торможение со 100 км/ч:		
тормозной путь, м	39,4	38,5
замедление, м/с^2	9,8	10,0



РАЗМЕРЫ АВТОМОБИЛЕЙ, мм



⊗ – поперечный размер

Модель	L_1	L_2	H	H_1	H_2	B_1	B_2	$L_{3min/max}$	B_{3min}	H_3	H_4	$V_{баг.}$, л
RENAULT LAGUNA COUPE	950–1155	555–790	1135	995	885	1350	1340	945/1610	1005	370	420	292
VW PASSAT CC	995–1110	720–850	1135	990	905	1415	1380	1160/1775	1005	484	435	404

СРЕДНЕЕ ЗНАЧЕНИЕ УРОВНЯ ШУМА В САЛОНЕ, дБА

Модель	Скорость, км/ч (передача)					
	80 (D)	100 (D)	120 (D)	140 (D)	160 (D)	Разгон 0–100 км/ч
RENAULT LAGUNA COUPE	63,5	65,2	69,1	72,9	73,1	73,4
VW PASSAT CC	63,8	65,8	68,5	72,1	73,6	72,0

ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА АВТОМОБИЛЕЙ

Модель	Рабочее место водителя			Салон		Ходовые качества			Комфорт			Приспособленность к России			Общая оценка
	Сидячие	Органы управления	Обзор	Передняя часть	Задняя часть	Багажник	Динамика	Тормоза	Поведение на дороге	Шум	Плавность хода	Климат	Геометрическая проходимость	Сервис	Эксплуатация	
RENAULT LAGUNA COUPE	8	8	8	7	8	8	8	8	9	8	9	8	7	8	7	7,9
VW PASSAT CC	9	8	7	8	9	10	9	8	8	7	8	8	8	8	8	8,2

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.

Аксиома «четыре двери лучше двух, огромный багажник вместительнее среднего, а нормальное запасное колесо предпочтительнее докатки» (таковая у «Рено») доказательств вновь не потребовала. Насколько такому практичному купе идет жесткая подвеска – вопрос отдельный.

Ну а вообще-то, когда речь идет о купе, не все можно измерить километрами, секундами и даже рублями. В этом случае на выбор влияют совсем иные факторы – субъективные, даже иррациональные. Ну в каких единицах оценить, скажем, очарование? **ЗР**



Сергей Канунников: «Учитывая, что наша балльная система рассчитана на усредненный, практичный автомобиль, победа четырехдверного «Пассата» была в известной мере предопределена. Но очень хотелось понять: насколько менее удобный в быту, но более «чистый» с точки зрения классических канонов автомобиль отстает от конкурента. Результат, которого добился «француз», очень высок. А кто-то, вероятно прибавит к нему и не измеряемые баллами достоинства».



Полуостров сокровищ

Ибица – испанский остров в Средиземном море… и название компактной модели CEATa. На поиски автомобильных сокровищ в Испанию, правда, не на Ибицу, а на Пиренейский полуостров, на котором раскинулась благословенная страна, пустился Максим Сачков. Фото автора и CEAT.

ИСКРОМЕТНОСТЬ – ЧЕРТА НАЦИОНАЛЬНАЯ

На темпераментную тираду испанца по поводу машины я ответил неуверенным кивком... Многие жители страны искренне удивляются, почему приезжие не говорят на их языке. Впрочем, смилостивившись, он все так же эмоционально, но уже безмолвно стал разглядывать автомобиль. Спустя пару минут, указав на свой улыбающийся рот, произнес: «Боканегра!» (в переводе с испанского – «черный рот»).

Этот немолодой испанец, наверное, помнит модель «CEAT-1200 Спорт», названную «Боканегра». И вот спустя 34 года – второе рождение. Машина сделана на базе «Ибицы», а если совсем точно – из заряженных модификаций FR и «Купра», от которых «черноротик» (см. фото вверху) отличается, по большому счету, лишь некоторыми элементами интерьера и салона. Стоящая передо мной «Боканегра» – с начинкой от версии FR.

Быстрее скрыться в прохладном салоне от палящего солнца! Тело мгновенно находит нужное положение в удобном кресле, рулевая колонка, регулируемая в двух плоскостях, услужливо протягивает штурвал – я готов к покорению «Ибицы». Впрочем, с первых километров очевидно: больших усилий это не потребует – 150-сильный двигатель объемом 1,4 л с двойным наддувом и непосредственным впрыском топлива оказывается очень послушным, а 7-ступенчатая роботизированная коробка DSG служит ему надежной опорой в любых ситуациях. «Боканегра» плавно трогается с места и послушно плетется по загруженным приморским улочкам. Но стоит вырваться на простор, как этот дуэт мгновенно переходит с вальса на самбу и демонстрирует искрометность, свойственную танцам и автомобилям из Испании – двигатель умело задает темп, а его партнерша в такт отщел-





корма, компенсируя недостаточную поворачиваемость. Инженеры неплохо поработали над шасси, но стоит отдать должное и электронике. Кстати, теперь за примерным поведением заряженных «ибиц» следит система XDS, имитирующая блокировку межколесного дифференциала. Излишне быстро вращающееся колесо прихватывают тормозные механизмы, возвращая ему сцепление с дорогой. Электронная блокировка, по сути, выполняет те же функции, что и механическая, но действует быстрее и мягче.

КЛАССИКА В ЖЕЛТОМ

Буквально вырвав ключи из рук распорядителя, бегу на стоянку. У меня есть еще несколько часов на самую дорогую и быструю «Ибицу-Купра». Первое поколение дебютировало в 1996 году, когда CEAT выиграл ралли в 2-литровом классе. Потому имя новорожденной сложили из слов – Cup Racing. А передо мной «Купра» уже пятого поколения да еще в традиционном для этой модификации цвете – желтом! Внутри все знакомо – явных отличий от «Бо-

кивает передачи. Кстати, если хотите потешить свои водительские амбиции, лучше перевести DSG в спортивный режим – так и она работает расторопнее, и машина эффективнее тормозит двигателем. Иногда можно помочь умной технике, поиграв лепестками на руле.

Неблагоразумно ждать от компактной заряженной машины плавности хода представительского лимузина. Пружины здесь на 20% жестче, чем у «Ибицы» в версии «Спорт», под них настроили амортизаторы, дорожный просвет уменьшили на 5 мм, мощнее стал передний стабилизатор толщиной 19 мм вместо 18 мм. Нет, душу подвески не вытрясают, однако на ровном испанском асфальте трудно ощутить их достоинства и недостатки. Куда проще отыскать близ Барселоны тихие петляющие дорожки, где можно в полной мере оценить поведение «Боканегры».

Есть небольшие крены, но автомобиль неплохо удерживает траекторию. Стоит войти в поворот побыстрее, передняя ось норовит плавно соскользнуть с намеченного курса – и тут же за ней



С кормы отличить заряженные версии «Ибицы» проще по выпускной трубе: у FR сдвоенные патрубки расположены сбоку, у «Купры» (и «Боканегры» с ее начинкой) – большое жерло по центру.



КТО НА ИБИЦЕ ЖИВЕТ?

Промежуточным «пунктом назначения» между обычными «ибицами» и заряженными «купрами» стала модель FR (аббревиатура от Formula Racing). Третье поколение (на фото) выпускают мелкими сериями на заводе в Барселоне в трех- и пятидверном исполнениях. Спортивный облик модели придают оригинальные бамперы и пластиковый обвес, серебристые наружные зеркала, а также отдельные элементы интерьера.

Еще одна новинка – дизель с топливной системой «коммон рейл», который вслед за появлением на «Эксео», обновленных «Леоне» и «Алтеа» поселился и на «Ибице». Двигатель 1,6 TDI CR вытеснил из-под капота агрегат такой же мощности (66 кВт/90 л.с.), но объемом 1,9 л. Разгон до сотни и максималка от такой рокировки ничуть не пострадали (11,8 с и 178 км/ч соответственно), зато снизился расход топлива (в смешанном цикле с 4,5 до 4,2 л/100 км), количество вредных выбросов (двигатель соответствует перспективным нормам Евро V) и CO_2 (119 против 109 г/км). Кроме того, тише стало в салоне – при частичных нагрузках уровень шума упал на 5–8%, а при полной – на 8–10%.





Отличий от обычных версий у «Купры» не так много: черные накладки на панели, чуть измененные приборы, спортивные руль и сиденья, металлические накладки на педали.

Приборы нормальные, а вот тянуться через руль к кнопкам маршрутного компьютера, расположенным рядом со щитком, неудобно.

«Купра» выделяется из строя «ибиц» хищным оскалом, черными наружными зеркалами и эксклюзивными 17-дюймовыми дисками с низкопрофильными покрышками размерностью 215/40.





канегры» не нахожу, разве что надписи и знаки отличия модификации изменились. Даже как-то разочаровался – но лишь пока не тронул селектор 7-ступенчатой DSG. Сразу понял: у этого автомобиля характер куда тверже. Подняв планку максимальной мощности – здесь она достигается на 6200 об/мин – и увеличив давление наддува до 2,15 бар, в тот же 1,4-литровый двигатель загнали на 30 «лошадей» больше. Им явно не по душе плестись со скоростью черепахи – с места «Купра» срывается резко (поэтому в пробках с педалью газа надобно обращаться очень ласково). Но прибавка чувствуется и за чертой города – самая мощная версия «Ибицы»



ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	SEAT Ibiza		
	FR	Cupra	1,6 TDI CR 90
Общие данные			
Размеры, мм: длина	4072 (4088)*	4061	4034 (4052)
ширина	1693		
высота	1424 (1441)	1420	1428 (1445)
база	2469		
колея спереди/сзади	1449/1441		1465/1457
Объем багажника, л	284 (292)		
Радиус поворота, м	5,2		
Снаряженная масса, кг	1167 (1192)	1172	1095 (1120)
Полная масса, кг	1668 (1693)	1673	1596 (1621)
Время разгона 0–100 км/ч, с	7,7 (7,8)	7,2	11,8 (12,0)
Макс. скорость, км/ч	212/211	225	178 (177)
Топливо/запас топлива, л	А95/45		ДТ/45
Расход топлива, л/100 км: загородный цикл	5,3		3,6
городской цикл	8,1	8,3	5,1
смешанный цикл	6,3	6,4	4,2
Двигатель			
Расположение	спереди поперечно		
Конфигурация	P4		
Число клапанов	16		
Рабочий объем, см³	1390		1598
Степень сжатия	10		16,5
Мощность, кВт/л.с.	110/150	132/180	66/90
при об/мин	5800	6200	4200
Крутящий момент, Н·м	220	250	230
при об/мин	1250–4500	2000–4500	1500–2500
Трансмиссия			
Тип	переднеприводная		
Коробка передач	A7		M5
Ходовая часть			
Подвеска: спереди/сзади	типа «Мак-Ферсон»/ упругая поперечная балка		
Рулевое управление	реечное с электрогидроусилителем		
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/ дисковые		
Размер шин	215/40R17		175/70R14, 185/60R15, 215/45R16, 215/40R17

*В скобках – данные для пятидверной версии.

Багажники у обычных и заряженных «ибиц» одинаковые. Большой чемодан и пара сумок в придачу улягутся без труда.







На заряженные версии устанавливают тормозные диски увеличенного диаметра: 288 мм впереди, 232 мм сзади. На заказ предлагают комплект SEAT Racing с четырехпоршневыми суппортами и спортивными колодками.

Модификацию FR планируют выпускать в трех- и пятидверном вариантах. У покупателей «Купры» и «Боканегры» выбора не будет.

Пожалуй, самая яркая черта спортивных сидений трех «ибиц» – надписи, говорящие о принадлежности к той или иной модификации.



Заряженные версии «Ибицы», как элегантные украшения в оригинальной оправе, – подарок тонкому ценителю.

даст фору любой родственнице и на разгоне, и в максимальной скорости.

Отличия не только в динамике, но и в поведении на дороге. По сравнению с опробованной ранее «Боканегрой» (напоминаю: тот автомобиль – на шасси FR), подвески «Купры» еще менее комфортные. Жесткость передних пружин увеличили на 15%, уменьшили дорожный просвет на 5 мм, понизив центр тяжести. Оригинальные настройки получили амортизаторы и пружины задней подвески. Дорожные стыки ощущаешь куда явственнее, а острый руль при длительных пробегах по автобанам даже утомляет. Правда, вскоре понимаешь, за что платишь: при динамичной езде общаться с «Купрой» интереснее.

Любой испанец, увидев на дороге заряженный CEAT, радуется, будто нашел клад. Что же, эти сокровища скоро появятся у российских дилеров. Во что их оценят у нас, пока сказать сложно. Известны лишь европейские цены: 20 600 евро за FR и 22 500 евро за «Купру». За «Боканегру» просят еще 850 евро сверху. Недешево, но на драгоценности всегда приходится раскошеливаться. **ЗР**

Яичница на капоте

ПЛЮС-МИНУС 33

Теперь и не вспомнить, кто из нас еще зимой, по возвращении из Великого Устюга («Без Деда, но с Морозом» – ЗР, 2009, № 4) бросил фразу: «Ну, теперь можно и на юга!». Тогда, после 33-градусного мороза, все восприняли эти слова как шутку, но минуло несколько месяцев – и засвербило в соскучившейся по странствиям душе.

В самом деле, надо задать автомобилям испытание пылью, саранчой, настоящим астраханским зноем. И закрутилось: мечты о рыбалке, арбузах, теплой речке намертво сплелись с подготовкой к измерениям, изучением возможностей кондиционеров, особенностей систем вентиляции. Решили обязательно добавить в спаянный устюгским морозом состав еще одного участника – «Ладу-Калина». Скорее всего, именно



«Волга-Сайбер»
2,4 л, 143 л.с. Пробег на момент старта – 30 тыс. км. Пробег за тест – 2966 км. Средний расход топлива – 8,6 л/100 км.

«Мицубиси-Лансер»
1,5 л, 109 л.с. Пробег на момент старта – 50 тыс. км. Пробег за тест – 2839 км. Средний расход топлива – 6,6 л/100 км.

«Пежо-308»
1,6 л, 120 л.с. Пробег на момент старта – 20 тыс. км. Пробег за тест – 2771 км. Средний расход топлива – 6,6 л/100 км.

Солнце – на полную катушку. Под его лучами все вокруг приходит в движение: просыпающийся лагерь, стайки птиц, трава, кузнечики, стрекозы, надоедливая мошка – и, конечно же, цифры на термометре, заботливо упрятанном в тени: 32… 36… 40 градусов. Сергей Воскресенский заносит показания в блокнот – ему писать отчет о тесте. Фото: Константин Якубов.

ее «климат» вызовет интерес читателей в первую очередь.

Итак, пять машин. Три начали редакционную биографию с прошлогоднего 60-часового марафона; четыре побывали на северном тесте. «Лада», «Волга» и «Шкода» сделаны в России, «Мицубиси» и «Пежо» – возможные кандидаты для производства на будущем предприятии под Калугой.

Для пятерки мы придумали пять номинаций в рамках южного пробега Москва – Ахтуба – Москва. Оценивать будем и ходовые качества в комплексе, и микроклимат в салоне, и, немного, ремонтопригодность. В общем, все, что важно путешественникам в жарких краях.

Времени, считая дорогу туда и обратно, откровенно говоря, в обрез. Поэтому не стоит откладывать, поехали!



«Шкода-Октавия»
1,6 л, 115 л.с. Пробег на момент старта – 45 тыс. км. Пробег за тест – 2797 км. Средний расход топлива – 7,0 л/100 км.

«Лада-Калина»
1,4 л, 89 л.с. Пробег на момент старта – 30 тыс. км. Пробег за тест – 2774 км. Средний расход топлива – 6,1 л/100 км.











В четырех машинах есть встроенные термометры, в «Сайбере» функции градусника выполнял парктроник. Точность показаний легко сравнить по сделанным одновременно фото. Очевидно, датчик «Шкоды» расположен неудачно – слишком близко к радиатору.

НОМИНАЦИЯ 1: ДАЛЬНЯЯ ДОРОГА

Когда на выезде из Москвы термометры показали 12 градусов тепла, в радиях только и разговора было, что о природе, подтрунивающей над нами. Какие уж тут кондиционеры, когда рука так и тянется включить «печку».

Тепло начало накрывать за Тамбовом. Черноземье встретило не только солнышком, но и дорогами самого разнообразного качества. Конечно, больше всего доставалось ведущему колонны, но, так как время от времени лидер менялся, можно было оценить способность каждого из автомобилей «держать удар», обеспечивать комфорт в дальней поездке с почти полной загрузкой.

«Шкода-Октавия»: вместительная и практичная, удобная, очень надежная в управлении. Разве что подвески излишне подробно повторяют профиль дорожного полотна. Единственный недостаток проявился, едва приблизились к южным широтам: в переходных режимах машина зазвенела мотором (1,6 FSI). Можно грешить на бензин, но заправлялись-то все из одной бочки.

Груженый «Пежо-308», как мог, уверенно и комфортно преодолевал большинство дорожных сюрпризов, лишь иногда на волнах вдруг взбрыкивал задней частью – резко, почти до хода отбоя. У «француза» самый симпатичный интерьер, хорошие подвески, приятный, бойкий двигатель.

«Лансер» под нагрузкой стал… двуликим. Задняя подвеска «японца» на выступах асфальта вдруг залязгала ограничителями хода сжатия, да так, словно в них что-то оторвалось. При этом передняя, как ни странно, осталась достаточно эффективной. Пришлось срочно перераспределять поклажу, чтобы вернуть шасси в привычное состояние. Большинству водителей понравились отзывчивость полуторалитрового двигателя, удобные тормоза, надежная управляемость.

Надо видеть лица путешественников, когда те заглядывали в чрево «Волги-Сайбер»: сколько простора! Приходилось умерять аппетиты «грузчиков» – в противном случае всю поклажу они втиснули бы в один безразмерный автомобиль. «Сайбер» продемонстрировал завидный для большинства иномарок запас хода подвесок. Он надежно, даже мягко гасил возмущения (в смысле физическом) от разных дорог. Но не во всем он так же хорош: водители жаловались на неудобное сиденье, дорожную качку, особенно на волнистом профиле, на прожорливый и при этом ничем не выделяющийся на фоне других двигатель.

Как и ожидали, «Калина»-универсал оказалась безоговорочным лидером по надежности подвесок. Она, конечно, погромыхивала внутренностями на всевозможных сколах и морщинах асфальта, однако большинство ям и глубоких волн преодолевала легко и непринужденно. Но крепкие подвески еще не залог уверенного поведения! Увы, по части управляемости автомобиль на фоне соперников «ватный», тормоза так себе, да и двигатель (1,4 л) после включения кондиционера «не едет», особенно на низких и средних оборотах.

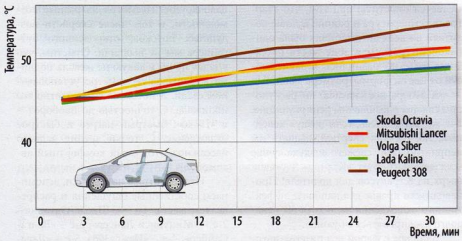
В номинации «Дальняя дорога» места распределили так: 1-е – «Шкода-Октавия»; 2-е – «Пежо-308»; 3-е – «Мицубиси-Лансер»; 4-е – «Волга-Сайбер»; 5-е – «Лада-Калина».

НАЗОВИ СВОЙ ЦВЕТ

Полчаса на палящем солнце – таково первое жаркое испытание. Предстоит оценить, как нагреваются сере-



НАГРЕВ САЛОНА В ЗАВИСИМОСТИ ОТ ЦВЕТА АВТОМОБИЛЯ



бристые «Калина» и «Октавия», темно-синий «Пежо», вишневый «Лансер» и «Сайбер», окрашенный зеленовато-коричневым металликом. Самое сложное – найти желающего переставлять машины на солнце: когда в тени сорок пять, большинство предпочитает охлаждаться в реке.

Самыми «холодными» признали именно серебристые автомобили. А вот «Пежо» тут же нарекли «горячим южным парнем» – настолько интенсивно в сравнении с другими он нагревался. Как ни странно, «Волга» нагревалась с той же быстротой, что «Мицубиси», – не рекордной.

Поскольку «шкоды» бывают синими, а «пежо» – серебристыми, здесь лидеров и аутсайдеров определять не стали. Но обязательно сделаем это позже.



В роли сковородки выступил самый темный автомобиль. Полчаса – и яичница готова. Жарить без масла не советуем. Речь не о вкусе блюда – на краске остаются следы.

На правах рекламы



НОМИНАЦИЯ 2: ОХЛАЖДЕНИЕ НА МЕСТЕ

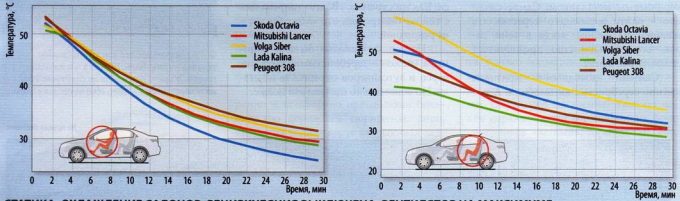
В салоне крепим два термометра (на подголовниках водителя и заднего пассажира справа) – так, чтобы на них не попадали прямые солнечные лучи. Проверяем, «пишет» ли ноутбук показания датчиков. Теперь ставим машину на солнышко и ждем, пока первый термометр покажет 50 градусов – это точка отсчета. Пускаем двигатель, включаем вентилятор климатической установки на максимум, ручку управления потоками – в положение «все на себя», дефлекторы направляем вверх. Затем переходим в режим рециркуляции, отсекая доступ наружному воздуху. Именно так, по мнению большинства производителей, салон охладится быстрее. Каждые 2 минуты фиксируем температуру. И так – в каждой машине. Результаты показаны на графиках. Остается отметить: при том, что стартовая температура в районе головы водителя во всех автомобилях была одинаковой, градусы в зоне места пассажира заметно разнились в зависимости от цвета, формы, размера машины.

А теперь все сначала, но раскупорим салоны – выключим рециркуляцию. Все же, согласитесь, если воздух холодный, но, пардон, спертый, дышать им неприятно. Цену свежего воздуха лучше всех демонстрирует «Калина» – скачок вверх на 8 градусов для водителя! Производители правы: для наиболее эффективного охлаждения надо хотя бы ненадолго изолироваться от улицы.

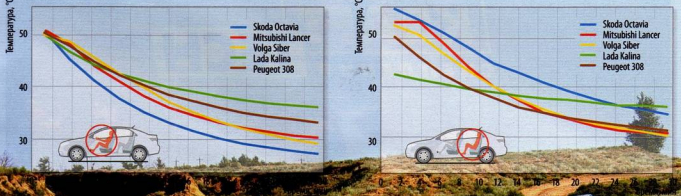
В борьбе с жарой вся пятерка автомобилей продемонстрировала отменные качества. Конечно, и здесь довольно быстро наметился лидер, но порадовало другое. Несмотря на разные возможности, в том числе скорости воздушных потоков, откровенного аутсайдера мы не выявили. Отметим, что «Лада» ну ни в какую не желала поднимать градус на термометре, установленном сзади. А потом очень неохотно его понижала. С точностью до наоборот – в «Пежо»: быстрый нагрев и быстрое охлаждение. С точки зрения заднего пассажира, это самый комфортный автомобиль.

Итак, смотрим на графики, вспоминаем собственные ощущения и распределяем места: 1-е – «Шкода-Октавия», 2-е – «Мицубиси-Лансер», 3-е – «Волга-Сайбер», 4-е – «Пежо-308», 5-е – «Лада-Калина».

СТАТИКА. ОХЛАЖДЕНИЕ САЛОНОВ. РЕЦИРКУЛЯЦИЯ ВКЛЮЧЕНА, ВЕНТИЛЯТОР НА МАКСИМУМЕ



СТАТИКА. ОХЛАЖДЕНИЕ САЛОНОВ. РЕЦИРКУЛЯЦИЯ ВЫКЛЮЧЕНА, ВЕНТИЛЯТОР НА МАКСИМУМЕ



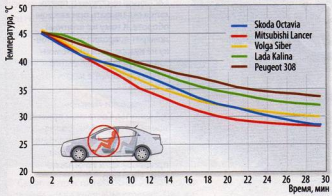


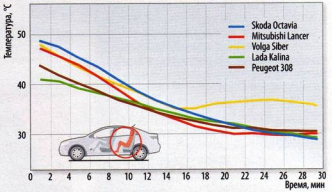
НОМИНАЦИЯ 3: ПРОХЛАДА НА ХОДУ

Постояв под солнцем, хочешь движения. Вот и посмотрим, как остывают машины на ходу. После того как прогрели салон до 45 градусов в зоне водителя (порог жары несколько снизили, чтобы облегчить жизнь испытателям и немного сэкономить время), запустили мотор и стартовали в 40-минутный пробег (строго соблюдая ПДД) по Ахтубинску и его окрестностям. По сравнению со статическими измерениями снизили скорость вентилятора до средней – иначе рисковали простудить водителей после 40-градусной жары.

Очень близкими оказались результаты охлаждения в «Шкоде» и «Мицубиси», разве что к заднему пассажиру «Октавия» отнеслась человечнее. Наиболее стабильно и качественно система кондиционирования работала именно у нее. «Калина», «Сайбер» и «Пежо», кажется, могли до бесконечности выяснять, кто из них лучший. Кстати, отдельное спасибо «Пежо»: он поил нас самой прохладной водой из своего бардачка. Увы, салону прохлады от кондиционера доставалось меньше… «Калине» немного не хватило стабильности. «Сайбер» удивил неожиданным забросом температуры в задней части салона. Расставим конкурсантов по ранжиру: 1-е место – «Шкода-Октавия», 2-е – «Мицубиси-Лансер», 3-е – «Лада-Калина», 4-е – «Пежо-308», 5-е – «Волга-Сайбер».

ДИНАМИКА. ОХЛАЖДЕНИЕ САЛОНОВ. РЕЦИРКУЛЯЦИЯ ВЫКЛЮЧЕНА, ВЕНТИЛЯТОР – ВТОРОЕ ПОЛОЖЕНИЕ





На правах рекламы



Лампы накаливания Hella - это лучшие условия для распознавания опасных ситуаций и идеальное решение для всех типов фар.

Сегодня компания Hella представляет новые лампы с увеличенной мощностью светового потока на 90%:

H4+90% - 8GJ 002 525-531
H7+90% - 8GH 007 157-531

HELLA®

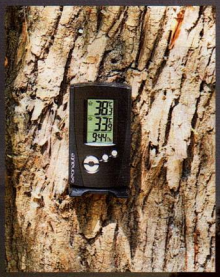
Идеи сегодня для автомобилей будущего

Hella в России: 115054, г. Москва, ул. Валовая, д. 21/125, (495) 789-8070
www.hella-russia.ru

НОМИНАЦИЯ 4: ТЕСТ-РЕМОНТ

Еще не так давно, собираясь в подобное путешествие, мы укладывали в багажник ящик с инструментами и солидный запас запчастей. Теперь и машины стали надежнее, и сервисная сеть разветвилась… В общем, отправляясь в южный пробег, мы ограничились штатным инструментом, которого достаточно разве что для замены колеса. Вот эта работа и стала основой очередной номинации.

Объективная оценка – время, которое нужно для спорой смены правого заднего колеса на запаску. Во всех случаях это делал один и тот же испытатель, так что по части сноровки исполнителя шансы мы уравняли. Не пренебрегли инструкциями по эксплуатации: они очень помогают найти и приготовить к работе домкрат, определить место, куда его ставить. Совет всем: выезжая на природу, запаситесь обрезком крепкой доски, поскольку опирать домкрат прямо на землю или песок опасно – «поплывет». Не забывайте также подкладывать упоры под колеса. Готово? Время пошло!



Цифры в центре – температура воздуха в тени на открытом пространстве. Жарко!



«Шкода-Октавия»: 9 минут. Самая толковая инструкция, хороший домкрат, стрелка на пороге указывает, куда его устанавливать. Но штатное колесо – 205/60R15, а запасное – 195/65R15... На такой докатке можно только совсем не спеша добраться до ближайшего шиномонтажа. 5-е место.



«Волга-Сайбер»: 11 минут. Очень неудобный баллонный ключ, он же рукоятка домкрата. Составной инструмент приходится складывать при каждом обороте. К тому же штатный домкрат повредил отштампованную на кузове, хотя «шиномонтажник» действовал строго по инструкции. 4-е место.



«Мицубиси-Лансер»: 8,5 минуты. Составной привод домкрата неудобен. В алфавитном указателе инструкции «замену колеса» не нашли, пришлось идти по оглавлению. 3-е место.



«Пежо-308»: 8 минут. В комплекте инструмента нашелся стержень – он служит оправкой при установке колеса. Без инструкции возились бы дольше… Домкрат не самый надежный, но вполне сгодится. 2-е место.



«Лада-Калина»: 6 минут – и на месте «пробитого» колеса стоит запаска. Всего четыре болта, понятный домкрат, легкое колесо – и все насколько очевидно, что инструкция не понадобилась. 1-е место.



НОМИНАЦИЯ 5: ПЫЛЬ, ГРУНТ, ТРАВА

Езду по степным проселкам вряд ли назовешь призванием пятерки наших автомобилей. От пыли они, за исключением «Сайбера» (у него отсутствует внутрисалонный фильтр), хорошо защищены. Однако жесткие стебли травы оставляют отметины на лаке бамперов, пух и семена набиваются в карманы радиаторных воздуховодов, а уж просветы и передние свесы… Расположим машины по местам согласно проявленным способностям. Кстати, формируя колонну при съезде на грунт, следует пустить вперед слабого, чтобы именно он задавал скорость.





Саранча просто-таки набрасывалась на машины – и на ходу, и на стоянке. Она же несъедобная!



К концу поездки «Пежо-308» с подвязанным скотчем фартуком под бампером выглядел, как львенок с перебитой лапой. Очень слабо машина приспособлена для грунтовых дорог. Просвет сам по себе не мал (155 мм), но длинный нежный «нос»… 5-е место

Вот тут 308-й едва не потерял резиновый фартук из-под бампера. Оторванную деталь закрепили скотчем. Остальные машины проскочили коварную ложбинку без потерь.

На правах рекламы

Система зажигания | Холодный пуск дизельного двигателя | Электроника | Датчики

Новинка

BERU Ultra X Titan.
Инновационные свечи зажигания с энергией титана

Высокий потенциал искрового разряда также при повышенном давлении в камере сгорания – и, тем самым, исключительно эффективное сгорание.

15 типов свечей зажигания, 90%-й охват парка автомобилей, 100%-е удобство при ТО.

TITAN POWER

Новая конструкция Poly-V бокового электрода: на 5 острых кромках постоянно происходит попеременное искрообразование. Это обеспечивает высокую надежность зажигания при постоянной и продолжительной мощности искрообразования.

www.beru.com

BorgWarner

BERU

A BorgWarner Business

Реклама. Товар сертифицирован.



ЮЖНАЯ СПЕЦИФИКА

И вновь перед глазами лента дороги колеблется в полуденном мареве, молоточком по машине тупые удары, словно кто-то швыряет в нее комки сухой глины. Это саранча. На горизонте столбом черный дым – выхлоп древнего тепловоза, натужно тянущего вагоны с солью. Мы решили сделать небольшой крюк, чтобы обязательно попасть в соляной Клондайк – к озеру Баскунчак. Кондиционеры уже никто не выключает и не оценивает – главное, что они па-



«Волгу-Сайбер» адаптировали, адаптировали, да не… Длинная база и низко висящая система выпуска делают автомобиль уязвимым, например, при съезде с парома или на перегибах дороги. В конце теста так и подмывало пальцем написать на пыльном торпедо: «Нужен салонный фильтр!!!». 4-е место.

«Мицубиси-Лансер» на «высоких» пружинах обладает достаточным (по российским меркам) дорожным просветом – 160 мм (142 мм под защитой мотора). Все портит массивный и низкий передний бампер. «Лансеру» досталась парочка хороших оплеух, но он выдержал. 3-е место.



Паром едва не стал непреодолимым препятствием для «Сайбера» – повис на брюхе. Пришлось регулировать трап. Остальные выбрались на сушу без хлопот.

шут. Теперь можно подвести итоги, ведь не одним только микроклиматом интересна пятерка зарулевских автомобилей – есть у них и другие сильные стороны, равно как и слабые.

Оценки представлены в таблице на с. 90 – и по номинациям, и в целом за тест. Мы не претендуем на полноту выводов, ведь не каждая машина отправляется к югу, не каждая вынуждена терпеть сильный зной и неровный грунт. Результаты справедливы именно для этого, конкретного испытания – жарой.





Российское происхождение «Лады-Калина» делает ее практически универсальным дорожным автомобилем в наших условиях. Защита двигателя (дилерская опция), просвет 170 мм, малые свесы… Да это же кроссовер! 1-е место в «грунтовом» зачете.

Заводская защита двигателя и дорожный просвет 160 мм позволяют «Шкоде-Октавия» даже при немалом переднем свесе не комплексовать при движении по проселку. И все же – аккуратнее на ухабах: резкий ход отбоя и мертвого в салоне разбудит. 2-е место в номинации 5.

На правах рекламы

Свечи зажигания
ЭЗ STANDARD –
оригинальные комплектующие
на конвейерах российских
автопроизводителей

Spark Plugs
Zündkerzen
Свечи зажигания

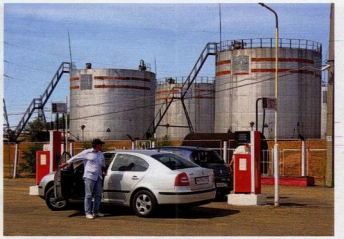
Russia's No.1

ISO 9001 ISO/TS 16949

STANDARD
Bosch Group

Дилеры ООО «Роберт Бош» по продаже свечей зажигания ЭЗ STANDARD и APS ПРИОРИТЕТ:

ООО «СтройТрансКапитал» Москва	(495) 958-91-78
ООО «СТАМОС» Москва	(495) 740-00-58
ООО «ЭСКОМА» Москва	(495) 225-48-09
ЗАО «Бостэк» Санкт-Петербург	(812) 324-69-37
ЗАО «Смит» Нижний Новгород	(831) 466-14-10
ООО «Торговый Дом НижБел» Нижний Новгород	(831) 220-96-38
ООО «Магистраль-НН» Нижний Новгород	(831) 255-47-47
ООО «Имидж» Самара	(846) 332-40-42
ООО «Автосеть» Самара	(846) 341-72-34
ООО «Авто-опт» Саратов	(8452) 51-29-86
ООО «Юг-Автокомплект» Ростов-на-Дону	(8632) 76-94-91
ООО «Динамика Плюс» Ставрополь	(8652) 56-21-48
ООО «Интерком-Ь» Челябинск	(351) 262-72-00
ООО «Интерком-Лада» Тольятти	(8482) 20-70-84
ООО «Планета Авто» Березовский	(343) 345-08-80
ООО «УПМ» Екатеринбург	(343) 378-99-10
Ч.П. Шакиров Р.Ж. Новосибирск	(383) 342-07-46
ИП Шальгин А.В. Березовка	(3912) 41-14-01
ООО «Автоцентр МАКС» Белогорск	(41641) 2-06-06
ООО «Автоцентр МАКС» Благовещенск	(4162) 44-63-02
ТД «Фальшвеь» Воронеж	(4732) 20-41-80



Потери во время жаркого теста: лампа стоп-сигнала в «Сайбере» и лампа головного света в «Пежо». Забавно, что легальной H7 в Ахтубинске не нашлось – только синие китайские 100-ваттные.

АЗС мы не выбирали, заправлялись по мере необходимости. За тест машины «выпили» 991 литр бензина.



Участие в жарком тесте – один из эпизодов биографии редакционных машин и… повод затеять еще какой-нибудь тематический пробег: проигравшие жаждут реванша. Так что продолжение следует. **ЗР**

РЕЗУЛЬТАТЫ СПЕЦТЕСТА «ЖАРА»

Автомобиль	«Шкода-Октавия»	«Мицубиси-Лансер»	«Лада-Калина»	«Пежо-308»	«Волга-Сайбер»
	Места в отдельных номинациях				
Номинация 1: «Дальняя дорога»	1	3	5	2	4
Номинация 2: «Охлаждение на месте»	1	2	5	4	3
Номинация 3: «Прохлада на ходу»	1	2	3	4	5
Номинация 4: «Тест-ремонт»	5	3	1	2	4
Номинация 5: «Пыль, грунт, трава»	2	3	1	5	4
Итоговое место	I	II	III	IV	V

Расстановка мест не является абсолютной, она характеризует результат, показанный машиной в данном тесте с конкретными соперниками.

СПРОСИМ ЧИТАТЕЛЕЙ

Чего вы опасаетесь в жару?

39% *перегреть двигатель*

24% *получить тепловой удар*

36% *засохнуть от жажды*

Хороший? Плохой? Злой?

Какое из этих определений точнее характеризует рядового инспектора ГАИ, попытался понять Александр Котов.

Так уж получилось, что к гаишникам я всегда относился достаточно ровно. Езжу, считай, каждый день, но как-то удавалось не пересекаться. Поэтому разговоры о том, что в ДПС работают только корыстные люди, кормящиеся палочками вдоль дорог, слушал вполуха. Однако же в один из недавних уик-эндов случилось нечто, заставившее отказаться от нейтралитета.

Осень – это дача. Стало быть, шашлык, корзины с урожаем, шуршащие листья под ногами. На любителя, конечно, – многие не поймут, но все равно хорошо! Сидим вечером, отдыхаем… И вдруг подкатывает соседская «шестерка», но за рулем не сосед Степаныч, а автоинспектор в зеленом попугайском жилете и фуражке. Следом же патрульная машина в полной боевой раскраске. Выходит гаишник и из задней двери буквально достает Степаныча. Тот какой-то нехороший – качается и еле ногами двигает. Лейтенант аккуратно так берет его под руку и ведет к калитке. Нас увидел – позвал: помогите старику, мол, дедку-то уже за семьдесят, а он то ли пьяный, то ли тут похуже что...

Спрашиваем все хором Степаныча: «Что случилось?». И вот тут я гаишников этих зауважал! Дед оказался трезвым, вот только плохо с сердцем стало. Да так, что еле на обочину вырулил, причем на виду у патруля. Те, естественно, заинтересовались. Подошли, обнюхали – ничего не учуяли. Видят, плохо человеку. Предложили «скорую» вызвать, но в лес да в выходной день кто же поедет! Тогда один из них, лейтенант молодой, предложил до дому довезти. Хотя и недалеко – километров пятнадцать, но все же. И это – с поста, разрешив народу «бесплатно» кататься! Жаль, фамилию не спросил – и среди гайцов хорошие люди не перевелись!

К счастью, все обошлось: уже на следующий день Степаныч как ни в чем не бывало копался в грядках.



Орел или решка? Белое или черное? Что остается в душе после встречи с инспектором ДПС?

А я в отличном настроении поехал в город. Еду, улыбаюсь патрулям – почему бы хорошим людям не улыбнуться? И доулыбался…

Местечко одно хитрое на дороге есть: трасса узкая, по полосе в каждом направлении, и закрытых поворотов куча. Понятное дело, что на старом щербатом асфальте светится свеженькая двойная сплошная – куда же без нее! Я эту дорогу хорошо знаю – постоянно по ней разъезжаю. Навстречу катит гаишный «Форд» – и вдруг прямо передо мной он разворачивается через двойную сплошную. Пристраивается перед моим капотом и аккуратненько так, на 70 км/ч, пылит в обратном направлении. Ну ладно, пусть пылит – может, потребность какая возникла резко. А то, что через двойную сплошную развернулся, так на то он и король дороги! Однако же смотрю, что-то скорость падает: 60, 50, до 40 дошло… Ползем. А обогнать нельзя – полоса сплошная и поворотов полно. Сзади колонна начала собираться. Проезжаем очередной поворот – он вообще останавливается. Да так хитро, что объехать его можно, но только так, что колесом заезжаешь на встречную полосу. Нет, думаю, не проведешь на мякине – и останавливаюсь: лишаться по дурости прав неохота! Колонна, естественно, тоже замерла.

Шум, гам, сигналят, фарами мигают – а я стою. Минуту стою, вторую… Смотрю, открывается дверь «Форда», вылезает мордастый прапор и топает ко мне. И так недовольно: чего, мол, не едешь-то? Я поясняю: дескать, не имею физической возможности тебя объехать, не нарушая ПДД, так что уж будь любезен – машинку-то сам поставь как полагается. В ответ слышу замечательную фразу: «Умный, скотина! Но ничего, в другой раз подловлю».

Плюхнулся он в машину и с места рванул, только его и видели. Про свое настроение говорить не хочу. А через день, когда на дачу возвращался, узрел: на том же месте тот же прапор подловил-таки какого-то бедолагу. Провокатор в погонах!

Вот как вышло: всего за два дня сначала расцвело в душе светлое чувство к нашим славным правоохранителям – и тут же увяло...

Ответы представителей компаний на публикацию в журнале и обращения ЗР.

Отдайте оплаченный «Хёндай»!

Военнослужащий из города Гагарина Смоленской области Николай Смирнов рассказал, что в апреле 2009 года внес деньги в компанию ООО «ДИМКО.РУ – Вязьма» за автомобиль «Хёндай-Гетц». Когда же подошел срок забирать покупку, ему сообщили, что паспорт транспортного средства (ПТС) по не зависящим от фирмы причинам не оформлен, а потому машину получить нельзя. Николай обращался в разные инстанции, однако результата не добился. Тогда он попросил помощи у редакции ЗР.

Мы связались с PR-менеджером компании «Хёндай Мотор СНГ» Юлией Тихонравовой, приводим ее ответ:

Недоразумение возникло из-за сбоя в документообороте, но в настоящее время совместными усилиями дилера и дистрибьютора его последствия устранены. От лица нашей компании клиенту принесены извинения. Подобные происшествия не носят ни массового, ни системного характера, поскольку «Хёндай Мотор СНГ» – клиентоориентированная компания, для которой важно мнение каждого покупателя. Мы приложим все усилия для того, чтобы подобные ситуации не возникали.

Мы позвонили Николаю Смирнову – действительно, его неприятности закончились. Более того, он получил не только автомобиль, но и солидную неустойку за просрочку договора, а супруге Николая дилер преподнес корзину с цветами.

Нет потерям энергии!

В материале «Крокодилы питаются вольтами» (ЗР, 2009, № 4, с. 138) отмечались серьезные недостатки большинства пусковых проводов, испытанных экспертами. На публикацию откликнулись представители ООО «Эрлайн», чья продукция также участвовала в экспертизе, – фрагмент их письма в редакцию приводим ниже.

…Мы согласны, что падение напряжения на наших проводах слишком велико, однако полагаем, что столь низкой, какую вы выставили, оценки они не заслужили. В конструкцию вносим изменения. Оплетку перепроверили, она выдерживает температуру –40°С. А с самим кабелем нужно разбираться: попытки улучшения физических свойств медного провода вступают в противоречие с экономической целесообразностью: изделие становится заметно дороже. Что касается крепления провода к «крокодилам», эта потеря может составлять до 20% из-за плохого обжима. На его качество мы обратили самое пристальное внимание. С удовольствием поучаствуем в следующих тестах проводов и предоставим редакции «За рулем» новые разработки для испытаний. Все нововведения сейчас внедряются в производство.

Заместитель коммерческого директора Евгений Лабачевский

Благодарим компанию «Эрлайн» за деловой подход к критике. С удовольствием испытаем улучшенные образцы ее продукции.

Гарантию продлили

Владимир Старичков приобрел у официального дилера «Шкоды» – компании «Росспан моторс» автомобиль «Шкода-Румстер». Он пишет: машина в четвертый раз на гарантийном ремонте по одному и тому же поводу – слышен стук в двигателе. Ранее ему поменяли четыре гидрокомпенсатора, затем дожину оставшихся, потом распредвалы вместе с крышкой… Ситуацию по нашей просьбе комментирует PR-менеджер «Шкоды» Тимур Алиев:

Дилер, разбираясь в ситуации, последовательно осуществлял гарантийный ремонт. Характер звука изменялся, но стук, к сожалению, сохранялся. В конце концов после технической консультации с импортером дефект был устранен. Учитывая, что автомобиль долго находился в ремонте, приняли решение продлить гарантию на такой же срок. Исправный автомобиль возвращен владельцу.

Автор письма в редакцию подтвердил: гарантию продлили на 82 дня.

Нужна ли огнетушителю ручка? Сколько стоит блокиратор рулевого вала для «Матиза»? Что делать «волгарю», если сзади нападает кенгуру?.. Заезжайте в августовский почтамт – обсудим!

Остается права покупать

Недавно попробовал подыскать подходящую автошколу для приятельницы, чтобы занятия проводились после 18 часов в будни, а также по выходным: в организации, где она работает, ведется строгий учет посещаемости. Но автошкол с таким графиком в нашем регионе – а мы живем в Туле – просто нет: вождение во всех заканчивается строго в шесть вечера. Иными словами, работающему человеку, желающему пойти на курсы, надо как-то отпрашиваться, договариваться, брать отгулы, терять из-за этого в зарплате и т. д.

Не могу сообразить: у нас что, законом запрещено инструкторам работать после шести вечера? Не могли бы вы посоветовать, как ей поступить: 1) уволиться с работы; 2) договориться лично с каким-нибудь инструктором за дополнительную плату; 3) сразу купить права у гаишников, а ездить поучиться с друзьями?

Согласитесь, обстоятельства словно подталкивают к тому, чтобы знакомая выбрала третий вариант.

Владимир Дробышев, Тула

А зверушка-то питерская

В ЗР, 2009, № 5 мы увидели свою машину – вы назвали ее «неведомой зверушкой»! Обнаружить «старушку» в окружении фирменной роскоши никак не ожидали… Между прочим, ей уже 18 лет и она прошла 240 тыс. км. Муж в свое время купил только двигатель, какой ставили на «Волгу», а все остальное варил и клеил сам. Каркас трубчатый, облицован оргалитом с оклейкой стеклотканью.

Первый выезд забыть нельзя. Сиденье стояло только водительское, а я сидела на перевернутом ведре. В полной уверенности, что это до первого инспектора: у нас даже номеров не было. Однако мы проехали через несколько постов от Купчино до Пушкина и обратно – милиционеры от нас просто отворачивались. «Зверушка» способна превращаться в невидимку?

Эта фотография в журнале – настоящий подарок к нашей рубиновой свадьбе: мы уже 40 лет вместе! К тому же снимок помог мне вывести мужа из депрессии. Машинка начала барахлить, и он решил было от нее избавиться – чуть ли не сжечь на костре! А теперь вновь с ней возится. И это хорошо: ему, инженеру, специалисту по автоматике и телемеханике, всегда хотелось доказать себе и другим, что в этой жизни что-то может и чего-то стоит.



Нелли Сапожникова, пос. Тельмана Ленинградской обл.

ОПы с ручкой

Пару лет назад меня остановил гаишник и попросил предъявить аптечку. Оказалось, лекарства в ней просрочены, и я его заверил, что первым делом заеду в магазин. Тогда вместе с аптечкой купил и новый огнетушитель. Этим летом начал загружать вещи в багажник – заметил, что у нового огнетушителя сломалась ручка. Решил поставить ручку со старого – тут-то и обнаружилось, что в новом огнетушителе отсутствует... механизм для образования газа, при том что порошок засыпан. Огнетушитель, кстати, опечатан пломбой. Вот такая история. С уважением,



Сергей Панов

От редакции. *Напомним, что аналогичные огнетушители ОП-1(б) и ОП-2(б) недавно провалились в нашей экспертизе (ЗР, 2008, № 11), причем тогда у них тоже отломились рычаги. Опять случайность?*



Запрещено или разрешено?



В поселке Верево (это по дороге из Санкт-Петербурга во Псков) висит вот такой забавный набор знаков – на все случаи жизни. Верю, что их размещали здесь из лучших побуждений, но в итоге получилось нечто смешное. Почти по Черномырдину. Как в конце концов попасть на ту сторону, ничего не нарушая, – вот в чем вопрос!

Екатерина Валуа

Ловушка для гостей



Так можно назвать сочетание знака «Главная дорога» и «кирпича» на пересечении улицы Румянцева и шоссе Металлургов в Челябинске. Местные знают, что на этом перекрестке нужно остановиться и пропустить всех справа, поскольку они действительно едут по главной дороге (раньше тут даже стоял знак «Стоп»). А приезжий водитель видит знак «Главная дорога» – и по газам...

Владимир Божко

На все случаи жизни?



Вот такой интересный автомагазин есть на центральной улице Сергиева Посада. Интересно, дают ли в нем гарантию на товары? Или, как любят говорить продавцы, еще никто не жаловался? И от какого вида товаров больше прибыли?

Эдуард Трофимов



Осторожно: сзади кенгуру!

Защита от «неправильных» сумчатых?

Андрей Балуков, Курган

Место занято!

Это парковочное место, выделенное, очевидно, для самых изощренных водителей, я увидел в нашем городе.

Александр, Минск



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

Деятельностью зарулевского почтамта в сентябре руководил Михаил КОЛОДОЧКИН

Не будут брать – отключим газ!

Ценные бумаги из рук инспектора ДПС москвич купил всего за 100 рублей.

Еду из Владимира в сторону столицы, останавливает инспектор. Мол, нарушаете: занимаете левую полосу при свободной правой. Кисло прикидываю наличность в кармане... Но дальше – внимание! – слышу нечто новенькое: дескать, либо платите штраф 500 рэ, либо… приобретаете лотерейных билетов на сотню!

Пораскинув мозгами, я, понятное дело, взял четыре вот таких билета. Естественно, без всяких там квитанций. Рассказал на работе – хохотали все до упаду... И все же – чья это инициатива? Вот бы спросить главного гаишника...

Василий Маренин, Москва





От редакции. *Невольно вспоминается «Бриллиантовая рука»: «...тот получит водокачку!». Может, оно и не во вред, что автоинспекторы осваивают смежные специальности и начинают приторговывать разного рода ценными бумагами прямо на посту. Мы связались с организатором лотереи – фондом «Ветеран МВД России». Его сотрудники предположили, что инспектор торговал билетами по собственной инициативе. Но хотелось бы знать, что думает по этому поводу полковник милиции Александр Петрович Кунаков, возглавляющий Управление ГИБДД УВД Владимирской области.*

Стекло налетает на камень

У вас есть конкретные вопросы по технике, автомобилям, экспертизам, экономике, автопрому? Тогда спрашивайте – мы обязательно ответим!

Автор: Виктор Дьяченко, Тула

Проясните, пожалуйста, ситуацию, при которой камень от впереди идущего транспорта разбивает ветровое стекло! Мне это кажется очевидным, поскольку камень явно летит назад, но сын тычет мне под нос какие-то учебники, где утверждается обратное. Кто прав?

За ответом мы обратились в Математический институт им. В.А. Стеклова РАН (МИАН). Комментирует письмо читателя кандидат физико-математических наук Николай Андреев:

Итак, камень застрял в протекторе колеса (рис. 1). Куда же он полетит, когда выскочит из него?

1

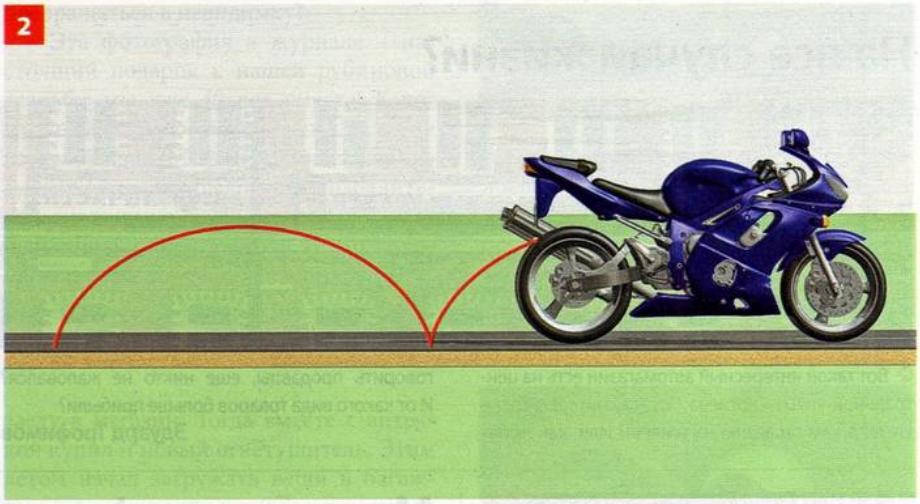


Свободное движение тела начинается по касательной к той траектории, по которой тело перемещалось до вылета. Траектория камня, который вращается с колесом, представляет собой циклоиду (рис. 2). Вспомните светоотражатели, прикрепленные к спицам велосипедного колеса. Если такой катафот прикрепить к ободу, то циклоиду можно наблюдать в свете фар. Касательная к циклоиде ориентирована по направлению движения и проходит через верхнюю точку производящей окружности, то есть колеса.

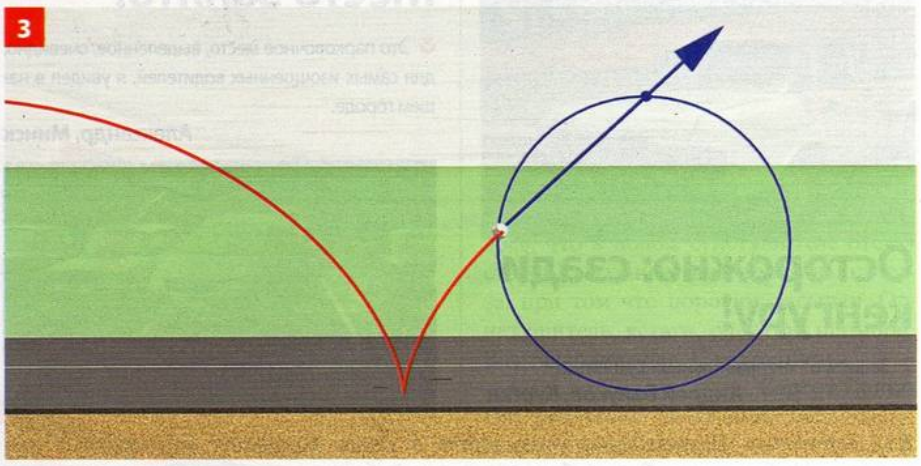
Коль скоро касательная совпадает с направлением движения, значит, и камень, вращавшийся с колесом, а затем вылетевший из него, полетит в направлении движения машины (рис. 3)! Помните, как в детстве вы катались по лужам на велосипеде без заднего крыла? Мокрая полоска на спине – житейская иллюстрация только что приведенного утверждения. В подробностях полет камня и описание циклоиды можно увидеть в Интернете, где в свободном доступе выложен наш некоммерческий проект «Математические этюды» (сайт etudes.ru).

Выходит, сын Виктора прав: камень летит по ходу движения транспорта, а не против него! Отчего же в этом случае бьются стекла машин, идущих сзади? Причин может быть две. Во-первых, если горизонтальная составляющая касательного вектора мала, то машина просто догоняет летящий камень. Чем ближе точка отрыва камня к асфальту, тем ниже его начальная скорость – тем легче его догнать. Вторая причина еще проще: если вместо сухого асфальта – грунт или просто скользкая дорога, то колесо с камнем может забуксовать. Понятно, что в этом случае оно выбросит камень назад – именно это мы наблюдаем у застрявших в грязи или сугробе автомобилей.

2



3



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

Вечные ценники

Летом прошлого года модель, выпускавшуюся более десяти лет, модернизировали. А цена осталась на прежнем уровне. Что может стоять за щедростью производителя, исследовал Павел Леонов. Фото: Константин Якубов.

РОДОСЛОВНАЯ

На самом деле конструкция «Нексии» куда старше, ведь ее лицензионным прародителем был «Опель-Кадет Е» 1984 года, который, в свою очередь, практически ничем не отличался от тезки образца 1979 года – первого переднеприводного автомобиля немецкой компании. Выходит, в этом году «ксюшка», как часто называют автомобиль владельцы, может по праву отмечать 30-летний юбилей.

Но вернемся к современной «Нексии». Она родилась в 1996 году на совместном корейско-узбекском предприятии UZ-Daewoo (ныне GM Uzbekistan), расположенном в городе Асака. Премьера обновленной версии (заводской индекс N150) состоялась 3 июня 2008 года. От предшественницы ее отличают: измененные передний и задний бамперы, решетка радиатора, передняя и задняя оптика, крышка багажника со встроенным спойлером и углублением под номерной знак. Внутреннее убранство дизайнеры также не обошли стороной. Значительно модернизировали панель приборов, появились новые сиденья, руль, обивки дверей, двухдиновая магнитола «Кларион», электронные часы. Сзади разместили дополнительный стоп-сигнал, усовершенствовали шумоизоляцию. Разработку нового облика доверили независимой британской компании Concept Group. Она предложила несколько вариантов модернизации, заводчане выбрали самый простой и дешевый. Их можно понять: цены надо было удержать на прежнем уровне. Вся техническая начинка, за исключением двигателей и коробок, осталась практически без изменений.

Основные конкуренты модели: «Лада-Приора» и «Калина», «Шевроле-Ланос», «Хёндай-Акцент», «Рено-Логан» и т. д.

СИЛОВЫЕ АГРЕГАТЫ И ТРАНСМИССИЯ

Производитель предлагает два бензиновых атмосферных двигателя: 8-клапанный 1,5-литровый A15 SMS с одним распредвалом (SOHC), мощность которого увеличили до 80 л.с. (было 75 л.с.) и 16-клапанный 1,6 л F16 D3 с двумя распредвалами (DOHC), мощностью 109 л.с. Последний достался «Нексии» благодаря сотрудничеству производителя с «Джи-Эм» – этот мотор также устанавливают на «Шевроле-Лацетти».



Оба двигателя охотно переваривают 92-й бензин и удовлетворяют экологическим нормам Евро III.

Что касается коробок передач, то альтернативы 5-ступенчатой механике нет. Хотя машины первого поколения (правда, еще корейского производства) выпускали и с 4-ступенчатой МКП, и даже с автоматами. Трансмиссия на всех автомобилях только переднеприводная.

Среди такого «изобилия» модификаций мучиться с выбором особо не пришлось. Мы предпочли менее мощный мотор. Во-первых, «Нексия» с ним изначально дешевле, во-вторых, меньше сумма ежегодного транспортного налога, и, в-третьих, мотор менее прихотлив в обслуживании. При этом в динамике машина с ним не сильно уступает 109-сильной за счет менее растянутых передаточных чисел коробки. Так, в разгоне до 100 км/ч разница составляет 1,5 с (12,5 против 11 с), а в максимальной скорости – 10 км/ч (175 против 185 км/ч). Правда, если большую часть времени вы используете автомобиль с полной загрузкой и часто выезжаете всей семьей за город, есть смысл присмотреться к версии помощнее.

КОМПЛЕКТАЦИИ

На рынке «Нексия» представлена в двух основных модификациях: GL и GLE, каждая из которых включает в себя еще несколько версий. Оснащение также зависит от характеристик установленного двигателя. Таким образом, набирается более десятка вариантов комплектаций. Принципиально более щедрая GLE отличается от GL наличием центрального замка, передних и задних электростеклоподъемников и противотуманных фар. Переплатить за все это придется порядка 20 тыс. рублей – на наш взгляд, многовато. Ведь почти каждый владелец после покупки машины обязательно устанавливает сигнализацию, которая, как правило, включает в себя и центральный замок. Работа штатных электростеклоподъемников на «нексиях» вызывает немало претензий (стекла перекашиваются при подъеме и опускании), а на стороне их установят за куда меньшие деньги. Пользоваться противотуманными фарами приходится не так часто, да и на этой модели они не живучи. В итоге для нас выбор сузился до четырех вариантов. За недавно появившийся самый дешевый NS 19/81 Light просят всего 229 тысяч рублей. Он отличается от базового NS 19/81

НАШ ВЫБОР

Daewoo Nexia

С двигателем 1,5 л и МКП, в комплектации GL NS 28/81. Цена – 270 000 руб.

Индекс ЗР – 6

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ДВИГАТЕЛЬ:
бензиновый, Р4, 59 кВт/80 л.с. при 5600 об/мин; 123 Н·м при 3200 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ:
передний привод; коробка передач – механическая 5-ступенчатая.

КУЗОВ:
5-местный 4-дверный; габариты (длина × ширина × высота) – 4482×1662×1393 мм; объем багажника – 530 л; снаряженная масса – 969 кг; размер шин – 185/60 R14.

МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ:
175 км/ч; разгон до 100 км/ч – 12,5 с; расход топлива в смешанном европейском цикле – 8,1 л/100 км.

Как показывает расчет, «Нексия» (индекс ЗР – 6) в эксплуатации сопоставима с «Джили-МК» (индекс ЗР – 7), разница обусловлена в основном выросшей ценой на бензин.







Сотрудничество с «Дженерал моторс» не прошло бесследно: панель приборов в стиле «Лацетти» и руль от нее же (жаль только, без подушки безопасности внутри).

В ходе модернизации верх центральной консоли объединили с панелью приборов, изменили форму сидений, отделку дверей, установили новую магнитолу.

Отсутствие подголовника для среднего седока отбивает охоту усаживаться втроем на заднем диване.

Из-за сильно устаревшей конструкции, отсутствия подушек автомобиль, попав в аварию, вряд ли сможет обеспечить пассажирам достаточный уровень безопасности.

(см. Нашу справку) некрашеными бамперами, отсутствием запасного колеса, домкрата, аудиоподготовки, антенны на крыше, зато дешевле на 28 тысяч. За более продвинутый NS 28/81, в котором добавляется лишь гидроусилитель рулевого управления, придется выложить уже 270 тысяч, а за наиболее богато оснащенный NS 22/81 (с кондиционером, но без ГУРа) – 284 тысячи. Честно говоря, странно выглядит дилемма «гидроусилитель или кондиционер» – выпускают, правда модификацию NS 23/81 – она с тем и с другим, но найти ее в продаже – большая удача. Предпочли версию с усилителем руля: когда приходится выбирать между безопасностью и комфортом, удобства уходят на второй план.

Некоторые дилеры своими силами пытаются усовершенствовать «скюшку». Так, в продаже можно встретить автомобиль в исполнении «Эксклюзив», обогащенный электроприводом и обогревом боковых зеркал, измененными бамперами, накладками на пороги, спойлером на крышке багажника, дополнительной шумоизоляцией и кожаным салоном. Пакет для любой комплектации модели – в среднем на 60 тысяч рублей – недешево для бюджетного автомобиля, но спрос диктует предложение. Чего только не сделаешь, чтобы выделиться в толпе.

БЕЗОПАСНОСТЬ

Официальных краш-тестов этой модели не проводили, ведь, когда разрабатывалась ее конструкция, вопросам безопасности не уделяли столь пристального, как нынче, внимания. В итоге даже в самой богатой комплектации не предусмотрено ни одной надувной подушки! Заводчане не исключают возможности появления в будущем водительской – после модернизации «Нексия» обзавелась рулем, предусматривающим ее установку. Однако никаких работ по внедрению подобной защиты не проводилось, ведь это потребовало бы вмешательства в силовую струк-

Оптика с линзами выглядит стильно и современно, но установку ксенона не предусматривает. Противотуманные фары полагаются только дорогим версиям GLE.

Открыть крышку багажника можно лишь механическим способом: либо дистанционно из салона, либо снаружи ключом.

Владельцы «нексий» с воодушевлением рассказывают о том, что им удавалось впихнуть в 530-литровый багажник, но сетуют на нерасклады вающуюся спинку дивана.









туру кузова ценой общего удорожания конструкции. Ремней с преднатяжителями, креплений детских кресел стандарта ISOFIX и даже антиблокировочной системы тормозов также не получить ни за какие коврижки. Напрашивается вывод: в аварийной ситуации рассчитывать придется в основном на благоприятный исход.

ТЕХОБСЛУЖИВАНИЕ

Гарантия завода-изготовителя на «нексии» составляет всего год или 20 тысяч км – по современным меркам совсем мало. На помощь приходят дистрибьюторы, продлевающие этот срок до двух лет, а пробег – до 50 тысяч км. Дилеры могут расширить период до пяти лет и более (есть примеры шестилетней гарантии), но при этом ставят обязательное условие: регулярно обслуживать машину только у того «официала», который предоставляет гарантию. ТО предусмотрено каждые 10 тысяч км или шесть месяцев, поэтому посещать техцентр придется минимум дважды в год. Плюс так называемое нулевое ТО, в ходе которого меняют масло и масляный фильтр, проверяют основные узлы и агрегаты. Оно обходится в среднем в 4 тысячи рублей. На 10-й и 30-й тысячах также сменят масло в двигателе и фильтр, проверят и при необходимости отрегулируют работу основных систем, за что попросят около 5 тысяч рублей. На 20-й, помимо прочего, поставят новые свечи зажигания, топливный и воздушный фильтры, обновят тормозную жидкость. За это придется выложить уже примерно 8 тысяч. Смена ремня ГРМ предусмотрена после 50 тысяч км, но не это обслуживание самое дорогое, хотя и потребует 9 тысяч рублей. Следующее, с дополнительной сменой охлаждающей жидкости и масла в трансмиссии, более затратно – придется расстаться уже с 10 тысячами.

Дилерская сеть компании весьма обширна – 130 салонов и станций техобслуживания. Очередей нет и в помине, а в продаже встречаются автомобили даже первого поколения. Но это вовсе не означает, что «нексии» не пользуются спросом. Так, по данным Комитета автопроизводителей АЕБ, за первое полугодие 2009 года их продано почти 15 тысяч, что позволило модели занять девятое место в рейтинге наиболее востребованных.

Как уже отмечалось, автомобиль заметно преобразился внешне, но конструктивно остался практически без изменений, а значит, болячки, присущие старой модели, в большинстве своем перекочевали и сюда. К их числу относят поломки кондиционера (чаще всего реагенты, которыми обильно орошают наши дороги, за пару зим съедают трубки хладагента). Это актуально также для контактов и разъемов звукового сигнала. Нередко ломаются последние витки пружин задней подвески, механизмы дверных замков (в них попадает вода), клинят пальцы суппортов передних тормозных механизмов, о чем свидетельствуют неравномерный износ колодок и неприятный скрежет, перекашиваются и заедают боковые стекла, если за их подъем и опускание отвечает электропривод (конструктивно отличается от механического), сбоит электроника. В первые месяцы эксплуатации часто загорается лампочка «неисправность двигателя» (при диагностике определяется ошибка P1336). Виной тому отключенный на длительное время аккумулятор. Так что беспокоиться не стоит – сигнализатор потушат на ближай-

ЦЕНЫ НА МОДИФИКАЦИИ «ДЭУ-НЕКСИЯ», РЕКОМЕНДОВАННЫЕ GM UZBEKISTAN, руб.*

	GL				GLE	
1,5 SOHC	NS 19/81 Light	NS 19/81	NS 28/81	NS 22/81	NS 18	NS 16
	229 000	257 000	270 000	284 000	288 000	314 000
1,6 DOHC	–	ND 19/81	ND 28/81	ND 22/81	ND 18	ND 16
	–	265 000	279 000	293 000	299 000	325 000

*На конец июля 2009 года.

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 тысяч км пробега к его первоначальной цене (выраженное в процентах). Учитывается стоимость полисов ОСАГО и каско (цена первого установлена законодательно, для второго берем среднее значение), транспортный налог (по данным налоговой службы), стоимость плановых ТО (по регламенту и расценкам официальных дилеров), затраты на топливо (рассматриваем рекомендованное заводом-изготовителем и указанный им расход в смешанном цикле). Вычитая из первой цифры вторую, получаем индекс ЗР. Чем он больше, тем относительно дешевле эксплуатация. К примеру, для выбранной нами «Нексии» расходы на эксплуатацию за первые 30 тысяч км составляют 34% ее цены. Этот показатель мы вычитаем из максимальных 40% и получаем индекс, равный 6.





Предлагаемая некоторыми дилерами спецверсия «Эксклюзив» выделяется в потоке благодаря пластиковому обвесу и спойлеру на крышке багажника...

...внутри же хозяину льстит кожаный салон, а также руль и рычаг коробки, обтянутые благородным материалом.



НАША СПРАВКА

Список стандартного оборудования «Нексии» включает текстильную обивку салона, обогрев заднего стекла, четыре динамика и двухдиновую магнитолу «Кларион», электронные часы, дистанционное открывание лючка бензобака и крышки багажника из салона, электрокорректор фар, антенну на крыше, окрашенные в цвет кузова бамперы, штампованные диски с декоративными колпаками и т. д.

шем ТО. Антикоррозионная стойкость кузова оставляет желать лучшего, ведь сталь не оцинковывают, а только фосфатируют.

Самое интересное, что большинство этих проблем известно чуть ли не с первых лет выпуска модели, но время идет, а воз и ныне там. Справедливости ради отметим, что заводчане начинают делать робкие шаги к их устранению. К примеру, изменили материалы и форму клапанной крышки и ее прокладки (раньше течи масла были нередки). Приняли решение внести конструктивные поправки в систему кондиционирования, но этих мер явно недостаточно.

УГОНЯЕМОСТЬ И ВТОРИЧНЫЙ РЫНОК

Тарифы каско не запредельные – вполне можно уложиться в традиционные 6–8% цены автомобиля. Правда, покупатели бюджетных машин часто пренебрегают данным видом защиты. А вот чему непременно стоит уделить внимание, так это различным противоугонным средствам: ни штатной сигнализации, ни иммобилайзера не предусмотрено. Поэтому нелишним будет в стоимость покупки сразу же включить расходы на возведение дополнительных рубежей защиты.

На вторичном рынке обновленных машин еще совсем немного, отчего объективных данных о ликвидности недостаточно. Но если судить по первому поколению модели, в первый год автомобили теряют 9–14% первоначальной стоимости, а в каждый последующий – по 5–10%.

Подводя итоги, отметим, что на модернизацию модели было потрачено около 20 миллионов долларов. Во имя чего? Навести внешний лоск, чтобы хоть как-то подстегнуть продажи откровенно устаревшего автомобиля, пусть и относительно недорого? **ЗР**







Евроремонт

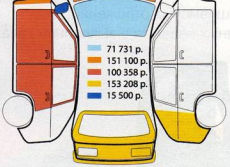
Условия известны: пострадавшее в незначительной городской аварии авто восстанавливаем силами официальных дилерских центров. Деформированные детали заменяем новыми (заказанными для машин в базовой комплектации) с последующей окраской, вероятные скрытые повреждения не учитываем.

Расходы на восстановление коренного в прошлом «американца» «Ниссана-Мурано» оказались самыми ощутимыми. За одно только ветровое стекло владельцу придется выложить более 70 000 рублей! Остальные запчасти по стоимости соизмеримы с продукцией конкурентов. Срок поставки колеблется от трех дней до двух недель (на отдельные позиции). Смета работ (40% расходов) не утешит даже состоятельного клиента, однако желающих воспользоваться услугами дилера немало – очередь в сервис растягивается на целый месяц. Исправный «Мурано» вернут через 17–19 дней.

Вторую ступеньку занимает бюджетная версия настоящего вседорожника – «Мицубиси-Паджеро Спорт». Разброс цен на детали (58% затрат) пропорционален спросу – самые ходовые позиции обходятся непомерно дорого, тогда как залежавшийся товар дилеры готовы отдать почти даром. Но в любом случае необходимый перечень соберут за пару дней. Расценки на работу кусаются, однако статусу авто, по-видимому, соответствуют – заявки расписаны на полтора месяца вперед. Отдать отремонтированный автомобиль владельцу смогут лишь через 15–18 дней.

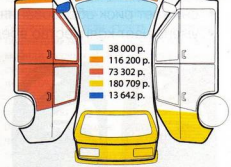
Чуть меньшие финансовые потери понесут те, кто управляет мечтой – «Тойотой-Ленд Крузер Прадо». Модели этой марки, как и прежде, твердо закрепились в середине нашей таблицы. Цены на запчасти сбалансированы, но, тем не менее, дешевыми их назвать нельзя. Большим запасом деталей распола-

СТОИМОСТЬ ВОССТАНОВЛЕНИЯ АВТОМОБИЛЕЙ ПОСЛЕ МЕЛКИХ ДТП



Итого 491 897 р.

Nissan Murano



Итого 421 853 р.

Mitsubishi Pajero Sport

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







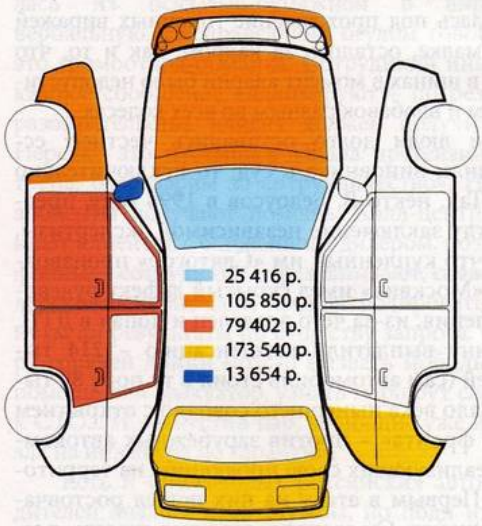
Ремонт, говорят, невозможно закончить – его можно только остановить. Грозит ли та же участь владельцам средних вседорожников, выяснял Игорь Теременко.

гают дилерские склады, отсутствующие привезут в течение трех дней. Расценки на ремонт (36% общей суммы) довольно умеренные, итоговая сумма не повергнет в шок и без того пострадавшего владельца. Очередь на ремонт – не более десяти дней, а выдадут реанимированный автомобиль через три недели.

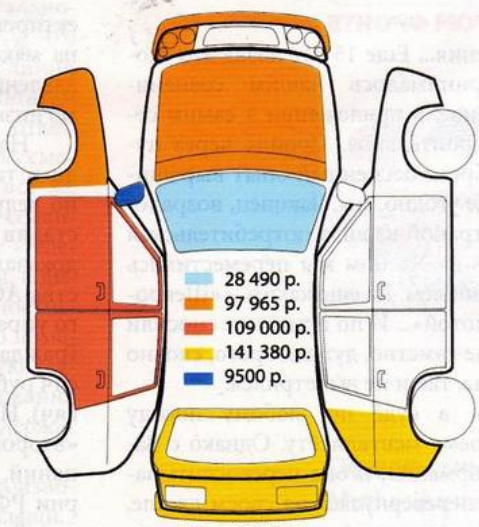
Выходец из Евросоюза «Опель-Антара» занял четвертое место. Запчасти дорогостоящие (67% потраченных средств), на доставку их уходит до двух-трех недель. А приступить к делу дилеры смогут лишь спустя три месяца! Виной тому, вероятно, очень уж демократичные расценки на кузовной ремонт, что и создает некоторый ажиотаж. Время исполнения заказа не превысит 20 дней с момента приемки автомобиля в цех.

«КИА-Соренто» Ижевского автозавода оказался в этой пятерке наиболее выгодным. Запчасти относительно дешевы (60% издержек), и большая их часть в наличии на складе, недостающие же привезут в кратчайшие (от одного до пяти дней) сроки. Взвешенная ценовая политика сервиса диктует весьма умеренные расценки на ремонт, благодаря которым «Соренто» и выбился в лидеры этого теста. За такие деньги можно простить и тридцатидневное ожидание начала ремонта. Процесс восстановления займет не более трех недель.

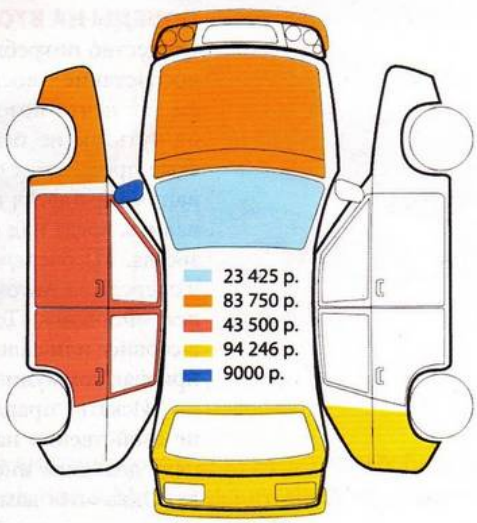
Как видим, и среднеразмерные джипы можно отремонтировать без особых проблем во вполне реальные сроки. Были бы деньги, а дилерский сервис найдется. **ЗР**



Итого 397 862 р.
Toyota Land Cruiser Prado



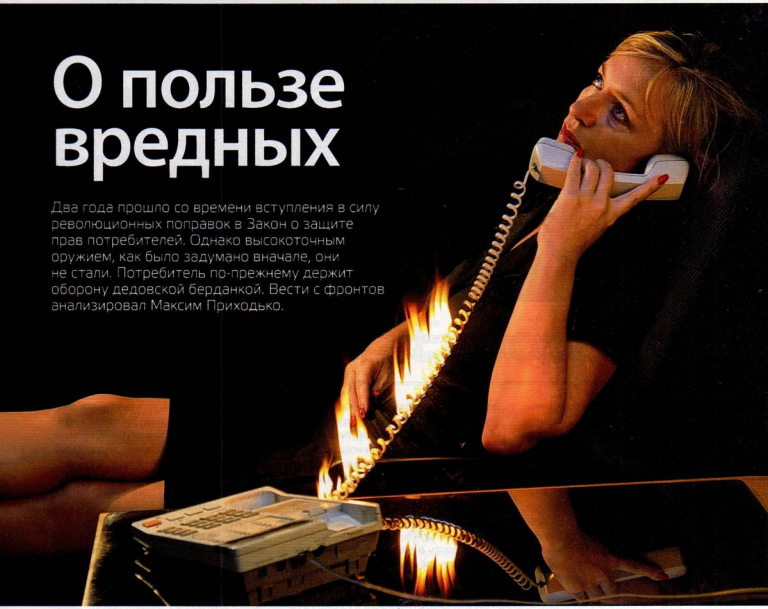
Итого 386 335 р.
Opel Antara



Итого 253 921 р.
Kia Sorento

О пользе вредных

Два года прошло со времени вступления в силу революционных поправок в Закон о защите прав потребителей. Однако высокоточным оружием, как было задумано вначале, они не стали. Потребитель по-прежнему держит оборону дедовской берданкой. Вести с фронтов анализировал Максим Приходько.



ПОБЕДЫ НА ВТОРОМ ФРОНТЕ

Общество потребления... Еще 15 лет назад это словосочетание воспринималось нашим сознанием как нечто позорное, в приложении к самим себе чуть ли не оскорбительное. Пройдя через пустые прилавки и обретя бесценный опыт выращивания картофеля где угодно, мы, наконец, возрадовались, когда над страной взошла потребительская звезда. Из очередей за Хлебом мы переместились в очереди за Автомобилем. Да еще каким – «Шевроле», «Фордом», «Тойотой»... И по привычке сносили в сервисе или салоне хамство, дух которого, словно призрак коммунизма, так и не выветрился.

Искать правды в суде по любому поводу не свойственно нашему менталитету. Однако с Запада доходила информация, и она перевоспитывала. Одна «их» дама перевернулась на своем джипе, подала в суд на производителя – и выиграла процесс! То, что высокая двухтонная машина не проектировалась под прохождение гоночных виражей на максималке, осталось за кадром, как и то, что давление в шинах в момент аварии было недопустимо низким и вдобавок разным во всех колесах...

Наши люди долго оставались честнее: если и тащили виновника в суд, то исключительно по делу. Так, некто В. Белоусов в 1998 году, представив суду заключение независимой экспертизы, доказал, что купленный им «Святогор» производства АО «Москвич» имел скрытый дефект рулевого управления, из-за чего владелец и попал в ДТП. Гражданину выплатили компенсацию – 214 тысяч рублей (сам автомобиль стоил в ту пору 89 тысяч). Начало века нынешнего совпало с открытием «второго фронта» – против зарубежных автокомпаний, реализующих свою продукцию на территории РФ. Первым в атаку на них пошел ростовчанин В. Рычанов. Он засудил, страшно сказать, всесильную корпорацию «Дженерал моторс» – дока-

зал, что «Шевроле-Блейзер» елабужского «розлива» сломался не по вине хозяина. И вытряс с производителя 696 тысяч рублей компенсации. Вторая жертва того же гражданина – компания «Пежо». Французы, ознакомившись с послужным списком противника, дело до суда не довели – предпочли откупиться.

Производители с продавцами срочно пересмотрели стратегию и тактику противоборства. Юристы дилеров и представительств автомобильных компаний в спешном порядке принялись увязывать общемировую судебную практику с российским Законом о защите прав потребителей. Теперь как нечто само собой разумеющееся воспринимаются добровольные отзывы для бесплатного исправления даже пустяковых дефектов, многочисленные бонусы на товар и техобслуживание.

ГРОМООТВОД

Верх тактического искусства стороны, готовящейся к обороне, – организация бесплатных телефонных линий, призванных предотвратить пожары конфликтов еще на стадии их возгорания. Приятный женский «голос фирмы» ответит жалобщику незамедлительно: пусть он сразу сольет досаду, горечь и негодование. Автор этих строк лично пообщался с «голосами» и должен заявить: восхищен их выдержкой!

Далеко не все автовладельцы способны вразумительно сформулировать суть претензии, тем более в состоянии нервного напряжения. А звонят на горячую линию, как правило, потому, что их не выслушал представитель дилера или специализированной СТО. Попробуйте убедить дилера, что краска с нового авто слезла после первого дождя, а не в результате того, что ваш младшенький поскреб ее наждаком! Обязательно услышите: «Это не гарантийный случай». Вроде не нагрубили, а ты как оплеванный. Отсюго горячие линии становятся у нас горячими в прямом смысле.

Да, спрашивают и о том, где купить и сколько стоит, но в основном звучат претензии: пресловутая жалобная книга трансформировалась из осязаемо-бумажной в виртуально-вербальную. Несправедливо огулом говорить, что это громоотвод-обманка. Сотрудники иных линий каждое сообщение анализируют – по результатам разбирательства клиент должен получить ответ. Нередко это пустышка: «Ваша претензия рассмотрена, благодарим за сотрудничество». Но все же абоненты получают помощь. Колл-центры соединяют клиентов с ближайшим дилером, позже «телефонные» сотрудники перезванивают, скажем, в дилерские центры, дабы проконтролировать, достигнуты ли результаты по существу запроса. По номеру горячей линии можно вызвать мобильную техпомощь или эвакуатор, узнать маршрут следования к СТО... И, выпустив пар, звонящие уже не держат зла на инженера по гарантии.

Есть и у некоторых российских автопроизводителей аналогичные службы, но поди их сыщи... Информацию о горячей линии АВТОВАЗа я искал через заводскую справочную. Почему так сложно?

На правах рекламы

MUTLU

ПО SILVER-ТЕХНОЛОГИИ

Всемирно известный турецкий производитель аккумуляторов Mutlu запустил новую усовершенствованную Silver-технологию.

Теперь, благодаря новому сплаву с серебром, пластины аккумулятора меньше подвержены коррозии.

А это значит, SILVER EVOLUTION работает дольше, чем обычно. Прибавьте к этому увеличенные пусковые токи и минимальный саморазряд. Несмотря на применение дорогостоящей «silver-технологии», цены вас приятно удивят!

Стоит ли еще думать, какой аккумулятор выбрать?

раньше

теперь



Официальный дистрибьютор аккумуляторных батарей Mutlu silver evolution и Mutlu calcium silver компания «Автоюнион-Бат»

г. Москва

тел.: +7 (495) 737-69-37, 417-03-34, 417-04-94,

e-mail: office@autounion.ru, www.autounion.ru



Да потому, что на официальном сайте компании об этом ничегошеньки не упоминается. Тогда как на сайте, скажем, КИА телефон службы «Горячая линия» размещен на видном месте главной страницы. Зато вазовский сайт умилил трогательно-сентиментальной фразой: «Наши покупатели «платят» нам заработную плату – наши успехи зависят от них». Сердечно благодарим за признание высокого покупательского предназначения. Но хотелось бы чего-то более практического.

Умения выслушать и помочь сейчас же – вот чего не хватает всем тем, кто по ту сторону фронта, то бишь прилавка. Хочу заметить, вышеупомянутый боец-истец В. Рычанов поначалу всего-то просил завод-изготовитель установить новый мотор взамен безвременно скончавшегося. Проигнорировали, вовремя не откликнулись – и теперь, услышав имя нашего соотечественника, вздрагивают в самом в Детройте. При том что там своих несговорчивых умников пруд пруди.

Ждите новых подрывников авторитета брендов и бюджетов компаний! При подготовке этого материала я обращался в крупные дилерские центры с просьбой предоставить возможность, что называется, вплотную познакомиться с работой их горячих линий. От некоторых услышал отказ: «Не считаем, что данный материал раскроет суть работы нашего колл-центра во всей полноте». Комментарии нужны?

Эти книги должны стать настольными для тех, кто хочет выстроить оборону без брешей.

Грамотно составленное досудебное требование, подкрепленное цитатами из законов РФ, заставит быть внимательным к вашим претензиям. Меньше всего продавцы хотят связываться с вредным покупателем.

НАША СПРАВКА

Телефоны Межрегиональной общественной организации – Общества защиты прав потребителей «Общественный контроль» (МРОО «Общественный контроль»): 8-499-241-6103; 8-499-241-3707. Сайт: ozpp.ru

Государственный научный центр Российской Федерации – Центральный научно-исследовательский автомобильный и автоморный институт, Центр технической экспертизы: тел./факс 8-495-456-3191.

ЭКСТРЕМИЗМ НА ДУШУ ПОКУПАТЕЛЕЙ

Новый виток в необъявленной войне между покупателями и продавцами стартовал в конце 2007 года, когда в законе появились те самые поправки. Напомню, теперь технически сложный товар, а к таким автомобиль относится чуть ли не в первую очередь, можно вернуть в течение 15 дней после покупки при обнаружении в нем ЛЮБЫХ недостатков и получить его полную стоимость или замену (как в известном анекдоте о елочных украшениях: гражданин сдал их обратно в магазин на том основании, что они хотя и блестят, но его не радуют). Раньше возврат был возможен, лишь если недостатки признавали существенными. Деньги можно потребовать вернуть и в случае, если гарантийный ремонт длился дольше 45 дней или в течение каждого гарантийного года товар в совокупности ремонтировался более 30 дней.

Дилеры почуяли: быть беде! И тут же высказались в том смысле, что на них обрушится армада покупателей-рвачей. Пока экономическая ситуация оставалась стабильной, потребительского экстремизма не наблюдалось. Да и теперь нельзя сказать, что вал поднялся. Но каковы рецидивы! Вот пример. Один товарищ повадился ежегодно менять свой вседорожник на новый. Поводы для обмена железные: плохая звукоизоляция, недостаточно гладкое лакокрасочное покрытие и другие подобного рода «несовместимые с жизнью» изъяны. В первый раз компания-производитель обменяла автомобиль на новый («забракованное» авто дилер продал с большой скидкой другому покупателю, тот ездит не нарадуется, да и машина почему-то не разваливалась). Еще через год сверхпридирчивый клиент снова предъявил претензии и опять потребовал замены товара на новый... Но в один прекрасный день выяснилось, что принципиальный гражданин – сутяжник-профессионал: ранее таким же макаром он пытался заполучить новую движимость еще у одной компании! Владельцу «негодящего» вседорожника указали на дверь. И тогда на интернет-форумах поднялся шквал возмущения, полетели письма в редакции автомобильных изданий. Вот это наиперевёрший признак ненасытного потребителя-шантажиста: он пытается надавить на продавца или производителя, заручившись поддержкой общественности...

Историю о жулике, пытавшемся так цинично использовать букву закона, знают все автопродавцы и вспоминают ее каждый раз, как только разговор заходит на тему покупательского экстремизма (смотрите, и термин уже прижился!). Но настолько ли страшен покупатель-рвач, как его малюют продавцы? По оценкам дилерского сообщества, в общей массе покупателей наберется не больше 3–4% тех, кого следует отнести к экстремистам.

ПРОФИЛАКТИКА ГОЛОВНОЙ БОЛИ

Весьма своеобразная жизнь у сутяжников-профи, не всем она по нраву да и по силам. Прежде чем пускаться в тяжбу, вспомните: не дай бог в России судиться и лечиться. Но воевать за свое, кровное, конечно, надо, и по-умному. Обязательно попытайтесь все уладить, не доводя дело до суда – он потре-

бует расходов, и не копеечных, на адвоката и ведение дела, и еще не факт, что суд с первого раза удовлетворит ваши претензии (тот же В. Рычанов судился с «Шевроле» три года). Ведь существует такая форма улаживания конфликтов, как мировое соглашение.

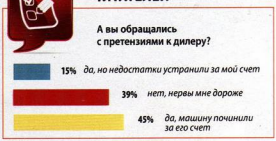
А если не просто умно, а мудро поступать – перед покупкой автомобиля узнайте все о дилере: получил ли он статус официального, давно ли работает на рынке, сумел ли создать разветвленную сеть техсервисов. Не постесняйтесь, опять-таки еще до покупки, показать хорошему юристу образец договора купли-продажи и выяснить все нюансы касательно обещанных вам гарантий техобслуживания. Смело интересуйтесь, какие льготы и бонусы вам полагаются. Если уж случилась неприятность, поставьте в известность о ней и дилера, и компанию-производителя – посредством той же горячей линии или другим доступным способом. Если понимаете, что вас «динамят», не сидите сложа руки в ожидании ответа от компании, обязательно найдите адреса и телефоны центров независимой экспертизы... Без боя уступать свое драгоценное имущество – не наш метод! Это их должна мучить головная боль по поводу ваших неприятностей, а не вас. По крайней мере, не только вас. А посему узнайте адрес ближайшего отделения Общества защиты прав потребителей – вам помогут. Грамотно составленная досудебная претензия, подкрепленная цитатами из законов РФ, без лишних словопрений заставит быть внимательным к вашим требованиям. Меньше всего продавцы хотят связываться с вредным покупателем. **ЗР**

КАК СВЯЗАТЬСЯ С НЕКОТОРЫМИ ФИРМАМИ, РАБОТАЮЩИМИ В РОССИИ

Марка	Горячая линия, тел.	Время работы	Электронный адрес	Другие контакты
«Форд»	8-800-200-2266	с 9 до 19 ч.	ruscs@ford.com	факс 8-495-745-9750
«Рено»	8-800-200-8080	с 9 до 19 ч., кроме выходных	renault.ru	тел. 8-495-775-4848
КИА	8-800-200-0003	круглосуточно	info@kia.ru	–
ФИАТ	8-800-100-5002	с 8 до 23 ч.	fiat.ru	–
«Шкода»	8-800-555-0101	круглосуточно	skoda-avto.ru	–
«Шевроле»	8-800-200-0076	с 9 до 21 ч.	chevrolet.ru	тел. 8-495-925-5518 – техпомощь на дороге
«Лада»	8-800-200-4141	с 7 до 19 ч.	lada-auto.ru/qwest	тел. 8-8442-75-9294 в Тольятти
ГАЗ	–	–	info@ruspromauto.ru	тел./факс 8-831-299-0990

Примечание. *По телефону горячей линии компаний КИА и «Шкода» можно также вызвать техпомощь или эвакуатор. Помните, что ваш разговор с оператором записывается!*

СПРОСИМ ЧИТАТЕЛЕЙ



На правах рекламы

ДЕНЬГИ СРОЧНО!
1 000 000 Р.
2 000 000 Р.
ЦЕНА ВЫКУПА
УВЕЛИЧИЛАСЬ!

BlueFish
Автомобили с пробегом
НАДЕЖНО И ВЫГОДНО
Узнайте адреса дилеров:
Россия: (800) 333-88-55
Москва: (495) 780-88-55
СПб.: (812) 610-88-55
www.bluefish.ru
Новый подход РОЛЬФ к рынку автомобилей с пробегом



Алфавит Ингольштадта

А – первая буква в алфавите, с нее начинается и название марки, пользующейся в России безусловной популярностью. Целый ряд новинок «Ауди» появился на нашем рынке, в том числе модели, которые до сих пор сюда не доходили. С ними знакомит Максим Гомянин. Фото «Ауди».

A: ЧУВСТВО СВОБОДЫ

Его дарит скорость и автомобиль с открытым верхом. Кабриолет A5 продолжает традиции, которые марка создавала с 1991 года. Именно тогда появился первый родстер на базе модели «Купе». Прошедшим летом к нам привезли открытый A5 (ЗР, 2009, № 5) с 2- либо 3,2-литровым мотором – на выбор. А вариант с дизелем и самый мощный кабриолет S5 в автосалонах не ищите: они объехали нашу страну стороной.

Салон с тканевой обивкой сидений или кожаной Feinnapppa. В качестве опции – кожа со специальным покрытием, отражающим инфракрасное излучение. Благодаря ей сесть в кабриолет, постоявший открытым на солнце, можно без риска обжечь спину и то, что ниже. Салон предлагают украсить декоративными вставками из алюминия и ценных пород дерева – корня ореха, ясеня или лавра. А если заказать в мягкую крышу 15-миллиметровую прокладку из пеноматериала, станет заметно меньше шума. На выбор – несколько вариантов легкосплавных колес радиусом от 17 до 19 дюймов.

Объем багажника «Ауди-R8» – 100 л, а за спинками сидений еще 90 л полезного пространства.

«Ауди-S3» можно заказать с 6-ступенчатой МКП или роботом S-tronic.

«A4 ОЛРОУД»: СЪЕЗЖАЙ С АСФАЛЬТА

Универсал повышенной проходимости «Ауди-A4 Олроуд» (ЗР, 2009, № 6), впервые представленный в марте этого года в Женеве, имеет все шансы на успех в России. С его дорожным просветом, увеличенным до 180 мм, водитель сможет полихачить (не увлекаясь) на проселочных дорогах без страха покрошить пластиковый обвес и погнуть рычаги подвески. Впрочем, соваться на нем в глухую чащу не стоит – велик риск повредить дорогостоящие колеса. Здесь они 17-дюймовые, но как опция доступны и 18-дюймовые.

Машины, идущие к нам, комплектуют защитой картера, в систему охлаждения залит антифриз с температурой замерзания –35°C.

Из двигателей россиянам доступен лишь 2-литровый TFSI (211 л.с.), который новинка делит с «A4 Авант». Кстати, этот универсал на 70 000 руб. дешевле вседорожного родственника.

ЗНАЧЕНИЕ БУКВЫ R

С нее начинается много хороших слов. К примеру, ring – «кольцо» в переводе с английского. В случае с «Ауди» кольцо это именно гоночное, ведь только на асфальте трека можно оценить все достоинства «Ауди-R8» с новым 525-сильным двигателем (ЗР, 2009, № 4). Помимо выдающихся скоростных качеств, машина демонстрирует неплохую экономичность. С роботом R-tronic расход топлива составляет 13,7 л на 100 км.





В списке заказного оборудования присутствуют, например, керамические тормоза и парктроник с камерой заднего обзора. Взыскательных клиентов обрадует набор чемоданов, изготовленных под размер багажника.

Продажи R8 стартовали в августе, но за автомобилями уже выстроилась очередь. Можно заказать и другую модель – R8 LMS (ее фото открывает этот обзор), построенную по требованиям гоночного класса GT3 в рамках программы «Спорт для клиентов». Ее стихия – треки вроде «Нюрбургринга» или «Спа-Франкоршана». От российских покупателей уже поступило несколько заказов.

S: ЗНАК ОТЛИЧИЯ

Раллийный снаряд «Ауди-Спорт Кватро S1» выходил на трассы в середине 80-х годов. На дорожном автомобиле шильдик с буквой S, похожей на связку скоростных поворотов, впервые появился в 1990 году. Его разместили на машине «Ауди-S2 Купе» с 2,2-литровым мотором в 220 л.с., построенной на основе «Ауди-90». Так началась история заряженных авто из Ингольштадта.

Этим летом к нам решились привезти «Ауди-S3» (ЗР, 2006, № 11), чья презентация состоялась еще в 2006 году. Видимо, немцы до последнего времени опасались, что движок не сдюжит наш 98-й бензин. Наддувный 2-литровый мотор выдает 265 л.с, а до сотни трехдверный хэтчбек разгоняется за 5,7 с. Электроника ограничивает максимальную скорость значением 250 км/ч. В городе автомобиль расходует 11,8 л топлива, а на трассе попросит 6,6 л. Модель предлагают не только с механикой, но и с роботом S-tronic. С ним «тройка» стоит на 71 000 руб. дороже. Есть вариант и с пятидверным кузовом.





Мягкий верх кабриолета A5 складывается в багажник за 15 с. «Снести крышу» можно и на ходу, если скорость не превышает 50 км/ч.

ОРИЕНТИРОВОЧНЫЕ ЦЕНЫ И КОМПЛЕКТАЦИИ НЕКОТОРЫХ МОДЕЛЕЙ AUDI, ПРОДАВАЕМЫХ В РОССИИ

Модель	Базовая комплектация	Цена, руб.
Audi R8 V10	адаптивная система настройки амортизаторов Audi magnetic ride, ESP (объединяет в себе ABS, EBV, ASR, EDS), светодиодные фары, кожаный салон, CD/MP3-магнитола с 5-канальным усилителем и 7 динамиками, спортивные сиденья с механической регулировкой по высоте, ЦЗ с ДУ, крепление для детского кресла ISOFIX, биксеноновые фары, 19-дюймовые колесные диски, индикатор давления в шинах	5 891 200 – 6 212 000
Audi A5 Cabriolet	парктроник, 4 подушки безопасности, ЦЗ с ДУ, борткомпьютер, климат-контроль, CD/MP3-магнитола с 6,5-дюймовым цветным дисплеем, 10 динамиков и сабвуфер, электрорегулируемая опора поясничного отдела позвоночника Ergomatic, иммобилайзер, электромеханический ручной тормоз, система курсовой устойчивости ESP (объединяет в себе ABS, EBV, ASR, EDS), ксеноновые фары, электростеклоподъемники спереди, тканевая обивка сидений, 17-дюймовые легкосплавные колесные диски	1 883 000 – 2 382 700
Audi A4 Allroad	6 подушек безопасности, система курсовой устойчивости ESP (объединяет в себе ABS, EBV, ASR, EDS, режим offroad), система экстренного торможения Brems Assistent, электромеханический ручной тормоз, иммобилайзер, электрокорректор угла наклона фар, тканевая обивка сидений, ЦЗ с ДУ, борткомпьютер, форсунки стеклоомывателя с обогревом, климат-контроль, подогрев передних сидений, CD/MP3-магнитола и 8 динамиков, датчик дождя, парктроник, 17-дюймовые легкосплавные колесные диски	1 557 000 – 1 627 300
Audi S4	биксеноновые фары, спортивные сиденья с электроприводом, обогревом и логотипом S, парктроник, CD/MP3-магнитола с 6,5-дюймовым дисплеем, акустическая система парковки, ABS с ESP, 18-дюймовые колеса, датчики света и дождя, обтянутое кожей рулевое колесо, двухтоновый звуковой сигнал, трехзонный климат-контроль, салонное зеркало с автоматическим затемнением	2 380 000 – 2 450 000 (седан) 2 450 000 – 2 520 000 (универсал)
Audi S3	4 подушки безопасности, ABS с ESP, климат-контроль, датчик света и дождя, подогрев передних сидений, в отделке салона ткань/кожа с логотипом S line, CD/MP3-магнитола с ресивером, 18-дюймовые колеса, пакет курильщика, накладки на пороги, сервопульт, электрокорректор угла наклона фар, датчик контроля использования ремня безопасности, датчик износа тормозных колодок, ЦЗ с ДУ	1 633 300 – 1 704 300 (трехдверный хэтчбек) 1 658 300 – 1 729 300 (спортбек)

Система Offroad Detection на «Оплроуде» способна определить тип покрытия по небольшим проскальзываниям колес при разгоне.



Седан и универсал «Ауди-S4» по желанию покупателя обуют в 19-дюймовые колеса.

Дилеры принимают заказы на седан и универсал «Ауди-S4» (ЗР, 2009, № 1), впервые показанные публике на последнем автосалоне в Париже. У обоих под капотом 333-сильный V6 с непосредственным впрыском топлива и механическим нагнетателем. Седан разгоняется до 100 км/ч за 5,1 с, универсалу потребуется на 0,1 с больше. Машины весьма экономичны: средний расход топлива седана не превышает 9,7 л, а «Авант» потребляет 9,9 л – на 26% меньше, чем предшественник. ЗР



60 часов: стартовая решетка

В предыдущем номере мы представили участников первенства заводской марки и объяснили, почему отобрали именно эти автомобили. Теперь познакомимся с ними поближе.

«КИА-СПОРТИДЖ»

Покупателю предлагают кроссовер этой модели с бензиновым (142 л.с.) или дизельным (112 л.с.) двигателем объемом 2,0 л, работающем в паре с 5-ступенчатой механической коробкой передач либо с 4-ступенчатым автоматом. Самая доступная версия, оснащенная бензиновым мотором и механикой, с приводом только на передние колеса, все остальные – полноприводные. Предусмотрено три комплектации: «Комфорт», «Люкс» и «Элеганс», но различные сочетания моторов и коробок дают девять модификаций. Цены – от 599 000 до 859 000 рублей.

Самое простое исполнение «Комфорт» – фронтальные подушки безопасности водителя и переднего пассажира, антиблокировочная система тормозов (ABS), иммобилайзер, центральный замок, гидроусилитель руля, кондиционер, аудиосистема с поддержкой MP3, регулируемое по высоте водительское сиденье, регулируемая по углу наклона рулевая колонка, электропривод передних и задних стекол, легкосплавные диски 6,5J×16 с шинами 215/65R16 и т. д. В более продвинутой «Люкс» добавлены боковые подушки, система стабилизации (ESP), климат-контроль, сигнализация, подогрев передних сидений, зоны покоя щеток стеклоочистителя и зеркал заднего вида (последние – с электроприводом), бортовой компьютер, противотуманные фары, расширители колесных арок, защитные накладки на дверях и порогах, шины 235/60R16 и т. д. Самая щедрая «Элеганс» – с кожаным салоном, круиз-контролем и электрифицированным люком.

Наш автомобиль – в комплектации «Элеганс», с дизельным двигателем и автоматической коробкой передач – стоит 859 000 рублей.

«ШЕВРОЛЕ-КАПТИВА»

Российским покупателям доступны машины с бензиновыми двигателями 2,4 л (136 л.с.) и 3,2 л (230 л.с.). Привод только полный, коробки передач 5-ступенчатые – автоматическая или механическая, причем последняя трудится в паре лишь с менее мощным мотором. В зависимости от исполнения «Каптива» может принять на борт пятерых или семерых седоков. Базовых комплектаций всего две: LS и LT, зато с учетом различных комбинаций силового агрегата и отделочных матери-



алов насчитывается десять модификаций: две LS и восемь LT. Цены – от 1 027 700 до 1 252 200 рублей (от 903 700 до 1 128 200 рублей для машин 2008 года выпуска).

Более дешевые, с литерой S, предлагают только с мотором 2,4 л и механикой, а между собой они различаются лишь пассажировместимостью. Их оснащение скудным не назовешь. Здесь фронтальные подушки безопасности водителя и переднего пассажира, антиблокировочная система тормозов (ABS), система стабилизации (ESP), ремни безопасности с преднатяжителями, крепления стандарта ISOFIX, кондиционер, ГУР, регулируемая по наклону рулевая колонка, подогрев передних сидений, аудиосистема с поддержкой MP3 и шестью динамиками, иммобилайзер, электростеклоподъемники, парктроник, релинги на крыше, легкосплавные диски 7J×17 с шинами 235/60R17 и т. д.

LT добавляет климат-контроль, обогрев ветрового стекла, регулируемую в двух плоскостях рулевую колонку, круиз-контроль, датчики света и дождя, передние противотуманки, электрохромное зеркало заднего вида, охлаждаемый перчаточный ящик, комбинированную отделку сидений (ткань и кожа), восемь динамиков аудиосистемы и т. д. С увеличением цены список щедрот дополняют омыватели фар, электропривод регулировок водительского сиденья, кожаная отделка салона, чейнджер на шесть дисков, легкосплавные колеса с шинами 235/55R18. В самых мощных версиях передних седоков дополнительно оберегают боковые подушки безопасности.

На правах рекламы

АККУМУЛЯТОР

topla



11 лет
безупречной
службы

Внимание!

Определился Победитель всероссийского конкурса на **«Самый долгий срок службы аккумулятора Topla».**

Поздравляем Усиевича М.И. (г. Н.Новгород)
Уже 11 лет аккумулятор Topla безупречно служит владельцу!

Поставил под капот и забыл!

г. Москва, ул Ивана Франко, 48
тел.: (495) 737-69-37, www.autounion.ru



ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

KIA Sportage

ДВИГАТЕЛЬ:
дизельный с турбонаддувом, Р4, 82 кВт/112 л.с. при 4000 об/мин; 250 Н·м при 1800–2500 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ:
полный привод; коробка передач – автоматическая 4-ступенчатая.

КУЗОВ:
5-местный 5-дверный; база – 2630 мм; габариты (длина × ширина × высота) – 4350×1800×1695 мм; объем багажника – 667 л; снаряженная масса – 1612–1683 кг; размер шин – 235/60R16.

МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ:
162 км/ч; разгон до 100 км/ч – 16,1 с; расход топлива в смешанном европейском цикле – 8 л/100 км.



ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Chevrolet Captiva

ДВИГАТЕЛЬ:
бензиновый, V6, 169 кВт/230 л.с. при 6600 об/мин; 297 Н·м при 3200 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ:
полный привод; коробка передач – автоматическая 5-ступенчатая.

КУЗОВ:
5-местный 5-дверный; база – 2705 мм; габариты (длина × ширина × высота) – 4635×1870×1755 мм; объем багажника – 465 л; снаряженная масса – 1805 кг; размер шин – 235/55R18.

МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ:
204 км/ч; разгон до 100 км/ч – 8,8 с; расход топлива в смешанном европейском цикле – 11,5 л/100 км.



ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Volkswagen Tiguan

ДВИГАТЕЛЬ:
дизельный с турбонаддувом, Р4, 103 кВт/140 л.с. при 4200 об/мин; 320 Н·м при 1750–2500 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ:
полный привод; коробка передач – автоматическая 6-ступенчатая.

КУЗОВ:
5-местный 5-дверный; база – 2604 мм; габариты (длина × ширина × высота) – 4457×1809×1686 мм; объем багажника – 470/1510 л; снаряженная масса – 1604 кг; размер шин – 215/65R16.

МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ:
182 км/ч; разгон до 100 км/ч – 10,7 с; расход топлива в смешанном европейском цикле – 7,5 л/100 км.

Наш автомобиль – с двигателем 3,2 л, автоматической коробкой передач, в комплектации LT и 7-местном исполнении – стоит 1 293 900 рублей.

«ФОЛЬКСВАГЕН-ТИГУАН»

На российском рынке представлен с бензиновыми двигателями 1,4 л (150 л.с.) и 2,0 л (170 л.с.), а также дизельным 2,0 л (140 л.с.). Все моторы с турбонаддувом, а 150-сильный еще и с приводным компрессором. Коробки передач 6-ступенчатые – механическая либо автоматическая. Причем автоматом оснащают только 2-литровые версии. Все машины оборудуют полноприводной трансмиссией, за исключением части комплектаций Trend&Fun с единственно возможным двигателем –1,4-литровым.

Названия двух других комплектаций также говорящие: Sport&Style и Track&Field. Последний вариант отличается наличием специального пакета Offroad (внедорожный режим работы ABS, педали газа и АКП, ассистент подъема в году и спуска с горы) и передним бамперов с увеличенным с 18 до 28 градусов углом въезда. Покупателям предлагают пять модификаций по цене от 997 315 до 1 251 883 рублей.

Trend&Fun включает в себя фронтальные и боковые подушки для водителя и переднего пассажира, крепления стандарта ISOFIX, антиблокировочную систему (ABS) с ассистентом экстренного торможения, противобуксовочную систему (ASR), электронную блокировку дифференциала (EDS), иммобилайзер, климат-контроль, электростеклоподъемники, подогрев передних сидений, зеркал с электроприводом и форсунок омывателя ветрового стекла, противотуманные фары, центральный замок с ДУ, рулевую колонку, регулируемую в двух плоскостях, аудиосистему с поддержкой MP3, стальные диски 6,5J×16 с шинами 215/65R16 и т. д. Track&Field – это, кроме вышеперечисленного, шторки безопасности для передних и задних пассажиров, задний парктроник, датчики давления в шинах, улучшенная аудиосистема с восемью динамиками и легкосплавные колеса. Sport&Style отличается тонированными задними стеклами и спортивными передними сиденьями с поясничным подпором.

Наш автомобиль – в исполнении Track&Field с дизельным двигателем, автоматической коробкой передач и установленными за доплату биксеновыми фарами, датчиком дождя и автоматически складываемыми зеркалами – стоит 1 269 180 рублей.

ОБКАТКА

Непосредственное общение с машинами началось... с чтения инструкции. Да-да, не удивляйтесь. Ее изучение дает ответы на многие вопросы и помогает эксплуатировать автомобиль с учетом его предназначения и рекомендаций завода-изготовителя. Затем машины отправились на обкатку, как того требует регламент первенства: «Каптива» и «Спортидж» намотали примерно 2500 км, а «Тигуан», появившийся в редакции раньше своих конкурентов, проехал почти 10 000 км. Постоянные читатели помнят посещение завода, на котором его собрали (ЗР, 2009, № 7), а также поездку в Санкт-Петербург и обратно на одном баке (ЗР, 2009, № 8).

Перед стартом провели внеплановое техобслуживание и диагностику всех систем и агрегатов на дилерских станциях, обзавелись минимальным ремкомплектом. Полный отчет о ходе и результатах первенства заводской марки читайте в октябрьском номере ЗР и на сайте zr.ru. ЗР

Точки над «ё»

Анатолий Фомин



CHERY FORA

Изготовитель ..... **«Автотор»**
Год выпуска **2007**
В эксплуатации «За рулем» ..... **с июля 2007**
Пробег на момент отчета ..... **50 500 км**
Предыдущие публикации в журнале ..... **2007, № 9; 2008, № 1; 2009, № 1**

Когда речь заходит о машинах из Китая (хотя по VIN «Чери-Фора» – российский автомобиль), собеседники частенько скатываются к полярным оценкам. Ну а если все-таки унять эмоции? Тем более что пробег перевалил за 50 000 км – самое время подвести промежуточные итоги.

Последние 20 000 км пробег «Чери-Фора» был преимущественно пригородным. Результат заметен по уменьшившемуся среднему расходу топлива: 8,3 л/100 км заставили потратить на бензин с октября прошлого года по июль нынешнего в общей сложности 34 260 рублей («Чери-Фора» довольствуется А92, сорт А95 использовали во время 60-часового марафона и замеров).

Расходы на бензин составили большую часть затрат на машину, несмотря на то что ТО на 40 000 км обошлось заметно дороже, чем мы предполагали. Гарантия на автомобиль закончилась, а запрошенные дилером 20 993 рубля за ТО показались чрезмерными. Выполненное своими силами, оно обошлось… в 21 351 рубль. Сэкономили, называется! Почему так вышло?

Во-первых, на 40 000 км согласно сервисной книжке «Чери» надо менять ремень ГРМ. Одновременно с ним заменяются натяжные ролики общей стоимостью более 6000 рублей. Снятые с машины детали оказались изношенными незначительно – могли бы прослужить еще минимум столько же. Во-вторых, пришлось заменить и неплановые детали – опять-таки натяжные ролики, но уже в приводе генератора и компрессора кондиционера. Эти оказались изношены гораздо сильнее. В-третьих, заменили масло в коробке передач и жидкость в усилителе руля. Теперь есть надежда, что грядущей зимой эти агрегаты не будут «дубеть». По крайней мере, шум, сопровождающий их работу, стал меньше. В-четвертых, пришлось купить руководство по ремонту «Форы» – это еще 600 рублей.

Неисправности электрооборудования не слишком многочисленны: перегоревшая лампочка в левом переднем «габарите», отказавшее освещение номерного знака и периодически пропадающая подсветка кнопок климат-контроля. Лампы фар не менял ни разу, сами фары больше не запотевают, но пластиковые «стекла» изрядно иссечены песчинками. Отполировал своими силами – когда есть инструмент, это дело четверти часа! В числе устраненного

РАСХОДЫ НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ И ОБСЛУЖИВАНИЕ «ЧЕРИ-ФОРА» (0–50 500 км)

Статья расхода	Цена, руб.
Расходы на содержание (0–30 000 км)	**129 776**
Из них на бензин (средний расход – 8,7 л/100 км)	76 427
ТО-40 000 своими силами	**21 351**
ТО-50 000 своими силами	**1 810**
Ступица переднего колеса в сборе	**6000**
Бензин А92 (средний расход – 8,3 л/100 км)	**34 260**
Общие расходы (0–50 500 км)	193 197
Стоимость 1 км пробега	3,83



Это лишь те детали, которые пришлось заменить в обязательном порядке при ТО-40 000 км.



Контактные группы в фонарях освещения номерного знака проржавели и рассыпались.



Менять ступицу целиком удобно, но очень накладно, особенно если автомобиль бюджетный.

ных неисправностей электрооборудования – разболтавшийся выключатель тормозных фонарей, который подложил свинью как раз перед ТО-40 000. «Фора» первый раз в жизни отказалась заводиться – горящие стопари на оставленной возле дома машине за два дня полностью разрядили аккумулятор.

Работа климат-контроля в автоматическом режиме по-прежнему неудовлетворительна. Причина, скорее всего, в неудачно расположенном датчике температуры. К сожалению, изменить его положение без ущерба для конструкции не получается. По данным внутренней диагностики, климат-контроль полностью исправен и грамотно шевелит заслонками. Но какой в нем толк, если все равно приходится выставлять потоки, температуру и скорость вентилятора вручную? Впрочем, кондиционер работает исправно, утечки хладагента нет.

Мотор хорошо тянет на низких оборотах, но лишь в сравнении с агрегатами меньшего объема. Современным двухлитровым он не конкурент. В системе управления двигателем живет интересный глюк: примерно раз в неделю «Фора» отказывается разгоняться. Стоит отпустить акселератор и нажать снова, машина снова рвет вперед как ни в чем не бывало. Отловить неисправность пока не получается.

В поворотах не хочется торопиться – углы установки передних колес «Форы» явно подобраны не для оптимального сцепления с дорогой. Разгонишься чуть быстрее – начинают пищать шины. Относительно безопасный характер управляемости достигнут за счет мощного переднего стабилизатора, перевозящего все резкие маневры в снос передней оси. При этом мягкая задняя подвеска недостаточно демпфирована – на больших неровностях корму автомобиля раскачивает. Мягкость сыграла еще одну злую шутку: посадив в припаркованную задом к бордюру машину пассажиров, резво тронулся... и зацепился задним бампером. Его край даже ниже, чем глушитель. Итог – трещина от низа до датчика парковки. Заключили сами, теперь почти не видно. Но досадно.

Вроде бы пока ничего криминального с «Форой» не случилось. Ездить на автомобиле можно, хотя и недешево и без особого удовольствия. Серьезных неисправностей, влияющих на безопасность езды, пока не обнаружили.

Но вот в поворотах начал гудеть ступичный подшипник. Деталь (IJIN 9D17A) стоит 6000 рублей! Менять приходится ступицу в сборе, вместе с датчиком ABS – отдельно подшипник в продаже не нашли. Конечно, ремонтировать так гораздо удобнее: никакой возни со съемниками, быстро и чисто. Да что-то подсказывает: решение не больно-то удачное, ведь менять приходится уже при 50-тысячном пробеге. Когда дешевый автомобиль собран из сложных, но посредственного качества комплектующих, владение им становится слишком дорогим. К сожалению, это закономерность, а не случайность. **ЗР**

На правах рекламы

внимание, ОПАСНОСТЬ!

Приобретение карданных валов недобросовестных производителей – прямая угроза жизни Вам и Вашей семье!

Владельцы «Нивы» и «классики» знают, что кардан несет огромные динамические нагрузки, а его поломка на ходу может привести к трагедии. ЗАО «Кардан» – единственный завод в России, чьи валы, соответствующие требованиям безопасности, поставляются на ОАО «АВТОВАЗ». Для продажи в розницу его продукция поступает только двум крупным дилерам: ООО «Алев-Лада» и ООО «Магма ПКФ». Все комплектующие, из которых собираются готовые изделия, проходят на ОАО «АВТОВАЗ» обязательные испытания. Безопасный кардан обязательно должен быть маркирован игольчатым способом, иметь стикер с уникальным СМС-номером (с неповрежденным защитным слоем) и упакован в фирменную картонную коробку. Все это необходимо проверять на месте покупки.

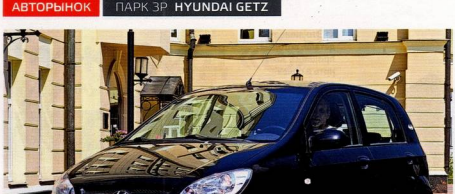
Подробности – на www.cardan-syzran.ru



ООО «Алев-Лада», г. Тольятти 8 (8482) 75-94-04
ООО «Магма ПКФ», г. Сызрань 8 (8464) 37-03-03
ЗАО «Кардан», г. Сызрань 8 (8464) 37-03-38

На правах рекламы

ЗАКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО КАРДАН



Мы ТО проводим сами

Алексей Воробьев-Обухов

Hyundai Getz

Изготовитель .....«Хёндай мотор компани» (Республика Корея)
Год выпуска 2006
В эксплуатации «За рулем» .....с марта 2007
Пробег на момент отчета .....45 000 км
Предыдущие публикации в журнале .....2007, № 8; 2008, № 11

Редакционную жизнь «Тетца» скучной не назовешь. Закупить образцы для очередной экспертизы, отвезти их в лабораторию, смотаться за протоколами, примерить очередную электронику, оценить преимущества новейшего полироля с элементами нанотехнологии – все это ежедневные хлопоты маленького «корейца». Головной боли он не вызывает. Самое страшное из случившегося – перегорела лампа в фаре и две лампочки (по очереди) подсветки номерного знака.

Доступ к фарам достаточно удобный – ломать пальцы и обдирать руки не пришлось. С подсветкой сложнее. Начнем с того, что в заводской инструкции нет ни слова о процедуре замены именно этих лампочек. Чтобы добраться до них, необходимо снять всю внутреннюю обшивку двери задка. Это несложно, нужно лишь отвернуть несколько саморезов и аккуратно, чтобы не сломать пружинящие фиксаторы, потянуть панель на себя. Не слишком сложно оказалось и вынуть патрончики с бесцокольными лампочками. Зато вернуть их на место с ходу не удалось: мешает каркас двери и мотор стеклоочистителя. Рукастым автолюбителям предлагаем изготовить простейшую оснастку в виде трубки подходящего диаметра с пропилом в торце по диаметру. Помещенный в нее патрон легко утопить в посадочное место и повернуть до фиксации. Или иначе – отвертка с широким лезвием, вставленная в гнездо патрона по диагонали – так, чтобы не повредить штырьки разъема.

Еще одна микронеприятность – не зажигается подсветка выключателя подогрева сиденья. Поскольку она нужна только для первого знакомства с расположением кнопки, решили пока ничего не предпринимать. Что до характерных дефектов, обсуждаемых на форумах, нам пока достался лишь один: загадочные негромкие постукивания в задней подвеске. Поскольку особенно они не раздражают и неподалеток и люфтов в рычагах и сайлент-блоках не обнаружили – решили ни во что не вмешиваться, посмотреть, что будет дальше.

Когда пробег стал приближаться к 45 000 км, задумались об очередном ТО. Если бы не кризис, все шло бы по накатанной колее: звонок официальному дилеру, запись на обслуживание и, наконец, счет с кругленькой суммой (предыдущее ТО обошлось в 16 000 рублей). Обслужить «корейца» решили своими силами на собственной базе, благо никаких проблем это не предвещало.

«Тетц», посланный в магазин, быстренько накупил расходников, а работа, по бухгалтерским меркам, оказалась чуть ли не бесплатной: делали-то все сами! Тщательный осмотр снизу не выявил каких-либо повреждений или износа. Все свелось к замене свечей, масла в двигателе и фильтров – масляного, воздушного и салонного. Отметим благоприятные результаты регулярного наполнения бака бензином А92 на заправках BP: свечи оказались в идеальном состоянии и явно могли бы послужить еще 15 000 км до следующего ТО. А вот с воздушным и салонным фильтрами хуже: в нашем воздухе взвешено столько всякой дряни!.. Так что пренебрегать их регулярной заменой не стоит. Ради здоровья – собственного и двигателя. ЗР



Салонный фильтр за 15 тыс. км от пыли почернел.

Доступ к фильтру снизу очень удобен.



РАСХОДЫ НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ HYUNDAI GETZ (0–45 000 км)

Статья расхода	Цена, руб.
Расходы на содержание (0–28 000 км)	78 000
Из них бензин	53 000
Расходы на содержание (28 000–45 000 км)	28 355
Фильтр масляный	140
Фильтр воздушный	180
Фильтр салона (комплект из 2 шт.)	380
Свечи, 4 шт.	480
Лампа H4	150
Лампа 5 Вт, 2 шт.	40
Масло 0W-40, синтетика, 4 л	1825
Бензин А92 (средний расход – 8 л/100 км)	25 150
Общие расходы (0–45 000 км)	106 355
Стоимость 1 км пробега	2,36 руб.



Богатство за полцены

Покупая подержанный автомобиль, можно стать обладателем престижной марки в богатой комплектации, заплатив намного меньше, чем за новую машину. Если необходимой суммы нет, многие банки готовы предоставить кредит. В особенностях предложений разбирался Максим Гомянин. Фото: Георгий Садков

ОТДАМ ДЕНЬГИ В ХОРОШИЕ РУКИ

Кредит на покупку авто с пробегом оформляют в банке или прямо в салоне официального дилера, торгующего машинами б/у. Все поступающие сюда экземпляры проходят техническую и юридическую проверку, иногда даже дается гарантия. Можно обратиться и к серым импортерам – при условии, что продавцы имеют хорошую репутацию и работают с крупными банками (это признак надежности автосалона). Ведь с проблемными организациями финансисты связываться не будут.

При покупке подержанного авто в кредит, как и нового (ЗР, 2009, № 7), необходимо оформить полис каско, а это сразу увеличивает ваши расходы. Но вместе с тем получаете преимущество: многие страховые компании, работающие в связке с банками, отменяют франшизу для клиентов. В том числе для тех, кто обращается за кредитом в первый раз. Это значит, что, если ночью кто-то снесет вашему авто, скажем, зеркало, устранение ущерба полностью ляжет на плечи страховщика.

Иногда заем можно оформить и без полиса, но тогда придется платить по повышенной ставке (доходит до 35%), а также предъявить банку акт оценки машины – ведь ему нужна гарантия, что за автомобилем нет темного прошлого. Повышенные проценты светят и в случаях, если каско оформляется не в крупной компании или когда кредит предоставляют без справок о доходах и занятости.

Если автомобиль покупаете на авторынке или через Интернет, просите ссуду наличными. Процентная ставка рассчитывается в таком случае индивидуально. Она будет меньше, если в банке у вас оформлена «зарплатная» карта, есть положительная кредитная история или надежные поручители. После получения запрошенной суммы можно отправиться за приглянувшимся авто и оформить сделку купли/продажи самостоятельно. Каско можно не оформлять, и это существенно снизит затраты.

Наиболее опасное в такой сделке – момент передачи денег: в одночасье можно лишиться и наличности, и автомобиля. А взятый кредит – это обязательства, которые вам в любом случае придется выполнять. Так что нелишне еще раз хорошенько присмотреться к тем людям, у которых хотите купить вожделенное средство передвижения.

ПОРЯДОК ДЕЙСТВИЙ

Прежде чем брать кредит, оцените свою платежеспособность. Для начала нужно максимально использовать собственные средства, например постараться внести за машину половину ее стоимости, а кредит брать на короткий срок. Изучите предложения крупных официальных или неофициальных дилеров: вступив в отношения с ними, вы снизите риск в сравнении с покупкой на авторынке. Приготовьте и справку по форме № 2-НДФЛ, подтверждающую доходы. Чем они выше, тем на большую сумму кредита можно рассчитывать.

Если решили приобрести подержанную машину в салоне, то порядок таков. Сначала выбираете автомобиль и подписываете соглашение о задатке – это гарантия того, что желанную не продадут другому, пока будете собирать необходимые документы. Затем с помощью кредитного менеджера или самостоятельно подаете документы в избранный банк. Он рассматривает заявку и принимает решение. Если оно положительное, между автосалоном и покупателем заключается договор купли/продажи, а банк получает его копии. Оформляют полис каско и при необходимости оплачивают первоначальный взнос. Затем заключают кредитный договор с банком и договор о залоге автомобиля. Банк перечисляет автосалону оставшуюся сумму за машину. Покупатель подписывает акт приема/передачи. Теперь можно ехать в ГИБДД. Оригинал ПТС хранится в банке до полного погашения кредита. ЗР

РАСЧЕТ НЕКОТОРЫХ АВТОКРЕДИТОВ НА ПОДЕРЖАННЫЕ МАШИНЫ

Банк	«Русфинанс Банк»	ВТБ-24	Сбербанк	«Уралсиб»	ВТБ-24
Программа	«Движ`ОК»	«АвтоСтандарт»	«Связанная программа»	«Автомобили в кредит»	кредит наличными (с поручительством)
Автомобиль (год выпуска)	«Мицубиси-Лансер» (2006)	«Опель-Астра» (2007)	«Вольво- S60» (2006)	«Ауди-А4» (2005)	любой
Мощность двигателя, л.с.	135	140	170	180	–
Пробег, км	75 500	40 000	64 000	100 000	–
Цена автомобиля, руб.	430 000	530 000	630 000	600 000	–
Первоначальный взнос	50% (215 000 руб.)	50% (265 000 руб.)	50% (315 000 руб.)	50% (300 000 руб.)	отсутствует
Сумма кредита, руб.	280 396*	265 000	315 000	300 000	500 000 (минимальная)
Годовая процентная ставка, %	22	19	16	23,9	25 (рассчитывается индивидуально)
Срок кредита, мес.	24	24	24	24	24
Единовременная комиссия банку, руб.	6000	6000	6000	6000	–
Ежемесячный платеж, руб.	14 547**	13 840	15 400	15 846	27 583***
Переплата по кредиту, руб.	78 283	63 550	55 000	80 538	144 832
Каско на год, руб.	Включена в стоимость	44 997	80 199	42 653	–

*В стоимость включено каско и страхование жизни на весь срок погашения кредита. **Первый платеж – 24 265 руб., затем ежемесячно по 14 547 руб. ***Первый платеж – 10 417 руб., затем ежемесячно по 27 583 руб.

На «вторичке» попадается даже такой эксклюзив, как универсал «Альпина».



Рынок подержанных машин предлагает массу вариантов – вседорожники, паркетники, седаны… И большинство по приемлемым ценам.



На правах рекламы

ВСЕ ДОМКРАТЫ СООТВЕТСТВУЮТ ЕВРОПЕЙСКОМУ СЕРТИФИКАТУ КАЧЕСТВА!



ПОДКАТНЫЕ ГИДРАВЛИЧЕСКИЕ ДОМКРАТЫ AIRLINE
Грузоподъемность от 2 до 3 тонн



РОМБИЧЕСКИЕ МЕХАНИЧЕСКИЕ ДОМКРАТЫ AIRLINE
Грузоподъемность от 1 до 2 тонн



БУТЫЛОЧНЫЕ ГИДРАВЛИЧЕСКИЕ ДОМКРАТЫ AIRLINE
Грузоподъемность от 2 до 50 тонн



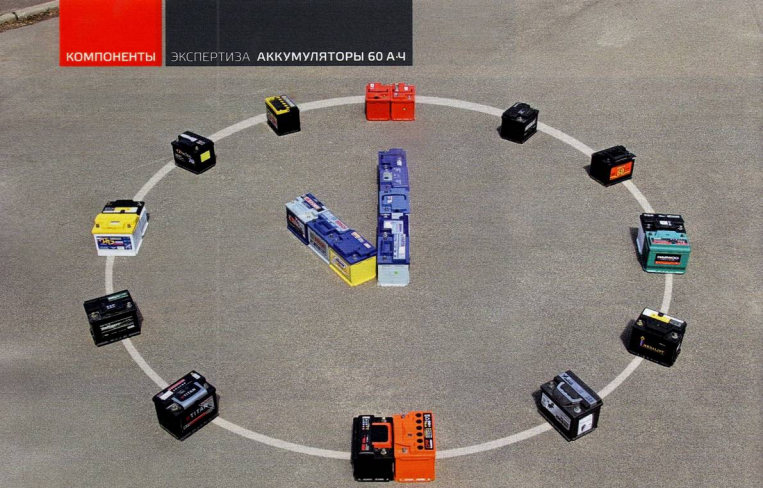
БУТЫЛОЧНЫЕ ТЕЛЕСКОПИЧЕСКИЕ ГИДРАВЛИЧЕСКИЕ ДОМКРАТЫ AIRLINE
Грузоподъемность от 2 до 12 тонн

Airline
высококачественные автоаксессуары

- Широкий ассортимент
- Высокое качество
- Привлекательный внешний вид
- Внимание к деталям
- Удобная сумка
- Подробное описание на русском



www.airline.su



Амперы и часы

24 батареи по 60 ампер-часов – какая лучше? Потоки кулонов оценивали Алексей Воробьев-Обухов и Михаил Колодочкин.

Однажды Ампер, выходя из дома, написал на двери, предупреждая гостей: «Господина Ампера нет дома». Возвратившись через час, он увидел надпись и снова ушел…

Господин Ампер был, конечно, ученым от Бога – как по таланту, так и по рассеянности. Именно он добавил к метру, килограмму и секунде четвертую главную единицу, получившую его имя. И о нем же ходит анекдот, как чудак варил в воде часы, держа в руке яйцо… Возможно, с той поры и появился термин «ампер-час»?

Непонятный, по правде сказать, термин… И никому не нужный: за океаном давно обходятся без него (живой пример – на фото 23). О чем, к примеру, говорит потребителю надпись: «60 А·ч»? Только о том, что в течение 20 часов батарея должна выдавать ток в 3 А. Но, простите, зачем нам эти 3 А? Если в дороге вдруг откажет генератор, а за окном – дождливая холодная ночь, то реально необходимый ток может составить амперов эдак двадцать пять! Сколько при этом протянет батарея?

Что же, оценим и то и другое. А потом попробуем вернуть г-на Ампера домой, заряжая купленные нами батареи. Их редакция приобрела в московских магазинах. Интернационал получился достойный: девять батарей российских, три – корейских, две – словенских. По одному изделию представляли Штаты, Сербию, Чехию, Белоруссию, Польшу, Турцию, Испанию, Украину, а также непоименованные страны ЕС. Происхождение одного из участников определить не удалось, но именно он-то и стал… нет, подробности – потом.

ЧАСЫ БЬЮТ НАПОВАЛ

Вы видели во сне емкость? Говорят, что это к огромному разочарованию… Мы тоже расстроились, но по другому поводу: первый же замер показал, что за продаваемыми батареями по-прежнему не ухаживает никто!

Напоминаем: резервную емкость измеряют в минутах. Батарею нагружают током 25 А и засекают время падения напряжения до 10,5 В: именно при такой разности потенциалов на клеммах она считается полностью разряженной. Нормальный показатель – выше 100 минут, в течение этого времени аккумулятор может пахать и за себя, и за генератор, если тот вдруг забастует. Так вот, реальные показатели батарей, продаваемых под видом новых, составили от 82 минут у АКОМа до вызывающих чувство паники 25 минут у Tyumen Battery!

Впрочем, паниковать рано: мы оценили батареи, а не трудолюбие работников прилавка. Г-н Ампер срочно организовал подзарядку всех аккумуляторов, после чего замеры повторили. Стало гораздо веселее, но тут…

Но тут раздался оглушительный удар ампер-часов! Цифры в протоколе показали, что значения реальной емкости у одинаковых, казалось бы, батарей разнятся... на 40%! Иными словами, вместо заявленных 60 А·ч отдельные производители готовы предоставить меньше 40 А·ч. Нехорошо!

ВАМ СКОЛЬКО АМПЕРОВ?

Если заявленные ампер-часы у всех одинаковые, то с силой тока ситуация совсем другая: фирмы сами обещают нам

24 место «ЗиД»



Место изготовления.....Россия
Ориентировочная цена.....1750 руб.
Заявленный ток.....500 А (EN)
Масса с электролитом.....14,34 кг
Установочные размеры: длина × ширина × высота
.....240×174×187 мм
Газоотвод.....центральный, пробки

Только эта батарея отказалась крутить стартер единым для всех током на 30-градусном морозе уже через 5 с. При 18°С ниже нуля показала предпосылочный результат. В попытке выдать заявленный ток холодной прокрутки оказалась хуже всех. При таком наборе минусов нет смысла выявлять достоинства.

23 место Deka



Место изготовления.....США
Ориентировочная цена.....4000 руб.
Заявленный ток.....600 А (CCA)
Масса с электролитом.....15,82 кг
Установочные размеры: длина × ширина × высота
.....242×174×192 мм
Газоотвод.....центральный, пробки

Резервная емкость – хуже, чем у всех прочих батарей. По току холодной прокрутки – 19-й результат, по приему заряда – 18-й. И ведь нельзя сказать, что товар залежалый: исходные минуты были одними из лучших! За что берут 4000 рэ – за броскую внешность?

22 место TAB



Место изготовления.....Словения
Ориентировочная цена.....2750 руб.
Заявленный ток.....510 А (EN)
Масса с электролитом.....14,5 кг
Установочные размеры: длина × ширина × высота
.....240×174×187 мм
Газоотвод.....центральный, пробки

Крутить стартер в подсевшем состоянии батарея не смогла, да и в заряжением, честно говоря, в бой не рвалась… Заявленный ток выдала только со второй попытки. Лучший показатель – 11-й результат при –18°С. В общем, здоровый стабильный двоечник-троечник.

21 место Zubr



Место изготовления.....Белоруссия
Ориентировочная цена.....2550 руб.
Заявленный ток.....500 А (EN)
Масса с электролитом.....13,81 кг
Установочные размеры: длина × ширина × высота
.....240×176×190 мм
Газоотвод.....центральный, пробки

Не сумел Zubr выступить достойно… Собственный заявленный ток выдал лишь со второго раза. И даже за счет цены приподняться не удалось: назвать его дешевым нельзя. Из достоинств батареи отметим небольшую массу, а вот по части электрики хвалить, к сожалению, нечего.

от 460 до 610 А! Понятно, что при прочих равных условиях хочется иметь силу тока побольше, даже если на практике такая никогда и не потребуется. Аргументы найти можно: мол, большой ток говорит о малом внутреннем сопротивлении, о технологическом совершенстве… ну, и все такое.

Итак, проверяем токи. Сначала – заявленные: сколько написал на этикетке, столько ампером вынь да положь! А затем игра по единым правилам: всем батареям предлагается выдать ток одной и той же силы сначала при –18, а затем при –30°С: живем-то в России, а не на экваторе! Планку устанавливаем на среднем уровне в 480 А: у большинства батарей заявлен именно такой ток, да и редкому потребителю нужно нечто более крутое.

С первой попытки заявленный ток выдали лишь 11 батарей, остальные дружно просели ниже положенных 7,5 В. Более доступный единый ток в 480 А при –18°С дался всем, хотя и с разными усилиями. Для сравнения укажем, что на клеммах Medalist 56077 напряжение составило 8,28 В, в то время как у Titan – всего лишь 7,51 В. А вот 30-градусный мороз выявил явного аут-

20 место ПАЗ 6СТ-60 АЗ



Место изготовления.....Россия
Ориентировочная цена.....1770 руб.
Заявленный ток.....470 А (EN)
Масса с электролитом.....14,05 кг
Установочные размеры: длина × ширина × высота
.....242×174×190 мм
Газоотвод.....центральный, пробки

Обычно подольские батареи в наших тестах выступают куда лучше. Здесь же – полное фиаско: по четырем параметрам изделие оказалось аж в третьем десятке. Даже заявленный ток с ходу не дался. И только доступная цена спасла от хвоста таблицы.

19 место Black Horse



Место изготовления.....Сербия
Ориентировочная цена.....2300 руб.
Заявленный ток.....510 А (EN)
Масса с электролитом.....14,86 кг
Установочные размеры: длина × ширина × высота
.....240×174×188 мм
Газоотвод.....пробки

«Темная лошадка» не оправдала наших надежд увидеть за редкой этикеткой что-то необычное. Хвалить изделие просто не за что: все показатели – в конце второго десятка. Разве что захочется купить нечто здаское, «не как у всех»…

18 место Absolut



Место изготовления.....Россия
Ориентировочная цена.....2560 руб.
Заявленный ток.....520 А (EN)
Масса с электролитом.....14,54 кг
Установочные размеры: длина × ширина × высота
.....242×176×190 мм
Газоотвод.....центральный, пробки

Поиски родословной незнакомого бренда дали неожиданный результат: перед нами – замаскированный АКОМ! Конечно, маркетинг – дело сложное, но в данном случае полноценной замены не получилось: название эффектное, а результаты слабенькие.

17 место Titan



Место изготовления.....Россия
Ориентировочная цена.....2250 руб.
Заявленный ток.....510 А (EN)
Масса с электролитом.....15,28 кг
Установочные размеры: длина × ширина × высота
.....244×176×190 мм
Газоотвод.....центральный, пробки

По резервной емкости эта батарея – шестая: 105 минут – хороший результат! По цене – седьмая. Все остальное гораздо хуже: самый плохой прием заряда и худшее поведение при –18°С. В общем, название аккумулятор явно не оправдал.

16 место — Daewoo



Место изготовления.....Южная Корея
Ориентировочная цена.....2900 руб.
Заявленный ток.....535 А (EN)
Масса с электролитом.....13,51 кг
Установочные размеры: длина × ширина × высота
.....240×174×190 мм
Газоотвод.....центральный

В экспертизах предыдущих лет «Дэу» никогда не блистала. К сожалению, реванша опять не получилось: на морозе – 23-й результат, по заявленному току – 21-й. В общем, очень слабо. Зато корейская батарея самая легкая.

15 место — «Омега»



Место изготовления.....Россия
Ориентировочная цена.....1800 руб.
Заявленный ток.....480 А (EN)
Масса с электролитом.....15,52 кг
Установочные размеры: длина × ширина × высота
.....240×176×190 мм
Газоотвод.....центральный, пробки

Батарея с очень скромным заявленным током умудрилась при проверке этого параметра стать лишь 17-й! Для сравнения: у победителя заявлено 540 А, а у серебряного призера – аж 600 А! Единственное утешение – на ценнике.

14 место — GigaWatt (Bosch)



Место изготовления.....Чехия
Ориентировочная цена.....3200 руб.
Заявленный ток.....540 А (EN)
Масса с электролитом.....14,38 кг
Установочные размеры: длина × ширина × высота
.....240×174×188 мм
Газоотвод.....центральный

Гостья из Чехии не зря несет на боку громкое имя – в представительстве «Бош» подтверждали: дескать, наша, но, скажем так, бюджетная. По цене этого явно не скажешь. Впрочем, основной Bosch Silver куплен аж за четыре с лишним тысячи. . .

13 место — ACDelco



Место изготовления.....EU
Ориентировочная цена.....3000 руб.
Заявленный ток.....610 А (CCA)
Масса с электролитом.....14,6 кг
Установочные размеры: длина × ширина × высота
.....240×174×174 мм
Газоотвод.....центральный, пробки

Заявленные 610 А батарея честно выдала, показав 8-й результат. Кстати, это самый большой заявленный ток. А вот заряд она принимает отвратительно: 23-е место! Резервная емкость низкая. Остальные показатели на среднем уровне.

сайдера: батарея «ЗиД» уже через 5 секунд просела ниже 6 В. При таком напряжении никакая бортовая электроника не потянет…

АМПЕР ВОЗВРАЩАЕТСЯ ДОМОЙ

С заряженными батареями разобрались – а как себя поведут недозаряженные?

Кто не видел картину: сидит несчастный водитель и поворачивает ключ в замке зажигания туда-сюда – вдруг заведется? Что же, сымитируем жизненную ситуацию – разрядим каждый аккумулятор до половины исходной емкости. А теперь проверим: температура за бортом – ноль, ток – 480 А, на каждую попытку пуска – 10 секунд, пауза – 30 секунд. Число попыток ограничиваем напряжением на клеммах: не ниже 6 В.

Четыре батареи – TAB, ПАЗ, Zubr и «ЗиД» сдались на первой же попытке. Особенно «отличился» TAB, который помер на первой секунде! Лучшим же стал Medalist 56077: выдал три полноценные попытки и целых 9 секунд крутил стартер в четвертой.

12 место — Sznajder



Место изготовления.....Польша
Ориентировочная цена.....2700 руб.
Заявленный ток.....520 А (EN)
Масса с электролитом.....14,16 кг
Установочные размеры: длина × ширина × высота
.....240×174×177 мм
Газоотвод.....центральный, пробки

Польскую батарею взяли из любопытства: а вдруг? Но нет, никаких «вдруг» не получилось, во всяком случае, по электрике. Отметим разве что съемный адаптер в нижней части корпуса: наверное, в отдельных случаях он упрощает крепление батареи.

11 место — «Электроисточник» 6СТ-60 А13



Место изготовления.....Россия
Ориентировочная цена.....1940 руб.
Заявленный ток.....460 А (EN)
Масса с электролитом.....15,68 кг
Установочные размеры: длина × ширина × высота
.....240×174×190 мм
Газоотвод.....пробки

Самый слабый заявленный ток не принес «сдаточную» никаких дивидендов: даже в этой номинации он умудрился стать лишь 11-м. От более низкого места его спасла только подъемная цена. В целом – типичный середняк без всяких амбиций.

10 место — АКОМ



Место изготовления.....Россия
Ориентировочная цена.....2320 руб.
Заявленный ток.....520 А (EN)
Масса с электролитом.....14,08 кг
Установочные размеры: длина × ширина × высота
.....244×174×190 мм
Газоотвод.....центральный, пробки

В состоянии поставки имела самую высокую резервную емкость: 82 минуты! Казалось бы, сейчас подзарядим, и. . . На этом положительные свойства кончались: изделие не показало ровным счетом ничего интересного. . . Что не помешало ему, впрочем, войти в десятку сильнейших!

9 место — MUTLU Elite



Место изготовления.....Турция
Ориентировочная цена.....3100 руб.
Заявленный ток.....480 А (EN)
Масса с электролитом.....14,36 кг
Установочные размеры: длина × ширина × высота
.....240×174×194 мм
Газоотвод.....центральный, пробки

Самый «народный» из всех иностранцев выступил вполне предсказуемо: за звездами на небе не тянулся, однако почти все результаты – в десятке лучших. Не каждая марка позволяет такую стабильность показателей из года в год. Эта – может. Но цена не обрадовала.

НАША СПРАВКА

ОТКУДА БЕРУТСЯ БАЛЛЫ?

За результаты измерений ответственность несет организация, сертифицированная для такого рода испытаний, – ФГУП «21 НИИИ МО РФ». Амперы, вольты, минуты, килограммы, градусы – это данные из протокола… Нам осталось подвести итоги многоборья.

Как это делается? В каждом виде испытаний берем лучший и худший результаты, присваиваем им соответственно 5 баллов и 1 балл. Все остальные участники получают промежуточные баллы согласно тому положению, которое они заняли между лидером и аутсайдером. К примеру, если при замере резервной емкости лидер показал 114 мин, а аутсайдер – 81 мин, то участник с результатом 100 мин получает 3,303 балла. И так – по всем видам испытаний. Особо отметим, что ту же методику применили и к цене: ее нельзя не учитывать, когда стоимость купленных батарей различается почти втрое!

Вводить коэффициенты, повышающие значимость одного параметра по отношению к другому, сознательно не стали: все семь параметров при подсчетах признаны равнозначными. В то же время приведенные цифры позволяют любому желающему провести собственные подсчеты. Скажем, резервная емкость и ток холодной прокрутки могут получить весовые коэффициенты 0,25, а остальные пять параметров – по 0,1. Понятно, что расстановка мест при этом обязательно изменится.

Реальная емкость новеньких батарей различается на 40%.
Диапазон цен купленных батарей – от 1500 до 4030 рублей.

На правах рекламы



8 МЕСТО **Tyumen Battery 6СТ-60 АПЗ**



Место изготовления	Россия
Ориентировочная цена	1500 руб.
Заявленный ток	500 А (EN)
Масса с электролитом	16,38 кг
Установочные размеры: длина × ширина × высота	240×174×192 мм
Газоотвод	пробки

Эта батарею нам продали в жутком состоянии: жалкие 25 минут резервной емкости – худший показатель! А еще она самая тяжелая… Однако после зарядки «сибирячка» совершила чудо, прыгнув с последнего места... на первое! А самая низкая цена вывела ее в первую треть турнирной таблицы.

7 МЕСТО **Bosch Silver**



Место изготовления	Испания
Ориентировочная цена	4030 руб.
Заявленный ток	540 А (EN)
Масса с электролитом	14,62 кг
Установочные размеры: длина × ширина × высота	240×174×188 мм
Газоотвод	центральный

Мы убедились: какие бы места Bosch ни занимал, репутация марки особо не страдает. Так и в этот раз: ни в одной номинации самая дорогая батарея не стала лучшей. Место в таблети о рангах могло бы быть и повыше, но не с такой ценой. Отметим хороший прием заряда.

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.

NGK

www.ngk.ru

РЕКЛАМА. ТОВАР СЕРТИФИЦИРОВАН

РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ АККУМУЛЯТОРОВ

Наименование батареи	Резервная емкость		Ток холодной прокрутки		Единый ток 480 А при –18°С		Единый ток 480 А при –30°С		Пуск мотора полуразряженной батареей		Прием заряда		Стоимость изделия		Итоговый балл
	Длительность разряда током 25 А, мин*	Промежуточный балл	Напряжение на клеммах после 10 с разряда, В	Промежуточный балл	Напряжение на клеммах после 10 с разряда, В	Промежуточный балл	Напряжение на клеммах после 10 с разряда, В	Промежуточный балл	Число успешных попыток и длительность последней	Промежуточный балл	Зарядный ток в конце 10-й минуты, А	Промежуточный балл	Цена, руб.	Промежуточный балл	
1. VARTA Blue Dinamic	105 (64)	3,909	7,85	5,000	8,20	4,947	7,08	4,977	3 пуска и 7 с	4,890	19,67	5,000	3350	2,075	**4,400**
2. Medalist S6077	105 (66)	3,909	7,76	4,650	8,28	5,000	7,12	5,000	3 пуска и 9 с	5,000	19,43	4,799	3150	2,391	**4,393**
3. A-mega	109 (70)	4,393	7,80	4,805	8,00	3,545	7,05	4,961	2 пуска и 9 с	3,947	17,35	3,054	2150	3,972	**4,097**
4. «Зверь»	102 (74)	3,545	7,80	4,805	8,10	4,064	7,04	4,955	3 пуска и 2 с	4,263	17,89	3,507	3000	2,628	**3,967**
5. Medalist S6030	104 (70)	3,787	7,83	4,922	8,00	3,545	7,07	4,971	2 пуска и 8 с	3,842	18,21	3,775	2950	2,707	**3,935**
6. Topla	112 (78)	4,757	7,69	4,379	8,00	3,545	7,02	4,944	2 пуска и 8 с	3,842	17,03	2,786	3400	1,996	**3,750**
7. Bosch Silver	103 (60)	3,666	7,64	4,184	8,08	3,961	7,02	4,944	2 пуска и 5 с	3,526	19,57	4,916	4030	1,000	**3,742**
8. Tyumen Battery	114 (25)	5,000	7,42	3,330	7,70	1,987	6,78	4,809	2 пуска и 7 с	3,737	16,08	1,989	1500	5,000	**3,693**
9. MUTLU Elite	101 (65)	3,424	7,70	4,417	7,84	2,714	7,00	4,933	2 пуска и 5 с	3,526	17,98	3,583	3100	2,470	**3,581**
10. AKOM	96 (82)	2,818	7,41	3,291	7,82	2,610	6,80	4,820	1 пуск и 9 с	2,474	17,20	2,928	2320	3,703	**3,235**
11. «Электроисточник»	98 (73)	3,060	7,51	3,680	7,70	1,987	6,53	4,668	1 пуск и 9 с	2,894	15,39	1,411	1940	4,304	**3,143**
12. Sznajder	100 (80)	3,303	7,53	3,757	7,62	1,571	6,40	4,595	1 пуск и 3 с	2,263	16,80	2,593	2700	3,102	**3,026**
13. ACDelco	92 (67)	2,333	7,66	4,262	7,94	3,273	6,54	4,674	1 пуск и 9 с	2,894	15,00	1,084	3000	2,628	**3,021**
14. GigaWatt (Bosch)	97 (57)	2,939	7,22	2,553	7,62	1,571	6,83	4,837	1 пуск и 9 с	2,894	17,63	3,289	3200	2,312	**2,914**
15. «Омега»	94 (46)	2,575	7,26	2,708	7,62	1,571	6,36	4,573	1 пуск и 4 с	2,368	15,96	1,888	1800	4,525	**2,887**
16. Daewoo	96 (73)	2,818	7,16	2,320	7,64	1,675	6,18	4,471	1 пуск и 9 с	2,894	17,19	2,920	2900	2,786	**2,840**
17. Titan	105 (73)	3,909	7,20	2,476	7,51	1,000	6,44	4,618	1 пуск и 8 с	2,789	14,90	1,000	2250	3,814	**2,800**
18. Absolut	84 (67)	1,363	7,30	2,864	7,69	1,935	6,60	4,708	1 пуск и 8 с	2,789	16,07	1,981	2560	3,324	**2,709**
19. Black Horse	95 (52)	2,697	7,08	2,010	7,63	1,623	6,26	4,517	1 пуск и 7 с	2,684	15,11	1,176	2300	3,735	**2,635**
20. ПАЗ 6 СТ-60 А3	86 (61)	1,606	7,34	3,019	7,55	1,210	6,28	4,528	0 пусков и 5 с	1,421	15,49	1,495	1770	4,573	**2,550**
21. Zubr	90 (66)	2,091	7,39	3,231	7,51	1,000	6,52	4,663	0 пусков и 5 с	1,421	16,15	2,048	2550	3,339	**2,542**
22. TAB	101 (49)	3,424	7,06	1,932	7,76	2,299	6,40	4,595	0 пусков и 1 с	1,000	15,03	1,109	2750	3,023	**2,483**
23. Deka	81 (75)	1,000	7,22	2,553	7,58	1,364	6,75	4,792	1 пуск и 2 с	2,158	15,43	1,444	4000	1,047	**2,051**
24. «Зид»	102 (48)	3,545	6,82	1,000	7,51	1,000	5 с	1,000	0 пусков и 6 с	1,526	15,07	1,142	1750	4,604	**1,974**

*В скобках для справки приведена исходная резервная емкость батарей на момент приобретения.

6 МЕСТО Topla



Место изготовления.....Словения
Ориентировочная цена.....3400 руб.
Заявленный ток.....510 А (EN)
Масса с электролитом.....14,48 кг
Установочные размеры: длина × ширина × высота
.....240×174×190 мм
Газоотвод.....центральный, пробки

Еще один «иностранец», завоевавший авторитет у покупателей своей стабильностью и предсказуемостью. Заявить выше не позволила непомерная цена: дороже только Bosch и Deka! Прием заряда не актив. Зато резервная емкость прекрасная: 112 минут.

5 МЕСТО Medalist S6030



Место изготовления.....Южная Корея
Ориентировочная цена.....2950 руб.
Заявленный ток.....535 А (EN)
Масса с электролитом.....14,31 кг
Установочные размеры: длина × ширина × высота
.....240×170×190 мм
Газоотвод.....центральный

«Стандартный» представитель «медалистов» выступил, как всегда, очень хорошо: места во всех испытаниях – от 2-го до 7-го. Но цена на общем фоне не больно привлекательная. К тому же выяснилось: в продаже есть и другой «медалист», который лучше.

4 МЕСТО «Зверь»



Место изготовления.....Россия
Ориентировочная цена.....3000 руб.
Заявленный ток.....530 А (EN)
Масса с электролитом.....15,83 кг
Установочные размеры: длина × ширина × высота
.....244×176×190 мм
Газоотвод.....центральный, пробки

Обойти в турнирной таблице «медалиста» – это что-то! Однако «зверюге» это удалось – пусть всего на несколько сотых балла. К месту на льдистая батарею не пустил только ценник. А электрические параметры – очень даже достойные.

3 МЕСТО A-mega



Место изготовления.....Украина
Ориентировочная цена.....2150 руб.
Заявленный ток.....480 А (EN)
Масса с электролитом.....15,56 кг
Установочные размеры: длина × ширина × высота
.....242×174×190 мм
Газоотвод.....центральный, пробки

Батарея со странным названием (не путать с «Омегой») выступила превосходно. По электрике все показатели – в первой десятке, а реальная цена сделала свое дело. Из недостатков отметим скромный заявленный ток. В итоге – заслуженная бронза!

Осталось зарядить батареи. Известно, что у хорошего работника должен быть отменный аппетит. Так и батарея обязана не только выдавать ток, но и быстро заряжаться. И в этом испытании разброс оказался серьезный: от 19,67 А у VARTA до 14,9 А для Titan. Получается, не так-то легко Амперу вернуться домой…

ЛУЧШИЕ УЧЕНИКИ АМПЕРА

Так кто же из производителей выдает и принимает амперы лучше других? Цифры – в таблице, методика измерений – в Нашей справке.

Лучшая резервная емкость – у тюменской батареи (сенсация!), на морозе всех обошел Medalist 56077, но основной пьедестал, извините, у нас только один. Поэтому в абсолютном первенстве тройка лучших выглядит так:

1-е место – VARTA Blue Dinamic,
2-е место – Medalist 56077,
3-е место – A-mega.

Увы, ни один российский агрегат в призеры не попал. Лучшие шансы имел «Зверь», недобравший до бронзы 0,13 балла. Тюменская батарея, занявшая 8-е место, успехом обязана своему ценнику – сегодня это ее главный козырь. Остальные соотечественники выступили плохо, затерявшись в общей массе неудачников. И это всерьез расстраивает: имея в экспертизе подавляющее численное превосходство, «наши» не взяли ни числом, ни умением.

Такие удары ампер-часов для кого-то из производителей могут оказаться и последними. **ЗР**

Чемпиона и вице-чемпиона разделили всего 0,007 балла!

2 место – Medalist 56077



Место изготовления.....Южная Корея
Ориентировочная цена.....3150 руб.
Заявленный ток.....600 А (EN)
Масса с электролитом.....14,31 кг
Установочные размеры: длина × ширина × высота
.....240×174×176 мм
Газоотвод.....центральный

Новичок рынка – низкорослый мощный Medalist – должен искрить от обиды. При –18°С он лучший, при –30°С опять лучший, в подсевшем состоянии – снова лучший, а золото досталось не ему! Заява изготовитель чуть меньший ток, и все могло сложиться иначе.

1 место – VARTA Blue Dinamic



Место изготовления.....не установлено
Ориентировочная цена.....3350 руб.
Заявленный ток.....540 А (EN)
Масса с электролитом.....14,45 кг
Установочные размеры: длина × ширина × высота
.....242×174×187 мм
Газоотвод.....центральный

Победа в номинациях «Ток холодной прокрутки» и «Прием заряда». Вторые места в испытаниях на морозе и в полуразряженном состоянии. Итог – честная победа. Из недостатков отметим разве что цену, но даже она не помешала победить в многоборье.

На правах рекламы



Качество притягивает

Провода зажигания производства NGK:

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

NGK

РЕКЛАМА. ТОВАР СЕРТИФИЦИРОВАН

www.ngk.ru

ЛАЗЕР/РАДАР-ДЕТЕКТОР SAVER 425

Ориентировочная цена – 1500 руб.



Прибор от ООО «НПП «Орион СПб» окупит себя, когда станет предупреждать о засадах ГИБДД или о приближении к стационарному радару. Он реагирует не только на СВЧ-излучение в диапазонах X, ультра-X и K, но и на инфракрасный лазерный луч, пришедший с любого направления. Saver 425 чует подвох на расстоянии до 5 км в зависимости от диапазона и при подходящем рельефе местности. Переключатель «город/трасса» поможет избавиться от ложных срабатываний в условиях мегаполиса, напичканного излучающей аппаратурой.

Яркость и громкость индикации регулируются водителем раздельно.

АККУМУЛЯТОРНАЯ БАТАРЕЯ BERGA

Ориентировочная цена – 3200 руб.



Эта торговая марка вновь только для нас, в Германии же батареи Berga появились в далеком 1927 году. Ныне фирма Rheinelektra перешла под крыло международного концерна Johnson Controls, а линейка батарей включает в себя (среди прочих) модели с повышенным пусковым током, а также гелевые AGM. В 2007 году, как раз к 80-летию марки, немецкий автоклуб ADAC признал батареи Berga самыми долговечными на местном рынке, где они занимают третье место в рейтинге популярности. В России батареи Berga поставляет компания ARMTEK.

СИНТЕТИЧЕСКИЕ ПОЛИРОЛИ TURTLE WAX

Ориентировочная цена – 970 руб. (пастообразный) и 910 руб. (жидкий)



Фирма Turtle Wax выпустила два новых синтетических полироля. Один из них, ICE Synthetic Paste Polish, пастообразный. Тем не менее он наносится легко и придает покрытию мерцающий влажный блеск, не оставляя белесого налета. Как утверждают представители фирмы, после обработки вода и грязь будут буквально слетать с кузова.

Второй состав, ICE Synthetic Liquid Wax, – жидкий, что делает процесс обработки быстрым и легким. В комплект, кроме флакона емкостью 500 мл, входят аппликатор и салфетка из микрофибры.

ПЛЕНКА ДЛЯ ЗАЩИТЫ ОТ СКОЛОВ SCOTCHGARD

Ориентировочная цена – 10 000 руб. за деталь (с работой по нанесению)

В наших условиях сколы и царапины на капоте появляются довольно часто, они доставляют огорчения владельцам авто и, что еще хуже, снижают вторичную стоимость машины. Защита в виде пластиковых или дерматиновых накладок не только не украшает автомобиль, но и создает условия для концентрации влаги и коррозии. Эффективный выход предложила фирма 3M: абсолютно прозрачная, а значит, незаметная полиуретановая пленка Scotchgard наносится на поверхности самой сложной формы, не желтеет в течение пяти лет благодаря особому лаковому слою, а если понадобится, легко удаляется, не оставляя следов. Пленку можно наносить самостоятельно, однако фирма рекомендует доверить эту работу профессионалам.



ГОЛОВНЫЕ ЛАМПЫ ПОВЫШЕННОЙ ЯРКОСТИ

Ориентировочная цена – 400 руб. (H4) и 570 руб. (H7)



Компании Hella удалось увеличить световой поток ламп накаливания H4 и H7 на 90% при сохранении регламентированной стандартами мощности. Эффект достигнут благодаря использованию в качестве рабочего газа ксенона вместо паров йода с дополнительным увеличением его объема в колбе, что вызывает более интенсивное свечение. Кроме того, увеличена площадь свечения спирали: уменьшив ее толщину, получили большее количество витков по сравнению со стандартными лампами. При этом срок службы новых ламп H4 и H7 составляет 350 и 250 часов соответственно, а световой поток достигает 1650 лм.

РЫЧАГИ ПЕРЕДНЕЙ ПОДВЕСКИ ДЛЯ ВАЗ-2101...2107

Ориентировочная цена – 750 руб. за верхний, 1000 руб. – за нижний



Владельцам «классики» хорошо известно слабое место рычагов передней подвески – в зоне крепления шаровой опоры. Новые рычаги производства «БелМаг» разработаны специалистами АВТОВАЗа и усилены именно там, где нужно. Для изготовления новинки методом холодной штамповки использована марка стали, обладающая высокой стойкостью при особо низких зимних температурах.

Рычаги укомплектованы шаровыми опорами «БелМаг», сайлент-блоками и осями, выполненными горячей объемной штамповкой с последующей термообработкой.



Финский оберег

Максим Гомянин

Северные соседи похвастались: мол, сумели сделать шипованную шину с повышенным уровнем комфорта. Последнее поколение «Хаккапелиитты» пригласили опробовать на дорогах общего пользования и на льду полигона «Нокиан тайрс» в заполярном Ивало.

Универсалы «Рено» и «Вольво», а также хэтчбек «Фольксваген» (все – на шинах 205/55R16) достаточно уверенно разгонялись без пробуксовки и на плотном снегу, и на асфальте. Иногда при переборе с газом на подъемах возникала пробуксовка, но виновата в этом скорее не резина, а мое лихачество.

На льду полигона покрышки также не спасовали, хотя скорости здесь были повыше, чем на пустынных дорогах Лапландии. Благодаря скошенным плечевым зонам протектора новинка хорошо держит в поворотах, а при резком сбросе газа не стремится тут же сорваться в занос, давая шанс выправить машину. Эти зоны уменьшают ширину пятна контакта – тем самым увеличивается удельное давление на поверхность дороги. По мнению финнов, за счет этого слякоть и снег лучше вытесняются из-под шины. От себя добавлю, что подобный плечевой профиль благоприятно сказывается на управляемости – поперечные срывы передней и задней осей на виражах происходят более плавно, чем на покрышках с прямоугольными плечами.

Особая гордость создателей HKPL 7 – шума от шин немного. Достигнуто это за счет размещения перед каждым шипом в шашке протектора трех каплевидных отверстий, которые служат своеобразными амортизаторами – при касании шипа с покрытием они смягчают удар и последующую вибрацию. Кроме того, под основанием шипа находится специальная подушка, которая пружинит и также уменьшает общий шум.



Еще одна изюминка – шипы нового поколения. Главное их отличие – твердосплавная вставка сплюснутой шестигранной формы. Сам же корпус шипа восьмигранный: это позволяет надежно ориентировать его при установке в покрышку, чтобы длинная диагональ вставки располагалась поперек шины, обеспечивая максимальное сцепление при торможении. «Пятка» шипа шире верхней его части, поэтому «гвоздики» меньше наклоняются. Они разбросаны по протектору так, что в зоне контакта всегда находится восемь рядов.

С помощью силана химикам удалось соединить натуральный каучук и силику (двуокись кремния). Новая смесь (криосилан) позволила повысить износостойкость и улучшить сцепление шины на мокрых покрытиях. Рисунок протектора, как и прежде, направленный, но основательно измененный и более агрессивный внешне.

Размерный ряд «Нокиан HKPL 7» достаточно широк – от 13 до 20 дюймов, всего 48 типоразмеров с индексом T (190 км/ч), включая пять шин «ран-флэт». Есть даже высокоскоростные покрышки для «Порше» (235/35R19 и 295/30R19, индекс H – 210 км/ч). Продажа новинки начнется уже этой осенью. **ЗР**

Подробности – на www.zr.ru/articles/58761



С курса не сбить

Сергей Мишин

Новые шины Michelin X-Ice North 2 – между собой разработчики называют их XIN 2 – делали, ориентируясь на повышение уровня безопасности и экологичности. Как уверяют создатели, главное их достоинство в том, что тормозной путь на льду стал на 10% короче по сравнению с тем, что получается на покрышках предыдущей модели. На столько же увеличена тяга в глубоком снегу. На 7% улучшена управляемость и на 5% – курсовая устойчивость.

Новый протектор даже в самых сложных условиях буквально каждым квадратным сантиметром непрерывно и надежно цепляется за зимнюю дорогу. Протектор в средней части напоминает гусеницу – как и следует ожидать, он повышает проходимость машины. Пилообразные кромки блоков протектора в плечевой зоне способствуют быстрому самоочищению, а также улучшают поперечные сцепные свойства шин на снегу. V-образные поперечные канавки расширяются к плечам, облегчая отвод снега и слякоти из пятна контакта. Снегозацепы в форме лопаток в плечевой зоне также улучшают проходимость и поперечную устойчивость, в конечном же счете помогают выбираться из скользкой колеи.

Плотность ламелей увеличена на 7% против показателя предшествующей модели. Их трехмерная конструкция делает шашки в зоне контакта с асфальтом практически монолитными, что добавляет управляемости и опять-таки улучшает тормозные свойства. Ламели нарезаны под разными углами – 0, 10, 30 и 45 градусов. Благодаря этому сцепление шины с дорогой стабильно в любых направлениях. Взаимная жесткость шашек протектора улучшена за счет Z-образных «мостиков», соединяющих центральные блоки. Связь между шашками в поперечном направлении помогает стабилизировать машину в поворотах.

Резиновая смесь FleX-Ice сохраняет эластичность даже при сильных морозах, надежно держится за мокрую дорогу и очень хорошо противостоит истиранию.

Новая технология шипования Durastud System располагает шипы в 12 рядов (на предыдущей модели рядов только десяток). Размеры двухфланцевых шипов (кстати, «Мишлен» предпочитает обычные круглые шипы) увязаны с толщиной слоев резины разной твердости: в верхней части протектора она мягкая, чуть ниже более жесткая (для плотного охвата шляпок шипов), что исключает их сильный наклон и тем самым обеспечивает постоянство сцепных свойств на льду, а также надежное удержание «гвоздиков» в покрышке. На новой шине 95% шипов выступают в среднем на 1,2 мм, а после обкатки – на 1,3–1,4 мм. Только такой выступ формирует оптимальный баланс между высокими сцепными свойствами, стабильностью характеристик и долговечностью.

У новинки небольшое сопротивление качению, а значит, автомобиль с такими шинами меньше расходует топливо и, следовательно, выбрасывает в атмосферу меньше CO_2.

С XIN 2 машина приобретает поразительную курсовую устойчивость, идет идеально ровно по любому покрытию – асфальту, миксту, льду с глубокими продольными канавками... Эти ощущения получены в условиях полярной зимы – самых что ни на есть подходящих для шипов.

Еще одна существенная особенность – по-летнему четкие реакции на поворот руля на любом покрытии. В поворотах даже на голом льду после плавно начавшегося скольжения водитель словно услышит подсказку: лимит сцепления уже выбран – быстрее не надо! Переход в скольжение и обратно очень информативен и прогнозируем. Эти шины дают водителю чувство уверенности, но все-таки располагают к неагрессивной езде. И еще: для шипованной шины новинка «Мишлена» весьма тихая – даже на асфальте шума шипов практически не слышно.

В этом году Michelin X-Ice North 2 будут представлены на рынке в относительно больших размерах – от 185/60R15 до 235/40R18. Меньшие появятся годом позже. ЗР

Симметричный направленный рисунок протектора, по мнению финнов, наиболее эффективен для шипов. Большое центральное ребро улучшает продольное сцепление и курсовую устойчивость, «специализация» же связанных между собой шашек в средней части – обеспечение хорошей управляемости на асфальтовых покрытиях.



К заправке – с опаской

Словарь Даля дает «бодяге» несколько значений, но в нем не найти расшифровки современного словосочетания «бодяжный бензин». Чем он страшен и как смягчить последствия его применения, поясняют Михаил Колодочкин и Александр Шабанов.

Что это такое – бодяжный бензин? Если очистить сущность от эмоционального налета, останется довольно простое определение: бензин, качество которого не соответствует нормативным документам. А вот дальше начинаются дебри: ведь параметры качества топлива у нас нормируются и Техническим регламентом, и разными ГОСТами, причем требования у них разные! Больше того, контролеры могут проверять отдельно взятую АЗС не чаще одного раза в два года! А что делать тем, кто не является контролером? Тем более что мысли о бодяжном бензине обычно посещают тогда, когда уже отъехал от колонки…

На что именно можно нарваться, случайно схватив на АЗС нехорошего топлива? Вариантов несколько.

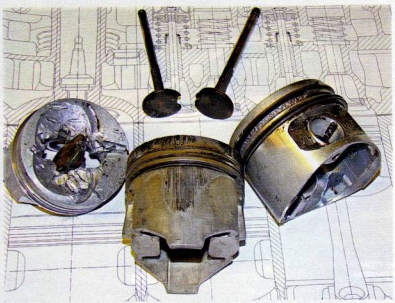
УКРАЛИ НЕМНОГО ОКТАНА

Самый распространенный – в бензин «недоложили» октанового числа. Ситуация нередкая, особенно когда детонационная стойкость топлива догоняется до требуемой вводом высокооктановых компонентов или антидетонационных присадок. С фирменным, заводским бензином такого практически не случается, но кое-кому, наверное, приходилось видеть, как операторы в грязных халатах и противогазах льют прямо в бензовоз жижу непонятного цвета. И на нефтебазах, и на АЗС, иногда – прямо на дороге! Пользуясь точным дозирующим устройством под названием «ведро». Итог – детонация, то есть перегрев мотора, прогары клапанов, задиры поршней, выбитые перемычки между кольцами на поршнях.

Препараты, с помощью которых поднимают октановое число, можно разбить на три основные группы. Первая, самая эффективная, базируется на свойстве металлов гасить самовоспламенение топлива. Это свинец, железо, марганец, никель. Все такие добавки нынче запрещены, поскольку образуют токопроводящие отложения на поверхностях камеры сгорания и выпускного тракта двигателя, а также на свечах, лямбда-зондах и в сотах катализатора. Последний перестает работать, соты спекаются оксидами в единый камень, а дохлые свечи начинают давать пропуски вспышек. Сгорания нет, кислорода в отработавших газах – куча, лямбда-зонд начинает беситься, а с ним и «мозги» мотора. Они обогащают смесь, а все несгоревшее топливо летит в трубу. Дальше – в наши легкие.

Вторая группа высокооктановых добавок – соединения ароматических углеводородов типа монометиланилина (ММА), нитробензола и анилина. Они, кроме анилина, впрямую не запрещены, но в соответствии с требованиями Технического регламента их ввод ограничен допустимым пределом суммарного содержания пресловутой ароматики. Мотор их переваривает спокойно, но одна беда все же остается: бензины, щедро сдобренные ММА, богаты и смолами. Эта мерзость откладывается в самых неожиданных местах, в частности между стержнем клапана и его направляющей. Итог – зависание клапана, чреватое самыми неприятными последствиями. Сразу отметим, что добавление некачественного, недостаточно чистого ММА в бензин вызывает его потемнение, заметное невооруженным глазом.

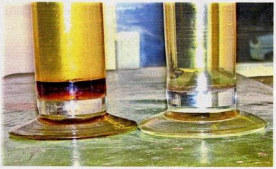
Самый безопасный вариант – это использование высокооктановых компонентов на базе метилтретбутилового эфира (МТБЭ). У нас он разрешен,



Реальные страшилки из практики: прогоревшие или зависшие клапаны, задранные поршни, выбитые перемычки... Все это вполне может быть порождением дрянного бензина.



Иногда о качестве топлива говорит его цвет. В средней емкости нормальный бензин; в левой – с некачественным монометиланилином, он потемнел; в правой – бензин с запредельным содержанием ферроцена.



Вот они, смолы! В левой емкости – то, что нам удалось добыть из откровенно бодяжного бензина.

но его добавка ограничена 15% по объему. Почему? Потому, что с ростом содержания МТБЭ резко увеличивается коррозионная активность бензина, особенно к резиновым и пластмассовым деталям. Такой бензин даже не рекомендуют хранить в крашеных стальных канистрах – чего доброго, съест всю краску. А еще высокий уровень МТБЭ заметно снижает «калорийность» топлива: мотор станет туповат, да и расход бензина вырастет. Кстати, в Штатах МТБЭ тоже запрещен…

НА ЦВЕТ И НА ВКУС

Теория теорией, а все-таки – можно ли еще на заправке как-то отличить «невкусный» бензин? Сложно, но некоторые признаки подскажем.

Во-первых, цвет. Мы уже говорили, что темные бензины могут содержать много низкокачественного ММА, а то и просто чистый анилин. Темнеет бензин и от щедрой добавки ферроцена. А бензины с высоким содержанием ароматических углеводородов обычно желтоватые или просто желтые. Что касается нормального бензина, то он, как правило, светлый – практически бесцветный либо слегка желтоватый.

Во-вторых, запах. Анилин и монометиланилин – ну очень дурно пахнущие жидкости! И если запах бензина на АЗС вызывает, извините, рвотные позывы, налицо явное злоупотребление этими добавками. А топливо с высоким содержанием МТБЭ вообще не имеет запаха бензина – его перебивает резкий эфирный запах, который многие путают с ароматом ацетона.

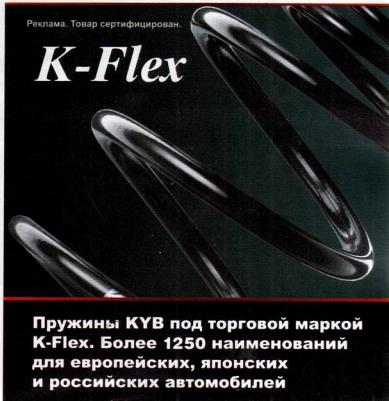
Еще есть такой показатель, как плотность бензина – ее измеряют денсометром. Или проще – налить в бутылочку известный объем и взвесить. Конечно, это уже экзотика. Да и проверять-то будешь уже после того, как заправишься… Можно, конечно, попросить паспорт бензина, но к нему особого доверия нет. Тем не менее сообщаем, что по старому ГОСТу этот параметр был строго нормирован – от 725 до 780 г/л, а для 80-х бензинов – от 700 до 750 г/л. Лучшие показатели – у бензинов плотностью от 730 до 760 г/л, любые отклонения от этих цифр должны насторожить. Если плотность менее 720 г/л – это, скорее всего, обычная «прямогонка», в которую набухали чего-то октаноповышающего. А очень тяжелые бензины обычно перекормлены и ароматикой, и МТБЭ.

На правах рекламы



www.kyb.ru

KYB
Our Precision, Your Advantage





«Палочки-выручалочки» отреагировали только на сверхвысокое содержание ферроцена – малые количества они не замечают. Но именно такие концентрации обычно используют для самопального топлива.

Еще один прокол «волшебных палочек». Мы специально набухали в обычную «прямогонку» кучу всякой вредной ароматики, а цветовые индикаторы говорят: все в порядке. Вот только мотор им не поверил – отказался работать!





Самое невинное, что делает ферроцен, – осаждается на свечах. Не сразу, но они начнут давать пропуски вспышек.

ВОТ ВАМ ПАЛКА-ВЫРУЧАЛКА

В магазинах встретите коробочку с надписью «Индикаторный экспресс-тест. Палочка-выручалочка водителя». Индикаторная полоска (в комплекте их десяток) плюс две-три капли бензина – и тут же все становится ясно! Потемнела – плохой бензин, осталась светлой – все хорошо. Неужто все так просто?

Ну что же, попробуем… Чтобы эксперимент был чистым, наведем бодягу сами. В одну пробу заведомо чистого фирменного бензина подмешали четко отмеренное количество ферроцена, в другую – ММА, в третью – зашкаливающее за разумные пределы количество МТБЭ. Дали попробовать мотору – нет, не понравилось: и тупит, и смердит… А что говорят «палки-выручалки»? Они среагировали только на бензин с запредельным содержанием ферроцена – больше 100 мг/л. К сожалению, различить изменение цвета индикаторных полосок на бензинах с меньшей концентрацией ферроцена нам явно не удалось. При этом разработчики экспресс-теста в описании отмечают, что, дескать, бодяжный бензин – это лишь тот, который обогащен ферроценом. Как будто только в нем вся беда!

АНТИДОТЫ

Итак, определить плохой бензин непросто, зато легко на него нарваться. Что делать в подобной ситуации?

Если машина все-таки едет, надо разобраться – в чем проблема-то. Если плохо тянет, вяло разгоняется, если звенит под капотом, то, скорее всего, низковато октановое число. В этом случае есть два варианта действий. Первый: возить с собой бутылочку октан-корректора или кондиционера топлива с заявленным свойством повышения ОЧ – и использовать ее по мере необходимости. Второй: никогда не заливать топлива полный бак на непроверенных заправках, чтобы в случае чего долить заведомо качественный бензин с более высоким ОЧ – «Супер-98», например. И, выработав эту условно работоспособную смесь, впредь близко не подходить к роковой АЗС.

Недостаток октанового числа может потянуть за собой и рост расхода топлива, и даже перегрев двигателя. Что тут делать – смотри выше. Но причиной повышенного расхода на инжекторных машинах нередко оказываются и металлосодержащие отложения. Первым делом надо проверить свечи – ферроцен сразу проявится красным налетом на изоляторе, марганец – серовато-коричневым. Замените свечи! А уж если полетел лямбда-зонд или катализатор, об этом скажет *Check Engine* – и милости просим на фирменную СТО. Но до дому чаще всего все-таки доедете…

Очень полезно возить с собой и периодически использовать эксплуатационный очиститель двигателя. В принципе, современные стандартные бензины должны содержать моющие присадки, но кто же знает, есть они там или нет. А в таком флаконче – своя моющая присадка, и всегда под рукой. От смолистых бензинов очень даже помогает.

А главный совет банальный: заправляйтесь на АЗС известных брендов – там вероятность нарваться на неприятности существенно ниже!

ВСЕ ЛИ ТАК ЗАПУЩЕНО?

В заключение пару слов о нагнетании страстей. К сожалению, своего рода хорошим тоном стала публичная порка (по поводу и без повода) тех, кто снабжает нас топливом. Напоминаем: ни одна из зарулевских экспертиз не выявила особенно острых проблем ни с бензином, ни с дизтопливом. Нашлись отдельные дрянные АЗС, есть неразбериха со стандартами, но при всем при том нет повода голосить о катастрофе. **ЗР**

Телефоны-лоцманы

Обычный навигатор, кроме прямой своей функции, лишь ловит сигналы точного времени со спутников. Но есть и такие, что могут сами передавать информацию, звонить нужным людям, гулять по Интернету. Марине Рожковой дорогу к дому проложили набирающие популярность коммуникаторы.

Коммуникатор представляет собой, по сути, наладонный компьютер с добавленным блоком мобильной связи. Последний не только дает возможность поговорить (причем «без рук», поскольку практически в каждом аппарате есть модуль «блютус») или послать эсэмэску, но и предоставляет беспроводной доступ в Интернет. Работают эти устройства под управлением универсальных операционных систем (например, Windows Mobile), адаптированных к особенностям мобильного использования, когда нет возможности разместить на корпусе полноценную клавиатуру.

Для автомобилистов представляют интерес прежде всего коммуникаторы со встроенным GPS-приемником, что позволяет использовать их в машине (и, кстати, вне ее) в качестве навигатора. Для этого достаточно приобрести универсальный держатель с присоской: размеры устройств весьма близки. Как оказалось, возможности и удобство работы с картами далеко не равноценны, в чем можно убедиться, подробнее познакомившись с новинками этого сегмента. ЗР

MITAC MIO LEAP G50



Ориентировочная цена..... 12 000 руб.

Разработчики этого коммуникатора – специалисты не в телефонии, а именно в навигации. Наверное, поэтому модель изначально оснащена креплением к ветровому стеклу. Навигатор работает на основе программы Be-on-road с последней версией электронной карты России от компании Tele Atlas. Это одна из немногих навигационных программ, которые прокладывают маршрут от дороги в глубину двора и ведут до нужного подъезда, находящегося в нескольких сотнях метров от дороги.

Коммуникатор может также принимать информацию о пробках с сервера, который снабжают свежими данными сами пользователи. Для этого, разумеется, нужен доступ в Интернет, хотя для функционирования самой системы навигации он не обязателен.

Еще одна фишка предусмотрена в Mio Leap G50 на случай экстренной ситуации: достаточно удержать нажатой любую кнопку в течение 6 секунд – и коммуникатор отправит эсэмэску с вашим сигналом SOS и указанием точных координат на заранее заданные два-три номера.

ROVERPC EVO X7



Ориентировочная цена..... 16 500 руб.

Аппарат считается отечественным по месту сборки, хотя элементная база китайско-корейская. Его главное преимущество – большой 3,2-дюймовый экран без «бортиков», удобный для управления пальцами. Корпус коммуникатора покрыт прорезиненным пластиком.

В качестве навигационного программного обеспечения используется Navitel Navigator 3.2. Надо отдать ему должное: для путешествия по России вряд ли можно найти более широкое и подробное картографическое покрытие, полностью отвечающее нашим реалиям. Navitel Navigator включает в себя обзорную карту России и детальные карты с адресными планами 231 населенного пункта в 35 регионах. На них отображаются реальные контуры домов, к тому же, в отличие от большинства западных конкурентов, Navitel Navigator поддерживает российскую систему адресации: дом-корпус-строение.

Как коммуникатор RoverPC поддерживает все современные беспроводные стандарты связи: GSM/GPRS, EDGE, Wi-Fi и Bluetooth 2.0.



На правах рекламы

SKYLINK ANYDATA ASP-505



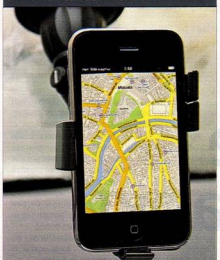
Ориентировочная цена.....20 000 руб.

Этот коммуникатор работает в отличном от GSM стандарте связи CDMA, который распространен в Америке и Азии, но не в Европе. В России его поддерживает оператор «Скай Линк» с не столь всеобъемлющим роумингом, но зато с высокоскоростным доступом в Интернет на уровне 3G-сетей. Особенно важно, что эти скорости уже сейчас доступны в Москве, где сетей GSM третьего поколения пока нет и в ближайшее время не будет. Коммуникатором AnyData ASP-505 можно управлять пальцами, не пользуясь стилусом.

Достоинство навигационной программы City Guide питерской компании «МИТ» – сервис SkyProbki. Информация о дорожной ситуации постоянно обновляется через Интернет и передается на карту, что позволяет прокладывать маршрут в объезд заторов.

Скоростной интернет-доступ, кроме того, дает возможность смотреть мобильное телевидение, слушать интернет-радио, играть в онлайн-игры с реальным партнером, но, конечно, не на ходу.

APPLE iPHONE 3G



Ориентировочная цена 21 000 руб. с памятью 8 Гбайт

Обойти вниманием долгожданный и самый нашумевший коммуникатор года просто нельзя. Его отличают мощный процессор и большой объем памяти, а также поддержка сетей третьего поколения (3G). Есть встроенные модули Wi-Fi, Bluetooth и GPS. Уникальное достоинство Apple iPhone – оригинальный интерфейс и система мульти-тач (возможность управлять устройством несколькими пальцами одновременно).

Если говорить о навигации, то тут есть свои особенности: аппарат не имеет встроенных карт, а использует приложения Google Maps и iPhone's Maps. С одной стороны, вы не заблудитесь в любом районе земного шара, но с другой – такой навигатор требует постоянного доступа в Интернет и, следовательно, оплаты трафика (в том числе в роуминге). И еще: обычных голосовых подсказок здесь нет, так что водителю придется постоянно всматриваться в карту на экране, где появляются текстовые подсказки.

PROSPORT
PERFORMANCE



Ксеноновый свет

Опт: (495) 253-94-49
Розница: (495) 901-9976
tuning@prosport.ru
www.prosport.ru



Зимние шиномарки

В первый месяц осени мы начинаем традиционную серию тестов шин к предстоящей зиме. О новинках в самой массовой размерности 175/65R14 рассказывает Сергей Мишин.

ТАБЛИЦА ЭКСПЕРТНЫХ ОЦЕНОК ШИПОВАННЫХ ШИН

Шины	Управляемость	Удобство управления		Комфорт		Курсовая устойчивость		Проходимость	Баллы
		торможением	разгоном	шум	плавность хода	на снегу	на асфальте		
1. Nokian HKPL 7	8/40	8/16	9/18	6/12	7/14	7/21	7/28	9/45	**930,8**
2. BFGoodrich g-Force Stud	9/45	9/18	9/18	8/16	7/14	8/24	7/28	8/40	**921,2**
3. Gislaved Nord Frost 5	8/40	8/16	7/14	7/14	7/14	8/24	8/32	7/35	**901,7**
4. Kumho I'ZEN KW 22	8/40	7/14	6/12	7/14	8/16	7/21	8/32	6/30	**900,1**
5. Toyo Observe OBG2S	7/35	7/14	8/16	6/12	7/14	8/24	7/28	8/40	**884,8**
6. Cordiant Sno-Max PW-401	7/35	7/14	8/16	6/12	6/12	7/21	5/20	8/40	**881,3**
7. Goodyear UltraGrip Extreme	7/35	8/16	7/14	7/14	8/16	7/21	8/32	7/35	**871,9**
8. Bridgestone Ice Cruiser 5000	7/35	8/16	7/14	6/12	7/14	7/21	7/28	8/40	**859,5**
9. Pirelli Winter Carving Edge	8/40	7/14	7/14	8/16	6/12	6/18	7/28	6/30	**857,4**
10. Maxxis Presa Spike	5/25	6/12	6/12	5/10	6/12	5/15	8/32	7/35	**831,3**
Коэффициент значимости	**5**	**2**	**2**	**2**	**2**	**3**	**4**	**5**	

10 МЕСТО **Maxxis Presa Spike**



Место изготовления ..... Китай
Максимальная скорость ..... T/190 км/ч
Рисунок протектора ..... направленный
Глубина рисунка протектора ..... 9,5 мм
Твердость резины по Шору ..... 51–54 ед.
Количество/выступание шипов ..... 110/1,3–1,6 мм
Масса шины ..... 8,5 кг
Средняя цена ..... 2250 руб.
Соотношение цена/качество 2,71

На льду сцепные свойства очень слабы. Результаты торможения и прохождения ледяного круга самые низкие в тесте, в разгоне тоже несильны.

За снег цепляется немножко лучше: тормоза слабые, разгон самый медленный, скорость на переставке невысока, практически как у Toyo. На заснеженной дороге шины излишне резко реагируют на изменение глубины снега и появление колеи: автомобиль норовит уйти в сторону. В повороте мешает ярко выраженная недостаточная поворачиваемость, причем даже на низкой скорости. При небольшом превышении возникает сильный снос передней оси. Поведение автомобиля нервное: чтобы надежно управлять им, нужно значительно снизить скорость. При проезде в глубоком снегу колеса стремятся закопаться, поэтому прибавлять газ нужно аккуратно. Хорошо идут только с буксованием, поворачивают неохотно.

Катятся чуть хуже среднего, одинаково с Gislaved и Kumho. По круговой устойчивости на асфальте напоминают летние шины. Тормозят лучше всех. На неровностях прыгают, передают резкие толчки, зудят на ровном асфальте. Издают сильный шум на скорости от 20 до 60 км/ч, который с разгоном усиливается.

Ошипованы аккуратно, разница в выступании шипов – 0,3 мм, но, пожалуй, излишне заглублены.

Лучшие тормоза и круговая устойчивость на асфальте.

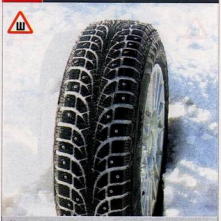
Слабые тормоза на льду и разгон на снегу, плохие поперечные сцепные свойства на льду и снегу. Есть замечания к управляемости, круговой устойчивости на заснеженной дороге, уровню комфорта.

831 балл

Рекомендуем только для асфальтовых дорог, местами покрытых снегом и льдом.

Поскольку шипованные и нешипованные шины в этом тесте примеряла машина с ABS (любому современному автомобилю эту систему полагается

9 место — Pirelli Winter Carving Edge



Место изготовления ..... Турция
Максимальная скорость ..... Т/190 км/ч
Рисунок протектора ..... направленный
Глубина рисунка протектора ..... 9,1–9,8 мм
Твердость резины по Шору ..... 50–53 ед.
Количество/выступание шипов ..... 110/0,8–2,3 мм
Масса шины ..... 7,4 кг
Средняя цена ..... 2700 руб.
Соотношение цена/качество 3,15

За лед держатся своеобразно – поперечные сцепные свойства самые лучшие, тормоза и разгон – откровенно слабые.

На снегу ситуация чуть лучше, но поперечные сцепные свойства также средние, разгон и особенно тормоза оставляют желать лучшего. На заснеженной дороге автомобиль сильно рыскает, «упирается» в снег, сопротивляется всеми колесами так, будто шины спущены. В повороте поведение понятное, предсказуемое. Напоминают в этом BFGoodrich, только требуют чуть больших углов поворота руля. Сугробы можно преодолевать только ходом, трогание возможно внатяг или с небольшой пробуксовкой. Назад выбираются неуверенно.

Катятся лучше среднего, способствуя сдержанному расходу топлива. На асфальте, что неприятно для «Пирелли», заставляют автомобиль плавать передней осью, на руле отсутствует четкий «ноль». Тормозят слабо, наравне с «Нокиан».

Передают на кузов все неровности. Шум несильный, полностью стихающий после 70 км/ч.

Ошипованы плохо: разброс выступания шипов очень большой – 1,5 мм.

Плюсы: Лучшие поперечные свойства на льду, понятная управляемость, скромный расход топлива, низкий уровень шума.

Минусы: Слабые тормоза на снегу и на асфальте, а также продольные сцепные свойства на льду, низкая проходимость в глубоком снегу; замечания по плавности хода и курсовой устойчивости на заснеженной дороге.

857 баллов

Рекомендуем в первую очередь для дорог, лишь частично покрытых снегом и льдом. Выбор тех, кому небезразличен расход топлива.

8 место — Bridgestone Ice Cruiser 5000



Место изготовления ..... Япония
Максимальная скорость ..... Т/190 км/ч
Рисунок протектора ..... направленный
Глубина рисунка протектора ..... 9,8–10,2 мм
Твердость резины по Шору ..... 59–60 ед.
Количество/выступание шипов ..... 110/0,8–1,7 мм
Масса шины ..... 8,2 кг
Средняя цена ..... 2800 руб.
Соотношение цена/качество 3,26

На льду откровенно слабы. Тормозят и держат курс хуже среднего, трогаются и разгоняются совсем слабо.

За снег держатся чуть лучше. Поперечные сцепные свойства на укатанном снегу – самые слабые в тесте. Разгон вялый, а тормоза средние. На заснеженной прямой ощутимо повышенное сопротивление. Машину тянет в сторону более глубокого снега, рыскает задок. С небольшим газом машина идет ровнее.

В поворотах поведение ленивое, реакции запаздывают, что не располагает к быстрой езде. При сбросе газа на дуге машина норовит сорваться в резкий занос.

В глубоком снегу автомобиль ведет себя покладисто – легко трогается, хорошо идет, запросто маневрирует, не зарывается.

Катятся хуже среднего, потому расход топлива повышенный. На асфальте слегка плавают в пределах полосы. Тормозят хуже среднего.

Подпрыгивают на неровностях, передают вибрации на руль и пол кузова. На твердом покрытии слышно, как гудит протектор, особенно сильно при 100–110 км/ч.

Ошиповано плохо, разброс выступания – почти 1 мм. Многие шипы излишне заглублены.

Плюсы: Хорошая проходимость в глубоком снегу, удобное управление торможением.

Минусы: Весьма средние сцепные свойства на льду, разгон и поперечные сцепные свойства на снегу; высокий уровень шума.

860 баллов

Рекомендуем в первую очередь для заснеженных и частично обледенелых дорог.

7 место — Goodyear UltraGrip Extreme



Место изготовления ..... Польша
Максимальная скорость ..... Т/190 км/ч
Рисунок протектора ..... направленный
Глубина рисунка протектора ..... 9,3–9,9 мм
Твердость резины по Шору ..... 55–57 ед.
Количество/выступание шипов ..... 110/1,3–2,2 мм
Масса шины ..... 7,6 кг
Средняя цена ..... 3200 руб.
Соотношение цена/качество 3,67

За лед цепляются неуверенно – разгоняются слабее остальных. Торможение чуть лучше, однако до среднего уровня не дотягивает.

По результатам на снегу близки к середнячкам: разгон и скорость переставки средние, а тормоза, увы, ближе к самым слабым. На заснеженной дороге машина рыскает, требуя постоянной корректировки. Скорость входа в скользкий поворот ограничена сносом передней оси, на дуге переходящим в занос. Углы поворота руля великоваты, управление требует опережающих действий. В глубоком снегу трогание и движение неуверенные. Назад выбираются еще хуже.

Катятся чуть лучше среднего, способствуя скромному расходу топлива. На асфальтовой прямой держатся ровно: помогает «плотный» руль с четким средним положением. Тормозят лучше среднего.

Погрешности дорожного полотна хорошо скрадывают. Зудят на мелких неровностях, шумят в диапазоне 20–60 км/ч.

Шипы установлены небрежно, часть их излишне выступает, что отрицательно сказывается на долговечности.

Плюсы: Хорошие курсовая устойчивость на асфальте и плавность хода, удобное торможение, умеренный расход топлива.

Минусы: Слабый разгон на льду, неважно тормозят на снегу.

872 балла

Рекомендуем прежде всего для заснеженных и частично обледенелых дорог. Подойдут тем, кто старается экономить топливо.

иметь), от торможений с блокировкой колес мы отказались. Однако «мера веса» объективных замеров и субъективных оценок в итоговом результате сохранена: 75 и 25 процентов соответственно. Температура во время тестов всех шин не опускалась ниже 10 градусов мороза.

В «шипах» на верхнюю ступеньку подиума (931 балл) вкатилась новинка финских шипников – HKPL 7 (самая дорогая в тесте). Она же своими

6 место — Cordiant Sno-Max PW-401



Место изготовления ..... Россия
Максимальная скорость ..... Т/190 км/ч
Рисунок протектора ..... направленный
Глубина рисунка протектора ..... 9,8–10,0 мм
Твердость резины по Шору ..... 56–57 ед.
Количество/выступание шипов ..... 110/1,7–2,4 мм
Масса шины ..... 7,5 кг
Средняя цена ..... 2150 руб.
Соотношение цена/качество 2,44

Сильны на льду. Тормозят очень хорошо, результаты разгона и «держания» круга выше средних.

За снег цепляются тоже уверенно. Очень хорошее торможение, средний разгон, а поперечное сцепление на укатанном снегу чуть хуже среднего. На свежевыпавшем снегу машину слегка уводит в более глубокий снег. При входе в поворот реакция на действия рулем адекватная, хотя и с некоторым запаздыванием. На доворот руля на дуге реагирует с еще большей задержкой. Радует, что управлять можно как рулем, так и газом. По сугробам идут уверенно в любых режимах, легко маневрируют. Отлично выбираются назад.

Катятся хуже других, заставляя расходовать лишнее топливо, особенно при скорости 90 км/ч. На асфальте при высокой скорости сильно плавают, что требует от водителя предельной концентрации. Тормозят слабо.

Жестко проходят неровности, заставляя машину дрожать и вибрировать. Хрустят шипами на асфальте на малой скорости, издают вертолетный гул в диапазоне 80–100 км/ч.

Оцинковка не очень качественная, разброс выступания шипов довольно велик – 0,7 мм. Значительная часть излишне выступает над протектором, что приведет к их скорой потере.

+ Высокие продольные сцепные свойства на льду, хорошая проходимость.

– Слабые тормоза на асфальте, повышенный расход топлива, неудовлетворительная курсовая устойчивость на асфальте, низкий уровень комфорта.

881 балл

Рекомендуем в первую очередь для заснеженных и обледенелых дорог.

5 место — Toyo Observe OBG 2S



Место изготовления ..... Япония
Максимальная скорость ..... Т/190 км/ч
Рисунок протектора ..... направленный
Глубина рисунка протектора ..... 9,0–9,7 мм
Твердость резины по Шору ..... 56–57 ед.
Количество/выступание шипов ..... 110/1,0–1,5 мм
Масса шины ..... 7,7 кг
Средняя цена ..... 2450 руб.
Соотношение цена/качество 2,77

На льду показывают результаты, близкие к средним. По интенсивности разгона очень хороши, по перечному сцеплению середняки, по тормозам показатели чуть хуже среднего.

На снегу сцепные свойства лучше, чем на льду. Торможение и разгон очень хорошие, хотя поперечное сцепление на твердом снегу слабовато. По свежевыпавшему снегу идут ровно, без замечаний.

В повороте скорость ограничена легким заносом, воспользоваться которым сумеет лишь опытный водитель. Баранку надо поворачивать только при входе в поворот, далее кривизну можно менять сбросом или добавлением газа. По сугробам машина двигается легко – и внатяг, и с буксованием. Послушно маневрирует, хорошо управляется. Назад выбирается очень уверенно.

Катятся по асфальту чуть лучше среднего, а значит, не расходуют лишнего топлива. На большой скорости немного гуляют по полосе, реакции на подгулявание хорошие. Тормозят просто отлично. Передают на кузов толчки от крупных неровностей. Сильно воют, начиная со 100 км/ч.

Оцинкованы по разбросу в пределах нормы, выступание шипов явно недостаточно для обеспечения хорошего сцепления на льду и укатанном снегу.

+ Проходимость в глубоком снегу и курсовая устойчивость на заснеженных дорогах, разгон на льду, тормоза на асфальте. Умеренный расход топлива.

– Поперечные сцепные свойства на укатанном снегу оставляют желать лучшего, повышенный уровень шума.

885 баллов

Рекомендуем для любых зимних дорог как способствующие экономии топлива.

4 место — Kumho I'ZEN KW 22



Место изготовления ..... Южная Корея
Максимальная скорость ..... Т/190 км/ч
Рисунок протектора ..... направленный
Глубина рисунка протектора ..... 9,1–9,3 мм
Твердость резины по Шору ..... 55–56 ед.
Количество/выступание шипов ..... 110/1,4–1,7 мм
Масса шины ..... 7,3 кг
Средняя цена ..... 2350 руб.
Соотношение цена/качество 2,61

У этой новинки шипы с треугольными вставками. Видимо, благодаря им на обледенелой дороге шины держатся отлично. Торможение и поперечное сцепление лучше среднего, разгон средний.

За снег цепляются, пожалуй, лучше всех, показав высшие результаты в двух упражнениях. Тормозной путь самый короткий, разгон самый быстрый, поперечное сцепление лучше среднего. На рыхлом снегу отмечено легкое рыскание передка, причем на глубину снега шины не реагируют. В начальной фазе поворота скорость ограничена сносом передка, на дуге переходящим в небольшой занос, что требует от водителя ответных действий. По снежной целине двигаются только внатяг. В момент трогания машина норовит закопаться в снег, назад выбирается неохотно.

Катятся чуть хуже среднего. На скорости идут по асфальту по-летнему ровно. На асфальте хорошо тормозят, проигрывая лидеру упражнения всего 0,4 м. По плавности хода замечаний нет. Озвучивают неровности и смену дорожного покрытия.

Оцинковка очень качественная, такая обеспечивает и высокие сцепные свойства на льду, и долговечность шипов.

+ Хорошие тормоза на любой дороге, лучший разгон на снегу, управление торможением и разгоном на зимней дороге, хорошая плавность хода и курсовая устойчивость на асфальте.

– Скромная проходимость в глубоком снегу, сложное управление разгоном на зимней дороге.

900 баллов

Настоятельно рекомендуем для любых зимних дорог.

результатами задала планку остальным участницам теста. На второй позиции – BFGoodrich g-Force Stud – русский продукт компании Michelin с довольно высоким соотношением цена/качество: 3,20. Кстати, мы отказались от деления шин на дорогие и дешевые, поскольку очень часто конкретные цены зависят от времени и места покупки, да и читатель сможет решить, сколько он готов потратить на колеса, без наших подсказки.

Третьим оказался очень популярный у россиян бренд – Gislaved Nord Frost, за спиной которого стоит кон-

3 место — Gislaved Nord Frost 5



Место изготовления	Германия
Максимальная скорость	T/190 км/ч
Рисунок протектора	направленный
Глубина рисунка протектора	9,0–9,3 мм
Твердость резины по Шору	54–55 ед.
Количество/выступание шипов	110/1,3–2,4 мм
Масса шины	7,1 кг
Средняя цена	3150 руб.
Соотношение цена/качество	3,49

Сцепные свойства на льду и снегу практически равноценны.

На льду тормозят и цепляются за дорогу на круге очень хорошо, разгоняются средне.

На снежных дорогах разгон очень хорош, тормозят и держат курс на среднем уровне. Момент включения ABS чувствуется очень хорошо, а эффективность торможения с ней заметно возрастает. По заснеженной дороге идут ровно, не реагируя на изменения глубины снега и колеи. К поведению автомобиля в повороте и управляемости претензий нет – все четко, логично и понятно. Хотя на дуге есть склонность к легкому заносу, который может усилиться на сбросе газа. Сугробов не любят, норовят закопаться при трогании. Ходом способны идти в любых режимах.

Сопротивление качению чуть выше среднего, что означает повышенный расход топлива. На высокой скорости по асфальту идут довольно ходко, как летние шины. Тормозят средне.

Катятся тихо и плавно, лишь немного гудят в интервале от 50 до 80 км/ч. Слегка потряхивают на микронеровностях даже ровного асфальта.

Большой разброс выступания шипов, часть которых излишне выступает, что ведет к сокращению срока службы.

Плюсы: Хорошее тормоза на льду, хорошая курсовая устойчивость на любой зимней дороге, удобное управление торможением.

Минусы: Незначительные замечания по управляемости, проходимости в глубоком снегу, уровню комфорта.

902 балла

Настоятельно рекомендуем для любых зимних дорог.

2 место — BFGoodrich g-Force Stud



Место изготовления	Россия
Максимальная скорость	Q/160 км/ч
Рисунок протектора	направленный
Глубина рисунка протектора	9,2–9,6 мм
Твердость резины по Шору	51–54 ед.
Количество/выступание шипов	110/1,4–1,7 мм
Масса шины	7,8 кг
Средняя цена	2950 руб.
Соотношение цена/качество	3,20

На льду в целом выглядят неплохо. Правда, тормозят слабовато, зато разгоняются средне; на круге за ней держаться очень хорошо.

Снежные дороги любят больше. На снегу разгон средний, держат дорогу в повороте и тормозят очень хорошо.

Руль плотный, острый и четкий, как на асфальте. Машина отлично управляется рулем и изменением тяги. Позволяет проходить связки поворотов любой сложности и получать удовольствие от управления. Очень хорошо идут в глубоком снегу вперед и чуть менее уверенно – задним ходом.

Катятся по-летнему легко. По расходу топлива сравнимы с хорошими летними шинами на любых скоростях. По асфальту идут ровно, коррекцию курса осложняет подруливание задней оси. Тормозят очень хорошо. Передают на кузов лишь мелкие неровности, сглаживая средние и крупные. Шорох шин едва уловим на скорости до 80 км/ч, затем сливается с аэродинамическим шумом автомобиля.

Ошиповка отличная – и по выступанию, и по равномерности.

Плюсы: Высокие сцепные свойства на снегу и поперечные сцепные свойства на льду, понятная управляемость, хорошая проходимость, очень хорошие тормоза на асфальте и низкий расход топлива.

Минусы: Незначительные замечания по курсовой устойчивости на асфальте и плавности хода.

921 балл

Настоятельно рекомендуем для любых зимних дорог – с акцентом на низкий расход топлива.

1 место — Nokian Hakkapeliitta 7



Место изготовления	Финляндия
Максимальная скорость	T/190 км/ч
Рисунок протектора	направленный
Глубина рисунка протектора	8,8–9,7 мм
Твердость резины по Шору	50–51 ед.
Количество/выступание шипов	110/1,2–2,1 мм
Масса шины	7,4 кг
Средняя цена	4200 руб.
Соотношение цена/качество	4,51

На льду этим шинам просто нет равных. Самый короткий тормозной путь и самый быстрый разгон, поперечное сцепление выше среднего.

На снегу они чуть слабее, уступают Kumho. Тем не менее тормоза и разгон выше средних, поперечное сцепление лучшее.

На заснеженной прямой автомобиль слегка рыскает задней осью. Хорошая реакция, плотный руль, на дуге поворота возникает легкий занос, помогающий четко прописать траекторию. В глубоком снегу предпочитают буксование. Достаточно прибавить газу и бросить сцепление – автомобиль выскочит из сугроба. Назад выбирается очень уверенно. Легко катится, на скорости 90 км/ч расход топлива на уровне приличных летних шин. На асфальте курсовая устойчивость хорошая, но при корректировке направления неприятно подруливает задняя ось. Торможение на асфальте слабее. Трясет на микронеровностях, как Gislaved. Прослушивается шум шипов, усиливающихся при разгоне и торможении.

Ошиповка не идеальная – велик разброс выступания. Среднее значение выступа близко к норме.

Плюсы: Лучшие продольные сцепные свойства на льду, поперечные – на укатанном снегу, высокая проходимость, понятное управление автомобилем в повороте, торможением и разгоном на зимней дороге, низкий расход топлива.

Минусы: Слабые тормоза на асфальте, незначительные замечания по курсовой устойчивости на любой зимней дороге, шум шипов.

931 балл

Настоятельно рекомендуем в первую очередь для обледенелых и заснеженных дорог. Отметим низкий расход топлива.

церн «Континенталь». Шина пятого поколения – уже настоящая «немка»: разработана и изготовлена в Германии. Видимо, потому и недешева (цена/качество – 3,49).

Вплотную к ней, набрав 900 баллов и тем снискав наши настоятельные рекомендации, расположилась корейская новинка – Kumho I'ZEN KW 22. Среди прочих ее достоинств – привлекательное соотношение цена/качество: всего 2,61.

На пятом месте (но все же с высоким результатом в 885 баллов) японская Toyo OBG2S, еще одна новин-

Тормозной путь (50–5 км/ч)

	на льду	м	Баллы
1	Nokian HKPL 7	46,1	140,0
2	BFGoodrich g-Force Stud	53,5	120,6
3	Gislaved Nord Frost 5	48,6	132,8
4	Kumho I'ZEN KW22	52,0	124,1
5	Toyo Observe OBG25	54,3	118,9
6	Cordiant Sno-Max PW-401	48,6	132,8
7	Goodyear UltraGrip Extreme	54,5	118,4
8	Bridgestone Ice Cruiser 5000	55,7	115,9
9	Pirelli Winter Carving Edge	55,8	115,7
10	Maxxis Presa Spike	55,9	111,5
	Коэффициент значимости		14

46 48 50 52 54 56

Тормозной путь (50–5 км/ч)

	на снегу	м	Баллы
1	Nokian HKPL 7	30,1	118,3
2	BFGoodrich g-Force Stud	28,8	119,2
3	Gislaved Nord Frost 5	31,2	110,0
4	Kumho I'ZEN KW22	28,6	120,0
5	Toyo Observe OBG25	30,0	114,4
6	Cordiant Sno-Max PW-401	30,4	112,9
7	Goodyear UltraGrip Extreme	32,7	105,0
8	Bridgestone Ice Cruiser 5000	30,8	111,4
9	Pirelli Winter Carving Edge	33,1	103,7
10	Maxxis Presa Spike	31,6	108,6
	Коэффициент значимости		12

28 29 30 31 32 33

Тормозной путь (80–5 км/ч)

	на сухом асфальте	м	Баллы
1	Nokian HKPL 7	37,3	94,9
2	BFGoodrich g-Force Stud	35,7	99,2
3	Gislaved Nord Frost 5	36,4	97,3
4	Kumho I'ZEN KW22	35,8	98,9
5	Toyo Observe OBG25	35,5	99,7
6	Cordiant Sno-Max PW-401	37,4	94,7
7	Goodyear UltraGrip Extreme	36,1	98,1
8	Bridgestone Ice Cruiser 5000	36,9	95,9
9	Pirelli Winter Carving Edge	37,3	94,9
10	Maxxis Presa Spike	35,4	100,0
	Коэффициент значимости		10

34 35 36 37 38

Время разгона (0–40 км/ч)

	на льду	с	Баллы
1	Nokian HKPL 7	10,7	60,0
2	BFGoodrich g-Force Stud	11,8	54,4
3	Gislaved Nord Frost 5	11,5	55,8
4	Kumho I'ZEN KW22	11,4	56,3
5	Toyo Observe OBG25	11,3	56,8
6	Cordiant Sno-Max PW-401	11,1	57,8
7	Goodyear UltraGrip Extreme	12,8	50,2
8	Bridgestone Ice Cruiser 5000	12,7	50,6
9	Pirelli Winter Carving Edge	12,6	51,0
10	Maxxis Presa Spike	12,1	53,1
	Коэффициент значимости		6

10 11 12 13

Время разгона (0–40 км/ч)

	на снегу	с	Баллы
1	Nokian HKPL 7	7,3	47,3
2	BFGoodrich g-Force Stud	7,0	49,3
3	Gislaved Nord Frost 5	7,5	46,0
4	Kumho I'ZEN KW22	6,9	50,0
5	Toyo Observe OBG25	7,3	47,3
6	Cordiant Sno-Max PW-401	7,5	46,0
7	Goodyear UltraGrip Extreme	7,0	49,3
8	Bridgestone Ice Cruiser 5000	7,8	44,2
9	Pirelli Winter Carving Edge	7,2	47,9
10	Maxxis Presa Spike	7,9	43,7
	Коэффициент значимости		5

7 8

Скорость при переставке

		км/ч	Баллы
1	Nokian HKPL 7	49,5	100,0
2	BFGoodrich g-Force Stud	47,8	96,6
3	Gislaved Nord Frost 5	47,0	94,9
4	Kumho I'ZEN KW22	47,2	95,4
5	Toyo Observe OBG25	44,8	90,5
6	Cordiant Sno-Max PW-401	46,6	94,1
7	Goodyear UltraGrip Extreme	47,1	95,2
8	Bridgestone Ice Cruiser 5000	44,2	89,3
9	Pirelli Winter Carving Edge	46,1	93,1
10	Maxxis Presa Spike	44,9	90,7
	Коэффициент значимости		10

44 45 46 47 48 49

Время прохождения ледяного круга

	внатяг	с	Баллы
1	Nokian HKPL 7	21,8	116,7
2	BFGoodrich g-Force Stud	21,4	118,9
3	Gislaved Nord Frost 5	21,6	117,8
4	Kumho I'ZEN KW22	21,5	118,3
5	Toyo Observe OBG25	22,1	115,1
6	Cordiant Sno-Max PW-401	21,9	116,2
7	Goodyear UltraGrip Extreme	22,4	113,6
8	Bridgestone Ice Cruiser 5000	22,2	114,6
9	Pirelli Winter Carving Edge	21,2	120,0
10	Maxxis Presa Spike	22,6	112,6
	Коэффициент значимости		12

21 22 23

Расход топлива на V передаче

	90 км/ч	л/100 км	Баллы
1	Nokian HKPL 7	5,5	30,0
2	BFGoodrich g-Force Stud	5,5	30,0
3	Gislaved Nord Frost 5	5,7	28,9
4	Kumho I'ZEN KW22	5,7	28,9
5	Toyo Observe OBG25	5,6	29,5
6	Cordiant Sno-Max PW-401	5,9	28,0
7	Goodyear UltraGrip Extreme	5,6	29,5
8	Bridgestone Ice Cruiser 5000	5,8	28,4
9	Pirelli Winter Carving Edge	5,6	29,5
10	Maxxis Presa Spike	5,7	28,9
	Коэффициент значимости		3

5 5,5 6

Расход топлива на V передаче

	120 км/ч	л/100 км	Баллы
1	Nokian HKPL 7	7,6	29,6
2	BFGoodrich g-Force Stud	7,5	30,0
3	Gislaved Nord Frost 5	7,7	29,2
4	Kumho I'ZEN KW22	7,7	29,2
5	Toyo Observe OBG25	7,6	29,6
6	Cordiant Sno-Max PW-401	7,8	28,8
7	Goodyear UltraGrip Extreme	7,6	29,6
8	Bridgestone Ice Cruiser 5000	7,7	29,2
9	Pirelli Winter Carving Edge	7,6	29,6
10	Maxxis Presa Spike	7,7	29,2
	Коэффициент значимости		3

7 7,5 8

ка. Уступает немного, но стоит дороже, и соотношение цена/качество у нее чуть выше – 2,77.

Шестое место, подтвердив прошлогодний успех, занял отечественный «Кордиант». Эти шины отличаются самым выгодным для покупателя соотношением цена/качество: 2,44.

Седьмого места удостоился Goodyear Extreme, хотя шины очень неплохи. Но соотношение цена/качество великовато – 3,67. Восьмой и девятый – «ледовый крейсер 5000» от Bridgestone (860 баллов) и Pirelli Winter Carving Edge (857 баллов), про-

7 место — Cordiant Polar SL PW-404



Место изготовления.....Россия
Максимальная скорость.....Q/160 км/ч
Рисунок протектора.....направленный
Глубина рисунка протектора.....8,6–8,9 мм
Твердость резины по Шору.....51–52 ед.
Масса шины.....7,0 кг
Средняя цена.....2100 руб.
Соотношение цена/качество.....2,40

Лучше трогается внатяг или с небольшой пробуксовкой. В пробуксовку срывается неприятно резко, но разгоняется уверенно в любых режимах. За лед цепляется неплохо. Разгон и поперечное сцепление – на среднем уровне, а вот тормоза откровенно слабые. На снегу эти шины заметно сильнее: сцепные свойства выше среднего уровня. Надежному входу в поворот мешает сочетание больших углов поворота баранки и вялой реакции на ее вращение. На дуге автомобиль склонен к заносу, требуя от водителя ответных действий. На заснеженной дороге приходится постоянно подруливать даже на малой скорости, машина норовит сползти в сторону даже небольшого бокового уклона, ее затягивает в более глубокий снег.

По снежной целине шины идут только внатяг, без проворота колес, с ощутимым сопротивлением. При маневрировании задние колеса сползают в колею, проложенную передними.

Сопротивление качению повышенное, расход топлива наравне с Goodyear. На асфальте автомобиль заметно отклоняется от курса, западаешь с реакцией на его корректировку. Самые слабые тормоза на асфальте, лидеру упражнения проигрывает 2,2 м. Жестко передает все неровности на кузов.

+ Хорошие тормоза и разгон на снегу, поперечные сцепные свойства на льду, хорошие курсовая устойчивость на асфальте и проходимость в глубоком снегу.

– Слабые тормоза на льду и асфальте, замечания по управляемости, курсовой устойчивости на зимних дорогах, проходимости и плавности хода, повышенный расход топлива.

874 балла

Лучше подойдут для слабо заснеженных и частично обледенелых дорог.

6 место — Maxxis Presa Ice



Место изготовления.....Тайвань
Максимальная скорость.....Q/160 км/ч
Рисунок протектора.....симметричный
Глубина рисунка протектора.....8,6–9,5 мм
Твердость резины по Шору.....46-47 ед.
Масса шины.....8,0 кг
Средняя цена.....2400 руб.
Соотношение цена/качество.....2,72

Довольно ровные по большинству показателей.
На льду выглядят слабовато: разгон вялый, торможение и поперечное сцепление не впечатляют.

На снегу, как и Cordiant, сильнее, чем на льду. Разгон и боковые сцепные свойства хорошие, тормоза чуть хуже средних. Троганьe и разгон удаются только внатяг. По рыхлому снегу автомобиль идет ровно, не реагируя на появляющуюся колею или боковой уклон. Управляется понятно, на доворот руля реагирует неохотно, на дуге скорость ограничена плавным заносом, требующим корректировки. В глубоком снегу трогается только внатяг, а лучше идет с пробуксовкой. Сложно поймать грань между движением и закапыванием. Шины катятся хорошо, по расходу топлива при скорости 90 км/ч сравнимы с хорошими летними покрышками. Слегка гуляют по полосе, с задержкой реагируют на корректировку курса. Тормозят хорошо.

Отслеживают и передают на кузов все неровности на асфальте вплоть до стыков. По дороге идут почти бесшумно.

+ Хорошая курсовая устойчивость на заснеженной дороге, низкий уровень шума, невысокий расход топлива.

– Слабый разгон на льду, замечания по проходимости в глубоком снегу, удобству управления разгоном и торможением, плавности хода.

881 балл

Рекомендуем прежде всего для заснеженных и местами обледеневших дорог. В числе достоинств скромный расход топлива.

На правах рекламы

Vika
КОЛЕРОВОЧНАЯ СИСТЕМА

НАУКА управления цветом

Комплект материалов включает в себя:

Тонеры для приготовления 2К эмалей и Базовых покрытий (в том числе 6 тонеров Xtralitc™), сопутствующие материалы (лак, отвердитель, разбавители, матирующая добавка);

Смесительную установку, электронные весы, карты смешивания пигментных паст, набор веероы, компьютерную программу с рецептурами.



РУССКИЕ КРАСКИ

По вопросам приобретения колеровочных систем "Vika" обращайтесь к дилерам в Вашем регионе. Контакты на сайте: www.vika-color.ru

тел: (4852) 49-27-53, 49-29-41/42/43

На правах рекламы

дающиеся заметно дешевле, а потому более выгодные по соотношению цена/качество – 3,26 и 3,15 соответственно.

Замыкает десятку Maxxis Presa Spike, разработанная в Тайване и сделанная в Китае. Ее главное достоинство – умеренная цена. Соотношение цена/качество – 2,71.

«Нешипы» на этот раз представлены прошлогодними новинка-

5 место — Goodyear Ice Navi ZEA



Место изготовления	Япония
Максимальная скорость	Q/160 км/ч
Рисунок протектора	направленный
Глубина рисунка протектора	9,0–9,5 мм
Твердость резины по Шору	45–47 ед.
Масса шины	7,3 кг
Средняя цена	3200 руб.
Соотношение цена/качество	3,60

На льду немного сильнее предыдущих шин: разгон лучше среднего, поперечное сцепление среднее, а вот торможение слабовато.

Сцепные свойства на снегу посредственные. Заставляют концентрировать внимание на трогание и разгоне – важно аккуратно работать газом. Торможение воспринимается хуже, чем разгон, машина рыскает, момент срабатывания ABS не чувствуется.

На заснеженной дороге рыскают, норовят уйти в более глубокий снег, но добавление газа помогает двигаться ровнее. В поворотах демонстрируют ярко выраженный снос – его удается компенсировать только снижением скорости. В скольжениях автомобилем управлять невозможно, поэтому перед поворотом лучше сбавить скорость.

По сугробам идут неохотно, предпочитают некоторую пробуксовку. Автомобиль норовит выбрать курс по своему усмотрению, а не тот, что задает водитель. Назад выбирается только по собственной колее.

По асфальту катятся плохо, расход топлива повышенный. Курсовая устойчивость без замечаний. Тормозя на асфальте лучше среднего. Передают на кузов мелкие и средние неровности. Слышны резонансные шумы на мелких неровностях.

+ Хорошие тормоза и высокие поперечные сцепные свойства на льду, хорошая курсовая устойчивость на асфальте, низкий уровень шума.

– Тормоза и поперечные сцепные свойства на снегу слабее, чем у других участниц теста; есть замечания по управляемости и удобству торможения, курсовой устойчивости на заснеженной дороге; повышенный расход топлива.

890 баллов

Рекомендуем в первую очередь для обледенелых и асфальтовых дорог.

4 место — Bridgestone Blizzak WS 60



Место изготовления	Япония
Максимальная скорость	R/170 км/ч
Рисунок протектора	направленный
Глубина рисунка протектора	8,6–8,9 мм
Твердость резины по Шору	45–49 ед.
Масса шины	7,3 кг
Средняя цена	3100 руб.
Соотношение цена/качество	3,38

Сильные шины. Их отличие – очень хорошие тормозные свойства на любом покрытии.

На льду расклад таков: эффективное торможение, среднее поперечное сцепление и слабый разгон.

На снегу тормозят средне, поперечное сцепление – лучшее в тесте, разгон слабоватый. Троганьe и разгон возможны в любых режимах. При разгоне машина идет ровно, не рыская. На заснеженной прямой слегка рыскает передней и задней осями, реагирует на изменение глубины снега. В поворотах хорошо управляется, в том числе изменением тяги. Траекторию удобнее поддерживать газом (классическое поведение переднеприводного автомобиля). Глубокий снег преодолевают легко, предпочитая легкое буксование в движении. Назад выезжают хорошо.

Катятся легко, при 120 км/ч расходуют топливо, как летние. Плавают в пределах полосы, но четко реагируют на корректировку. Тормозят на асфальте очень хорошо, проигрывая лидеру упражнения всего 0,3 м.

Жестковатo проходят средние и крупные неровности, озвучивая изменение дорожного покрытия.

+ Хорошие тормоза и поперечные сцепные свойства на любом покрытии, хорошая проходимость в глубоком снегу, скромный расход топлива на высокой скорости.

– Незначительные замечания по курсовой устойчивости на любой зимней дороге и уровню комфорта.

918 баллов

Настоятельно рекомендуем для любых зимних дорог.

3 место — Nokian HKPL R



Место изготовления	Финляндия
Максимальная скорость	R/170 км/ч
Рисунок протектора	направленный
Глубина рисунка протектора	8,8–9,4 мм
Твердость резины по Шору	49–51 ед.
Масса шины	6,9 кг
Средняя цена	4000 руб.
Соотношение цена/качество	4,34

Универсальные зимние шины для снега и льда.

Хороши и стабильны на льду – лучшие на ледяном круге, сильны в разгоне, средние в торможении.

На снегу тоже не подкачали – тормозят и разгоняются хорошо, надежны по боковому сцеплению. Требуют аккуратности только в момент трогания. При разгоне допускают любую пробуксовку без потери темпа. Автомобиль слегка рыскает, как бы выбирая, за что зацепиться. В рыхлом снегу идет не очень ровно, норовя сползти в более глубокий снег; рыскает задней осью больше, чем передней.

На укатанном снегу управляется заметно четче, чем на рыхлом. Хорошо держит траекторию, управляется рулем или газом. На рыхлом слегка рыскает в повороте, срываясь в занос.

По глубоком снегу шины двигаются неплохо как вначале, так и с пробуксовкой.

Катятся по асфальту лучше всех, по сопротивлению качению сравнимы с покрышками Michelin, известными своей экономичностью. Расходуют топливо на уровне хороших летних шин. К курсовой устойчивости на асфальте замечаний нет – несут машину ровно. Тормозят чуть хуже среднего.

Стыки и швы на асфальте не чувствуют, потряхивают кузов лишь на средних и крупных неровностях. Ведут себя тихо.

+ Хорошие сцепные свойства на снегу и льду, отличная курсовая устойчивость на асфальте, низкий расход топлива.

– Незначительные замечания по управляемости, проходимости в глубоком снегу, курсовой устойчивости на заснеженной дороге, плавности хода.

922 балла

Настоятельно рекомендуем для любых зимних дорог. На заметку тем, кому важен низкий расход топлива.

ми брендов top five (за исключением Pirelli), которые разбавлены еще более дорогими Nokian и совсем недорогими Maxxis и Cordiant. Впереди оказались четыре супершины практически одинакового уровня, который мы обозначили как «настоятельно рекомендуем».

Первая – ContiVikingContact 5. Набрала 936 баллов, но дороговата: цена/качество – 3,74. За ней с 925 баллами Michelin X-Ice второго поколения. Третье место у HKPL R, как всегда, самой дорогой шины (цена/качество – 4,34). Четвертый – Blizzak WS 60 компании Bridgestone с очень

2 место Michelin X-Ice 2



Место изготовления ..... Италия
Максимальная скорость ..... T/190 км/ч
Рисунок протектора ..... направленный
Глубина рисунка протектора ..... 8,3–8,6 мм
Твердость резины по Шору ..... 52–53 ед.
Масса шины ..... 6,8 кг
Средняя цена ..... 3650 руб.
Соотношение цена/качество 3,95

На льду показывают лучшие результаты. Тормозят и разгоняются лучше других, хотя поперечное сцепление оставляет желать лучшего. На снегу, наоборот, поперек цепляются за дорогу хорошо, а разгоняются и тормозят слабовато.

Виляет, сгрягивают автомобиль очень хорошо. Разгон эффективен при любой подаче газа. Некоторое ограничение пробуксовки нужно лишь на льду.

По заснеженному шоссе идут ровно даже с пробуксовкой, не реагируя на изменение толщины покрова и поперечные уклоны.

На входе в поворот лучше иметь скорость чуть ниже допустимой по сцеплению. При добавлении газа машина охотно вовинчивается в поворот, при сбросе – уходит в легкий занос.

В глубоком снегу автомобиль, словно трактор: уверенно двигается при любом режиме подачи топлива, легко маневрирует.

Катятся хорошо. Расход топлива сопоставим с фиксируемым на летних шинах. Однако экономичность этой модели Michelin при 90 км/ч оспаривают Maxxis и Nokian. На асфальтовой прямой требуют небольшой корректировки заданного направления. Тормозят на асфальте лучше всех.

Дорожные неровности проходят жестковато. Озвучивают изменение покрытия и все неровности, хлопая на стыках и швах.

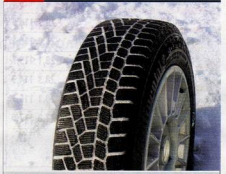
Плюс: Лучшие тормоза на льду и асфальте, отличная проходимость в глубоком снегу, высокие поперечные сцепные свойства на укатанном снегу и скромный расход топлива.

Минус: Слабые продольные сцепные свойства на снегу и поперечные на льду.

925 баллов

Настоятельно рекомендуем прежде всего для обледенелых и чистых асфальтовых дорог. И тем, кому важен скромный расход топлива.

1 место Continental ContiVikingContact 5



Место изготовления ..... Германия
Максимальная скорость ..... T/190 км/ч
Рисунок протектора ..... асимметричный
Глубина рисунка протектора ..... 8,1–9,0 мм
Твердость резины по Шору ..... 47–50 ед.
Масса шины ..... 6,4 кг
Средняя цена ..... 3500 руб.
Соотношение цена/качество 3,74

Своеобразный антипод Michelin в номинации «снег/лед» – у этих шин лучшие результаты на снегу. Прилежат и в торможении, и в разгоне, и на перестройке.

На льду уступают лишь самую малость. Тормоза и боковое сцепление очень хорошие. Разгон – просто хороший.

Похожи на Michelin при трогании с места – требуют аккуратности. Далее с газом можно не церемониться: машина охотно набирает скорость. Тормоза информативны и хорошо сбалансированы с разгоном.

На заснеженной дороге машина слегка рыскает во всех режимах, и чем больше толщина снежного покрова, тем сильнее. Ее легко управлять и прогнозировать поведение. Хорошо бы еще слегка улучшить реакцию рулевого управления. В глубоком снегу двигается с пробуксовкой и без, хотя чувствуется некоторая неуверенность.

При скорости 90 км/ч расход топлива средний, при 120 км/ч слегка повышенный.

Курсовая устойчивость на асфальте без замечаний. Плавность хода и шум тоже не вызывают нареканий. Тормозят на асфальте слабо, слегка выигрывают в этом упражнении лишь у Cordiant.

Впрочем, быть лучшим во всех упражнениях очень сложно.

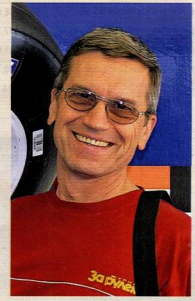
Плюс: Отличные тормоза и разгон на льду и снегу, поперечное сцепление на льду; четкая управляемость автомобиля на зимней дороге, высокий уровень комфорта.

Минус: Слабые тормоза на асфальте, небольшие замечания по курсовой устойчивости на заснеженной дороге.

936 баллов

Настоятельно рекомендуем в первую очередь для заснеженных и обледеневших дорог.

Сергей МИШИН, руководитель шинной тест-группы ЗР:



«Еще пару лет назад зимний шипный Олимп был прочно занят виднейшими производителями, такими как Continental, Michelin и Nokian. На сей раз шины этих же брендов с примкнувшим к ним Bridgestone вновь оказались впереди остальных в тесте нешипованных покрышек.

В группе шипованных шин лидерство новинки из Финляндии в нашем тесте не стало неожиданностью, однако места в пятерке лучших заняли и шины второго эшелона – более дешевые. Однако не менее достойные! Конечно, это BFGoodrich, представляющий Michelin, и Gislaved компании Continental. Но и восточные компании Kumho и Toyo создали новые модели, причем, как показал наш тест, весьма сильные в условиях русской зимы.

С учетом соотношения цены и качества в условиях кризиса шины «второй линии», полагаю, будут пользоваться большей популярностью. А платить втридорога, особенно за резину «ладовского» размера, сегодня желающих все меньше».

хорошим результатом и умеренной для именитого бренда ценой. Цена/качество – 3,38.

Чуть слабее первой четверки оказалась шина Goodyear Ice Navi ZEA: 890 баллов и пятое итоговое место – достойный результат. Соотношение цена/качество – 3,60, то есть привлекательнее, чем у моделей, занявших первые три места.

Тормозной путь (50–5 км/ч)

на льду	м	Баллы
1 Continental ContiVikingContact 5	59,3	139,8
2 Michelin X-Ice 2	59,2	140,0
3 Nokian HKPL R	60,3	137,4
4 Bridgestone Blizzak WS 60	59,8	138,6
5 Goodyear Ice Navi ZEA	60,2	137,7
6 Maxxis Presa Ice	62,3	133,0
7 Cordiant Polar SL PW-404	63,4	130,7
Коэффициент значимости		14

59 60 61 62 63 64

Тормозной путь (50–5 км/ч)

на снегу	м	Баллы
1 Continental ContiVikingContact 5	27,1	120,0
2 Michelin X-Ice 2	28,3	114,9
3 Nokian HKPL R	28,0	116,1
4 Bridgestone Blizzak WS 60	28,1	115,7
5 Goodyear Ice Navi ZEA	28,3	114,9
6 Maxxis Presa Ice	28,1	115,7
7 Cordiant Polar SL PW-404	27,8	117,0
Коэффициент значимости		12

27 28 29

Тормозной путь (80–5 км/ч)

на сухом асфальте	м	Баллы
1 Continental ContiVikingContact 5	36,4	94,5
2 Michelin X-Ice 2	34,4	100,0
3 Nokian HKPL R	36,1	95,3
4 Bridgestone Blizzak WS 60	34,7	99,1
5 Goodyear Ice Navi ZEA	35,6	96,6
6 Maxxis Presa Ice	35,6	96,6
7 Cordiant Polar SL PW-404	36,6	94,0
Коэффициент значимости		10

34 35 36 37

Время разгона (0–40 км/ч)

на льду	с	Баллы
1 Continental ContiVikingContact 5	15,5	58,1
2 Michelin X-Ice 2	15,0	60,0
3 Nokian HKPL R	15,4	58,4
4 Bridgestone Blizzak WS 60	16,8	53,6
5 Goodyear Ice Navi ZEA	16,1	55,9
6 Maxxis Presa Ice	19,0	47,4
7 Cordiant Polar SL PW-404	16,9	53,3
Коэффициент значимости		6

15 16 17 18 19 20

Время разгона (0–40 км/ч)

на снегу	с	Баллы
1 Continental ContiVikingContact 5	4,7	50,0
2 Michelin X-Ice 2	5,2	45,2
3 Nokian HKPL R	5,0	47,0
4 Bridgestone Blizzak WS 60	5,1	46,1
5 Goodyear Ice Navi ZEA	5,1	46,1
6 Maxxis Presa Ice	5,1	46,1
7 Cordiant Polar SL PW-404	5,0	47,0
Коэффициент значимости		5

4 5 6

Скорость при переставке

	км/ч	Баллы
1 Continental ContiVikingContact 5	45,1	100,0
2 Michelin X-Ice 2	44,7	99,1
3 Nokian HKPL R	44,8	99,3
4 Bridgestone Blizzak WS 60	45,1	100,0
5 Goodyear Ice Navi ZEA	43,0	95,3
6 Maxxis Presa Ice	44,3	98,2
7 Cordiant Polar SL PW-404	44,3	98,2
Коэффициент значимости		10

43 44 45

Время прохождения ледяного круга

вчатяг	с	Баллы
1 Continental ContiVikingContact 5	21,3	117,7
2 Michelin X-Ice 2	22,0	114,0
3 Nokian HKPL R	20,9	120,0
4 Bridgestone Blizzak WS 60	21,4	117,2
5 Goodyear Ice Navi ZEA	21,4	117,2
6 Maxxis Presa Ice	21,7	115,6
7 Cordiant Polar SL PW-404	21,3	117,7
Коэффициент значимости		12

21 21,5 22

Расход топлива на V передаче

90 км/ч	л/100 км	Баллы
1 Continental ContiVikingContact 5	5,5	29,5
2 Michelin X-Ice 2	5,4	30,0
3 Nokian HKPL R	5,4	30,0
4 Bridgestone Blizzak WS 60	5,5	29,5
5 Goodyear Ice Navi ZEA	5,6	28,9
6 Maxxis Presa Ice	5,4	30,0
7 Cordiant Polar SL PW-404	5,6	28,9
Коэффициент значимости		3

5 5,5 6

Расход топлива на V передаче

120 км/ч	л/100 км	Баллы
1 Continental ContiVikingContact 5	7,6	29,2
2 Michelin X-Ice 2	7,5	29,6
3 Nokian HKPL R	7,4	30,0
4 Bridgestone Blizzak WS 60	7,5	29,6
5 Goodyear Ice Navi ZEA	7,7	28,8
6 Maxxis Presa Ice	7,5	29,6
7 Cordiant Polar SL PW-404	7,7	28,8
Коэффициент значимости		3

7 7,5 8

ТАБЛИЦА ЭКСПЕРТНЫХ ОЦЕНОК НЕШИПОВАННЫХ ШИН

Шины	Управляемость	Удобство управления: торможением	Удобство управления: разгоном	Комфорт: шум	Комфорт: плавность хода	Курсовая устойчивость: на снегу	Курсовая устойчивость: на асфальте	Проходимость	Баллы
1. Continental ContiVikingContact 5	8/40	8/16	8/16	8/16	8/16	7/21	8/32	8/40	**935,8**
2. Michelin X-Ice 2	7/35	8/16	8/16	7/14	7/14	8/24	7/28	9/45	**924,8**
3. Nokian HKPL R	7/35	8/16	7/14	8/16	7/14	7/21	8/36	8/35	**921,5**
4. Bridgestone Blizzak WS 60	8/40	7/14	9/18	7/14	7/14	7/21	7/28	8/40	**918,4**
5. Goodyear Ice Navi ZEA	6/30	6/12	7/14	7/14	7/14	6/18	8/32	7/35	**890,4**
6. Maxxis Presa Ice	7/35	6/12	6/12	8/16	6/12	8/24	7/28	6/30	**881,2**
7. Cordiant Polar SL PW-404	6/30	7/14	8/16	7/14	6/12	6/18	6/24	6/30	**873,6**
Коэффициент значимости	**5**	**2**	**2**	**2**	**2**	**3**	**4**	**5**	

Шестая и седьмая – Maxxis Presa Ice и Cordiant Polar SL. Тем не менее 881 и 874 балла – это уровень хороших шин, притом что цена/качество – 2,72 у «тайваньцев», а у «россиян» еще более аппетитное – 2,40. **ЗР**

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

Редакция благодарит за техническую поддержку все шинные компании, предоставившие свою продукцию на тестирование.

Машины чистой воды

Бывает ли фантастика научной и становится ли явью? За рулем водородного автомобиля на эти вопросы пытался ответить Сергей Канунников.

Ведь едет! Немного своеобразно, особенно если принять во внимание эффектную спортивную внешность. Но едет! Наверное, похожие чувства испытывал Карл Бенц, более 120 лет назад перемещавшийся со скоростью пешехода на невиданном, высоком и неуклюжем экипаже. Ну а я на шоссе, на крейсерской – 100–110 км/ч – скорости, даже забываю на какое-то время, что машина выделяет из выхлопной трубы водяной пар, который после конденсации можно пить. По крайней мере теоретически...

ВОКРУГ ДА ОКОЛО РОТОРА

Основы конструкции машин на водородном топливе любителям техники давно знакомы. Их два вида. Во-первых, электромобили – они ездят благодаря топливным элементам, в которых водород взаимодействует с кислородом, в результате создавая электрический ток. Во-вторых, автомобили с двигателями внутреннего сгорания, приспособленными для работы на водороде. Первая конструкция эффективней и перспективней, вторая – проще и дешевле. Именно поэтому фирма «Мазда» уже довела второй вариант до образцов, не просто ездящих по дорогам общего пользования, но и переданных в лизинг фирмам в Японии и Норвегии. В Стране фиордов я познакомился с машинами, несущими шильдик *Hydrogen* на крышке багажника и обозначение *H2* на горловине одного из топливных баков.

Водородная «Мазда RX-8 Hydrogen RE» не только внешне, но и под капотом мало отличается от стандартной. Там – известный роторный двигатель «Ренезис», способный работать как на бензине, так и на водороде; последний для улучшения наполнения впрыскивают в камеру сгорания через отдельную форсунку. Японские конструкторы утверждают, что именно роторный двигатель лучше, нежели поршневой, пригоден для водородного питания. Поскольку впуск и сгорание у него происходят в разных камерах, топливо попадает в менее нагретую, что улучшает сгорание.

С бензина на водород можно переходить прямо на ходу, нажав кнопку секунды на две. Мощность битопливного двигателя заметно упала – до 109 л.с., притом что самая слабая версия обычного «Ренезиса» развивает под 200 л.с. Зато из выхлопной трубы идет безвредный водяной пар.

«Мазда-Примаси Hydrogen RE Hybrid» (в Европе – «Мазда-5») еще интересней. Под капотом тот же битопливный роторный агрегат, но механической связи между мотором и коле-



«Мазда-Примаси Hydrogen RE Hybrid» – вполне резвый пятиместный минивэн.



Облик «Мазды RX-8» с динамическими возможностями водородомобиля не очень вяжется. Но если не относиться к машине как к спортивной, все становится на свои места.



Заправка водородом через отдельную горловину выглядит вполне буднично. А ведь давление в баллоне – 35 МПа.



Багажника в «Мазде RX-8» фактически нет – в нем царствует баллон с водородом.



Слева от тахометра традиционный датчик уровня бензина, справа – водорода.

сами нет. Их крутит электродвигатель, получающий энергию от роторного агрегата, а на малых скоростях – только от аккумуляторной батареи. Как и в других гибридомобилях, ДВС включается не сразу, а лишь при наборе скорости. При необходимости – во время интенсивного разгона или обгона – электромотор питают ротор и аккумуляторы вместе. И, наконец, при отпущенной педали акселератора батареи подзаряжаются.

Обе машины (праворульные «приаси» специально привезли из Японии, а купе RX-8 работают по лизингу в Норвегии, очень активно старающейся не допустить загрязнения воздуха, чтобы потом с ним не бороться) довелось опробовать в окрестностях Осло.

И ВСЕ-ТАКИ ОНИ ЕДУТ!

Стартуя на «Мазде RX-8», позорно заглох. Уж очень непривычен в наше время мотор, ну совсем не желающий работать на низких оборотах. Чтобы уверенно, без рывка поехать, нужно надавить педаль от души. А дальше… На мое замечание, что «низов» у мотора нет, коллега иронично отозвался: «Верхов тоже!». Он, конечно, немного преувеличил, но смотреть, как неторопливо, словно на замедленном показе, стрелка тахометра движется вправо, действительно забавно. Мотор просыпается после 4000 об/мин, хотя и в этом случае спортивным не становится.

Впрочем, влившись в дисциплинированный поток на норвежском шоссе, машина уверенно держит 100–110 км/ч. Но снижение темпа потребует энергичной работы рычагом пятиступенчатой коробки передач. Попробовал ехать на бензине – отличия минимальны. Скепсис по отношению к этой «Мазде» во многом психологического свойства: дизайн купе не вяжется с флегматичностью. Но не надо относиться к этой машине как к спортивному авто, она – прототип, носитель агрегатов. А едет-то в обычном потоке, причем не хуже многих! Так и катил бы, гордясь причастностью к зеленому движению.

Но… недалеко: запас хода на водороде – 145 км, а бензобак всего лишь 5-литровый. Что связано со спецификой договора с Норвегией. В Японии на водородных «маздах» стандартный 61-литровый бак. Но в скандинавской стране этим машинам – невиданные льготы: помимо налоговых, бесплатное перемещение по платным дорогам, а в городах – даже по полосе городского транспорта. А чтобы столь привилегированные водители не злоупотребляли «нечистым» топливом, его объем и сократили до минзера.

Почему от него совсем не отказались? Изощренный восточный ум решил, что водителям, по крайней мере

20 ЛЕТ СПУСТЯ

Первый автомобиль с двигателем внутреннего сгорания, способным работать на водороде, – «Мазду HR-X» построили еще в 1991-м. Годом позже появился гольф-кар с топливными элементами.

В 1995 году на дороги общего пользования впервые вывели «Мазду-Капелла Карго» с роторным битопливным мотором. В 1997-м представили модель FC-EV – машину на топливных элементах с кузовом «Мазды-Демио» (в Европе – «Мазда-2»). В 2005-м фирма показала первый водородный гибрид. С 2006-го компания начала передавать машины в лизинг в Японии, а с 2008-го – и в Норвегии.



«Мазда HR-X».

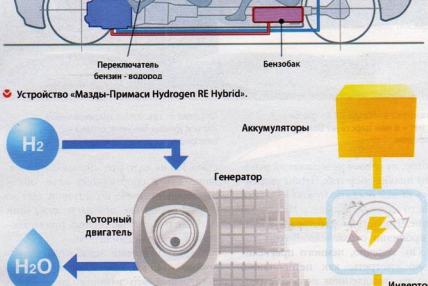
«Мазда-Капелла Карго».



Устройство «Мазды RX-8 Hydrogen RE».



Устройство «Мазды-Примаси Hydrogen RE Hybrid».



на нынешней стадии внедрения водорода, необходима психологическая уверенность, что хоть на бензине, но до дома они доедут. От себя добавлю: скорее всего, подстраховка и впрямь не повредит.

Вторым номером – гибридная «Мазда-Примаси». Ее дизайн как раз в полной гармонии с издевыми возможностями. Вэн резво разгоняется под необычную однотонную песню роторного двигателя. Сбрасываю газ – становится заметно тише, а дисплей посредине панели демонстрирует: батарея заряжается, воздух не загрязняется. Чистая работа!

Да и ехать на этой «Мазде» без дозаправки можно внушительные 600 км – впятером! Правда, практически без багажа. Впрочем... Есть ли за теми живописными холмами водородные заправки?

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	Mazda с водородными двигателями: RX-8 Hydrogen RE (европейская версия)	Premacy Hydrogen RE Hybrid
Общие данные		
Размеры, мм:		
длина	4435	4565
ширина	1770	1745
высота	1240	1620
база	2700	2750
колея спереди/сзади	1500/1505	1530/1520
Снаряженная масса, кг	1450	1760
Топливо/запас топлива, л	A95/5; H_2/105	A95/25; H_2/150
Пробег на одной заправке, км	45 (A95); 100 (H_2)	400 (A95); 200 (H_2)
Двигатель		
Расположение	спереди	
Конфигурация	роторный двухсекционный	
Рабочий объем, см³	654×2*	
Мощность, кВт/л.с.	80/109	80/109 электромотор 110 кВт
Крутящий момент, Н·м	140	350
Трансмиссия		
Тип	задне-приводная	передне-приводная
Коробка передач	M5	–

КУДА КАТИМСЯ?

Сколько в нынешних «маздах» от 100-процентного идеального водородомобиля? Руководитель проекта Акихиро Кашиваги прямо ответил: «Тридцать». И такой автомобиль мы не можем предлагать массовому потребителю».

В идеале нужно проектировать новый. Или, по крайней мере, изначально рассчитанный еще и на это топливо. Рационально мыслящие японцы откровенно заявляют, что и через 10 лет доля водородомобилей на дорогах будет невелика, хотя и вырастет. Кстати, без налоговых и прочих льгот, думаю, не обойтись. А еще предстоит совершенствовать оборудование, создавать инфраструктуру, в первую очередь заправки... Но ведь 120 лет назад, когда чудак Бенц покупал пузырьки с бензином в аптеке, мало кто представлял, во что это выльется!

ЗР



Подъем без остановок

Слоган «Эффективная динамика» придумали в БМВ не зря – компания делает все возможное, чтобы не только добиться выдающихся динамических качеств автомобилей, но и свести к минимуму ущерб, наносимый ими окружающей среде. Технические новинки будущих машин с бело-голубой эмблемой изучал Анатолий Фомин. Фото БМВ.

В ТРУБУ ЕГО!

Голая функциональность привлекательна только своей наготой. Подружить фантазии дизайнеров с требованиями аэродинамики куда сложнее: эффектные линии кузова никак не совпадают с направлениями воздушных потоков. Компромисс без аэродинамической трубы не найти...

Прежде дизайнеров и специалистов по аэродинамике БМВ территориально разделяло несколько десятков километров – теперь они работают рядом. В новом комплексе Aerolab можно быстро и эффективно «отшлифовать» автомобиль. За ночь фрезерный станок с программным управлением вырежет новую модель, утром инженеры замерят ее аэродинамические характеристики и выскажут советы, что и как улучшить. Вечером модельщики налепят недостающее или срежут лишнее на половине макета и оцифруют данные. Утром будет готова новая модель... и все повторится сначала. До полного совершенства? Конечно нет, но, по крайней мере, до компромисса, который устроит всех.

Что такое Air Curtain? Буквально – «воздушный занавес». На самом деле – конструктивное решение воздухозаборников в переднем бампере, при котором достигается не только оптимальное охлаждение тормозов, но и избыточное давление в колесной нише, что делает ее обтекание наружным потоком более плавным. Впервые это решение опробовали на нынешних БМВ третьей серии, получив коэффициент лобового сопротивления C_x = 0,27. По данным специалистов БМВ, общее аэродинамическое сопротивление автомобиля только на 40% определяется его внешней формой. До 30% берут на себя колесные ниши, 20% – днище, оставшиеся 10% вносят воздухозаборники для охлаждения агрегатов и вентиляции салона.

...СУММА МЕНЯЕТСЯ

В школе учили, что от перемены мест слагаемых сумма не меняется. Иное дело, если речь пойдет о новых двигателях и трансмиссиях БМВ. Той динамики, что раньше добивались от сочетания восьмицилиндрового двигателя и шестиступенчатой гидромеханической транс-

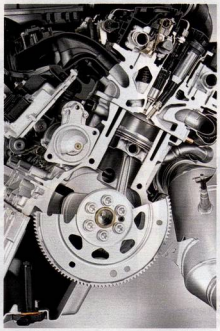
миссии, теперь достигают с шестицилиндровым мотором и восьмиступенчатой коробкой. А кроме того, расход топлива и выбросы CO_2 сократятся на 29%.

Новая модификация рядной бензиновой «шестерки» с двумя турбокомпрессорами называется Twinpower Turbo. По основным характеристикам она почти не отличается от мотора 2006 года: те же 225 кВт (306 л.с.) и 400 Н·м. В чем же разница? Оказывается, максимальная мощность теперь достигается в расширенном диапазоне оборотов, а максимум крутящего момента начинается уже с 1200, а не с 1300 об/мин.

Стоило ли ради этого добавлять систему регулировки высоты подъема клапанов Valvetronic мотору с непосредственным впрыском? Наверное, да. Появилась возможность «держать» высшую передачу дольше, а с восьмиступенчатым автоматом можно применять более «длинные» передачи, с которыми двигатель будет на той же скорости делать меньшее число оборотов.

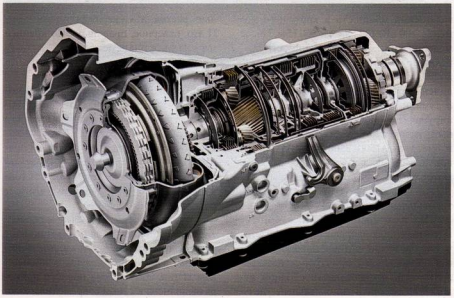
Почему гидромеханика, а не модный ныне автомат с двумя сцеплениями? Потому, что обычная гидромеханическая коробка уже практически пришла к тому же. Из ее пяти фрикционов, управляющих переключением восьми передач, одновременно задействованы только два. На сжатие остальных энергия не тратится –

BMW разрабатывает летающий автомобиль с убирающимся шасси? Вовсе нет. На жаргоне местных инженеров это называется «рыба». Модель автомобиля без колес демонстрирует C_x = 0,18, то есть на 40% меньше, чем у такого же кузова, стоящего на колесах: наглядная демонстрация того, какие резервы кроются в колесных нишах и под днищем!



Механизм Valvetronic, плавно регулирующий высоту подъема впускных клапанов, появился в моторах BMW в 2001 году. Но то были двигатели с впрыском в коллектор. Их, кстати, производят и поныне – специально для стран с высокосернистым бензином. Для применения в наддувном моторе пришлось заметно поднять быстродействие Valvetronic.

Восьмиступенчатая автоматическая коробка дебютирует на «BMW-535i Гран Туризмо». Несмотря на возросшее количество ступеней, ее кинематическая схема содержит всего пять фрикционных сцеплений, причем одновременно работают только два. Это позволяет минимизировать потери мощности в трансмиссии. Шестая передача – прямая, седьмая и восьмая – повышающие.





Меняй жизнь, а не рубашку!

Новый антиперспирант Gillette Professional Power*

Клинически доказанная защита от пота более 24 часов.

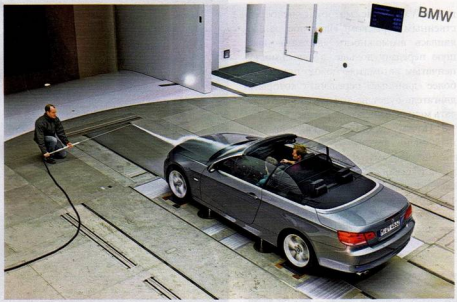
Больше защиты, когда она особенно нужна.

www.gillette.ru

* Жилет Профешнл Пауер.

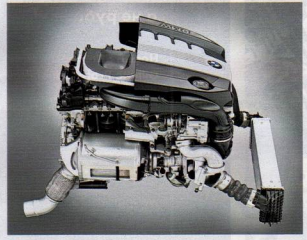


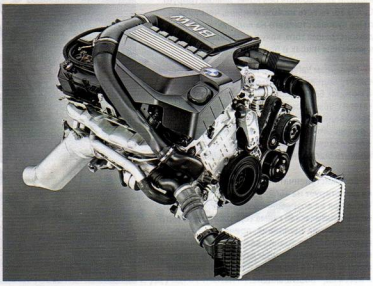
реклама



Оценить аэродинамику кабриолета – особо сложная задача. Хотя бы потому, что нужно исследовать и закрытый, и открытый варианты. А еще распределение потоков внутри открытого салона. В цифрах прогресс выглядит так: кабриолет БМВ-325i 1987 года имел C_x = 0,42 с закрытой крышей и C_x = 0,49 с опущенной. Показатели автомобиля 2007 года – 0,34 и 0,37 соответственно.

Знакомый еще с 2006 года трехлитровый бензиновый двигатель Twin Turbo с непосредственным впрыском топлива и двумя турбокомпрессорами получил систему Valvetronic для плавного регулирования подъема впускных клапанов, повышенное давление впрыска, новые турбокомпрессоры и обозначение TwinPower Turbo. Теперь те же 400 Н·м крутящего момента достигаются не на 1300, а на 1200 об/мин; время реакции мотора сокращено на 0,5 с. Максимальный крутящий момент, развиваемый безнаддувным собратом, он превосходит уже через 0,1 с! Расход топлива снижен на 8%.





Говорят, с годами реакции замедляются. С дизельной «шестеркой» БМВ все наоборот: после модернизации мотор стал откликаться на нажатие акселератора на 40% быстрее.

так же, как и на гидротрансформатор, который лишь помогает тронуться с места. По сравнению с прежней шестиступенчатой трансмиссией экономится 6% топлива, при этом новая коробка передач не больше и не тяжелее прежней. Кроме того, уже проработан вариант гибридной трансмиссии, где электродвигатель, также служащий стартером и генератором, будет размещен между маховиком и гидротрансформатором. «Просто» восьмиступенчатая трансмиссия дебютирует на 12-цилиндровом БМВ-760i, гибридные версии будут у X6 и седьмой серии.

Рекордсмен от БМВ – знаменитый шестицилиндровый дизель с двойным наддувом. Вживые показанный еще в 2004 году, он удивил тогда невероятными для трехлитрового мотора показателями мощности и крутящего момента: 200 кВт (272 л.с.) и 560 Н·м. После модернизации 2006 года мощность возросла до 210 кВт (286 л.с.), а момент – до 580 Н·м. Вторая модернизация с увеличением давления впрыска до 200 МПа и турбиной высокого давления с регулируемым сопловым аппаратом – и новый скачок: 225 кВт (306 л.с.) и 600 Н·м в диапазоне 1500–2500 об/мин. Вдобавок на 40% сокращено время реакции мотора: чтобы выдать максимум момента, ему требуется всего 1,2 с после нажатия на педаль газа.

По трем новинкам БМВ в моторах и трансмиссиях направление угадывается четко: баварские моторы никогда не станут безвольными придатками электродвигателей, построенными с одной целью – обеспечить минимальный удельный расход в «генераторном» режиме. И это, наверное, правильно. По крайней мере на ближайшие лет десять.

СТОИТ ТОЛЬКО ЗАЦЕПИТЬСЯ

Нынче даже базовый для БМВ-740i мотор, трехлитровая рядная «шестерка» с турбонаддувом, мощнее бывшего флагмана: 240 кВт (326 л.с.). Когда удельная мощность подходит к 200 л.с./т, полный привод превращается из желательного в необходимый, тем более что конкуренты БМВ уже давно предлагают полноприводные версии.

Новую «семерку» изначально проектировали с прицелом на полный привод: различия в ходовой части машин минимальны, а внешние сведены к шильдикам *xDrive*. Эта система полного привода выполнена в самом современном клю-

На правах рекламы

MOTUL Specific: каждому двигателю свое решение

Мы продолжаем разговор о профессиональных смазочных материалах MOTUL, рассказом о линейке моторных масел MOTUL Specific.

Не секрет, что к продуктам массового спроса, в нашем случае моторным маслам, предъявляются усредненные, универсальные требования. Но разве не удивительно, что для всего многообразия марок и моделей автомобилей предлагается один и тот же продукт? Ведь двигатели у них разные, следовательно, и требования к маслу будут уникальными для каждой конкретной модели автомобиля: это и совместимость с материалами двигателя, и межсменный интервал, и многие другие параметры. В таких условиях именно от моторного масла зависит то, как долго и стабильно будет работать двигатель вашего автомобиля.

Линейка масел MOTUL Specific разработана в тесном сотрудничестве с автопроизводителями специально для двигателей конкретных марок автомобилей. Это 100% синтетические моторные масла высшего качества, идеально подходящие именно для вашего двигателя, с учетом всех нюансов конструкции, режимов работы и применяемых материалов.

Для того чтобы выбрать «ваше» масло, нужно лишь заглянуть в инструкцию по эксплуатации автомобиля и посмотреть на цифры в названии на канистре: они означают допуск конкретного завода–изготовителя. Обо всем остальном уже позаботились инженеры MOTUL.



В составе линейки три продукта для автомобилей концерна VAG (Audi, VW, Skoda, Seat). Наиболее популярный из них — **SPECIFIC 504 00/507 00 SAE 5W30.** Это премиальное моторное масло разработано специально для двигателей, поддерживающих сервис Longlife.

Другое масло для VAG — энергосберегающее **SPECIFIC 506 01/506 00/503 00 SAE 0W30** предназначено для двигателей, где предусмотрен удлиненный интервал замены масла, а **SPECIFIC 502 00/505 00/505 01 SAE 5W40** разработано для двигателей с турбонаддувом и насос-форсунками и применяется при фиксированных интервалах замены масла.

Для одной из самых популярных автомобильных марок как на первичном, так и вторичном рынках России MOTUL подготовил энергосберегающее масло **SPECIFIC FORD 913B SAE 5W30**, специально разработанное для современных двигателей концерна Ford и отвечающее требованиям WSS-M2C 913A,B.



Для самых современных двигателей BMW, требующих допуск Longlife-04, предназначено масло **SPECIFIC LL-04 SAE 5W40**. А **SPECIFIC 229.51 SAE 5W30** удовлетворяет самым строгим требованиям инженеров Mercedes-Benz.

Моторное масло **SPECIFIC LL-A-025 SAE 5W30** сделано для всех автомобилей компании GM , где требуется масло с одобрениями GM LL-A-025 и GM LL-B-025.

Для двигателей группы Renault предназначены два продукта: **SPECIFIC 0700–0710 SAE 5W40** —для бензиновых и дизельных двигателей EURO IV и EURO V, а **SPECIFIC 0720 SAE 5W30** — для дизельных двигателей Renault EURO IV и EURO V, оборудованных сажевыми фильтрами.

Наконец, масло **SPECIFIC CNG/LPG SAE 5W30** специально разработано для двигателей, работающих на сжатом или сжиженном газе, а также битопливных двигателей.

Следующий материал читайте в № 10 (1 октября) — рассказ о преимуществах масел, сделанных по технологии техносинтеза: серияx 4100 и 6100.

MOTUL www.motul.ru

че – без механических систем распределения крутящего момента. Управляемое электроникой многодисковое сцепление само решит, как распределить крутящий момент в конкретном случае. Тут его возможности почти безграничны. При полностью разомкнутом вся тяга пойдет на задние колеса, при полностью замкнутом – пропорционально сцеплению колес нужной оси. Основная задача при доводке: добиться характера управления заднеприводной машины и стабильности полноприводной.

Она не так проста, как кажется. Нагруженные тягой двигателя управляемые колеса не только ухудшают так называемое чувство руля, но и затрудняют вход в поворот. В «семерке» передняя подвеска на двойных поперечных рычагах позволяет лучше, чем «Мак-Ферсон», оптимизировать пятно контакта шины с дорогой в повороте и реализовать большую тяговую силу. Именно поэтому от системы требуется более активно перераспределять тягу в процессе поворота.

Упрощенно, «семерка» входит в поворот, как заднеприводный автомобиль, а выходит, как полноприводный. Водитель почувствует быструю реакцию на движение рулем и отменную стабильность в повороте. На заводском полигоне в Мирамасе можно было прокатиться и на полноприводной пятой серии. По сравнению с ней БМВ-750i xDrive показался более вальяжным и в то же время легче входящим в поворот – невозможное сочетание!

А на скользких подъемах? Журналистам посоветовали тронуться на искусственном холме, который специально полили водой. Нужно было остановиться так, чтобы на шершавом покрытии были только передние колеса, и проверить работу полного привода в деле (машина со свободным межосевым дифференциалом в такой ситуации тронуться не сможет). На второй раз я решил усложнить задание – остановился всеми четырьмя колесами на скользком участке. Несмотря на нажатые тормоза, БМВ начал сползать вниз, а попытка тронуться ни к чему не привела – автомобиль просто мотало из стороны в сторону, и он продолжал медленно сползать. То стоило лишь одному переднему колесу зацепиться за шершавый край дорожки, оно выталкило за собой всю машину – на такое способна лишь трансмиссия с блокировкой всех трех дифференциалов!

Возможности БМВ-750i xDrive с полным приводом уже осенью можно будет проверить на российских дорогах. **ЗР**

При доводке полноприводной «семерки» стремились создать автомобиль, который, обладая всеми достоинствами полного привода, не утратил бы отточенного поведения в скоростных поворотах, свойственного заднеприводной версии.



Двум смертям не бывать

О новом типе преднатяжителей многократного действия для ремней рассказали специалисты фирмы Autoliv на международной конференции по безопасности автомобилей. В них нет пиропатрона – используется сжатый воздух. Поскольку устанавливать компрессор и прокладывать пневмомагистраль только ради пары преднатяжителей, мягко говоря, нерационально, фирма предложила использовать пневматику еще и для защиты пешеходов, заставив ее приподнимать капот в случае соударения, а также в устройстве для подачи ремня безопасности, которое настойчиво «уговаривает» седоков пристегнуться.

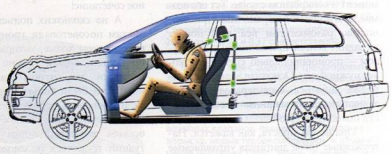
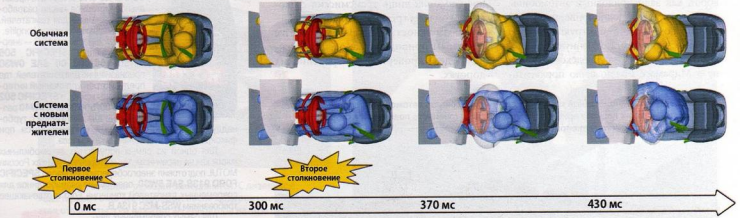


Схема и временные диаграммы срабатывания нового преднатяжителя.

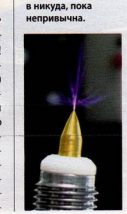
Отказ от электропривода в преднатяжителе вызван тем, что пневматика развивает вдвое большее усилие – и притом всего за 0,36 с. Внимательный читатель, конечно же, помнит, что счет при столкновении идет не на сотни, а на единицы и десятки миллисекунд. Но дело в том, что новая система призвана защитить не от первого, а от… второго столкновения. Всезнающая статистика подсказала разработчикам, что ДТП часто происходят по следующему сценарию: первый – несильный и относительно безвредный – удар отбрасывает автомобиль на встречную полосу, а там уже «ждет» грузовик, автобус или несущаяся на большой скорости легковушка. Новый преднатяжитель как раз и призван плотно притянуть водителя или пассажира к спинке сиденья на случай второго, более сильного удара. И тут уже треть секунды не кажется слишком большим интервалом.



Беру свечу

…и удивляюсь: куда делся боковой электрод? Но специалисты утверждают: уже через пару лет впору будет удивляться как раз тому, что он есть! В отличие от множества других изобретений, авторы которых пытаются (безуспешно, впрочем) улучшить характеристики свечей зажигания, распиливая или просверливая многострадальный электрод, это совершило настоящую революцию во всей системе зажигания. Исчезнет такой ее неотъемлемый элемент, как «бобина», она же катушка зажигания. Не увидим, конечно же, и распределителя с высоковольтными проводами. Вместо них СВЧ-энергию для воспламенения топливной смеси будет генерировать магнетрон, примерно так, как в микроволновой печи. А высокочастотному разряду второй электрод уже не нужен – он может просто «уходить в пространство» камеры сгорания. Лабораторные испытания новой технологии, предложенной американской компанией Etatech и воплощенной в экспериментальных свечах фирмой BERU, уже дали обнадеживающие результаты: энергетическая эффективность повысилась на 40%, а выбросы окислов азота снизились на 80%.

Высокочастотная искра, уходящая в никуда, пока непривычна.



Разработчики объясняют впечатляющий эффект тем, что смесь теперь поджигается сразу во всей камере сгорания, заполненной электрическим полем высокой напряженности. Это, кстати, снимает проблему работы на обедненных смесях, характерную для двигателей с непосредственным впрыском.

Пластик вместо металла

Все давно привыкли к одноразовым масляным фильтрам в тонком жестяном корпусе (такой, кстати, легче отвернуть, пробив отверткой). Но технология развивается по спирали – на последних моделях авто стали появляться забытые, казалось бы, фильтры со сменным элементом в литом алюминиевом корпусе. И вот – очередной шаг: на новых рядных «шестерках» BMB металл впервые уступил место пластику.

Заметим, условия работы фильтра достаточно тяжелые: давление сочетается с высокой температурой как изнутри, так и снаружи. Разработчиков фирмы Mann + Hummel это, однако, не испугало. Куда более важным они посчитали снижение массы и себестоимости изделия. Итак, новый модуль оснащен фильтрующим элементом с запорной мембраной рециркуляции на нижней шайбе, центральной циркуляционной трубкой с перепускным клапаном фильтра, а также интегрированным в корпус водомасляным теплообменником, поток масла через который при экстремальных условиях эксплуатации можно перенаправить с помощью встроенного клапана. Такая интеграция клапана и теплообменника позволяет обойтись лишь одним уплотнением между ним и корпусом. Это рамное уплотнение – единственная деталь, где использован металл. А вот мембрана рециркуляции, открывающаяся уже при давлении, заметно меньшем, чем 0,1 бар, – из силикона, корпус же модуля выполнен из полиамида 6.6 с 35-процентным наполнением стекловолокном.

Необычно выглядит масляный фильтр последнего поколения.



Последующая экспертиза подтвердила требуемую прочность модуля и незначительность деформаций, что позволило сделать окончательный выбор в пользу пластика.

На правах рекламы

Роскошь спокойствия



Scher-Khan

Запуск двигателя по таймеру и по команде с брелока • Цифровая система охраны автомобиля • Двусторонняя связь на расстоянии до 2 000 метров • Новейшая защита от электронного взлома MAGIC CODE™ PRO • Возможность управлять системой штатным брелоком автомобиля

Термосифон вернулся?

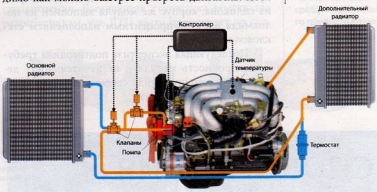
На заре автомобилестроения двигатели обходились без водяной помпы, используя так называемую термосифонную систему охлаждения. Суть ее проста: нагретая жидкость легче, а потому она сама поднимается, освобождая место для поступления более холодной. По такой схеме и сегодня зачастую работают системы отопления с АГВ. Недостаток у нее, пожалуй, лишь один: циркуляция слишком медленная, чтобы охладить современный мощный двигатель.

Но… мощный ли? Разработчики фирмы ElringKlinger проанализировали реальный ездовой цикл автомобиля и обнаружили, что большую часть времени мотор не выдает и десятой доли скрытых в нем лошадиных сил! А потому он спокойно обойдется без водяного насоса, лишь зря отбирающего энергию.

Другой эффект связан с экологией: как известно, для нормальной работы нейтрализатора необходимо как можно быстрее прогреть двигатель. Хотя этому и способствует термостат, но работа помпы в данном случае лишь вредит делу. Поэтому была предложена комбинированная система охлаждения с электрическим насосом и дополнительным радиатором, установленным на 150 мм выше двигателя, чтобы обеспечить естественную циркуляцию жидкости. Электронный блок, отключая помпу, одновременно переключает электромагнитные клапаны, задавая термосифонную циркуляцию по «малому кругу». При стендовых испытаниях «Опеля-Астра» с двигателем 1,6 л в европейском городском цикле оказалось: насос включался лишь пять раз на общее время… 11 с (см. график). Остальные 1189 с двигатель охлаждался по старинке! В итоге же за счет исключения потерь на работу помпы получена экономия топлива в 5,26%!



Схема комбинированной системы охлаждения. Для обеспечения самотека трубопроводы «малого круга» проложены с наклоном, что отражено на рисунке.



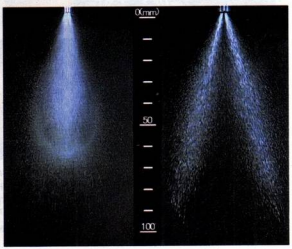
И вот ведь какой парадокс: вроде бы налицо упрощение системы охлаждения, но вместе с тем она резко усложняется с появлением второго радиатора, дополнительных клапанов, трубок и контроллера.

Форсунка раз, форсунка два

Мы уже привыкли, что на цилиндр могут приходиться четыре клапана, две свечи… А теперь инженеры компании «Ниссан» решили удвоить и количество форсунок. Притом на самых маленьких двигателях. Система, названная Dual Injector, подает топливо вполне традиционным образом – во впускной канал. Но двумя отдельными «струйками» (см. фото). Как оказалось, это не только улучшает смесеобразование, но и повышает КПД двигателя благодаря лучшему сгоранию бензина. Как утверждают разработчики, эффект почти такой же, как от непосредственного впрыска, но при значительно меньших (на 60%) затратах. Повышать давление в топливной системе и мучиться с воспламенением обедненной смеси в этом случае нет необходимости.

Разумеется, довольны будут и экологи: лучшее сгорание означает меньший выброс углеводородов. Вот еще несколько цифр, полученных в ходе испытаний. Размер частиц топлива стал меньше на 60%, а его расход снизился на 4%. В нейтрализаторе же новая система позволяет на 75% уменьшить содержание драгоценных металлов.

Dual Injector станет в автомобилях «Ниссан» обычным делом с 2010 года.



Распыление топлива в обычной и новой системах. Справа – сдвоенная форсунка с независимым управлением каждой «половинкой».

Не раскаляется и не ржавеет

Все знают, как неприглядно выглядит выпускной коллектор уже спустя непродолжительное время эксплуатации автомобиля. Чем его ни крась, покрытие вскоре обгорает, и начинается процесс коррозии. Впрочем, она здесь скорее неприятна, чем опасна: стенки достаточно толстые. Но вот отвернуть прикипевшую гайку очень непросто.

Фирма Zircotec разработала покрытие ThermoHold – оно выдерживает до 1400°С и служит к тому же эффективным теплоизолятором. В итоге температура поверхности выпускного коллектора уменьшается на 25%. Наносится новое покрытие методом плазменного напыления, а стоит по западным меркам достаточно дешево. Например, обработка коллектора «Форда-Фокус» обойдется примерно в 250 долларов.

Впрочем, все относительно. И поэтому используют ThermoHold в основном обладатели спортивных либо ретроавтомобилей. В первом случае к этому побуждают повышенные температуры, во втором – эстетические соображения.

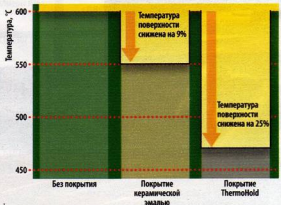


Диаграмма температуры поверхности коллектора с разными покрытиями.



Коллектор с покрытием ThermoHold на годы останется как новый.

На правах рекламы



ВОЗЬМИ С СОБОЙ



серия NÜVI

Автонавигаторы ГАРМИН:
- проложат оптимальный маршрут, минуя пробки (Москва)
- покажут Ваше местоположение
- надёжны и просты в управлении
- содержат обновлённую карту России

GARMIN®
www.garmin.ru

МИРОВОЙ ЛИДЕР АВТОНАВИГАЦИИ*



В духе классики

Пусть не все конструкторские решения в «Алмере Классик» образцовые, но модель заслуживает высокой оценки, во всяком случае, за простоту обслуживания, считает Игорь Козлов. Фото: Константин Якубов.

РАЗМЕР ИМЕЕТ ЗНАЧЕНИЕ

Сразу обращаешь внимание на длинный капот. Что же, простор под ним только на руку ремонтнику.

Так, замене свечей зажигания ничто не мешает. Ключом «на 10» откручиваем болты крепления индивидуальных катушек и снимаем разъемы. Чтобы не сломать в них фиксирующий усик, сперва надвигаем разъем на катушку и лишь затем нажатием пальца высвобождаем фиксатор.

Свечи – под ключ «на 16». Прежде чем их вывертывать, проверьте, нет ли в колодцах масла – оно служит сигналом к безотлагательной замене уплотнений клапанной крышки.

Меняем воздушный фильтр: отстегиваем четыре защелки, одна из которых прячется под воздуховодом, идущим к дроссельному узлу. Затем приподнимаем крышку и извлекаем элемент. Простора для операции вполне достаточно. Прежде чем ставить новый фильтр, уберите грязь со дна корпуса: сгоните ее кисточкой в угол и затем удалите тряпкой.

Крышку бачка главного тормозного цилиндра (а также сцепления, если на машине МКП) советуем доработать: проделать отверстие и вставить в него вентиль от бескамерного колеса. Прямому назначению крышки доработка не помешает – проверено, зато потом будет проще менять жидкость. Старую отсасываем шприцем до дна бачка, затем заливаем доверху свежую и, соединив вентиль с шинным насосом, создаем в бачке избыточное давление 0,8–1,0 атм (но не более – пластик может не выдержать). Теперь поочередно вывертываем штуцеры прокачки рабочих цилиндров и выпускаем через них остатки старой жидкости из магистралей. Нужно лишь следить за ее уровнем в бачке. Если обнажится дно, в систему попадет воздух, и прокачивать магистрали придется до полного его удаления. Наличие ABS данной методике нисколько не мешает. По окончании работ не забудьте вставить в вентиль какой-нибудь фильтр, например поролоновый



Nissan Almera Classic

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Модель ребэтинровала в 2006 году, заводской индекс B10; построена на базе «Алмеры N16».

КУЗОВ: седан.

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый QG16, 1,6 л, 107 л.с.

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ: М5 или А4.

ПРИВОД: передний.

КОМПЛЕКТАЦИИ: РЕ, РЕ-С, РЕ+А, РЕ+6А-В, SE6-J.

ЦЕНА В ИЮЛЕ 2009 ГОДА: от 458 400 и от 532 800 руб. за автомобили с МКП и АКП соответственно.

шарик, и проделать отверстие в колпачке, чтобы полость бачка сообщалась с атмосферой.

Для замены поликлиновых ремней снимаем правое переднее колесо и пластиковый брызговик, прикрывающий моторный отсек снизу, для чего вынимаем сердцевины, а затем тела пяти пистонов и вывинчиваем три самореза, один из которых прячется снизу под бампером. Ремень ГУРа натягиваем, вращая ходовой болт при слегка отпущенном крепеже насоса (гайка под ключ «на 16»). Нормально натянутый ремень должен прогибаться на 5,2–8,5 мм при усилии 10 кгс, приложенном посреди участка между шкивами двигателя и насоса ГУРа. Прогиб ремня генератора при том же усилии, приложенном посреди участка между шкивами двигателя и компрессора кондиционера, должен быть в пределах 5,3–8,1 мм. В версиях без кондиционера прогиб ремня генератора должен быть в пределах 6,5–10,2 мм. Для натяжения ослабляем крепление ролика и смещаем кронштейн, на котором он установлен, вращая ходовой болт ключом «на 8».

ЧТОБЫ НЕ ОБЖЕЧЬСЯ

Масло лучше менять на прогретом двигателе, поэтому будьте осторожны, выворачивая фильтр, ведь выпускная труба находится рядом. Места вокруг достаточно, поэтому, если фильтр от руки «не пошел», смело работайте съемником. Сливная пробка в картере – под ключ «на 14». Объем заливаемого масла – примерно 2,7 л.

Из МКП масло сливаем, открутив шестигранником «на 14» пробку под левым ШРУСом. Заливная, она же контрольная, пробка под шестигранник «на 10» находится в передней части картера (по ходу авто). Доступ к пробкам отличный, так что трудностей с заменой не будет. Объем свежего масла – 2,8–3,0 л, его тип по API – GL4, по SAE – 75W80.

Для автомата используйте только фирменное ниссановское масло ATF Matic D, другие производитель не рекомендует использовать. Полный объем – 7 л, но через сливную пробку стекает не более 5 л, и этого, считают дилеры, для обновления жидкости вполне достаточно. Замена не предвещает особых сложностей, поскольку доступ к пробке и щупу вполне приемлемый. Фильтр внутри коробки можно не менять до 180–200 тыс. км – момент замены определяется состоянием слитого масла. Если в нем много мусора, снимите поддон картера и гидроблок – фильтр за ним. Учтите, что эта работа не из простых.

Перед заменой охлаждающей жидкости дайте ей немного остыть, чтобы не обжечься. Доступ к сливному крану отличный, а стекающую ровную струйку несложно поймать даже в бутылочное горлышко. Производитель рекомендует ни в коем случае не использовать иную жидкость, кроме фирменной Nissan Coolant L250, мотивируя это тем, что другое вызовет коррозию алюминиевых сплавов. Уж если надо поднять уровень в системе, используйте дистиллированную воду. Полный объем ОЖ составляет 6,6–6,7 л (АКП/МКП), из которых чуть более полулитра не сливается.

ПРОЩЕ НЕКУДА

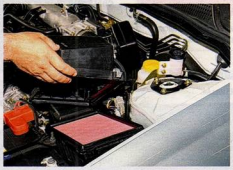
Для замены передних тормозных колодок выкручиваем болт нижней направляющей, которую не надо при этом придерживать – лыски не дают повернуться. Поднимаем суппорт, повернув его относительно верхней направляющей, вынимаем колодки и пружинные пластины постели – их очищаем от продуктов износа и смазываем медно-алюминиевой пастой. Колодку со скобой-пищалкой предельного износа ставим со стороны поршня этой самой пищалкой кверху.

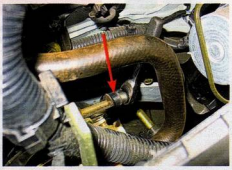
Задние колодки служат очень долго, но профилактику механизма надо проводить регулярно – очищать, смазывать и подводить колодки для нормальной работы рычага. Для этого вынимаем из щита резиновую заглушку и, вращая шлицевой отверткой регулировочную гайку, добиваемся легкого касания барабана колодками – его легко почувствовать, если барабан периодически проворачивать. При усилии 20 кгс, приложенному к кончику рычага, должно прозвучать восемь-девять щелчков собачки. Если больше – трос вытянулся, а значит, его надо укоротить. Для этого, слегка приподняв рычаг, оттибаем внутрь резиновую шторку и трубчатым ключом «на 10» крутим регулировочную гайку. Устанавливая колеса, не перетяните гайки, иначе порвете шпильки. Момент затяжки – 120 Н·м, не более!

Доступ к лампам в фарах вполне удобный, что на современных машинах встретишь нечасто. Чуть сложнее заменить лампу ближнего света в правой фаре – мешает крышка коммутационного блока. Ее лучше снять. Повернув, снимаем колпак фары, высвобождаем из зацепа фиксирующую пружину и вынимаем лампу, насколько позволит проводка. Теперь снимаем колодку, подцепив ее шлицевой отверткой – иначе вряд ли получится, поскольку клеммы сидят довольно плотно. При сборке сперва устанавливаем и фиксируем лампу и лишь затем надеваем колодку. Не забудьте поставить колпак на место (нередко об этом забывают).

Для замены лампы поворотника или противотуманки вынимаем пистон и выкручиваем два самореза, которыми закреплена часть подкрылка, заходящая под бампер. Дальше, чтобы все видеть,

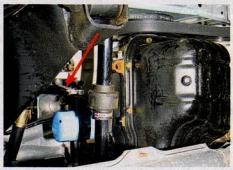
Доступ к аккумулятору, бачкам главного тормозного цилиндра и сцепления, а также к воздушному фильтру отличный. Меняя последний, удалите грязь со дна корпуса.

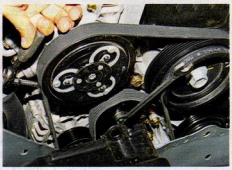




Прежде чем крутить ходовой болт (на него указывает стрелка) и натягивать ремень ГУРа, слегка отпустите гайку (см. следующее фото).

Ключ на гайке крепления ГУРа показан стрелкой. При замене масляного фильтра берегите руки – легко обжечься о выпускную трубу, хотя она и в теплозащитной оболочке.

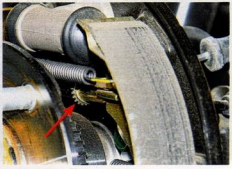




Для натяжения ремня генератора и компрессора кондиционера ослабляем гайку ролика и крутим ходовой болт. Контролируем натяжение только при затянутой гайке ролика!

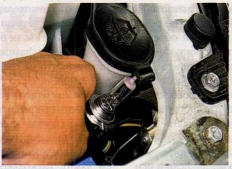
Краник на радиаторе расположен слева по ходу авто. Пользоваться им очень удобно, поскольку жидкость вытекает ровной струйкой, проходя через отверстие в защите.

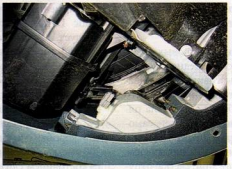




Регулировочную гайку распорной планки заднего тормоза (стрелка) вращаем шлицевой отверткой, вынув заглушку из щита. Перед установкой барабана смажьте посадочный буртик.

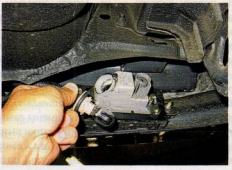
Отсоединять колодку от лампы головного света лучше после того, как вынули ее из фары: клеммы сидят очень плотно.





Доступ к лампе переднего поворотника затруднен – надо, отвернув два самореза и вынув один пистон, отогнуть часть подкрылка, заходящую под бампер.

Для замены лампы в противотуманном фонаре инструмент не нужен.





Чтобы в фонарь подсветки номерного знака не попадала вода, сперва скрепите саморезами отражатель и корпус и лишь затем приворачивайте их к бамперу.

ОЦЕНКА ТРУДОЕМКОСТИ ОБСЛУЖИВАНИЯ*

Название операции	Описание операции	Итоговая оценка
Замена масла в двигателе	+ Удобный, доступный щуп – Легко обжечься о выпускную трубу, откручивая фильтр	4
Замена воздушного фильтра	+ Инструмент не нужен – Крупных недостатков нет	4,5
Замена свечей зажигания	+ Хороший доступ – Мал срок службы	4,5
Замена ремней навесных агрегатов	+ Приемлемый доступ снизу – Нет автомата натяжителя, надо снимать защиту моторного отсека	3,5
Замена ОЖ двигателя	+ Удобный краник на радиаторе – Если краник вывернуть полностью, жидкость потечет в две струи	4
Замена масла в коробке	+ Хороший доступ к пробкам и щупу АКП – Для АКП надо использовать только фирменное масло	4
Замена тормозных колодок	+ Привычная конструкция – Мал ресурс передних колодок – до 20 тыс. км	4
Замена салонного фильтра	+ Хороший доступ – Нужен инструмент	4,5
Замена ламп в основных фарах	+ Не надо снимать фары – Затруднен доступ к лампе ближнего света в правой фаре	4,5
Замена ламп передних поворотников и освещения номерного знака	+ Достоинств нет – Нужен инструмент	3
Замена ламп в фонарях	+ Отличный доступ, не нужен инструмент – Минусов нет	5
Замена лампы третьего стоп-сигнала	+ Хороший доступ – Не продумана защита от «сверчков»	4

*В сравнении с «Лада-Приора» – трудоемкость обслуживания которой условно оценена в четыре балла по пятибалльной шкале (ЗР, 2008, № 1).

придется лечь на землю и, возможно, получить в лицо порцию осыпавшейся грязи. Очки здесь очень пригодятся.

Непросто работать с противотуманным фонарем и плафоном подсветки номера. С первым можно худобедно разобраться на ощупь, но со вторым вряд ли: легко вогнать саморезы мимо центра закладных пластиковых гаек. Берем за правило: собираем плафон на весу, завернув саморезы до срыва резьбы в основании, как ни парадоксально это звучит, – и лишь потом крепим. Только так можно рассчитывать на плотное прилегание отражателя к основанию плафона.

Зато поменять лампочки в фонарях элементарно, нужно лишь отогнуть клапан на липучке в обивке багажника. Инструмент не потребуется. Для замены лампы третьего «стопа» отодвигаем колпак от стекла и, приподняв, снимаем. Вроде бы просто, но многие владельцы жалуются, что после этого под колпаком «поселяется сверчок».

Салонный фильтр на заводе не ставят, о чем мы уже писали (ЗР, 2009, № 7). Дооснастить машину столь полезным элементом несложно – выдвигаем шлицевой отверткой оси бардачка, отпускаем его и, отжав пару защелок, снимаем лючок отопителя. Будьте аккуратнее с защелками – хрупкие!

«Алмера Классик» оказался скучноватым героем этой рубрики, но тех, кто обслуживает машину самостоятельно, это ничуть не огорчит. Кстати, classicus – «образцовый» в переводе с латыни. Если не брать во внимание некоторые лампочки и ремни, название вполне заслуженное. ЗР

Благодарим компанию «Genser на Лобачевского» за помощь в подготовке материала.

ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ НЕКОТОРЫХ РАБОТ У ДИЛЕРОВ

Работа	Стоимость, руб.*
Компьютерная диагностика двигателя	1020
Замена масла и фильтра двигателя	1020
Замена фильтра воздушного/салонного	410/410
Замена свечей зажигания	1020
Замена ремней навесных агрегатов: генератор/ГУР	1230/2500
Замена лампы ближнего света в фаре	410
Замена охлаждающей жидкости	1230
Замена тормозных колодок передних/задних	2670/3690
Нормочас	2050

*Владельцам, чьи машины старше трех лет или имеют пробег более 100 тыс. км, в автоцентрах Genser предоставляется скидка 20%.

ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ НЕКОТОРЫХ ЗАПЧАСТЕЙ У ДИЛЕРОВ

Запчасть	Стоимость, руб.
Крыло переднее	8570
Накладка бампера переднего	9300
Блок-фара	13 900
Капот	21 210
Фильтр масляный/воздушный/салонный	800/1830/890
Свечи зажигания обычные/платиновые (комплект)	660/3870
Ремень генератора и компрессора кондиционера	1350
Ремень ГУРа и помпы	990
Шпилька крепления колеса	130
Тормозные колодки передние/задние	3370/3880

НЕКОТОРЫЕ РАБОТЫ ПО ЗАМЕНЕ

Наименование позиции	Периодичность, тыс. км (лет)
Масло в двигателе, масляный фильтр	15 (1)
Воздушный фильтр	30
Фильтр салона	30
Свечи зажигания обычные/платиновые	15/30
Ремень привода навесного оборудования	–*
Масло в МКП/АКП	90/60
Жидкость ГУРа	–**
Антифриз в системе охлаждения	90
Жидкость в приводе тормозов	30 (2)

*Контроль натяжения, замена – по состоянию.
**Контроль уровня, замена – по состоянию.

Авиаторы



Клуб владельцев «Шевроле-Авео»: образован в 2005 году, насчитывает более 29 000 пользователей, оставивших 190 000 сообщений. Адрес в Интернете: www.aveoclub.ru. Советы клуба прислал Антон Кулаков (на форуме – X@лтурщик).

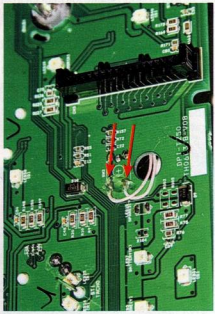
Александр Захаров (Sanyok) нашел причину хронической течи радиаторов охлаждения двигателя. Более всего этим недугом страдают седаны 2003–2007 годов выпуска, оснащенные кондиционером. Беда в том, что с одной стороны впритык к сотам стоит кожух вентилятора, а с другой – радиатор кондиционера; вся конструкция держится на податливых опорах, поэтому «дышит» и в итоге протирает основной радиатор до дыр. Разведите эту троицу подальше друг от друга, для чего под верхние ушки крепления (см. фото) поставьте шайбы толщиной 2–2,5 мм. Возможно, при этом придется заменить болты чуть более длинными, но не настолько, чтобы они могли проткнуть радиатор кондиционера. Вертикальные отбортовки кожуха вентилятора, примыкающие к сотам, прикройте резиновым профилем или, что надежнее, спилите их на пару-тройку миллиметров по всей длине.

На форуме советуют следить за зазорами регулярно, ведь со временем, как замечено, они из-за коробления деталей могут уменьшаться. Дефект, без сомнения, конструктивный и подлежит устранению по гарантии, но некоторые владельцы по незнанию меняют радиатор за свой счет (деталь 96443475, цена – 7400 руб.).

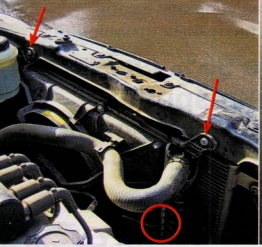
Владимир Милютин (Hexagon) обнаружил издержки унификации: на всех седанах с 2006 года в щитке приборов установлен одинаковый дисплей бортового компьютера (БК), но в накладке циферблатов машин в бедной комплектации вырезано только маленькое окошко под одометр, а в богатой – большое, во весь экран. Показания БК «беднякам» просто не разглядеть за кусочком пластика, и воспользоваться всеми прелестями электроники они не могут – не хватает копеечной кнопки переключения режимов и термодатчика (деталь 96650439) ценою в 450 рублей. Как разобрать щиток, подрезать окошко дисплея и припаять выводы на выносную кнопку, подробно описано на одной из веток форума. ЗР

Если другие клубы желают поделиться своими советами, присылайте их по адресу: ikozlov@zr.ru.

Провода к кнопке переключения режимов бортового компьютера подпаиваем к этим точкам (стрелки) печатной платы щитка приборов. Далее выводим их через ближайшее отверстие наружу и собираем щиток. Кнопку размещаем в любом удобном месте.



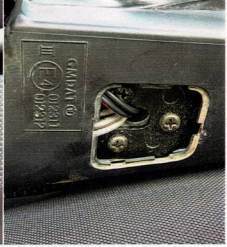
Дополнительные шайбы устанавливаем между ушками радиатора двигателя и кузовом (показано стрелками). Кожух вентилятора подпиливаем с обеих сторон по всей длине на участках, один из которых обведен кружочком.

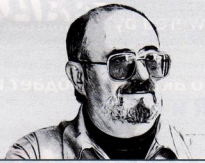


Если вас раздражает сигнал, напоминающий об оставленном в замке ключе, отключите его: открутите два шурупа (один из них показан стрелкой), снимите накладки кожуха рулевой колонки и разъедините под ним белую колодку. Однако лишний раз взвесьте, стоит ли отключать функцию.



Денис Скрипник (на форуме – Denis'ka) предлагает простой способ электрообогрева зеркал. Самое сложное – протянуть провода и подключить их в цепь обогрева заднего стекла. Эта процедура подробно описана на одной из веток форума.





Ломик с трубой

Ключ с трубой или метровый вороток – не лучший инструмент при сборке двигателя, предупреждает Анатолий Вайсман.

В практике ремонта случаются те еще загадки! Например, после замены коробки передач двигатель вдруг начинает есть масло. Или протянешь «как следует» головку блока – тот же результат. Хорошо зная мнительность автомобилистов, я не всегда доверял их рассказам. Но эта проблема действительно реальна! Столкнулся с ней и мой недавний клиент, пожаловавшийся, что после ремонта двигателя с расточкой и хонингованием блока и заменой сцепления двигатель стал есть масло ведрами.

Компрессия в цилиндрах оказалась гораздо **выше нормы**. Знатоки скажут, что в цилиндрах много масла, и будут правы: вот оно – даже в воздушном патрубке дросселя. Неужто с поршневой группой непорядок?

Когда откручивал болты головки, вороток пришлось наращивать: затянуты зверски! Первые три цилиндра в порядке, зато четвертый… Не верю глазам своим! «Яйцо» в продольном направлении – 0,1 мм! Неужто при расточке схалтурили? Эх, как не хотелось огорчать хозяина… Бросил взгляд на верхние два болта крепления картера сцепления к блоку, и как током ударило! Уж не они ли тянут блок?

Так и есть! Их тоже удалось открутить лишь трубой, зато эллипс исчез. Вот он, урок номер один! Но откуда в цилиндрах масло? Даже перетянутые болты вряд ли сильно в этом виноваты. Значит, есть иная причина. Изучили головку блока. Впускные клапаны и седла купаются в масле, но колпачки в порядке. А что с клапанной крышкой? Делаем неприятное для хозяина открытие: исчез маслоотделитель системы вентиляции картера. Куда и как, владельцу неведомо, а без него масло свободно летело в дроссельный патрубок – и далее в цилиндры. Урок номер два: в моторе нет лишних деталей!

Дальнейшее – дело техники. Через неделю владелец позвонил: уровень масла не меняется, свечи чистые, мотор работает лучше.

Итак, неправильно затягивая болты, рискуете наломать дров. Чугунный блок цилиндров не столь жесткий, как кажется, – не зря в руководствах по ремонту **регламентированы моменты и порядок затяжки болтов**. Даже при нормальной затяжке упругие деформации блока и головки вполне ощутимы, так что не спешите удлинять ключ! Если после сборки двигатель кривой, о большом ресурсе не мечтайте.

Вот любопытные эксперименты. Предварительно расточив блок двигателя (ВАЗ-2103 и -21083) под ремонтный размер 0,4 мм, специалисты монтировали затем технологическую головку – с расточенными отверстиями, позволяющими обрабатывать и измерять цилиндры в напряженном

Технологическая головка – с отверстиями, позволяющими обрабатывать цилиндры в напряженном состоянии.



Затяжка болтов крепления головки – только регламентированным моментом и в правильном порядке.



Чтобы двигатель не подводил после ремонта, умелой расточки и хороших комплектующих мало! Нужна технологически правильная сборка, исключающая аномальные отклонения геометрии цилиндров.

состоянии, а вместо коробки с верхним отверстиям под кожух сцепления крепили имитатор – толстую стальную пластину.

В первых трех цилиндрах блока ВАЗ-2103 после затяжки всех соединений, включая болты коренных крышек, суммарная эллипсность составила от 0,03 до 0,045 мм, а в четвертом доходила до 0,1 мм. У блока ВАЗ-21083 эллипсность в первом, втором, третьем и четвертом цилиндрах составила соответственно 0,1; 0,075; 0,08 и 0,09 мм. Выходит, упругая деформация более ажурного «83-го» блока, возникшая из-за чрезмерной затяжки болтов, чревата прихватыванием поршней.

Конечно, детали двигателя в работе нагреваются, и в результате неизбежны еще и тепловые деформации. Они накладываются на исходное состояние, только определить конечную картину деформаций можно лишь путем очень серьезных исследований.

Таким образом, размеры цилиндров после расточки **в напряженном** состоянии наиболее точно соответствуют тем, какие получатся после правильной сборки двигателя. Следовательно, с точки зрения технологии ремонта наиболее продвинутое решение – обрабатывать блок в напряженном состоянии. Некоторые фирмы это уже освоили. Естественно, цена ремонта растет, но за надежность мотора многие готовы хорошо платить. **ЗР**

Автор благодарит фирму «Механика» за помощь в подготовке материала.

Поставив стандартную головку, нутромером измеряем упругие деформации цилиндров.



На правах рекламы

КОГДА ДОРОГА КАЖДАЯ СЕКУНДА

Изучая влияние отрицательных эмоций на психосоматическое состоя ние человека, особенно в экстремальных ситуациях, психологи пришли к вы воду, что негативные эмоции, душевные конфликты замедляют реакци человека на происходящее, что существенно повышает риск возникнове ния дорожно-транспортных происшествий. Нередко причиной нарушени ПДД как пешеходами, так и водителями становится их неблагоприятно психофизиологическое состояние. Типичные для водителей на наши дорогах агрессивный стиль вождения, торопливость, соперничеств являются внешними проявлениями всеобщей повышенной тревожности.

К сожалению, тревога – бич нашего времени. Проблемы на работе, стра за близких, семейные конфликты, долги, трудная экономическая ситуаци в стране вызывают состояние озабоченности и тревожности, что мешае водителю успешно разрешить возникшую на проезжей части проблему.

В большинстве случаев, когда черная полоса житейских невзгод прохо дит, способность владеть собой восстанавливается, поскольку у здорового человека чувство тревоги является временным ощущением. Но при нали чии постоянно действующих стрессовых ситуаций или неспособность организма адекватно на них реагировать, вовремя не ликвидированна тревожность может превратиться в устойчивую привычку – неадекватно реагировать на любые события, или перейти в психическое расстройство.

Тревожное расстройство проявляется чувством постоянного внутренне го напряжения, невозможностью расслабиться, беспокойством по мелочам чрезмерными опасениями по поводу грядущих/минувших неприятносте в повседневной жизни. Человеку трудно сосредоточиться, сконцентри ровать внимание, его не покидает ощущение «пустоты в голове» из-з тревоги и беспокойства. На малейший раздражитель человек реагирует н только выраженной эмоцией, но и ощутимым изменением частоты пульса появлением нехватки воздуха, «комка в горле», тошноты и неприятны ощущений в животе. При этом сама проблема далеко не так серьезна, ка реакция человека на нее.

У водителей «взаимоотношения» с лекарствами более сложные, чем у других людей, так как некоторые препараты оказывают значительно влияние на ответные реакции организма на внешние раздражители. Дурную шутку с водителем могут сыграть препараты на основе пустырника, вале рианы или мелиссы, седативный эффект которых способен ослабить концентрацию внимания. А на дороге так важна каждая секунда...

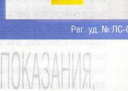
Инновационный российский препарат **Афобазол®** позволяет справить ся с навязчивой тревогой, не нарушая привычного ритма жизни. Афобазол снимает чувство тревоги и внутреннего дискомфорта, при этом оказыва лёгкое активизирующее действие на нервную систему, позволяя «держат всё под контролем». Афобазол® может применяться у тех, кто водит авто мобиль, т.к. он не замедляет скорость реакции, не ослабляет память, не вызывает привыкания. Афобазол® выпускается в удобной таблетирован ной форме и отпускается из аптек без рецепта.

Помните о том, что только эмоционально уравновешенный водител способен видеть и предвидеть, прогнозировать ситуацию и принимать правильные решения. Не позволяйте тревоге и беспокойству манипу лировать вами!

На правах рекламы

Современное средство от тревоги и стресса

- Не вызывает привыкания и сонливости
- Не оказывает влияния на концентрацию внимания и память



www.pharmstd.ru
www.afobazol.ru

ОАО «Фармстандарт-Лекредства» Рег. уд. № ЛС-000861

ИМЕЮТСЯ ПРОТИВОПОКАЗАНИЯ.
НЕОБХОДИМО ОЗНАКОМИТЬСЯ С ИНСТРУКЦИЕЙ

Антидетонатор

Владимир Скорых из Николаева за ответ на задачу № 18 получает от торговой компании ЗАО «РИК» автомобильный GPS-навигатор NTW (модель GNT-C430) в комплекте с кардридером Microsonic. Подробности – на сайте www.r-i-c.ru.



Человек по природе ленив – отсюда соблазн уповать на интуицию. А она подводит, и попадаешь в неприятность. Случай, который лег в основу задачи № 18, это подтвердил.

Напомним: собирая мотор «семерки» после расточки цилиндров, двое приятелей отрегулировали зазоры в ГРМ, вычистили карбюратор, сменили фильтры. Зажигание решили скорректировать на ходу, ориентируясь на возникновение детонации. Да не вышло: как ни добавляли УОЗ, не получили и намека на «стук пальчиков», машина шла вяло, не быстрее 60 км/ч. Позже, конечно, ошибку обнаружили, устранили – и автомобиль полетел ласточкой. В чем же была причина конфуза?

На этот вопрос знатоки отреагировали бурно – ответов тьма. Некоторые даже вспомнили о грузиках центробежного регулятора УОЗ – они, мол, ни с того ни с сего стали заедать на осях. Но в чем же тогда «ошибка» наших мотористов? Кто-то счел, что *«горе-механики в спешке забыли подключить в распределителе зажигания тягу вакуумного регулятора или не надели шланг»*. Мысль понятна: должно же что-то ограничить мощность двигателя! Конечно, предполагать можно что угодно, но люди, самостоятельно собирающие двигатель, вряд ли поставят поршень задом наперед или неправильно прикрутят звездочку распредвала, а вот забыть совместить метки – могут. Тот, кто впервые регулирует зазоры, строго следует инструкции и, конечно, будет внимателен. Составители книжки, естественно, все описали предельно просто: совмести метки – и регулируй зазоры. Очевидно, расчет правильный – на добросовестного, но не слишком опытного человека, которому рассказывать об особенностях фаз газораспределения нет никакого смысла, пусть ими интересуется инженер-моторист. А всякий опытный мастер знает, что особой точности при этой регулировке не требуется. Достаточно, что к рычагу клапана – роке-ру – обращена тыльная сторона кулачка. В результате коленчатый вал может быть повернут на значительный угол, при котором зазор между рокером и круглой стороной кулачка все еще в норме, но фазы, если недосмотреть, могут «уйти». Отрегулированные зазоры вовсе не гарантия правильных фаз газораспределения, а вот о них-то легко могли запамятовать.

Кстати, скорость 60 км/ч на «семерке» соответствует мощности около 8 л.с. Где остальной «табун»? Даже с заклиненными грузиками или неработающей второй камерой карбюратора автомобиль выдаст больше 100 км/ч, разве что разгоняться будет медленнее. А с заглушенным вакуумным регулятором, который тут ни при чем, выдаст и максимальную скорость.

Некоторые озаботились процедурой регулировки зажигания: мужики, мол, неправы – *«выставлять его по детонации нельзя – вот и ошиблись»*. Действительно, в книгах по «Жигулям» рекомендовано сначала выставлять УОЗ по приборам, но (!) затем все же корректировать по детонации. Оценив юмор авторов, многие сразу подбирают УОЗ по детонации – так быстрее и надежнее. В каких случаях даже на предписанном инструкцией бензине возможна детонация? Само собой – если велик УОЗ. Причем детонирует смесь правильного состава, не разбавленная отработавшими газами и, что важно, максимально плотная – то есть когда наполнение цилиндров по массе наибольшее, при правильных фазах ГРМ. Отсюда вывод: если сдвинуть фазы в сторону поздних, детонации тоже не будет.

Победитель конкурса Владимир Скорых написал: *«Ребята проколись на метках газораспределения. После пробной поездки они смогли вычислить свою ошибку и исправить ее, сняв крышку клапанов и совершив известные манипуляции со звездочкой распредвала… Несовпадение составляло один или два зуба, причем распредвал отставал от коленвала. Звездочка коленвала имеет 19 зубьев, значит, несовпадение всего на один зуб соответствует сдвигу фаз примерно на 20 градусов. Но если фазу перекрытия впускного и выпускного клапанов (22 градуса) сместить на этот угол в сторону запаздывания, перекрытие реально произойдет при положении поршня после ВМТ, на фазе впуска. Продувки цилиндра практически нет, резко ухудшается эвакуация продуктов горения…»*. Далее победитель подробно рассматривает последствия: *«Состав газов в цилиндрах мотора с запаздывающим распредвалом абсолютно деградированный – такая смесь еще может гореть, но ни раскрутить мотор, ни детонировать не в состоянии»*.

Всех участников конкурса благодарим. Владимира Скорых поздравляем с победой! ЗР

ЗАДАЧА № 21

МАЙОР ПРОНИН В ПОГОНЕ

Вечером бригада смотрела фильм про ментов. Напряжение на экране нарастало. Пока майор Пронин на ВАЗ-2112 догонял «Рено-Меган», управляемый обкурившимся наркоманом, впереди показались городские окраины – любым способом надо остановить негодяя или выталкнуть с дороги. Обойдя противника на полкорпуса, майор стал прижимать его к обочине, но тот лишь давил на газ...

На этом интересном месте серию прервала реклама, и буровики заспорили: как лучше действовать заслуженному милиционеру, чтобы самому не разбиться?

Ответ с пометкой «Конкурс» отправьте до 1 октября 2009 года по адресу: 107045, Москва, Селиверстов пер., 10, или по e-mail: exp@zr.ru. Укажите ваш контактный телефон или иной способ быстрой связи.

Шанель номер пять

За французский шарм приходится платить. Сколько – на примере обладания «Ситроеном-С5» предыдущего поколения подсчитал Игорь Козлов. Фото: Георгий Садков.

ОТЛИЧНЫЙ ОТ ДРУГИХ

Машины этой марки всегда отличались неординарностью в техническом исполнении. Когда-то удивляли шевронные шестерни в коробке передач, а позже – гидрактивные подвески. И если первые канули в Лету, напоминая о своем существовании лишь парой зубцов на эмблеме марки, то вторые продолжают жить, постоянно эволюционируя. Некоторые опасаются этой конструкции, считая ее ненадежной. Напрасно! Третье поколение «гидрактива», что устанавливали на «це-пятые», не доставит особых хлопот до 150–180 тыс. км, когда придется поменять сферы, именуемые в народе «яйцами». Первый симптом – машина сама опускается на брюхо из крайнего верхнего положения менее чем за шесть часов. Замена трудностей не вызовет, да и детали недороги.

Механика подвесок – отдельная тема. Стойки стабилизатора в передней требуют замены через 25–30 тыс. км, шаровые опоры – после 100 тыс. км. Поменять последние не так-то просто – нужен спецключ, чтобы вывернуть их из кулака. Сзади следим за подшипниками рычагов, которые могут начать скрипеть после 100 тыс. км. Не тяните с заменой, иначе пострадают дорогущие рычаги.

Задние ступицы порой не доживают и до 30–40 тыс. км, особенно у тех, кто перегружает машину. К этому же сроку изнашиваются задние тормозные колодки, однако проводить профилактику механизмов следует раньше – как минимум, после каждой зимы. Причина в том, что нежная конструкция быстро закисает от антигололедных реагентов. Более всего страдают ушки суппорта и болты направляющих. Диски служат долго – до 150–180 тыс. км (АКП/МКП).

Передних дисков хватает лишь на два комплекта колодок – это около 60–80 тыс. км (предельный износ – 1 мм на сторону). При замене колодок также нужен спецключ для ввинчивания поршней, ведь механизм ручника – на передней оси машины. Кстати, пользуйтесь приводом регулярно, поскольку от бездействия тросы быстро закисают.

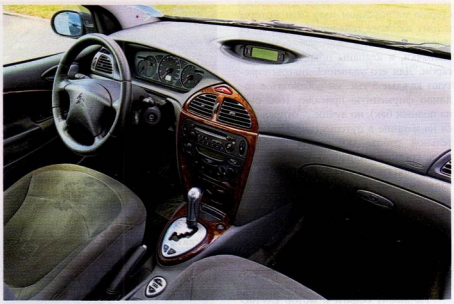
Срок службы рулевых наконечников сильно зависит от стиля езды – от 40 до 80 тыс. км. Бывает, что начинает постукивать рейка. Если сразу обратить на это внимание и поменять поджимный палец (у дилера – 5370 руб. с работой), то в большинстве случаев старая рейка еще долго прослужит. Протекающая напорная трубка ГУРа – обычная болезнь «це-пятых», поэтому не знаешь порой, что лучше: ездить, постоянно доливая жидкость, или же менять магистраль, которая вскоре неминуемо потечет вновь.

ФРАНЦУЗСКИЙ КАПРИЗ

Механические коробки передач (BE4) вряд ли доставят хлопоты. Нужно только менять сцепление каждые 120–160 тыс. км. Иногда подтекают сальники, но это пустяк.

Автоматы капризны. Один и тот же агрегат ставят на все французские машины, только у «Рено» он называется DP0, у «Пежо» – AL4, а у «Ситроена» – AL4. Болячки общие. Чаще всего владельцы жалуются на удар (несильный) при переключении. Повезло, если ремонт ограничится только заменой клапанов в гидроблоке, иногда приходится менять гидроблок в сборе. Более глубоким ремонтом дилеры не занимаются, и когда, например, удары при переключении весьма заметны, а агрегат регулярно переходит в аварийный режим, оставляя включенной только третью передачу, коробку отдают ремонтировать сторонним орга-





низациям. Порой работа и запчасти тянут на 80 тыс. руб. и более, но это все же дешевле нового агрегата, который стоит около 4800 евро! Мораль проста: берегите коробку смолоду – прогревайте ее в течение 3–5 минут (в режиме P) и не давите сильно на педаль газа в начале движения. Замечено: если при бережном отношении агрегат доживет без поломок до 20–30 тыс. км, то хлопот в будущем не доставит. Правда, желательно поменять масло через 80–90 тыс. км пробега, хотя регламентом ТО это официально не предусмотрено.

Бензиновые моторы V6 агрегатировали с немецкими автоматами фирмы ZF (HP20), а дизели – с японской Aisin (AM6). Первые служат 140–160 тыс. км, после чего зачастую требуют переборки. Особых проблем с этим не бывает, поскольку «немец» достаточно ремонтопригоден. «Японец» вовсе не требует ухода и легко переживает рубеж 200–250 тыс. км.

МОТО-ЦИКЛ

Самые популярные у нас моторы – двухлитровый EW10 и однотипный с ним (внешне не отличишь) EW7 объемом 1,8 *л*. Поначалу они шли с механическим дросселем, основной проблемой которого после 40–60 тыс. км были провалы в начале хода педали и неустойчивые холостые обороты. Это признаки загрязнения регулятора холостого хода, который достаточно снять и промыть «Очистителем карбюратора». Примерно с 2002 года педаль газа обзавелась «интеллектом», став электронной, однако также через 40–60 тыс. км дроссельный узел следует промывать.

В 2004 году моторы дооснастили механизмом изменения фаз газораспределения. Им управляет клапан-соленоид, который, увы, надежностью не блещет. Признак отказа – провал при начале движения. Если вдобавок слышны щелчки при нажатии на педаль газа, то, скорее всего, придется менять и ше-



Люк в крыше есть не во всех комплектациях.

К эргономике претензий нет, а вот к французскому автомату... Агрегат задумчив и, даром что адаптивен, долго не хочет переходить в активный режим, в котором передачи переключаются при более высоких оборотах мотора.



Ржавчина под накладкой двери задка машин до рестайлинга – обычное дело. В других местах ее вряд ли встретите, поскольку кузов почти полностью оцинкован.

Из-за поломки оси заслонки (в кружке), которую отдельно не продают, дилеры меняют отопитель в сборе – долой 29 860 руб. и еще 9760 руб. за работу.



На правах рекламы

ЕСТЕСТВЕННОЕ ВОССТАНОВЛЕНИЕ МУЖСКОЙ СИЛЫ

ПОМОГАЕТ:
- вернуть способность к появлению эрекции в «нужное» время
- стимулировать половую активность

Может использоваться лицами, страдающими сердечно-сосудистыми расстройствами

УВЕРЕННОСТЬ В СВОИХ СИЛАХ!



Информация по телефонам: (495) 681 09 30, 681 93 00 www.impaza.ru

ПРОКОНСУЛЬТИРУЙТЕСЬ СО СПЕЦИАЛИСТОМ, УТОЧНИТЕ ВОЗМОЖНЫЕ ПРОТИВОПОКАЗАНИЯ

ИСТОРИЯ МОДЕЛИ

- **2000** Париж. Дебют «Ситроена-С5», код модели по VIN – VF7D. Кузов: хэтчбек. Двигатели: бензиновые – P4, 1,8 л, 85 кВт/116 л.с.; P4, 2,0 л, 100 кВт/136 л.с.; P4, 2,0 л, 103 кВт/140 л.с. (HPi); V6, 3,0 л, 152 кВт/207 л.с. или 173 кВт/235 л.с. (разные настройки); дизельные с системой впрыска «коммон рейл» и турбонаддувом – P4, 2,0 л, 66 кВт/90 л.с. или 80 кВт/109 л.с. (давление наддува 0,95 или 1,0 бар); P4, 2,2 л, 98 кВт/133 л.с. Привод передний, M5 или A4.
- **2001** Дебют модификации универсал. Крэш-тест EuroNCAP: 13 баллов за фронтальный удар и 16 – за боковой. Итого четыре звезды.
- **2004** Рестайлинг. Изменения коснулись системы стабилизации ESP, передней, задней частей машины и интерьера: блоки управления аудиосистемой и климатом стали прямоугольными, улучшены материалы отделки. В базовой версии теперь семь подушек безопасности.

Новые двигатели: бензиновые с изменяемыми фазами газораспределения – P4, 1,6 л, 80 кВт/109 л.с.; P4, 1,8 л, 91 кВт/125 л.с.; P4, 2,0 л, 105 кВт/143 л.с.; дизельный с системой впрыска «коммон рейл» и турбонаддувом – P4, 2,0 л, 100 кВт/136 л.с.

Крэш-тест EuroNCAP: 16 баллов за фронтальный удар и 15 – за боковой. Общий итог – пять звезд.

- **2006** Новый дизельный двигатель – P4, 2,2 л, 125 кВт/170 л.с.
- **2008** Представлена модель нового поколения.

стерню на впускном валу. Эти моторы к тому же более теплонагружены, через три-четыре года дубеют маслосъемные колпачки, и клапаны покрываются нагаром. Для его удаления дилеры советуют каждые 5 тыс. км добавлять в топливо фирменную присадку (600 руб. на полный бак), но лучше… отправиться на машине в путешествие. При длительной работе мотора на оборотах выше средних нагар выжигается.

С двигателем ES9 (3,0 л, V6) поначалу была беда – массово отказывали катушки зажигания. Завод доработал изделие и заменил по гарантии все старые катушки – их теперь вряд ли где встретите. Другие проблемы с V6 крайне редки и вызваны в основном расплавлением сот преднейтрализаторов из-за суррогатного топлива.

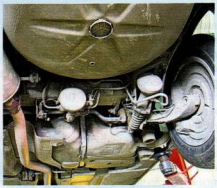
Не любит бодяги и мотор EW10D (HPi). Такие машины везут из Европы, где, как говорят, качество топлива на высоте, однако почему-то к нам они приходят с убитым топливным насосом (цена нового – 33 990 руб.).

Относительно дизелей DW10 и DW12 статистики очень мало. Известно, что у них отказывают лишь датчики – мелочь, а неприятно. Имейте в виду: доливать присадку в отдельный бачок для сажевого фильтра надо каждые 80 тыс. км, поскольку на нашей солярке до регламентной замены на 120 тыс. км жидкости не хватает.

Берегите вентилятор охлаждения. Он может тихо умереть, например, после зимней мойки, когда попавшая в зазор между корпусом и крыльчаткой вода замерзнет, сковав детали. На авто



Слабое звено в передней подвеске – «косточки», рулевые наконечники и шаровые опоры. Суппорты здесь закисают редко, чего не скажешь о задних тормозах.



Если при покачивании машины вверх-вниз слышится скрип, пора менять подшипники рычагов. Сферы, вопреки расхожему мнению, служат довольно долго, стоят недорого и менять их несложно.

В положении «лежа» (как на фото) дорожный просвет составляет 90 мм, а «на цыпочках» – 210 мм! Не стоит оставлять авто в поднятом положении над большими кочками – при внезапном отказе гидравлики снять подвисшую машину будет хлопотно.



ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ ЗАПЧАСТЕЙ У ДИЛЕРОВ

Запчасть	Стоимость, руб.
Крыло переднее/заднее	7130/14 610
Накладка бампера переднего/заднего	11 960/13 640
Блок-фара/фонарь	9180/4350
Капот	18 400
Фильтры масляный/воздушный/топливный	280/530/400
Комплект подшипников рычагов задней подвески	1610
Шаровая опора передней подвески, 1 шт.	1670
Вентилятор охлаждения двигателя	13 960
Суппорт тормозной задний, 1 шт.	5170
Сцепление, комплект	9960
Тормозные диски передние	5230

ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ РАБОТ У ДИЛЕРОВ

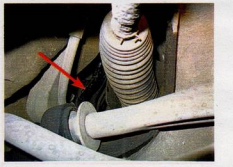
Работа	Стоимость, руб.
Компьютерная диагностика электронных систем	1120
Диагностика ходовой части и тормозов	1120
Замена масла и фильтра двигателя	640
Замена ремня ГРМ P4/V6	5280/9820
Замена задней ступицы	3680
Замена стоек переднего стабилизатора	1600
Замена датчика ABS правого переднего колеса	1120
Замена тросов ручного тормоза	2240
Замена тормозных колодок передних/задних	1120/1120
Регулировка углов установки колес	1760
Нормочас	1600*

*На машины старше двух лет стоимость нормочаса в компании «Ситроен Центр Москва» – 1250 рублей.

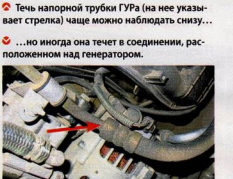
РАСЧЕТНЫЕ ЗАТРАТЫ НА СОДЕРЖАНИЕ НЕКОТОРЫХ ВЕРСИЙ

Затраты*	Стоимость, руб.	
	2,0 МКП	2,0 АКП
Средняя цена трехлетнего экземпляра с пробегом 75 тыс. км	449 000	497 000
Стоимость ТО у дилеров за пробег 75–150 тыс. км включительно (с расходниками)	64 500	64 500
Вероятные затраты за пробег 75–150 тыс. км (деталь с заменой)		
Стойки стабилизатора передней подвески (три замены)	13 820	
Шаровые опоры передней подвески	5420	
Подшипники задних рычагов	10 560	
Рулевые наконечники	6280	
Ступица заднего колеса	9360	
Сцепление	19 240	–
Клапаны гидроблока АКП	–	9170
Тормозные диски и колодки передние	9710	
Тормозные колодки передние (две замены)	8640	
Тормозные колодки задние (три замены)	15 340	
ИТОГО	**611 870**	**649 800**
Средняя цена шестилетнего экземпляра с пробегом 150 тыс. км	325 000	324 000
Потери за три года эксплуатации (сумма затрат на авто с вычетом его продажи)**	286 870	325 800
Средний расход топлива в городе (данные производителя), л/100 км	12,0	12,7
Расходы на топливо (А95, 22 руб./л)	198 000	209 550
Стоимость 1 км пробега***	6,0	7,0
Возможные дополнительные затраты за пробег 75–150 тыс. км (деталь с заменой)		
Трубки ГУРа и правой стойки передней подвески	11 640	
Тросы ручного тормоза	4480	
Вентилятор охлаждения двигателя	17 000	
Ремонт АКП	–	80 000

*Цены на июнь 2009 года. **Без учета инфляции и ДТП.
***С учетом расходов на топливо.



Течь напорной трубки ГУРа (на нее указывает стрелка) чаще можно наблюдать снизу…



…но иногда она течет в соединении, расположенном над генератором.

до 2004 года в цепи вентилятора порой рассыпались в труху контакты в разъеме. Рекомендуем соединить провода напрямую и тщательно их заизолировать.

Все моторы оснащены ременным приводом ГРМ, поэтому не упустите срок замены – 80 тыс. км. Меняйте все ролики, помпу и – обязательно! – шкив коленвала. Известны случаи, когда из-за разрушения демпфера шкива поликлиновый ремень затягивало под зубчатый. То, что после этого происходит, в народе метко прозвали «сталинградом». Учтите также, что поменять привод вовсе не просто – есть нюансы. Например, на шкивах нет шпонок (фиксация за счет трения), а значит, нужны оправки, чтобы выставить валы по меткам. Доверьте лучше эту работу профессионалам, а на сбереженные благодаря исправности мотора деньги купите любимой женщине дорогие французские духи. ЗР

Благодарим компанию «Ситроен Центр Москва» за помощь в подготовке материала.

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%

ЛУЧШИЙ СОВЕТ НОМЕРА

В сентябрьском номере мы премируем двух авторов. За рекомендации по изготовлению трубопроводов Игорь КОЗЛОВ из Москвы получает канистру масла ZIC от южнокорейской компании SK Energy. За совет по блокировке рулевого вала «Матиза» Станислав Терёхин из Санкт-Петербурга получает от ООО «Авто-Новь» буксировочный трос-рулетку (подробности – на сайте VGUSEV.INFO).





И. КОЗЛОВ

Мне по роду работы часто приходится изготавливать длинные трубки тормозных систем взамен изношенных или поврежденных. Нередко у них довольно сложная конфигурация. Чтобы новая трубка максимально точно повторила форму изношенной, последнюю использую в качестве шаблона – с одного конца плотно связываю обе трубки скотчем, затем, постепенно добавляя вязки в нужных местах, изгибаю новую. Как правило, удается воспроизвести самые сложные пространственные формы. Точность исполнения достаточно высока.

От отдела эксплуатации ЗР.

Существует правило: при монтаже даже штатной трубки следует обязательно убедиться, что она не касается деталей, о которые со временем может перетереться, причем с учетом ее собственных вибраций. И тем более стоит проверять любую самодельную.

С. ТЕРЁХИН

За блокиратор руля для «Дэу-Матиз» продавцы просят больше 5000 руб., однако я нашел гораздо менее дорогую альтернативу: блокирую карданный узел рулевого вала, как показано на снимке, висячим замком с дужкой подходящего диаметра – 14 мм.

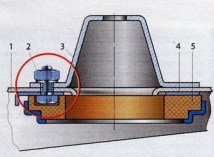
От отдела эксплуатации ЗР.

Замок расположен не очень-то удобно, что в данном случае плюс – ножовкой вряд ли возьмешь. Ну а что до всемогущей болгарки, то ведь против нее и самый дорогой блокиратор не устоит. Выходит, простой замок тут рациональнее.



М. ФЕДОТОВ, Тольятти

Однажды на ВАЗ-2106 оторвался от стойки брызговика 1 опорный стакан 3 амортизатора. Четыре сварочные точки вырвало вместе с металлом стойки брызговика. А ее конструкция такова, что подобраться сварочным аппаратом к стакану сложно. Решил обойтись без сварки. Из 2-миллиметрового стального листа изготовил накладку 4, для повышения жесткости отогнул полку. Эта накладка установлена снизу узла – и тремя болтами 2 (М6) стянута с опорным стаканом через металл стойки брызговика. Здесь для болтов я просверлил три отверстия через 120 градусов. В резиновой проставке 5 верхней опоры пружины сделал углубления под головки болтов – так и собрал подвеску. Надежность конструкции после антикоррозионной обработки доказана трехлетней эксплуатацией.



Ю. ПОЛЯКОВ, Серпухов Московской обл.

Как защитить цилиндры 8-клапанных двигателей ВАЗ от попадания песка при замене свечей зажигания? Придумано немало способов избежать этой беды. Поделюсь своим – он дешев, надежен, прост и менее трудоемок, чем многие другие. Воспользуйтесь пыльниками от задних тормозных цилиндров автомобилей ВАЗ. Их цена примерно 5 руб. за штуку. Пыльник, обрызгав жидкостью WD-40, натягиваю на корпус свечи, как показано на фото. Резьбу свечи слегка смазываю графитной смазкой. Одного комплекта пыльников при аккуратном с ними обращении хватает, как правило, на две-три плановые замены свечей.



Н. БУХАРИН, пос. Косая Гора Тульской обл.

Настоятельно рекомендую держать в гараже малярную ванночку, предназначенную для покраски стен валиком. Вещь полезная при разборке любого агрегата – насоса, карбюратора и т. п. Ванночка очень удобна для мойки деталей – кладу их на наклонную поверхность, лишний растворитель стекает с них, а скатившиеся вниз мелочи никогда не теряются. (Конечно, забывчивым, способным вместе с грязным растворителем вытряхнуть и баночку жиклеров, лучше за такие работы и не браться!)

И. ИВАНИЦКИЙ, пос. Фрязево Московской обл.

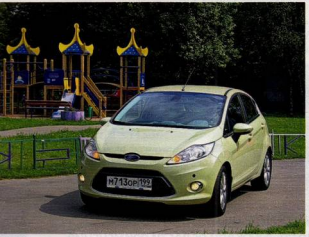
Когда трудно наживить рукой низкую гайку на короткую шпильку, обычно закладывают гайку (на смазке) в ключ-головку. Но тут возникает новое препятствие: еще не зайдя на резьбу, гайка проваливается внутрь длинного ключа. Можно, конечно, его укоротить, но проще заложить внутрь головки кусок резинового шланга подходящей длины.

Детомобиль

Настоящий день защиты детей вовсе не 1 июня, а 1 сентября! После каникул мы вновь каждое утро будем отвозить своих детей в школы и детские сады. За лето многие из них отвыкли от ежедневных поездок на автомобиле, пусть и на сравнительно короткие расстояния. Отвыкли и мы, родители, от мысли, что в машине опять ребятня и пора менять стиль вождения. Учитывая, что дети – самые требовательные пассажиры в мире, коллектив редакции, суммируя личный опыт каждого, решил помочь читателям – мамам и папам в деле укомплектования российского «детовоза» на примере «Форда-Фиеста».

Обязательно тормозите перед лежачими полицейскими практически до полной остановки – берегите шейные позвонки детяти. Снижайте скорость перед школами и детскими садами и помните, что, собирая ребенка на его «работу», лучше выехать из дома заранее: не все детские учреждения располагают парковкой или хотя бы карманом для посадки и высадки маленьких пассажиров. Пристегните ремни, поехали! ЗР





«Форд-Фиеста» снаружи. Как правило, даже в машинах такого класса вполне достаточно места для двух юных пассажиров. Младшие тянутся к старшим, а те могут в меру сил развлечь по дороге брата-сестру. Веселее ехать со всевозможными загадками и викторинами. Если на корабле бунт, попробуйте громко объявить: «Следующая остановка – детсад. Правильно и своевременно оплачивайте проезд!». Уверяем, ребенок всю дорогу будет размышлять над тем, что имел в виду родитель.



Книжки/игрушки/DVD-проигрыватель. Предназначены в основном для юной, дошкольной публики. Состав необходимо обновлять, чтобы избежать эффекта привыкания. Актуально для малышей от 2 до 5 лет. Более старшим понравятся книги и просмотр фильмов. DVD и книги – исключительно для остановок в дальних вояжах.



Панорамное зеркало заднего вида, или коммуникативное, как пишут иностранные автопроизводители. В некоторых моделях минивэнов стало штатным оборудованием. Для постоянного пользования без возрастных ограничений.



Противогрязевой фартук на спинку сиденья. Поможет сохранить чистоту в салоне, особенно в осенне-зимний сезон. Актуально, если ваши дети в возрасте от 2 до 5 лет. Для постоянного пользования.





Шторки на окна. Пригодятся при ярком солнце. Без возрастных ограничений.

Детское радио. Не каждый из нас наделен талантом педагога. Пока вы бодаетесь в пробке, радиоаниматоры развлекут ребенка. Другой вариант – возите с собой диски с детскими песнями из мультфильмов... Без возрастных ограничений.





«Еда и вода в машине всегда!» – девиз любящего родителя-автомобилиста. Набор, представленный на фото, – для продолжительных автопутешествий. Его компоненты варьируются с учетом гастрономических пристрастий ребенка. Обязательно иметь на борту бутылку чистой негазированной воды. И пару пустых пакетов. Практически без возрастных ограничений.



Подушечки для поддержки шеи. Для детей от полутора лет. Шторки и зеркало – по усмотрению, но мы их настоятельно советуем. Мамам за рулем рекомендуем сменную обувь на относительно ровной подошве. Зимнюю выбирайте с расчетом на вождение машины.

Ваша головная боль

Даже на малых скоростях подголовник при ударе сзади уменьшает нагрузку на шею почти на треть! Итоги необычного испытания подводит Сергей Канунников. Фото: Александр Кульнев.



Кто бы мог подумать, что удар тележки, налетевшей на машину, способен стать причиной таких последствий! Выглядело все очень неприятно: голова левого заднего «пассажира» «Приоры» запрокинулась назад так, что на мгновение исчезла за задней стойкой, а возвращаясь вперед, эту самую стойку задела. Когда машина замерла, манекен сполз с дивана...

К подголовникам на передних сиденьях все давно привыкли. Хотя бы потому, что нынче машина без них, считай, музейный экспонат. А вот без задних по-прежнему продают, и не только отечественные модели, но и некоторые иномарки в недорогих комплектациях. Но, может, и не стоит за них переплачивать?

Чтобы разобраться в этом, мы сняли один из задних подголовников «Лады-Приора», на задние сиденья усадили два манекена и разогнали ударную тележку массой 1100 кг, нацелив ее на корму стоящего автомобиля. Не очень сильно разогнали: скорость тележки в момент соударения составила 37 км/ч. Так проводят классические испытания – имитируют среднестатистические условия наезда сзади. По 34-му правилу ЕЭК ООН после такого удара оценивают пожаробезопасность автомобиля. Надо сказать, ни европейские сертификационные нормы, ни тесты EuroNCAP не предполагают проверки эффективности подголовников. Но мы солидарны скорее с американским Страховым институтом дорожной безопасности (IIHS), где проводят динамические и статические тесты, в которых измеряется расстояние от головы седока до подголовника, а также перегрузки, возникающие в области шеи при контакте с ним. Требования, принятые Страховым институтом, разнятся для подголовников сидений первого, второго и третьего рядов.

По сравнению с нормами, предусмотренными Правилом № 94-01 ЕЭК ООН (фронтальный удар в неподвижное сминаемое препятствие с перекрытием на скорости 56 км/ч), перегрузки, выпавшие на долю манекенов в нашем тесте, совсем не велики. Упомянутое правило допускает для шеи изгибающий момент величиной до 57 Н·м, в нашем же испытании на шею правого «пассажира» (место с подголовником) пришлось 20,8 Н·м, левого (место без подголовника) – 28,7 Н·м.

Но надо принять во внимание, что правило устанавливает пороговый показатель (те самые 57 Н·м), означающий, что вероятность серьезнейших травм, а возможно, и гибели близка к 100%. При его превышении машина просто не пройдет сертификацию. Нор-

мы EuroNCAP устанавливают два порога, и так называемая «зеленая зона», подразумевающая относительно высокую степень безопасности, заканчивается показателем 42 Н·м. Кстати, в документах этой европейской организации не случайно записано: «Травмирование шеи происходит довольно часто, однако до сих пор мало что известно о том, какими должны быть критерии его оценки». Читай: проще иметь подголовник!

Конечно, тяжесть травм в каждой конкретной аварии зависит от многих факторов – угла удара «догнавшего» автомобиля, позы пассажира, его физиологических особенностей, наконец. Однако в том, что с набором скорости хотя бы до 60–70 км/ч степень опасности возрастает даже не в два раза, специалисты уверены! А ведь, согласитесь, скорости не только за городом, но и в мегаполисах (в те редкие часы, когда трафик минимален) зачастую значительно выше. И каждый наверняка встречал на дорогах машины, корма которых изуродована куда сильнее, нежели задок нашей испытуемой.

Поставим вопрос ребром: ездить с подголовниками или без них? Снижение на 30% возможной (и нередко травмирующей!) нагрузки на одно из самых уязвимых мест близкого тебе человека, расположившегося на заднем сиденье, – много это или мало? Сами оцените, во что обойдется уменьшение степени риска: разница в цене, скажем, для «Рено-Логан» с подголовниками и без составляет примерно 6,5% (притом что это не единственное различие между двумя комплектациями).

Наверное, самое разумное – по примеру Западной Европы и США не предоставлять потребителю выбор и не продавать модификации без задних подголовников, хотя бы двух. Лучше получить подзатыльник, нежели испытывать шею и судьбу. ЗР

АВТОМОБИЛИ РОССИЙСКОГО РЫНКА БЕЗ ЗАДНИХ ПОДГОЛОВНИКОВ

ВАЗ-2104–2107
«Лада-Самара» (комплектация «Стандарт»)
«Лада-Калина»
«Лада-Приора» (комплектация «Стандарт»)
«Лада 4×4»
«Дэу-Матиз»
«Рено-Логан» (комплектации «Столица» и Autentique, для комплектации Expression – опция)
«Рено-Символ» (комплектация Autentique)
«Хёндай-Акцент»
«Шевроле-Ланос»
«Шевроле-Нива» (комплектация L)



Минус подголовник – плюс 30% нагрузки на шею. Арифметика не в вашу пользу.



Повреждения довольно серьезные, но не разрушительные. Свидетельство тому – задние двери «Приоры» открылись довольно легко.

Голову манекена, перенесшего аварию без подголовника, мотнуло назад, ударило о стойку, «пассажир» сполз с дивана.





Наставление: быть человечнее

В ГИБДД перемен не чураются: обновлен документ, в котором прописаны права и обязанности инспекторов ДПС при несении службы. Чем не устроил старый? Разбирался заведующий отделом правовой информации ЗР Сергей Смирнов.

СЛОВО О СЛУЖБЕ ГОСУДАРЕВОЙ

Новый регламент – это приказ МВД № 185, вступающий в силу 1 сентября. Он заменил прежний – № 297 (известный как Наставление по работе дорожно-патрульной службы ГИБДД МВД РФ). Сравниваю два текста – сразу видно: и прав, и обязанностей у автоинспектора прибавилось. Новый-то в два раза объемнее предыдущего! Это закономерно, ведь с 1999 года, когда приняли первую редакцию Наставления, в сфере дорожного движения введено множество законов, за неполные девять лет документ менялся шесть раз!.. Сейчас изменилось и название: в него включены слова «исполнение государственной функции». Больше того, результатом выполнения требований нового регламента должно стать «обеспечение безопасности дорожного движения, предупреждение ДТП и нарушений Правил»! Раньше такие цели если и ставились, то в ожидаемой мере достигнуты не были. Может, из-за названия?

АНТАГОНИЗМ ЗАКОНОВ

Основные права и обязанности инспектора ДПС остались прежними, и ничего революционного нас не ждет. За исключением некоторых положений. Теперь при остановке автомобиля инспектор не обязан отдавать честь водителю – с жезлом в руке это неудобно. Пункты про вежливость и соблюдение законов при общении с водителем перекочевали из прежних наставлений. Наконец-то инспектора ДПС обязали не препятствовать видео- и звукозаписи, осуществляемой участником дорожного движения. Отличная новость! Теперь можно смело снимать все происходящее на камеру и, если что, потом использовать запись как доказательство. Еще одно положение регламента касается контактов сотрудников ДПС с разного рода «неприкосновенными персонами». Кто из нас хотя бы раз не видел, как водитель показывал инспектору «волшебные» корочки, например удостоверение сотрудника силового министерства или ведомства, и спокойно продолжал движение – несмотря на то, что нарушил ПДД.

По замыслу МВД с 1 сентября все пойдет иначе, ибо в регламенте сказано: «Предъявление служебных удостоверений не является основанием для ограничения предоставленных сотруднику ДПС полномочий». Более того, если «неприкосновенный» водитель нетрезв, инспектор обязан отстранить его от управления автомобилем, как простого смертного, и отправить на медицинское освидетельствование... Вы верите, что так и будет? Я – нет, потому что этот пункт регламента противоречит целому ряду федеральных законов (у которых изначально более высокий статус). И вообще, не представляю, что инспектор осмелится остановить (и тем более отстранить от управления) прокурора, судью, «силовика», дипломата или депутата.

НЕ ВХОЛОСТУЮ?

Еще один строгий документ. Теперь можно надеяться, что сотрудники ДПС не будут держимордами – превратятся в сограждан, не только наделенных полномочиями отслеживать и наказывать, но и справедливых. Слишком многого ждем? А тогда зачем было снова марать бумагу?

ИНСПЕКТОР ПОДБРОСИТ

Но нам, простым грешным, куда полезнее знать тонкости других положений, например связанных с задержанием автомобилей. В новом регламенте прописано: чтобы доставить водителя в поликлинику на медицинское освидетельствование, используется машина ГАИ. Если тест покажет, что тот трезв, инспектор обязан отвезти его обратно на служебной машине. Не забыли и бедняг, у которых задерживают автомобиль, например, на трассе. Добираться до ближайшего населенного пункта бывает непросто, поэтому обязанность инспектора – оказать помощь водителю... Шаг за шагом детализированы действия инспектора при составлении протокола и постановления, освидетельствования на предмет состояния опьянения, осмотра и досмотра транспортных средств, административного задержания и даже применения физической силы и оружия. Подробности читайте на нашем сайте www.zr.ru.

Наставления изложены четко, логично, внятно. Но насколько полно и добросовестно они будут исполняться рядовыми инспекторами ДПС? Сомнения рождает практика общения с блюстителями порядка на дорогах. Редакция намерена внимательно следить, как станет меняться с 1 сентября ситуация – конечно, вместе с вами, уважаемые читатели. Пишите в журнал, присылайте снимки!

ЗР

Дело о рыцаре с печальными последствиями

Всегда хочется верить, что суд – то самое место, где любое дело рассмотрят честно и объективно. Так, кстати, записано и в Административном кодексе. На деле же судьи завалены делами и поэтому часто не могут (а порой, к сожалению, и не хотят) даже попытаться вникнуть в суть происшедшего – лишь повторяют выводы инспектора ДПС. В этом лишний раз убедился заведующий отделом правовой информации ЗР Сергей Смирнов.

УДОВОЛЬСТВИЕ НА ДВОИХ

«Тойоту» Роман с супругой купили прошлым летом. Зарегистрировали машину на мужа и пользовались ею по очереди. К сожалению, совместная жизнь не сложилась – супруги разъехались и стали жить раздельно. Но, как цивилизованные люди, продолжали общаться. Наталья периодически просила у Романа автомобиль, тот не отказывал, хотя это часто не совпадало с его личными планами. В конце октября прошлого года бывшая жена в очередной раз взяла машину. Бывший муж вручил ей ключи и портмоне с документами на автомобиль, среди которых, к несчастью, лежало и его водительское удостоверение. Наталья умчалась по своим делам, а Роман остался дома – намеченная на выходные поездка на дачу с друзьями сорвалась.



ИНСПЕКТОР К ВОЗРАЖЕНИЯМ ГЛУХ

Бесколесным оставался Роман не только в выходные – всю следующую неделю: Наталья так и не объявилась. «Ну, бывает», – успокаивал себя парень. Но вот в ночь с субботы на воскресенье раздался телефонный звонок:

– Меня остановили на посту ГАИ и хотят машину забрать на штрафстоянку, – чуть не плакала Наталья. – Не мог бы ты приехать?

– Конечно, а что случилось?

– Говорят, я в нетрезвом состоянии, и сейчас меня повезут в больницу! – экс-супруга не выдержала, зарыдала. – Приезжай к посту ГАИ на 47-м километре Дмитровского шоссе...

Не сидеть же дома, если женщина, пусть и бывшая жена, в беде! Роман разбудил брата, и на его автомобиле они, как два рыцаря, помчались на выручку. На посту ГИБДД их уже поджидал инспектор 2-го СБ ДПС А. Власов. И сразу нанес экс-супругу упреждающий удар: «Что вы себе позволяете! Ведь в курсе, что жена выпила, – и все равно посадили ее за руль! А у нас, между прочим, за передачу управления лицу в нетрезвом состоянии предусмотрено такое же наказание, как если бы вы сами вели машину пьяным!». При этом милиционер держал в руках «неоспоримое доказательство» – водительское удостоверение Романа.

Обвиняемый в «смертном грехе» попытался объяснить ситуацию, но инспектор остался непреклонен и уже принялся за административный протокол. Не убедили его прежде выслушать, чтобы разобраться, ни брат Романа, ни две подруги Натальи, которые ехали с ней в «Тойоте», – все равно гаишник составил два документа. Один – в отношении бывшей супруги (ее к тому времени отвезли на медицинское освидетельствование), другой – в отношении бывшего мужа. Автомобиль отправили на штрафстоянку.

ВСЕ НЕ ТАК!

Когда Роман обратился в редакцию за помощью, я первым делом ознакомился с документами... Допустим, Наталья действительно управляла автомобилем в состоянии алкогольного опьянения (экспертиза позже это подтвердила), но освидетельствование было оформлено с грубейшими нарушениями. Дело в том, что с 1 июля 2008 года процедуру проводят в два этапа. Первым обязан вступить в дело инспектор. При обнаружении признаков опьянения он проверяет водителя алкотестером. Если прибор дает положительный результат, начинается второй этап – по направлению инспектора его проводит медицинское учреждение (соблюдая определенные условия, четко прописанные в приказе по ГИБДД). Как уже писал журнал (ЗР, 2009, № 1, 2), Верховный суд РФ постанов-

лением от 11.11.2008 года определил, что нарушение регламентированного порядка освидетельствования служит основанием для того, чтобы судебное дело прекратить. Есть такие основания! На посту Наталью алкотестером не проверяли, направление в больницу также составлено с нарушениями. Таким образом, бывшую супругу незаконно обвинили в управлении автомобилем в состоянии алкогольного опьянения. Так что можно было по формальным признакам опротестовать решение. Но, поскольку девушка на самом деле села за руль подшофе, делать этого я не стал.

А вот ситуация с ее мужем совсем другая. Имел ли право инспектор вообще составлять административный протокол в отношении Романа?

Да, Правила дорожного движения запрещают передавать управление лицу, находящемуся в состоянии опьянения (пункт 2.7 ПДД), для нарушителей этого правила предусмотрена ответственность по части 2 статьи 12.8 КоАП РФ (лишение права управления на срок от полутора до двух лет). Но – внимание! – под такую ответственность подпадают именно водители. А в ПДД четко прописано: водитель – лицо, управляющее каким-либо транспортным средством (пункт 1.2 Правил). Другими словами, чтобы привлечь Романа к административной ответственности за передачу управления транспортным средством нетрезвому лицу, необходимо доказать, что Роман к моменту передачи сам управлял автомобилем. Однако мы помним, что тот узнал о случившемся, находясь дома, а отдал машину бывшей супруге еще за неделю (!) до описанных событий. Так что с позиции закона действия инспектора 2-го СБ ДПС А. Власова критики не выдерживают... Вот почему мы нимало не сомневались в победе здравого смысла во время судебного разбирательства.

ПОД КОПИРКУ

В участке № 29 Дмитровского района Московской области судья Л. Федюшкина вроде бы постаралась рассмотреть дело всесторонне и объективно. В заседании свидетели и участники происшествия, а также мать Романа подтвердили, что события развивались именно так, как описано выше... Инспектор Власов нарисовал совсем иную картину. Ночью 2 ноября он остановил для проверки документов «Тойоту-Авенсис», за рулем – Наталья с явными признаками опьянения, а рядом, дескать, сидел... ее муж Роман! Причем инспектор не смог припомнить, были ли в машине другие пассажиры, как не смог и внятно объяснить, зачем трезвый мужчина посадил за руль нетрезвую женщину. Специально, чтобы подставить ее – и себя заодно?.. Судья Федюшкина, судя по всему, была настроена поверить инспектору ДПС – и ведь поверила! И записала в постановлении, что суд не доверяет ни самому Роману, ни свидетелям с его стороны, ни показаниям его бывшей супруги и ее друзей. По одной простой причине: все они или родственники Романа, или друзья его бывшей супруги и поэтому «заинтересованы в благоприятном для него исходе дела». А инспектору Власову, стало быть, доверяет безоговорочно, несмотря на нестыковки и путаницу в показаниях, а также презумпцию невиновности другой стороны. Так, ничтоже сумнящеся, Романа лишили прав на полтора года...

Мы направили жалобу в Дмитровский городской суд – но, увы, претензии фиаско. Судья И. Мосина, видимо, рассудила: зачем искать ошибки в работе младшей коллеги? И просто переписала постановление мирового судьи. Но мы не сдались – направили жалобу уже в областной суд. Спустя три месяца оттуда поступил ответ, составленный будто под копирку: мол, административное дело рассмотрено всесторонне и объективно, каких-либо процессуальных нарушений не усматривается, поэтому нет оснований для отмены судебного постановления.

Будьте объективны и даже критичны в оценке водительских качеств людей, которым передаете свою машину, – в случае чего вам придется отвечать, как владельцу источника повышенной опасности. И не важно, кто в момент происшествия сидел за рулем вашего автомобиля.

НЕТОЧНОСТЬ – ПРОТИВ ТЕБЯ

Работая с жалобами читателей, невольно пришел к выводу: чем выше ранг суда, тем меньше у облеченных высокими полномочиями сотрудников желания вникнуть в суть, принципиально разобраться в ситуации. Совершенно не важно, насколько обоснованно решение суда первой инстанции, – оно справедливо априори! А на этом уровне действует, как мы не раз убеждались, нетласная установка: всегда прав человек в погонах. И получается, что вершит правосудие рядовой инспектор ДПС, которому вольно записать в протокол (часто с грубейшими юридическими ошибками, не говоря уже об орфографических) то, что ему лишь показалось. И при этом абсолютно не боится, что его привлекут к ответственности за лжесвидетельство! Потому что еще ни один такой инцидент не случился... На основании его навета (а как это иначе назвать?!) гражданина запросто могут ущемить в правах, в данном случае – в свободном выборе способа передвижения!

Но мы не отчаялись – решили продолжить борьбу за права Романа. Ведь в деле нет ни одного опровергнутого доказательства его невиновности! Жалоба в Верховный суд отправлена. Ответа приходится ждать долго, порой месяцами. Ничего, мы терпеливые – дождемся... И расскажем, чем все закончится.

А пока совет тем, кто время от времени одалживает свой автомобиль друзьям, знакомым и родственникам. Даже если это милые и близкие люди, оцените, насколько они умелые и дисциплинированные водители: случись что, вы будете отвечать за последствия, как «владелец источника повышенной опасности». А в случае подобной неприятности внимательно читайте, что написал инспектор в административном протоколе. Есть свидетели, но инспектор не желает внести их имена и координаты? Сделайте это сами в графе для своих объяснений. У вас возникли замечания? Не робейте настоять, чтобы их обязательно учли при составлении документа. На любую неточность, неполноту сведений реагируйте тут же, сразу, не принимайте предложений пойти на сомнительные, не в вашу пользу компромиссы... При действительно объективном рассмотрении дела – а мы вправе надеяться на справедливость – это поможет избежать незаслуженного наказания. ЗР



За руль – после вчерашнего?

В жизни большинства водителей хотя бы раз возникала ситуация, когда стоял вопрос: садиться за руль или нет? Причина сомнений – застолье накануне. А ведь бытует мнение, что с помощью неких чудодейственных – народных или фармакологических – средств организм можно быстро избавить от алкоголя. Куда быстрее, чем предусмотрено природой. Так ли это? Ответ на вопрос искали Игорь Моржаретто, Сергей Смирнов и Александр Батыру (фото). И один способ все-таки нашли. Правда, чересчур экстравагантный.

ЕСЛИ ИНАЧЕ НЕЛЬЗЯ

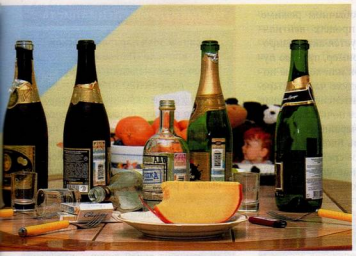
Так уж сложилось в нашем царстве-государстве: любим мы выпить, и порой крепко. А наутро с больною головой да за руль?.. Стоп! Управлять автомобилем в состоянии опьянения – самый что ни на есть тяжкий грех, чреватый карой: помимо того, что нарвешься на серьезное наказание (лишение прав), еще и ответственность большая перед людьми, а если ты не отморозок, то и перед совестью. Понятно, если назавтра в дорогу, идеальный вариант – не пить! Но как быть, если все-таки вчера на даче пригубил, а сегодня друг позвал помочь в беде – и отложить поездку невозможно? Можно ли ускорить отрезвление? Как определить, готов ли к управлению автомобилем? Чтобы ответить на эти вопросы, мы провели небольшой эксперимент. Его участники добровольно взяли на себя риск возможных тяжких последствий.

ТРЕТЬИМ БУДЕШЬ?

Юрист Сергей Смирнов прошел курс в наркологической клинике «Пармамед». Речь идет не о лечении – здесь он получил бесценную информацию о том, как замедлить опьянение и ускорить процесс отрезвления. В нашем эксперименте Сергей выступил как независимый от алкоголя судья (остальные участники испытаний ему сочувствовали).

Чтобы человек не пьянел дольше обычного, нужно затормозить всасывание алкоголя организмом. Как? Следует сочетать спиртное с обильной закуской, желательно жирной. Известен весьма эффективный способ, к которому прибегают многие политики, бизнесмены, которым и не пить нельзя, и хмелеть опасно: перед застольем принять внутрь 200 граммов (держите себя в руках!) касторового масла. В отличие от других жиров, оно не всасывается в желудочно-кишечном тракте, обволакивает его – и спиртное не «как», а именно по маслу проскальзывает транзитом через этот самый тракт.

Вам не по душе касторка? Согласны, приятного мало, но, если хотите не опьянеть, терпите. А вдобавок приготовьтесь к тому, что через некоторое время после принятия этого волшебного препарата застолье придется покинуть – по физиологическим причинам. Еще лучше сочетать прием катор-



Остатки не сладки.

ки, простите, с клизмой – дабы полностью очистить организм. Как ни настаивал наш независимый от алкоголя судья, испытуемым этот метод не пришелся по нутру. Пришлось его из перечня обязательных процедур исключить.

Ну, начали. Как и полагается, нас трое: Игорь (48 лет, рост 176 см, вес 82 кг), Александр (39 лет, 185 см, 90 кг) и Сергей (34 года, 175 см, 80 кг), который крепкое, с градусами содержимое сосудов даже не пригубил.

Стол накрыли с учетом рекомендаций врачей – много жирной закуски и солений. Участников посиделок пришлось ограничить объемом потребления (по 400 граммов водки на собутыльника), а также временем: в нашу задачу входило культурно пообщаться, как это делает большинство благопристойных граждан, а не гудеть до утра. Примерно за час до полуночи направились баиньки.

НА ЗАРЯДКУ СТАНОВИСЬ!

Утро встретили во всеоружии. Один из путей выведения алкоголя – через легкие в виде паров. Правда, толку ма-



А на завтрак им бог послал…

На правах рекламы

SB SANGSIN BRAKE

Hi-Q for safe driving



PHC Valeo



Генеральный дистрибьютор в России

ТОРГОВЫЙ ДОМ "МЕРА"

www.tdmera.ru

PHC Valeo® и Sangsin Brake® – официальные поставщики узлов сцепления и тормозных колодок для:

SSANGYONG HYUNDAI GM DAEWOO KIA

и многих других автомобильных компаний.

MIMS 2009

ПРИГЛАШАЕМ ВАС НА ВЫСТАВКУ

26-30 АВГУСТА ИНТЕРАВТО-2009

ПАВ. 13, ЗАЛ 13, СТЕНД В-509

МВЦ "КРОКУС ЭКСПО"

ВРЕМЯ ПОЛНОГО ВЫВЕДЕНИЯ АЛКОГОЛЯ ИЗ ОРГАНИЗМА

(часы:минуты; подразумевается, что человек абсолютно здоров)

Напиток, мл	Алк. %	Вес человека, кг				
		60	70	80	90	100
Пиво, 500	4	3:00	2:30	2:15	2:00	1:45
Джин-тоник, 300	9	3:55	3:21	2:56	2:37	2:21
Вино столовое, 300	11	4:47	4:06	3:35	3:11	2:52
Ликер, 100	30	4:21	3:44	3:16	2:54	2:37
Водка, 100	40	5:48	4:58	4:21	3:52	3:29
Коньяк, 100	42	6:05	5:13	4:34	4:04	3:39
Виски, 100	43	6:14	5:21	4:41	4:09	3:44

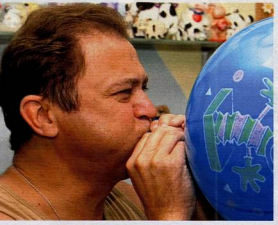
ло, если дышишь в обычном режиме. Чтобы пришпорить процесс вентиляции легких, рекомендуется активизировать выдыхание. Например, прытью пуститься в марш-бросок или хотя бы погулять на чистом воздухе часа четыре. А чтобы обильнее и интенсивнее всякая гадость выходила через почки, врачи рекомендуют «после вчерашнего» влить в себя много жидкости. Вдогонку полезно принять мочегонное средство. Самое доступное – чай, лучше специальный. Помимо обычных домашних средств есть более эффективные, хотя и не без-



Выдох, еще выдох!



С такими показаниями – только на метро.



Чем больше шариков, тем трезвее.



О, спорт, ты – жизнь!



Жидкости нужно выпить очень много.

КОММЕНТАРИЙ СПЕЦИАЛИСТА

Главный врач наркологической клиники «Парамед», кандидат медицинских наук Андрей ПРОКОФЬЕВ:

– Если у вас нет зависимости от алкоголя, то сможете безошибочно определить, трезвы или нет. Врачи при медицинском освидетельствовании оценивают внешние признаки: кожные покровы не должны быть красными, а речь – сумбурной и сбивчивой. Можно проверить свое состояние и следующим образом. Встаньте прямо, руки вперед и в стороны под углом 45 градусов, закройте глаза, стопы на одной линии – как бы на одной половице. Сосчитайте медленно вслух до десяти. Если после этого, не открывая глаз и не падая, сумеете попасть указательным пальцем в кончик носа – уже хорошо. Неплохо бы проверить артериальное давление (в идеале – 135/85) и пульс (не должен превышать 80 ударов в минуту; конечно, если здоровье в целом в норме).

Хочу отметить, что полностью и быстро «очиститься» не удастся. Можно хоть три раза переливать кровь, но природу не обманешь. Если положено трезветь шесть часов, то вся медицина, вместе взятая, способна ускорить процесс на 20–25%, не более. Привести в чувство в стельку пьяного за час – фантастика.

вредные, но к ним прибегают лишь в специализированных медицинских учреждениях. Это капельницы, переливание крови, очистка крови специальными фильтрами. Авторы этих строк нашли того, кто сумел вывести из себя лошадиную дозу алкоголя (впрочем, зря обидели лошадок – они не потребляют). Врач после смены принял на грудь – отпраздновал радостное для коллеги событие, и вдруг звонок: нужно срочно выезжать за пару сотен километров. Был грех, воспользовался служебным положением: провел гемодиализ, то есть лег под аппарат, известный как искусственная почка. Часа через полтора свел содержание алкоголя в крови до нуля... Но так и не выехал: в тот день и еще пару дней после его качало – организм получил сильнейший стресс... От подобных кардинальных мер участники нашего эксперимента сразу отказались.

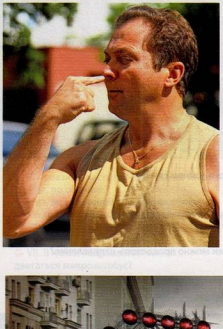
…Пробуждение испытуемым далось легко, но их внешний вид ясно говорил о вчерашнем. Внешний осмотр

КАК МЫ ТРЕЗВЕЛИ (мг спирта на 1 л выдыхаемого воздуха)

Время	9.00	9.30	10.00	11.00
Процедура	подъем	дыхательная гимнастика	спортивные достижения	московское чаепитие
Александр (39 лет, 185 см, 90 кг)	0,178	0,167	0,151	менее 0,15*
Игорь (48 лет, 176 см, 82 кг)	0,196	0,184	0,162	0,152

** Менее 0,3 промилле алкоголя в крови.*

Кто такой этот Ромберг?



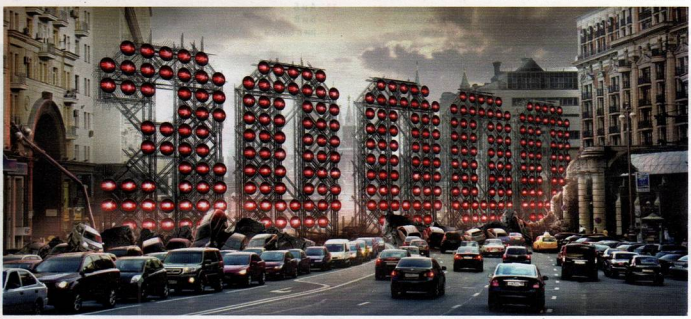
показал: оба, случись столкнуться с автоинспектором, – кандидаты на алкогольное освидетельствование. «Стаканная проба» (активный выдох в чистый стакан с последующим обнюхиванием содержимого посредством носа безалкогольного судьи) показала, что от каждого прет перегаром (от Игоря – больше). Далее – освидетельствование с алкотестером. Прибор мы взяли профессиональный, какие состоят на вооружении дорожной милиции. Первым тест прошел Игорь: 0,196 мг на литр выдыхаемого воздуха, у Александра – 0,178 мг/л. Оба не пригодны к управлению автомобилем (норма – не более 0,15 мг/л, что соответствует 0,3 промилле алкоголя в крови). Следующее испытание – позой Ромберга: ноги на ширине плеч, указательным пальцем попасть в кончик носа с первого раза. Испытатели – богатыри: сразу попали пальцем куда положено. Но как себя чувствуют? Игорь сказал, что некомфортно, за руль, мол, точно не сел бы. А вот Александр чувствовал себя хорошо, «радостей» похмелья не ощущал.

Перешли к физкультурной части. Для начала надували шарики. Не только для того, чтобы создать праздничную обстановку, – это отличный способ проветривать легкие. После десятка надутых шариков у Игоря показатель упал сразу до 0,184 мг/л!.. Получасовая пробежка далась бойцам с трудом, но они же бойцы! Да и вдохновляла благая цель эксперимента. А за этим последовало: подтягивание на перекладине, упражнения на брусьях… После зарядки на свежем воздухе – водные процедуры и чай в максимально удобоваримых объемах. Затем вновь контрольный осмотр внешности и выдох в алкотестер. Игорь – 0,162 мг/л, Александр – 0,151 мг/л! У последнего показания пограничные с нормальными, однако остался все-таки легкий алкогольный «выхлоп» изо рта. Что касается Игоря, то он не счел для себя возможным сесть за руль и продолжил трезвить другими, народными средствами.

Хронометраж: «процедуры» начали в 9 утра, Александр был готов к выезду (и по собственным ощущениям, и по показаниям прибора) уже в 11 часов, Игорь «созрел» только после сытного обеда в час дня. **ЗР**

При подготовке материала использовался алкотестер PRO-100 combi, предоставленный компанией «Алкотектор».

На правах рекламы



В автокатастрофах на дорогах России гибнут 30 000 человек в год, сотни тысяч получают ранения, становятся инвалидами. С 2000 года мы потеряли население нескольких крупных городов. С этими цифрами невозможно мириться...

ВРЕМЯ ДЕЙСТВОВАТЬ

ПЕРВАЯ ВСЕМИРНАЯ МИНИСТЕРСКАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ ПО БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

МОСКВА, 19-20 НОЯБРЯ, 2009

www.1300000.net

Кто первый?

В английских ПДД есть один пункт, который вызовет у российских водителей разве что смех. Он рекомендует при подъезде к нерегулируемому перекрестку «встретиться взглядом с другими участниками движения и жестами договориться об очередности проезда». Что нор-

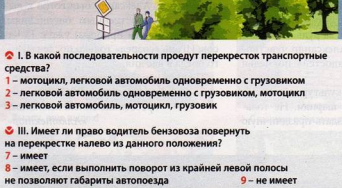




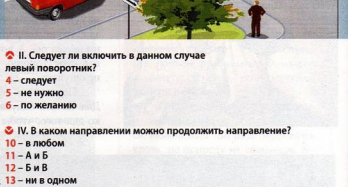
I. В какой последовательности проедут перекресток транспортные средства?
1 – мотоцикл, легковой автомобиль одновременно с грузовиком
2 – легковой автомобиль одновременно с грузовиком, мотоцикл
3 – легковой автомобиль, мотоцикл, грузовик

II. Следует ли включить в данном случае левый поворотник?
4 – следует
5 – не нужно
6 – по желанию

III. Имеет ли право водитель бензовоза повернуть на перекрестке налево из данного положения?
7 – имеет
8 – имеет, если выполнить поворот из крайней левой полосы не позволяют габариты автопоезда
9 – не имеет



IV. В каком направлении можно продолжить направление?
10 – в любом
11 – А и Б
12 – Б и В
13 – ни в одном



мально для английского джентльмена, не всегда возможно для российского автомобилиста, поэтому на наших перекрестках порой видишь: автомобили замерли, а их водители не знают, кто должен проехать первым. Даже дорожные знаки не помогают. Как правило, тут же в засаде – экипаж ДПС, чтобы оперативно покарать нарушителей… Задача, которую прислал Владимир Волошин из Новосибирска (№ 1) – как раз из этой серии. Остальные задания подготовили Дмитрий Митрошин и Олег Воеводов (иллюстрации).

V. Проезжая часть перегорожена. Можно ли объехать место ДТП?
14 – да, по обочине
15 – да, по встречной полосе или обочине
16 – в соответствии с распоряжениями инспектора ДПС
17 – нет

VI. Кто из водителей правильно припарковался?
18 – оба правильно
19 – водитель грузовика
20 – водитель легкового автомобиля
21 – оба неправильно

VII. В каком направлении может двигаться микроавтобус?
22 – в любом
23 – А и В
24 – Б и В

VIII. Разрешено ли эксплуатировать автомобиль, если неисправен звуковой сигнал?
15 – разрешено
16 – разрешено только в населенных пунктах
27 – запрещено

Ответы на задачи «Экзамена на дому»:
1, 4, 9, 13, 16, 19, 22, 27

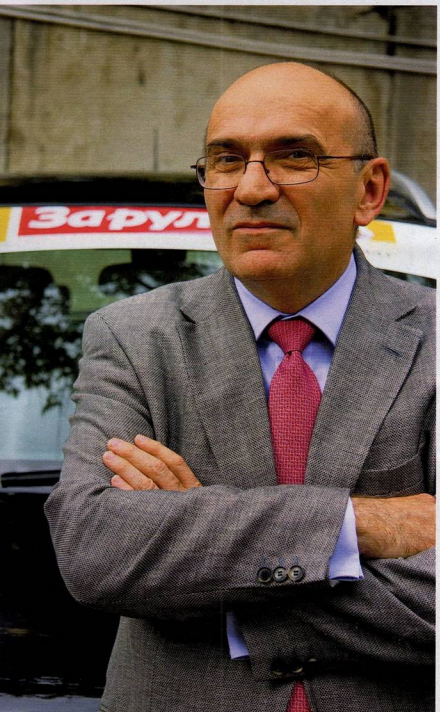
I. У мотоциклиста преимущество перед легковым автомобилем, поскольку он находится по отношению к нему справа, а перед грузовиком – так как движется по главной (пункты 13.9–13.11 Правил).

II. Водители легкового автомобиля виноват водитель, о чем обязан предупредить другие участники дорожного движения (пункт 8.1 Правил).

III. Считаем, что на средней полосе идет ремонт, автомобиль водоотвод намеренно можно только из крайней левой в соответствии с указанными стрелками 1.18. Выполнение маневров запрещено (пункт 8.5 Правил).

IV. Дорожные знаки 5.15.2 «Направления движения по полосам» запрещают движение по указанным на то что движение как по стороне дороги, так и встречное направление (пункт 8.6 Правил).

V. Мотоцикл не подлежит его водителю выполнить маневр в соответствии с Правилами, придется искать другой путь, поскольку синяя стрелка не подразумевает такое действие (пункт 8.7).



Вопреки английскому алфавиту

О перспективах АВТОВАЗа и российского автопрома в целом главный редактор «За рулем» Петр Меньших беседует с Кристианом Эстевом, старшим вице-президентом «Рено», а теперь и генеральным директором «Рено» в России, руководителем подразделения компании в регионе Евразия, к которому концерн отнес 10 бывших советских республик.

– Господин Эстев, каково ваше первое впечатление от России?

– Похоже, в России хотят получить все и сразу, а кроме того, в сознании людей присутствует вера в фатальную предрешенность – все должно происходить, как на роду написано, как ниспослано свыше... Но так не бывает! Вот и на АВТОВАЗе люди ничего не хотели менять, а если хотели, то не очень хорошо понимали, что и как.

– Может, то, что происходит с АВТОВАЗом, в самом деле на роду написано – и ничто ему не поможет?

– Не соглашусь. Но не потому, что компания «Рено» вложила деньги в Волжский автозавод: речь прежде всего о людях. В свое время я участвовал в переговорах с румынским правительством о приобретении «Дачии». Когда мы купили этот завод, конкурент подал иск в Еврокомиссию, утверждая, что сделка заключена не без помощи румынского правительства. Служащие из Брюсселя приехали в Питешти расследовать, не нарушены ли правила конкурентной борьбы. «Какая тут борьба? – сказал я. – Здесь 28 тысяч человек могут умереть от голода, и, естественно, правительство обязано помогать им...» Точно так же с АВТОВАЗом связаны судьбы многих тысяч людей.

– У меня создалось впечатление, что французов понемногу выживают с АВТОВАЗа. Это так?

– Нет и нет! В самом начале мы, возможно, проявили самонадеянность, поставив французских менеджеров на ключевые посты – полагали, что АВТОВАЗом можно управлять, как обычным предприятием. Но этот завод таковым не является, здесь нужны решения, которые только русские могут принять... Русские, бесспорно, – великий народ с богатой культурой. Но в течение многих лет вам втолковывали: вы лучшие – и это не могло не повлиять на самооценку. Теперь представьте: 12 французов пытаются что-то доказать тем, кто считает себя непревзойденными. И мы вынуждены были признать, что допустили психологическую ошибку. Теперь АВТОВАЗом управляет команда во главе с г-ном Комаровым (и.о. президента АВТОВАЗа на момент интервью - **ред.**). Но это не значит, что мы ушли, – за Комаровым стоят наши люди. Мы каждый день обмениваемся мнениями, совместно принимаем варианты действий. При этом, разумеется, он первый пилот, он руководит полетом.

Всего три месяца, как я приступил к работе в России. У меня сложилось впечатление, что проблем на АВТОВАЗе премного, тем не менее нынеш-

няя команда управленцев знает, куда идти и что делать. Уже приняли смелые решения относительно реорганизации производства и развития акционерного общества в целом, свертывания отдельных видов деятельности и программ. Все это действительно управляется, а не предоставлено само себе. Но, как сказал президент «Рено» Карлос Гон, мы еще не выписались из больницы и находимся в операционной, к нам подключены аппараты поддержания жизнедеятельности – и надо радоваться, что успели вовремя начать лечение.

– Что скажете насчет идеи объединить ВАЗ и ГАЗ?

– У вас два тяжелобольных, а вы просите их родить ребенка!

– Вы управленец по профессии. А по образованию...

– Окончил Высшую школу коммерции. Но в средней школе, представьте, серьезно увлекался историей... Во Франции со времен Наполеона проводят ежегодный конкурс среди учащихся, меня готовил к испытанию наставник-историк. Я успешно выступил, и учитель, конечно, спросил, кем хочу стать. Не без гордости я ответил: «Как вы, преподавателем истории!». «Не дури, – сбил он мое воодушевление. – Если не хочешь жить впроголодь, поступай в солидное учебное заведение и приобретай нормальную профессию». Я не послушался – и о том, что не пошел в историки, не сожалею.

– В Тольятти недолюбливают приезжих управленцев – там авторитетны местные инженеры, которые в былые годы руководили заводом, выпускавшим по 750 тысяч автомобилей в год... Скажите, Кристиан, приветливо ли вас приняли в Румынии и трудно ли было руководить «Дачией»?

– Чтобы успешно управлять предприятием, нужна цель и видение того, как ее достичь. Быть инженером не обязательно. Главное, чтобы твой взгляд на вещи разделил коллектив и выразил готовность работать и двигаться в намеченном направлении. Мне шестьдесят, и с высоты своего опыта могу сказать: инженеры – не те люди, которые обладают дальновидением, обычно они очень конкретны. А коллективу нужна мечта, и осуществить ее способны только те, кто мечтает. Поставьте инженерам задачу сделать машину – они ее сделают. Но что дальше?.. Если бы я пошел на поводу у инженеров «Дачии», вряд ли у нас получилось бы что-то путное. Когда я только приехал в Румынию, они заявили: все, что производится на заводе, – полное дерьмо (кстати, то же мне сказали на АВТОВАЗе), давайте все снесем и начнем выпускать «Рено-19». Я отказал: нельзя было обмануть ожидания заводских людей и запустить устаревшую, 10-летней давности модель. Взялись модернизировать то, что делали на «Дачии», и тогда же, считаю, стала вырисовываться мечта. Шаг за шагом доводили до ума «Дачию-Нова». Установили мотор «Рено» – получилась «Супернова». Тот еще был «супер»: под дождем кузов протекал! Переделали кузов – получилась «Дачия-Соленза». Заметьте, все эти автомобили совершенствовали, модернизировали

ПРЕДШЕСТВЕННИКИ «ЛОГАНА»:



«Дачия-Нова»



«Дачия-Соленза»

сами заводчане. А потом появился «Логан» – и прижился на конвейере... Примерно такой же путь предстоит проделать АВТОВАЗу. Другое дело, в Тольятти все сложнее: АВТОВАЗ слишком большое предприятие, с румынским не сравнить.

– Я присутствовал на юбилее АВТОВАЗа, на местном стадионе выступил Поляков – первый директор завода, которого называют легендарным. Он произнес: «Сильная работа рождает сильных людей». Стадион встал и зааплодировал. Я запомнил эти слова... К сожалению, такого же сильного, как он, руководителя не оказалось во главе АЗЛК, на территории которого сегодня работает еще одна структура «Рено» – компания «Автофрамос». Как обстоят дела на вашем московском предприятии?

– Видите ли, я прибыл сюда не для того, чтобы руководить заводом, выпускающим 160 тысяч машин в год, – у меня опыт управления гораздо более крупными производственными комплексами. Моя задача – развивать в России альянс «Рено-Ниссан-АВТОВАЗ». Думаю, через пять лет он будет контролировать 40–45% рынка. Так утверждают, поскольку руководитель альянса в России – это я, так мне сказал мой патрон. Значит, нужно координировать программы трех автозаводов, включая «Ниссан» под Санкт-Петербургом. Чтобы вы представили масштаб дел: на «Дачии» мы как будто сняли небольшой фильм, а здесь раскручиваем ленту с голливудским размахом. Развивая взаимодействие между «Рено», АВТОВАЗом и «Ниссаном», используя общие платформы, мы могли бы создать взаимоувязанную сеть поставщиков комплектующих.



Один из опытных экземпляров вазовского «Проекта С».

«Автофрамос» – это производство 160 тысяч автомобилей, «Ниссан» – 50 тысяч, АВТОВАЗ – 450 тысяч. Если действовать поодиночке, ничего путного не выйдет, когда же всех объединить… Считаю, нам по силам сложить возможности трех марок, создать современную сеть российских поставщиков, тогда вполне реально нарастить мощности каждого из троицы – и ничто нас не остановит. Карлос Гон верит, что Россия – страна, в которой можно строить будущее альянса «Рено-Ниссан-АВТОВАЗ». Забудьте о кризисе, о сегодняшнем положении дел на рынке – это пройдет. Смотрите дальше! Россия, Украина, Казахстан – сколько людей живет в этих странах? Им нужны машины – 4 миллиона автомобилей! И если мы будем производить и продавать им хотя бы 40% от потребности (правда, Гон мне говорил о 50%), это уже 1 миллион 600 тысяч авто. На каком еще рынке вы реализуете столько? Мечтать нам придется не так уж долго.

– Есть ли кто-то из конкурентов, кто видит ту же перспективу? Может, «Фольксваген»?

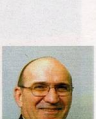
– Ему не стоит о ней рассказывать.

– Но «Фольксваген» в Калуге собирает уже 10 моделей, вы же – только «Логан». И не можете запустить даже «Сандеро»...

– Наша цель – стать российским производителем, а не отверточным сборщиком. Если превратимся в полноценного производителя, то будем более сильными. И заработаем больше денег.

– Скажите, как обстоят дела с локализацией на «Автофрамосе»?

– Что касается модели «Логан», то без учета производства двигателя мы интегрированы на уровне 40% и опережаем других иностранных автопроизводителей. Но для нас важнее та часть деталей, которую покупаем за рубли, – именно этот показатель отражает глубину локализации. В рублях мы также первые, однако это всего 8%. Очень мало! На будущей модели «рублевый» процент должен вырасти до 74. Это значит, что «Автофрамос» коренным образом изменит масштабы деятельности. Он должен найти поставщиков и материалы, изучить возможности деталей, производимых на месте, и т. д. и т. п. В одиночку этого не сделать, нам нужен русский приятель. И он у нас есть – АВТОВАЗ.



Кристиан ЭСТЕВ (Christian Esteve)
Родился в 1949 году в Алжире, окончил Высшую коммерческую школу в Париже. В «Рено» с 1984 года. С 2002 по 2008 год – генеральный директор компании «Дачия». Кавалер французского ордена Почетного Легиона.

– Вам нравится «Калина»?

– Вполне! «Калина» может стать для АВТОВАЗа точкой опоры в дальнейшей модернизации.

– Автовазовский «Проект С» способен стать такой опорой?

– Нужно, чтобы АВТОВАЗ принимал решение, на какой основе строить перспективу, исходя из своих финансовых и технических возможностей, а вкладываться стоит в то, что принесет максимальную отдачу и выгоду. Личное мое мнение: АВТОВАЗ больше выиграет, если и в дальнейшем будет развиваться в сегменте недорогих машин, в котором создал себе неплохую репутацию. Именно здесь он может научиться работать с поставщиками, неся наименьшие издержки.

– За последние два года мы в редакции подвергли «Калину» жестким испытаниям: 60 часов безостановочного скоростного пробега, тест в мороз, тест в жару. Машина показала себя весьма неплохо. Но качество изготовления похвалить не могу – часто выявляем поломки, и все по мелочам. Такой автомобиль рынок принять не может...

– ...и еще когда стекло опускается только наполовину... Это, уверяю, излечимо – знаю по опыту. На «Дачии» десять лет назад все было в точности так же. Я уже рассказал, инженеры хотели запустить на конвейер «Рено-19», но по моему настоянию пошла «Нова», в которой поломок было без счета. Никто из инженеров «Рено» к «Нове» не хотел и прикасаться. Шептались: Эстев рехнулся... Но вот в январе 2001 года мы собрали для пробега несколько машин – «Клио», «Нову», еще четыре иностранных – и проехали 7 тысяч километров по Румынии. В этом зимнем тесте участвовали испытатели «Рено». Так вот, единственным автомобилем, который вернулся на завод своим ходом, оказалась «Нова». По-иному и быть не могло: инженеры разрабатывают машину для условий своей страны. Вспомнил о тех событиях, чтобы провести параллель: «Калина» для России – хороший автомобиль. Осталось устранить в ней мелкие недочеты.

– В русских сказках бывает, что одному персонажу достается все, и он для этого не прикладывает усилий, а другой работает, но не получает ничего... Не опасаетесь, что эта несправедливость может постичь и вас?

– Ответ на этот вопрос очень дорого стоит... Скажите, в русском языке в каком порядке по алфавиту идут слова «работа» и «успех»?

– Сначала «работа», потом «успех».

– Как-то Черчилль сказал: английский словарь – единственный, в котором слово «успех», success, предшествует «работе», work. Понятна ирония великого англичанина: причинно-следственная связь между одним и другим устанавливается, когда понятия, заключенные в этих словах, расставлены в обратном порядке, вопреки английскому алфавиту. А нам поможет добиться успеха не только русский алфавит. ЗР

Горько: на дне

Итоги продаж новых автомобилей в России за первые полгода обескураживают – падение составило почти 50%. Причем с каждым месяцем спрос становится все хуже, и рынок падает все сильнее. Об уроках и перспективах – Игорь Моржаретто

ИТОГИ ПЛОХИЕ И СОВСЕМ ПЛОХИЕ

С начала нынешнего года в России продано чуть больше 760 тыс. новых автомобилей, причем в июне, месяце высоких продаж, – менее 120 тыс. А ведь еще в апреле правительство запустило программу льготного кредитования при покупке отечественных авто! Тем не менее спрос по сравнению с прошлым годом сократился вдвое, низкие результаты почти у всех производителей. Невиданная картина: по сей день не все распродали продукцию минувшего модельного года. Чтобы привлечь клиентов, снижали цены на модели не только 2008-го, но и текущего года выпуска, однако даже такой отчаянный шаг не помог остановить обрушение реализации.

Если безоценочно цитировать статистические выкладки, то лидерами продаж за первое полугодие следует назвать машины АВТОВАЗа (180 тыс. шт.), американские «Шевроле» (60 тыс.) и «Форд» (49 тыс.). Однако это меньше, чем в прошлом году. Лишь «Фольксваген» и «Ситроен» за полгода смогли показать прирост по сравнению с годом минувшим. Первый – благодаря выгодным ценам на машины, собранные в России, а второй – за счет невысоких продаж годом раньше и весьма привлекательных скидок на модели прошлого года выпуска (таких авто в запасе скопилось немало). Сильно пострадали от кризиса японские производители популярных автомобилей средней цены: «Мицубиси» (– 67%), «Хонда» (– 57%), «Сузуки» (– 60%), «Субару» (– 53%). Но больше всего сократился спрос на модели «Додж» (– 88%), «Джип» (– 85%) и «Крайслер» (– 82%). Материнская компания – банкрот, поставки идут с перебоями, оттого доверие к американским маркам упало.

Поскольку машины не находят сбыта, на лето закрывались многие автозаводы – «Джи-Эм», «Форд», «ИжАвто», «Соллерс», ГАЗ; остальные работали вполсилы.

МОДЕЛИ

В списке наиболее продаваемых моделей по итогам полугодия укрепили свое лидерство автомобили самого нового автовазовского семейства – «Лада-Приора». Неплохо продаются «калины» – они вышли на четвертую строчку. А вот «Самара» и «классика», хотя и занимают вторую и третью строчки рейтинга соответственно, теряют популярность быстрее всех. На пятой строчке «Форд-Фокус», следом за ним «Рено-Логан» и «Шевроле-Лацетти». Похоже, в ближайшее время бюджетный «француз» обгонит признанного лидера последних лет – «Фокус». Неудивительно – в начале года модель подорожала на 20%! И хотя летом компания предоставляла практически на все модификации «Фокуса» скидку в 60 тыс. рублей, покупатели предпочитали более доступный «Логан» (компания «Рено» заморозила цены на уровне 2008 года).

И вообще россияне стали покупать более дешевые автомобили. По оценкам агентства «Автостат», в первом полугодии средняя стоимость покупки снизилась с 22 до 18,5 тыс. долларов. В десятке лидеров по итогам первого полугодия

ПРОДАЖИ НОВЫХ ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ И ЛЕГКОГО КОММЕРЧЕСКОГО ТРАНСПОРТА В РОССИИ В ПЕРВОМ ПОЛУГОДИИ 2009 ГОДА (по данным Ассоциации европейского бизнеса)

Марка	I полугодие 2009-го	I полугодие 2008-го	Изменение, %
«Лада»	179 870	322 652	– 44
«Шевроле»	60 157	125 701	– 52
«Форд»*	49 057	97 626	– 50
«Ниссан»*	39 273	77 547	– 49
«Тойота»*	38 015	88 747	– 57
«Хендай»*	37 095	10 2814	– 64
«Рено»*	36 610	56 590	– 35
КИА*	30 606	49 681	– 38
ГАЗ*	27 899	69 306	– 60
«Дэу»	27 642	52 525	– 47
«Опель»*	21 823	53 523	– 59
«Фольксваген»	21 467	20 586	4
«Мазда»*	20 874	38 102	– 45
«Шкода»*	19 415	23 950	– 19
«Мицубиси»*	19 343	59 274	– 67
«Пежо»*	16 918	20 331	– 17
«Хонда»*	14 845	34 926	– 57
УАЗ*	13 251	27 810	– 52
«Сузуки»	8616	21 344	– 60
БМВ	7829	8913	– 12
ФИАТ*	7471	11 410	– 35
«Ауди»	7404	8660	– 15
«Ситроен»	6809	4901	39
«Мерседес-Бенц»	5117	8526	– 40
«Ленд-Ровер»	4897	10 459	– 53
«Субару»	4716	10 087	– 53
Иж	4364	13 762	– 68
«Джили»	4210	–	–
«Вольво»	4098	12 248	– 67
«СанЙонг»	3718	6600	– 44
«Лексус»	3251	7353	– 56
«Инфинити»	3062	3181	– 4
«Фольксваген» (коммерческие)**	2893	4661	– 38
«Чери»	1710	9891	– 83
«Грейт Уолл»*	1496	5409	– 72
«Лифан»	1384	1958	–29
«Кадиллак»	927	905	2
BYD	808	2957	– 73
«Хаммер»	753	370	104
«Мерседес-Бенц» (коммерческие) **	733	1429	– 49
«Порше»	625	1145	– 45
СЕАТ	622	616	1
«Ягуар»	557	853	– 35
МИНИ	317	497	– 36
«Додж»	280	2255	– 88
ИВЕКО*	237	377	– 37
«Джип»	231	1572	– 85
«Иран-Ходро»	178	1301	– 86
«Крайслер»	143	811	– 82
«Альфа-Ромео»	67	172	– 61
«Исудзу»*	38	–	–
Всего	**763 926**	**1 486 953**	**– 49**

*В общий список продаж компания стала включать не только легковые, но и легкие коммерческие автомобили массой до 2,5 т.
**Компании «Фольксваген» и «Мерседес-Бенц» предоставляют данные о продаже легких коммерческих автомобилей отдельной строкой.

САМЫЕ ПОПУЛЯРНЫЕ В ПРОДАЖЕ ЛЕГКОВЫЕ АВТОМОБИЛИ В РФ

		2009*	2008*
1	Lada Priora	49 056 ▼	56 630
2	Lada Samara	47 207 ▼	88 283
3	Lada 2105/2107	36 641 ▼	88 494
4	Lada Kalina	32 127 ▼	46 549
5	Ford Focus	29 275 ▼	46 357
6	Renault Logan	25 581 ▼	41 074
7	Chevrolet Lacetti	18 053 ▼	44 989
8	Chevrolet Lanos	15 027 ▼	25 468
9	Daewoo Nexia	14 720 ▼	25 561
10	Daewoo Matiz	12 922 ▼	26 964

*Первое полугодие.

семь автомобилей российского производства, и все не дороже 16 тыс. долларов. Основу продаж составили машины 2008 года выпуска, которые реализовывались по прошлогодним ценам. А сильнее всего просел сегмент автомобилей, предназначенных для среднего класса потребителей: сравнительно дорогие «Тойота-Королла», «Ниссан-Тиида», «Мицубиси-Лансер». Последний скатился с шестого места в рейтинге популярности на девятнадцатое. Чтобы выжить, производители предпринимают явно вынужденные меры. Так, на российском рынке возобновились продажи «Лансера»... предыдущего поколения.

В РЕГИОНАХ

В Москве спрос на новые автомобили упал меньше, чем в среднем по рынку, – «всего» на 33%. Во многих областях ситуация хуже. Стремительнее всего падение в Поволжье и на Урале. Намного меньше покупают в Самарской и Нижегородской областях, в Башкортостане, Татарстане и Удмуртии. Лидер спада – Пермский край: здесь продажи снизились более чем в пять раз.

А вот спрос на подержанные машины сократился куда меньше, чем на новые: всего на 13%. Россияне стали экономить на покупке автомобиля: выбирают или бюджетный, или бэушный…

КРЕДИТЫ

Причин тому несколько: и снизившиеся реальные доходы, и неуверенность в завтрашнем дне (минимум 30% опрошенных сограждан опасаются увольнения), и, конечно же, сокращение кредитных предложений. В первом полугодии 2009 года объем автокредитов снизился в пять раз! Год назад каждый второй автомобиль продавался в кредит, теперь – лишь каждый десятый. Надо заметить, больше половины взявших кредит для покупки машины выплачивают его с трудом. А правительственная кампания по предоставлению льгот пока популярностью не пользуется. За первые 100 дней ее действия помощь у государства для выплаты процентов попросили всего около 32 тыс. человек, получили – меньше 18 тыс. Для нашего рынка это капля в море…

КАКОВЫ ПЕРСПЕКТИВЫ?

По заверениям ряда известных аналитиков, российский авторынок уже достиг дна. Вопрос в том, когда он начнет подниматься. Видимо, не скоро. Аналитики, как отечественные, так и зарубежные, считают, что меры, предпринимаемые правительством для поддержания рынка, недостаточны, а целевая поддержка некоторых производителей не дает никакого результата. По прогнозам, продажи автомобилей могут оживиться лишь с 2010 года. Если в нынешнем году они упадут до 1,2–1,4 млн. машин, то в 2010-м могут вырасти лишь незначительно – до 1,5 млн.

ЗР

На правах рекламы

товар сертифицирован

Высокое качество SM – в помощь автолюбителям

Поршневые группы SM

Поршневая группа SM поставляется в комплекте с поршневыми пальцами

Достоинства поршней SM:
- минимальный износ
- улучшенный микропрофиль на юбке сохраняет зеркало в цилиндре
- уменьшенная масса
- высокое сопротивление давлению газов и предельной температуре
- оптимально уплотняет цилиндр, не повреждая поверхность хонингования
- правильные геометрические размеры

Перенос технологии из гоночного спорта в Ваш автомобиль. Титановое покрытие на компрессионном кольце.

Поршневые кольца SM Premium в Вашем автомобиле
- *улучшение процесса приработки*
- *уменьшение вероятности возникновения задиров*
- *компенсация недостатка смазки*
- *уменьшение износа кольца и поверхности цилиндра*
- *увеличение срока службы поршневого кольца и вследствие этого двигателя*
- *уменьшение силы трения (более низкий коэффициент трения)*
- *уменьшение начального расхода масла*

Рабочие поверхности поршневого кольца, хромированные гальваническим методом, покрывают тонким слоем нитрида титана. Это высокопрочное (твёрдость по Виккерсу > 2000), нанесённое вакуумным напылением TiN, покрытие обеспечивает отличные условия работы системы "поршневое кольцо - рабочая поверхность цилиндра" для всех бензиновых и дизельных двигателей.

Сегодня в ассортименте такие позиции, как: **направляющие втулки клапанов, клапаны, поршни, поршневые пальцы, сальники двигателя, крестовины, распредвалы, прокладки блока и многое другое.**

Представительство **MVI** в России:
+7 495 6235340; +7 495 6235773
http://www.sm-original-germany.com
По вопросам организации регионального представительства обращаться:
+7 926 1094505

реклама



Как лучше подтолкнуть

Европейский авторынок начинает выходить из кризиса, на американском в кои веки наметилось оживление, а китайский и вовсе растет сумасшедшими темпами! Как им это удается? Таким вопросом задался Игорь Моржаретто.

ДЕНЕГ ПРОСЯТ ВСЕ

Для поддержки автопрома правительства ведущих автомобильных держав используют целый набор инструментов. Самыми распространенными стали кредиты производителям – на текущую деятельность, расчеты с поставщиками, развитие экологичных технологий и т. д. Больше всего денег (под проценты, естественно!) своим предприятиям раздали американцы (свыше 35 млрд. долларов), но это не спасло от банкротства ни «Дженерал моторс», ни «Крайслер». Впрочем, они пережили эту неприятную процедуру – и продолжают работать. Не пожалело денег для национальных автопроизводителей и правительство Франции. А вот власти Германии пока отказываются делать прямые денежные вливания в автозаводы, речь идет только о кредите для «Опеля», да и то лишь после продажи компании. Зато помощь немецкому автопрому оказывает Европейский инвестиционный банк (ЕИБ). В нем одобрили выделение кредитов в объеме 1,2 млрд. евро для немецких автозаводов «Фольксвагена», БМВ и «Даймлера». Кроме того, могут получить 200 млн. евро немецкие заводы «Форда» и 400 млн. – «Опеля». А еще банк выделил в первой половине этого года кредиты на 7 млрд. евро по сниженным ставкам. Но эти средства компании должны направить на развитие экологичных технологий и поддержку заводов в Восточной Европе.

В Японии власти, по сути, устранились от финансовой помощи автомобильным компаниям. В Китае действует серьезная программа поддержки автопрома, но она направлена в первую очередь на развитие новых технологий (подробнее – ЗР, 2009, № 8).

В России правительство выбрало путь прямых субсидий автопрому. АВТОВАЗу выделена беспроцентная ссуда в 25 млрд. рублей. ГАЗу помогли госгарантиями на кредит в сумме 20 млрд. рублей. Другим производителям тоже обещаны госгарантии по кредитам и возврат части налогов. При этом, в отличие от США, где деньги были выделены под конкретные планы реструктуризации (а «Крайслеру» по-

ГОСУДАРСТВЕННАЯ ПОМОЩЬ ПРОИЗВОДИТЕЛЯМ И ВЛАДЕЛЬЦАМ АВТОМОБИЛЕЙ В НЕКОТОРЫХ СТРАНАХ В ПЕРВОМ ПОЛУГОДИИ 2009 ГОДА

Страна	Сумма	Характер помощи
США	35,3 млрд. долларов	кредиты автопроизводителям на текущую деятельность, на погашение долгов перед поставщиками и на развитие производства гибридов
Китай	10 млрд. юаней	снижение налога на покупку малолитражных автомобилей, снижение налога на имущество, снижение цен на топливо, госзаказ, разрешение кредитовать покупку автомобилей любой стоимости (ранее – только машин не дороже 35 тыс. юаней), субсидии фермерам на обновление парка
Германия	5 млрд. евро	премия за утилизацию в размере 2500 евро
Франция	8,7 млрд. евро	кредиты автопроизводителям, кредиты финансовым подразделениям автопроизводителей, премия за утилизацию в размере 1000 евро, инвестиции в фонд поддержки модернизации оборудования
Россия	77,4 млрд. рублей	беспроцентная ссуда, увеличение госзакупок, госгарантии по кредитам, возврат или перенос налоговых выплат, субсидирование потребительских кредитов

Источник: РБК

мощь в размере 6 млрд. долларов пообещали только при условии, если состоится его альянс с ФИАТом), от российских автопроизводителей обязательств почти не требовали.

В ОБМЕН НА СТАРЬЕ

Но, пожалуй, самой эффективной мерой стало стимулирование продаж премией за утилизацию старой машины. К этой мере прибегли в Германии, Франции, Испании, Польше, Словакии и еще нескольких странах. Немцы получают 2,5 тыс. евро за сданную в утиль старую машину при условии покупки новой. Во Франции действуют аналогичные условия, но премия здесь скромнее – 1 тыс. евро. В Великобритании премия составляет 2 тыс. фунтов стерлингов (3,3 тыс. долларов). А вот в Чехии президент Вацлав Клаус наложил вето на законопроект, предусматривавший премию в сумме 30 тыс. крон (1150 евро) для покупателей новых автомобилей, сдающих старые машины в утиль. Он считает, что такая мера хотя и поможет автомобильной отрасли, но только за счет других секторов экономики.

Благодаря правительственной поддержке в июне спрос на машины вырос во Франции (+ 7,1%), в Италии (+ 12,4%) и в Германии (+ 40%). В Испании и Великобритании продажи почти падают (– 15,9% и – 15,7% соответственно), однако по сравнению с итогами мая (падение на 38,7% в Испании, на 30% в Великобритании) ситуация заметно улучшилась.

Сенат США одобрил программу премирования покупателей: с августа американцы получают по 3,5–4,5 тыс. долларов за сданные в утиль машины при покупке нового автомобиля. Правда, лишь при условии, что он будет потреблять меньше топлива, чем предыдущий (не менее чем на 2 л на сотню). Канадское правительство в ближайшее время рассмотрит варианты поощрения тех покупателей, которые намерены сдать старые на утилизацию. Предполагается, что размер премии составит 3,5 тыс. долларов. А во многих провинциях уже работают региональные программы. Так, в Альберте действует местный закон, по которому владелец авто возрастом старше 12 лет после сдачи его в утиль получает премию в 300 долларов или 490-долларовый чек на покупку велосипеда.

Китайские власти тоже с начала года попытались сделать покупку автомобиля более привлекательной для своих граждан. Предложили льготные автокредиты, сократили некоторые налоги для владельцев машин с двигателем до 1,6 л, а также пошли на выдачу субсидий сельским жителям, приобретающим автомобили (ЗР, 2009, № 8).

В России с апреля действует государственная программа льготных автокредитов, но популярностью она пока не пользуется. Причина в том, что для автомобилей, покупка которых (в кредит) субсидируется правительством, изначально был установлен очень скромный максимум цены – до 350 тыс. рублей. И только в июле его увеличили до 600 тыс. рублей.

А вот идея выплачивать каждому россиянину 50 тыс. рублей за сданный в утиль старый автомобиль (при покупке нового), с которой выступило Министерство природных ресурсов и экологии, всерьез даже не обсуждалась. Во-первых, в бюджете не заложены соответствующие средства, а во-вторых, в стране почти нет предприятий по переработке старых машин (и они медленно гниют на свалках).

ПЕРВЫЕ ИТОГИ

Медленному, но неуклонному росту европейского авторынка помогла не только поддержка государства, но и то, что к потребителям, очевидно, мало-помалу возвращается уверенность в завтрашнем дне. Если сохранится нынешняя динамика к концу года ведущие страны Европы могут вернуться к уровню прошлогодних продаж. К такому выводу подталкивают итоги за период с января по июнь 2009-го. Лидером продаж в Европе стала Германия: свыше 2 млн. машин (+ 26% по сравнению с январем – июнем 2008-го). На второй строчке Италия: 1 млн. 132 тыс. штук. Замыкает тройку лидеров Франция: 1 млн. 131 тыс. авто. На четвертом месте с показателем 924 тыс. машин идет Великобритания.

Увы, Россия за год скатилась со второго места на пятое: продано лишь 760 тыс. автомобилей.

По итогам полугодия Америка еще в минусе: реализовано 4,8 млн. пассажирских (легковых и легких коммерческих) автомобилей, то есть на 35,1% меньше, чем за первые шесть месяцев прошлого года). А вот в Китае с января по июнь продано 4,53 млн. новых машин – на 25,6% больше, чем за аналогичный период годом раньше.

Итоги июня еще лучше. Объем продаж легковых автомобилей в странах Европейского союза в этом месяце вырос на 2,4% по сравнению с июнем 2008 года и составил более 1,46 млн. машин. В Германии свой рекорд: рост реализации на 40,5%! Продажи новых пассажирских автомобилей в Китае выросли в июне на 48% – до 872,9 тыс. штук. Это, кстати, на 13 тыс. машин больше, чем в США: там в июне продали свыше 859,8 тыс. пассажирских авто. Таким образом, Китай стал автомобильным рынком № 1 в мире. В Китайской ассоциации автопроизводителей ожидают, что к концу года в КНР продадут 11 млн. машин.

Увы, в России по самым оптимистичным прогнозам в 2009 году найдут покупателей лишь 1,4 млн. новых автомобилей. А можно предположить варианты и похуже – кризис в нашей стране развивается по собственному сценарию. **ЗР**

> Самой эффективной мерой в стимулировании продаж оказалась премия за утилизацию – ее выплачивают во многих странах.



«Тойота»: компакты, гибриды, кредиты

В российском отделении «Тойота мотор» новый руководитель. С президентом компании Такеши Исогая беседует главный редактор «За рулем» Петр Меньших.

– Господин Исогая, вы работали в разных странах мира и можете сравнивать. Каким вам показался российский авторынок, увидели ли в нем своеобразие?

– Чтобы представить себе требования российского автовладельца, достаточно побывать на парковке столичных магазинов «Ашан». Доверху наполненные тележки с покупками говорят о том, что россиянину нужны большие автомобили с внушительным багажником. А какие расстояния! Только до работы и назад, домой, многим горожанам приходится проезжать по 30–40 км! Выходит, автомобиль должен быть не только вместительным, но и достаточно комфортабельным – водитель в нем проводит много времени.

– А другие характеристики машины для россиянина?

– Нельзя говорить об одной – машины должны быть разными. Надо принять во внимание особенность российского пользователя «Тойоты»: это довольно молодой человек – до 40 лет. Сравните, в Японии средний возраст владельцев наших машин – 55 лет, в Европе – 50. И давайте учитывать, что по мере служебного роста россиянин станет пересаживаться с «Королл» на «Кэмри», потом на «Лексус»... А сколько за рулем женщин! Им же нужна несколько иная машина – чаще всего компактная, уютная. Ваши зимы – не как в остальном мире, и многие здесь предпочтут автомобиль, способный парковаться в сугробах...

– На обложке июльского номера ЗР – «Тойота-Авенсис» и ее конкуренты «Форд-Мондео» и «Фольксваген-Пассат», которые собирают в России. «Авенсис» почти в полтора раза дороже – и этим проигрывает. Машины могли бы стать дешевле, если бы компания «Тойота» воспользовалась возможностью собирать их здесь...

– Развить в России производство конкурентных по цене «тойот» – одна из приоритетных задач для меня, как руководителя подразделения компании.

– Вместе с тем, по стране бегает немало ввезенных из Японии праворульных автомобилей, а в парке нескольких регионов Дальнего Востока их большинство. Что вы скажете о закрытии рынка подержанных японских машин в связи с повышением ввозных таможенных пошлин?

– Действительно, количество праворульных «тойот» там огромно – недавно сам мог в этом убедиться. Комментировать нововведения в российскую таможенную политику я не буду – это внутреннее дело российских властей. Но мы в ответе перед владельцами техники, которая уже в эксплуатации. В упомянутых регионах работают авторизованные сервисные станции, и я на них побывал. Убедился, что за последние 10 лет здесь сформировались хорошие коллективы со специалистами, умеющими грамотно обслуживать «тойоты».

– Какие из новинок «Тойоты» примут участие в ближайшем Гран-при «За рулем»?

– Это «Приус», iQ, «Авенсис», а также «Лексус-RX 350» и RX 450h. Мы заинтересованы представлять на вашем рынке наиболее современные в техническом оснащении модели. Упомянутые «Приус» и iQ как раз и демонстрируют наши технологические возможности в нишах гибридов и сверхкомпактных автомобилей.

– К слову о сверхкомпактных: можно ли ожидать, что у нас появится в продаже интересная модель «Айго»?

– Пока не видим перспектив для нее на здешнем рынке. Я понимаю ваш интерес – «Айго» неплохо продается в Европе. Но ведь в России мы реализуем другую модель, также из небольших, – «Ярис», и этот автомобильчик достаточно популярен.

– «Тойота» не избежала осложнений, связанных с кризисом, ваши машины стали покупать в России заметно меньше. Что собираетесь сделать для поддержания продаж?

– «Тойота-Банк» уже начал предоставлять рублевые кредиты на весь модельный ряд «Лексуса», а сейчас готовимся выдавать рублевые кредиты и на все автомобили «Тойота» – разумеется, в городах, где работают наши дилеры. К сожалению, не вся территория страны охвачена сетью «Тойота-Банка», так что кому-то придется подождать. Но добавлю: банк готовит привлекательные предложения для заемщиков разного возраста. Уже по факту введения этих кредитных программ можете судить о том, что даже в пору экономических затруднений мы видим здесь перспективы взаимовыгодного сотрудничества. ЗР

Такеши ИСОГАЯ,
президент «Тойота мотор» в России.
Родился в 1955 году в Японии.
По образованию экономист.
В «Тойоте» с 1978 года. На разных должностях работал в компании в Японии, в 1999-м назначен вице-президентом «Тойоты» в США, а потом в Мексике.
С 2004-го по 2009-й управляющий директор «Тойоты» в Китае.



Вседорожник, только дешевле

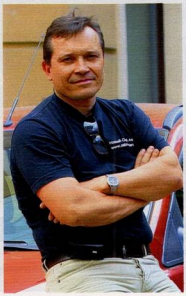
В России официально продают около десятка моделей пикапов – Юрий Нечетов обобщил результаты наших тестов. Фото из архива редакции

У нас пикап – не утилитарный (часто заднеприводный) грузовичок, как во всем мире, а сравнительно недорогой заменитель вседорожника. Сделать цену привлекательной позволяют, среди прочего, особенности законодательства: таможенные платежи за грузовики, к которым формально относятся и пикапы, существенно ниже, чем за легковые автомобили. Именно поэтому в России продают почти исключительно полноприводные модификации с двухрядной пятиместной кабиной. На легкосплавных колесных дисках, с расширителями колесных арок, жесткой крышей над кузовом или хромированной дугой безопасности – такой красавец выглядит особенно эффектно!

ДРЕЙФ К АСФАЛЬТУ

Пикапы обновляют куда реже обычных легковушек, поэтому некоторые современные грузовички родом еще из прошлого века. Таковы близкие родственники «Форд-Рейнджер» и «Мазда ВТ-50» (кроме элементов декора, по существу различаются лишь розетками крепления колес), «Ниссан-NP300». У них наилучшая геометрическая проходимость, но внушительный дорожный просвет в сочетании с прочной массивной рамой поднимает пол кабины на более чем полуметровую высоту, что затрудняет посадку. Кроме того, у этих моделей узкие задние двери, а тесное сиденье второго ряда впору лишь полутораметровым коротышкам.

Более современные «Грейт Уолл Вингл», «Мицубиси-L200», «Ниссан-



ПАМЯТИ ЮРИЯ НЕЧЕТОВА

В тяжелейшей аварии оборвалась жизнь нашего товарища – Юрия Алексеевича Нечетова. Судьба отмерила ему неполных 48 лет. Неполных, но насыщенных…

Четырнадцать лет назад, в июльском номере «За рулем» 1995-го, были напечатаны его заметки «К морю теплому», а в начале 1996-го Юрий стал штатным сотрудником редакции. Окончив Харьковский авиационный институт, он прослужил в армии около 10 лет, но любовь к автомобилям, подкрепленная способностями журналиста, определила дальнейшую судьбу майора Нечетова. Испытания автомобилей стали его страстью; сам Юра примерно год назад оценивал число протестированных им машин – от малыша «Дэу-Матиз» до гигантского 320-тонного БелАЗа – в шесть сотен…

Трудно вспомнить хоть один дальний пробег без его участия. Да и за каждый отпуск Юра наматывал не одну тысячу верст, стремясь открыть красоту родной земли, а потом и дальних стран не только для себя, но и для своих близких – жены и трех дочерей. Крепкий, спортивный, улыбчивый Юра – оптимист по сути, его энергия буквально била через край. Едва вернувшись из отпуска, он уже готовился стартовать в очередном марафоне «60 часов «За рулем»…

Невыносимо думать, что мы никогда больше не услышим его сочный баритон, не обменяемся крепким рукопожатием. Запомним же Юру таким, как на этом портрете, – уверенным и молодым.





Ford Ranger

Профессиональный вездеход с прямым, хотя и грубоватым характером.

ОСОБЕННОСТИ КОНСТРУКЦИИ: торсионная подвеска спереди, дифференциал повышенного трения задних колес (опция).

- Внушительная грузоподъемность, резвый тяговитый двигатель, отличная проходимость, высокая экономичность.
- Жесткая подвеска, пол расположен высоко, узкие задние двери, тесный второй ряд сидений.

Great Wall Sailor

Низкая цена побуждает снисходительно относиться к недостаткам китайской копии японского оригинала.

ОСОБЕННОСТИ КОНСТРУКЦИИ: бензиновый двигатель, торсионная подвеска спереди, электрическое управление раздаточной коробкой, реечное рулевое управление.

- Достаточно комфортная подвеска, сравнительно низкий уровень пола, самая привлекательная цена.
- Слабый двигатель, большой расход топлива, отсутствие дизельной модификации, невысокая эффективность тормозов, малый дорожный просвет, узкие задние двери, тесно на втором ряду сидений.









Great Wall Wingle

Рабочая лошадка без ярких черт.

ОСОБЕННОСТИ КОНСТРУКЦИИ: атмосферный дизель, торсионная подвеска спереди, реечное рулевое управление, электронное управление раздаточной коробкой, нет полноприводной версии.

Тяговитый, хотя и ограниченный по мощности двигатель, прогнозируемое поведение на дороге, низкий уровень пола, привлекательная цена.

Ограниченная энергоемкость подвески, самая плохая геометрическая проходимость, невнятная индикация режимов трансмиссии, узкие задние двери, тесный второй ряд сидений, спорная внешность.

Mazda BT-50

Прямой и честный вездеход для плохих дорог и бездорожья.

ОСОБЕННОСТИ КОНСТРУКЦИИ: торсионная подвеска спереди, дифференциал повышенного трения задних колес (опция).

Внушительная грузоподъемность, резвый тяговитый двигатель, отличная проходимость, высокая экономичность.

Жесткая подвеска, высокий уровень пола, узкие задние двери, тесный второй ряд сидений.





Навара» и «УАЗ-Пикап» (абсолютный рекордсмен по размерам салона) стремятся предоставить больше удобств пассажирам: у них комфортабельнее салон, просторнее второй ряд (к «Винглу» последнее не относится), иногда ниже уровень пола. Платой за это бывает несколько худшая геометрическая проходимость – к примеру, мизерные 170 мм дорожного просвета у того же «Вингла» или 205 мм у УАЗа.

Конструкция шасси проверена временем: спереди независимая подвеска на двойных поперечных рычагах (только УАЗ – с неразрезной балкой), пружинная или с продольными торсионами, сзади – жесткий мост на рессорах. Тормоза - дисковые вентилируемые спереди и барабанные сзади. Исключение – «СанЙонг-Актион Спортс». Со скромным клиренсом 180 мм, пружинной подвеской и дисковыми тормозами по кругу, он дальше других продвинулся к паркетникам, но при этом на его заднем сиденье очень тесно.

Другой признак дрейфа изначально утилитарной конструкции от бездорожья в сторону асфальта – появление информативного реечного рулевого управления. Заметим, что червячное у более ранних моделей решает строго противоположную задачу: смягчает передаваемые на руль толчки от прыгающих по колдобинам здоровенных колес.

ОДИН МОТОР, ПОЛТОРЫ КОРОБКИ

Пикапы не балуют покупателя выбором силовых агрегатов. Наиболее типичен тяговитый экономичный 2,5-литровый турбодизель мощностью 130–145 л.с., хотя есть и скромный 2-литровый агрегат у «СанЙонга» или мощный 174-сильный у «Навары». Самые несчастливые исключения – китайский «Сэйлор» и отечественный УАЗ с их прожорливыми и не очень подходящими для вездехода бензиновыми моторами. Впрочем, ульяновскому пикапу «вскоре» обещают дизель. Коробки передач почти сплошь механические пятиступенчатые, хотя для нескольких моделей на выбор предлагают автоматы.

Во всех трансмиссиях реализована схема с жестко подключаемым передним мостом. Это вынуждает использовать полный привод лишь на скользких покрытиях (иначе в трансмиссии возникает циркуляция паразитной мощности) и только на малых скоростях (жесткая связь мостов придает автомобилю ярко выраженную недостаточную поворачиваемость). Поскольку момент дви-





Mitsubishi L200

За грозной внешностью скрывается флегматичный характер, с которым найдет взаимопонимание спокойный владелец.

ОСОБЕННОСТИ КОНСТРУКЦИИ: реечное рулевое управление, трансмиссия «Суперселект».

Широкие возможности трансмиссии, наличие в опциях автомата и блокировки заднего дифференциала, возможность постоянного полного привода («Суперселект»), комфортная подвеска, высокая экономичность, просторный второй ряд сидений.

Вялые разгон (с автоматом) и тормоза, замедленные реакции.

Nissan Navara

Пикап премиум-сегмента, что подтверждается мощным мотором, богатым салоном и высокой ценой.

ОСОБЕННОСТИ КОНСТРУКЦИИ: реечное рулевое управление, электронное управление раздаточной коробкой.

Самый мощный двигатель, высокая экономичность, возможность заказать автомат, просторный второй ряд сидений, богатая комплектация.

Достаточно жесткая подвеска, высокая цена.





гателя высок, а корма загружена мало, все пикапы в заднеприводном варианте склонны к заносу, что особенно опасно зимой. Лишь «Мицубиси» с опционной трансмиссией «Суперселект» имеет в своем арсенале, помимо всех остальных режимов, постоянный полный привод с межосевым дифференциалом.

Общее достоинство пикапов – пониженный ряд в раздаточной коробке, дающий заметную прибавку тяговых возможностей и проходимости на тяжелом грунте. Наряду с другими профильными техническими решениями, большей части которых лишились обычные вседорожники, это делает пикапы наиболее серьезными вездеходами.

СПЕЦИФИКА ЖАНРА

Разные производители указывают грузоподъемность пикапов по-разному: одни – с учетом массы водителя и даже пассажиров, другие – без. Чтобы избежать путаницы, мы приводим характеристику грузоподъемности как разницу между полной и снаряженной массами, а уж в каком соотношении поделить ее между экипажем и грузом – дело водителя. При этом снаряженная масса обычно дается для наиболее простой базовой версии, топовые же могут быть на несколько десятков и даже на сотню килограммов тяжелее.

Высокую грузоподъемность «Форда» или «Мазды» не следует воспринимать как безусловное преимущество (конечно, если вы всерьез не собираетесь возить мешки с цементом). Ведь чем на большую нагрузку рассчитана подвеска, тем она жестче, и расплата за это – тряска на неровностях и вдобавок дергающие всю машину большие неподрессоренные массы. Впрочем, этот недостаток в той или иной мере присущ всем пикапам. Равно как и громоздкость (почти у всех длина превышает 5 метров), а также немалый радиус поворота (прочные массивные приводы и рычаги не позволяют повернуть большие колеса на значительный угол).

Другое следствие высокой грузоподъемности – порожний автомобиль не в силах полностью прожать мощную подвеску, из-за чего диагональное вывешивание на неровностях наступает довольно рано. На этот случай у некоторых моделей в списке опций есть задний дифференциал повышенного трения или его принудительная блокировка. Менее эффективное и надежное, но легко реализуемое решение – так называемая электронная блокировка (подтормаживание буксующего колеса) у наиболее





Nissan NP300

Честный трудяга, иногда суровый и даже грубый, но надежный и предсказуемый.

ОСОБЕННОСТИ КОНСТРУКЦИИ: торсионная передняя подвеска.

Великолепная эластичность мотора, высокая экономичность, хорошая проходимость.

Жесткая подвеска, велик уровень шумов и вибрации, простоватый салон, высокий пол, узкие задние двери, тесный второй ряд сидений, высокая цена.

SsangYong Actyon Sports

Почти легковой автомобиль с кузовом грузовика.

ОСОБЕННОСТИ КОНСТРУКЦИИ: электронное управление раздаточной коробкой, пружинная подвеска и дисковые тормоза сзади.

Комфортабельная подвеска, почти легковое поведение, наличие автомата, хорошая шумо- и виброизоляция, высокая экономичность, небольшая погрузочная высота пола.

Слабоватый мотор не очень согласован с трансмиссией, скромный дорожный просвет, низкая энергоемкость подвески, тесный второй ряд сидений, спорная внешность.





современных и богато оснащенных пикапов.

Вместимость кузова в любом случае избыточна для повседневного использования, если только не возить в нем мото-, квадро-, гидро- и прочие «циклы». Впрочем, пикапам по силам гораздо более серьезный груз, ведь они отличные тягачи для буксировки трейлеров с катером, яхтой, лошадьми и прочими атрибутами активной жизни. Для большинства максимально разрешенная масса прицепа достигает 3 тонн, однако в этом случае только легковой категории В в правах недостаточно – нужно дополнительно открыть категорию Е.

И ДРУГИЕ...

За рамками обзора осталось несколько моделей китайских пикапов, в незначительных количествах завозимых серыми

Модель	Размеры, мм	Масса снаряженная/полная, кг	Грузоподъемность, кг	Двигатель	Коробка передач	Цена*, руб.	Публикации в ЗР
Ford Ranger	5170×1805× 1762	1850/2985	1135	Т Д 2,5 л (143 л.с.)	М5	684 000–911 000	2009, № 4; 2007, № 10
Great Wall Sailor	5135×1690× 1705	1510/2335	825	Б 2,2 л (105 л.с.)	М5	427 000–465 000	2006, № 9
Great Wall Wingle	5040×1800 ×1730	1860/2665	805	Д 2,8 л (95 л.с.)	М5	555 000–580 000	2009, № 3
Mazda BT-50	5075×1805 ×1760	1800/3030	1230	Т Д 2,5 л (143 л.с.)	М5	759 000–1 032 00	2007, № 10; 2008, № 12
Mitsubishi L200	5075×1800×1780	1965/2850	885	Т Д 2,5 л (136 л.с.)	М5, А4	769 000–1 049 000	2009, № 6; 2007, № 10
Nissan Navara	5220×18501774	2040/2850	810	Т Д 2,5 л (174 л.с.)	М6, А5	1 263 000–1 495 500	2006, № 1
Nissan NP300	5090×1825×1715	1860/2860	1000	Т Д 2,5 л (133 л.с.)	М5	835 000–990 000	2009, № 6; 2008, № 10
SsangYong Actyon Sports	4965×1900×1755	1912/2740	828	Т Д 2,0 л (141 л.с.)	М5, А4	631 00–828 00	2007, № 10
«УАЗ-Пикап»	5200×2080×2000	2090/2890	800	Б 2,7 л (128 л.с.)	М5	435 000–485 00	2009, № 3; 2008, № 12

*Рекомендованная цена.



На правах рекламы

UAZ Pickup

Самый большой и эффектный, но быстро обнаруживает типичные недостатки отечественных автомобилей.

ОСОБЕННОСТИ КОНСТРУКЦИИ: неразрезной мост спереди, бензиновый двигатель.

- Самый большой салон, простая конструкция, обширная сервисная база, очень привлекательная цена.
- Ограниченные тяговые возможности мотора, высокий расход топлива, траекторные рыскания, размазанные реакции, повышенный уровень шума и вибраций, малое передаточное отношение нижнего ряда раздатки.



дилерами, а также снятых с производства, но еще встречающихся в продаже. Нет здесь «американцев» и «японцев» с многолитровыми моторами, предназначенных для американского рынка (их опять-таки продают у нас лишь серые дилеры, причем буквально поштучно). Не получил развития проект производства в Таганроге пикапов «ТагАЗ-Роуд Партнер» («СанЙонг-Муссо Спортс»), хотя сколько-то машин на заводе собрали. Так и не вышла из стадии экспериментального производства «Нива-2329». А долгожитель «Ленд-Ровер Дефендер Пикап 110/130» настолько утилитарен и при этом несусветно дорог, что теряет главное преимущество в сравнении с классическим «Дефендером». Впрочем, и без того в сегменте пикапов неплохой выбор. **ЗР**

НЕ ЖДИ!
КАМАЗы КУПИ!

Новые автомобили
КАМАЗ 2008г. выпуска

СКИДКА ДО 20%

КАМАЗ-65116



КАМАЗ-6520



Рассрочка - 13% годовых
Лизинг - удорожание от 5% в год
Без участия банка

ОАО "КАМАЗ"

Москва, (495) 777-81-77
Н. Челны, (8552) 45-27-32, 45-27-33

www.kamaz.ru
www.kamazleasing.ru
www.kamazc.ru

Весь товар сертифицирован. Аванс и рассрочку автомобили осуществляет ООО "КАМАЗ-Лизинг". Подробности на www.kamazleasing.ru. Количество товара ограничено. Срок предложения



Задачка для конструктора

Двухэтажные автобусы – рекордсмены по объему и вместимости пассажирского салона. Юрий Нечетов изучил обе палубы обновленной «Сетры S 431 DT». Фото автора.

Конструировать автобус в жестких габаритно-весовых ограничениях из типовых агрегатов и элементов – все равно что собирать пазл: чем компактнее их уложишь, тем больше места останется для пассажиров и багажа. Итак, имеем максимально допустимые: ширину – 2,55 м, длину – 15,0 м, радиус разворота – 12,5 м. Чтобы вписаться в последнее требование, ведущую ось сдвигаем к центру, переднюю – назад и угол поворота управляемых колес доводим почти до 60°.

Задний свес получился слишком большим? Не беда, при 24–26 т полной массы и предельно допустимой нагрузке на ось 10 т не обойтись без третьей оси. Ее располагаем позади ведущей и делаем управляемой, иначе ухудшится маневренность. Короткая база провоцирует продольную раскачку на волнах? Будем лечить ее амортизаторами повышенной эффективности. Между прочим, в США допустимая ширина – 2,6 м, а требования к маневренности не столь жесткие, поэтому у местных автобусов оси разнесены к кра-

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Setra S 431 DT

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Размеры, мм:

длина	13 890
ширина	2550
высота	4000
колесная база	6700/1350
Количество мест	68 или 78
Радиус поворота, м	11,4
Объем багажных отсеков, м³	8,4
Полная масса, кг	26 000
Топливо	ДТ
Запас топлива, л	560 (+ 67 AdBlue)

КЛАССИФИКАЦИЯ:
туристический двухпалубный.

КОНСТРУКЦИЯ:
каркасно-панельный кузов.

ДВИГАТЕЛЬ:
ТД Mercedes-Benz OM 502 LA, V8, 15,9 л, 370 кВт/503 л.с. при 1900 об/мин, 2300 Н·м при 1080 об/мин, Евро V, расположен сзади продольно.

ТРАНСМИССИЯ:
привод на среднюю ось, A12, ZF-AS Tronic.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ:
подвеска пневматическая, передней и задней управляемых осей – независимая, ведущей – зависимая; тормоза: трансмиссионный ретардер, рабочие – пневматические вентилируемые дисковые, ESP, EBS, ABS, ASR, BA, DBL; шины – 295/80R22,5.



Отличительная особенность всех моделей «Сетра» – отдельная дверь для водителя.

«Сетра-S 431 DT» на метр короче максимально допустимых 15 м. Полноразмерный двухпалубник был бы чрезмерно тяжел и потребовал четвертой оси. Можно иначе – для снижения веса использовать более легкие материалы, однако они слишком дорогие.



Водитель даблдеккера сидит на первом этаже у самой земли – ниже, чем в обычном автобусе. Простаивая в пробке за грузовиком, впору посылать впередсмотрящего на второй этаж.



Один из вариантов планировки нижнего салона – четыре четырехместных купе со столиками.



Над правым передним колесом кухонный блок с микроволновкой, мойкой и варочной емкостью – чтобы приготовить, например, сосиски на всех пассажиров.

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

Весь товар сертифицирован. Автомобили КАМАЗ поступают в розничную продажу через дилерскую сеть ОАО "КАМАЗ". Подробности смотрите на www.kamaz.ru. Изображения товаров приведены для ознакомления.

Между спинками кресел – ящики с замками для припасов и вещей экипажа.



Кроме винтовой лестницы за кабиной, вторая расположена у средней двери. На средней площадке – туалет.



В задней части еще одна кухня с парой кофеварок, холодильником и мойкой.



На втором этаже потолок чуть пониже, зато он прозрачный во всю длину!



ям кузова, что делает конструкцию более устойчивой – именно такую модель для американского рынка выпускает и «Сетра».

С вертикальным измерением тоже вроде бы все ясно: сверху пассажирский салон, под ним вместительные багажные отсеки. Но при такой компоновке больше семи десятков кресел не втиснешь, и в тех пассажиры будут зажаты, как эмбрионы. А если надо разместить сотню? Или обеспечить более высокий уровень комфорта и простор тем же семидесяти? Тогда строим даблдеккер – двухпалубный автобус.

В Европе, и не только в ней, высота транспортного средства ограничена 4 м – вроде намного больше, чем два средних человеческих роста. Но если вычесть дорожный просвет, толщину пола, междуэтажного перекрытия и потолка с прочными силовыми элементами, остается, что называется, впритык. И пассажиру ростом хоть чуть выше среднего приходится осторожничать. При своих умеренных 180 см в «Сетре-S 431 DT» я то и дело пригибал голову. Впрочем, это едва ли не единственный недостаток флагмана модельного ряда компании. **ЗР**



В корме расположен самый мощный силовой агрегат в линейке – 16-литровая «восьмерка» мощностью 503 л.с. с 12-ступенчатым автоматом. Сверху два генератора – таковы требования надежности.



Над задними колесами и трансмиссией – основной багажный отсек с люками с обеих сторон и даже отдельным входом! Общий объем багажников – 8,4 м³.

Как на войне



Этот ГАЗ-ММ воссоздан в Польше по чертежам завода-изготовителя 1942 года, причем оригинальные в нем лишь бензобак, колеса, задняя подвеска и коробка передач – все, что удалось найти в деревне под Варшавой. Под капотом пока ворчит мотор от «Жука», но надежды разыскать подлинный двигатель умельцы не оставляют. Машина развивает всего 40 км/ч, зато уже не раз вытягивала из болота современные вседорожники. А на очереди – броневик БА-64. Группа реставраторов «Калина Красная» поставила амбициозную цель воссоздать парк технического оснащения стрелковой роты 35-й Гвардейской дивизии, воевавшей в Польше.

Народный был… дороже



Фирма Westfalia обновила к очередному караван-салону линейку кемперов Sven Hedin. Теперь любителям проводить отпуск в собственном доме на колесах и с мотором предлагается версия Classic, представляющая собой комбинацию привычного силуэта кемпера с заимствованной у модели James Cook высокой крышей. Потолок отстоит от пола на 2,4 м – пройдет и баскетболист. Кроме того, в качестве шасси вместо «Фольксвагена-Крафтер» использован «Мерседес-Бенц Спринтер». При этом цена, как ни странно, снизилась и составляет 59 900 евро (в Германии).

Рекорд олдтаймера



На автошоу, проходившем на знаменитой трассе «Санта-Под» (Великобритания), «Транспортер» 1953 (!) года выпуска смог разогнаться до 165,5 км/ч и преодолеть четверть мили с места за 12,65 с. Тем самым был установлен мировой рекорд для минивэнов «Фольксваген» с атмосферными двигателями. Впрочем, экипаж из Франкфурта на этом не остановился – планирует в ближайшее время уложиться в 12,5 с. Справедливости ради надо отметить, что столь преклонный возраст лишь у кузова и шасси – двигатель-то новый, тюнингованный, объемом 2,8 л и мощностью 253 л.с.

КОРОТКО



Фирмы Proton Motor Fuel Cell и Skoda Electric (известна своими троллейбусами) представили 12-метровый автобус, оснащенный одновременно топливными элементами, аккумуляторами и суперконденсаторами. А вот двигатели внутреннего сгорания у Triple-Hybrid нет вовсе. Энергию вырабатывает топливный элемент мощностью 50 кВт, причем 20 кг сжатого до 35 бар водорода хватает на пробег до 250 км. С июля эта машина перевозит пассажиров в Праге и ее окрестностях.

На «Рено» добавили опций своему грузовику «Максити»; в их числе новые сиденья, фильтр частиц сажи и шестиступенчатая автоматическая коробка передач. Последняя способствует экономии топлива и повышает комфорт при езде по городу. Фильтр соответствует нормам Euro V, а усиленные сиденья стали удобнее. Не забыли и о механической пятиступке: в ней доработали синхронизаторы.



Компания Hankook Tire отзывает изготовленные в Венгрии с апреля 2008-го по июнь 2009 года шины Radial RA08 размерностей 185/75R16C, 205/75R16C и 215/75R16C для легких грузовиков, реализованные на вторичном рынке в России. Потребителей просят обратить внимание на первые два знака кода DOT: 2X указывает на венгерское происхождение покрышек. В предельно тяжелых условиях эксплуатации у этих шин не выдерживают боковины. Подробности приведены на сайте фирмы www.hankooktire-eu.com.



Силен, полиглот!

Голландский концерн DAF модернизировал линейку развозных грузовиков LF. Кабина стала заметно более комфортабельной и приятной взору. В комбинации приборов появился индикатор снижения давления воздуха в шинах, что важно не только для повышения безопасности, но и для экономичности автомобиля. Главный дисплей стал еще более «образованным полиглотом»: теперь водитель может выбрать один из 35 языков отображения информации (ранее – «лишь» из четырнадцати).

В расширившейся гамме двигателей – 4,5-литровая «четверка» мощностью 210 л.с. и 6,7-литровая «шестерка» в 300 л.с. Первый мотор развивает крутящий момент 760 Н·м, второй – 1100 Н·м, что позволяет уверенно разгонять грузовик полной массой до 18 т. Модели с шестицилиндровым мотором, кроме того, оснащают новой коробкой отбора мощности, чтобы передавать до 400 Н·м крутящего момента на привод дополнительных агрегатов, например мусоросборщика или бетоносмесителя. Грузовики полной массой от 7,5 до 21 т предназначены в основном для ближних перевозок, хотя в модельной линейке присутствуют и версии со спальным местом – для дальних рейсов.



На правах рекламы

На правах рекламы

SHELL RIMULA
АКТИВНАЯЗАЩИТА





КАК БЫ НИ БЫЛО ТРУДНО,
SHELL RIMULA АДАПТИРУЕТСЯ.

www.shell.com/ru
www.shell-distributors.ru

ПРИМЕТ ЛЮБОЙ ВЫЗОВ

Ценовой диапазон, руб.	Марка, модель	Цена, руб.* min	Цена, руб.* max
200 000	«Лада-2105»	161 440	180 930
	«Лада-2107»	171 670	189 460
	Daewoo Matiz	179 000	294 500
	«Лада-2104»	185 000	196 600
	ЗАЗ Sens	189 000	282 000
250 000	«Лада-Самара» хэтчбек 3-дв.	228 000	253 200
	«Лада-Самара» хэтчбек 5-дв.	240 270	298 830
	«Лада-Самара» седан	246 500	254 200
	Geely MK	249 000	319 000
	Daewoo Nexia	249 400	333 000
300 000	«Лада-Калина» седан	254 300	317 560
	«Лада-Калина» хэтчбек	254 300	361 050
	«Лада 4х-4»	256 400	293 380
	Lifan Breez седан	259 000	299 000
	«Лада-Калина» универсал	259 100	322 300
	FAW Vita седан	269 000	285 000
	Chery Amulet	278 000	336 000
	Chevrolet Lanos	279 400	329 400
	BYD F0	280 000	325 000
	ГАЗ-310221	280 000	–
	«Лада-2111» универсал	284 100	299 100
	«Лада-Приора» седан	285 700	376 750
	Renault Logan	292 000	380 500
	«Лада-2112»	293 300	296 900
	Hyundai Getz	295 900	521 900
	Chery QQ6	295 000	323 000
	«Лада-112 Купе»	296 930	–
	KIA Picanto	299 000	399 000
	«Лада-Приора» хэтчбек	288 900	376 750
	«Лада 4х-4»	291 040	320 000
	KIA Picanto	299 000	399 000
	Chevrolet Spark	299 420	407 920
350 000	Chery Kimo (S12)	317 000	338 000
	ГАЗ-31105	319 500	336 100
	FIAT Panda	320 300	556 000
	«Лада-Калина Спорт»	322 420	361 050
	Ford Focus	345 000	625 000
	Hyundai Accent	347 700	425 700
	TarA3 Vortex Estina	349 900	–
	Geely Vision	349 000	399 000
	Great Wall Peri	349 000	413 000
	UAZ Hunter	350 000	399 000
400 000	Iran Khordo Samand	361 400	–
	Skoda Fabia	364 000	743 900
	FIAT Albea	366 500	429 500
	FIAT Grande Punto 3-дв.	367 500	729 400
	Peugeot 206 седан	373 000	507 000
	Chevrolet Aveo хэтчбек 3-дв.	373 360	422 270
	BYD F3 седан	375 000	415 000
	KIA Spectra	379 000	452 000
	Peugeot 107 3-дв.	380 500	434 000
	Chevrolet Aveo седан	380 630	483 630
	Chevrolet Aveo хэтчбек 5-дв.	383 360	493 120
	Peugeot 107 5-дв.	388 500	442 000
	BYD F3-R	390 000	405 000
	Suzuki Splash	390 000	480 000
	Renault Clio	396 500	569 100
	FIAT Doblo Cargo	399 000	458 000
	KIA Rio	399 000	459 000
	Hyundai i20 3-дв.	399 900	584 900

Ценовой диапазон, руб.	Марка, модель	Цена, руб.* min	Цена, руб.* max
450 000	Peugeot 206 3-дв.	405 000	566 300
	Hyundai i20 5-дв.	409 900	594 900
	Chevrolet Niva	412 000	486 000
	Peugeot 206 5-дв.	415 000	566 300
	Citroen C2	416 600	614 900
	Great Wall Florid	417 000	465 000
	Chery Fora	420 000	435 000
	Brilliance M2	420 000	520 000
	FIAT Grande Punto 5-дв.	420 000	546 000
	Opel Combo	422 900	704 600
	Citroën Berlingo First	424 000	507 000
	Renault Symbol	425 600	573 600
	Great Wall Sailor	427 000	465 000
	Chevrolet Lacetti	434 200	651 500
	Great Wall Cool Bear	435 000	510 000
	UAZ Pickup	435 000	510 000
	Chery Tiggo	439 900	609 000
	Hyundai Elantra XD	444 900	479 900
500 000	Suzuki Swift	452 000	494 500
	Chevrolet Lacetti хэтчбек	434 200	569 000
	Citroën C3	456 000	509 000
	Nissan Almera Classic	458 400	582 500
	Suzuki Splash	460 000	566 000
	Hyundai Porter	460 000	525 000
	Opel Corsa 3-дв.	461 600	611 200
	Suzuki SX4 седан	463 000	557 000
	Skoda Octavia Tour	464 000	614 000
	UAZ Patriot	465 000	670 000
	Volkswagen Polo	467 500	968 000
	TarA3 Tager	469 900	625 900
	SEAT Cordoba	469 900	569 900
	Opel Corsa 5-дв.	471 600	777 200
	Suzuki SX4	475 000	597 000
	TarA3 Road Partner	479 900	574 900
	Mazda 2	481 000	730 500
	Renault Kangoo	486 000	615 600
	Volga Siber	487 400	557 300
	SEAT Ibiza	492 720	659 900
	FIAT Doblo Panorama	492 500	565 900
	Volkswagen Caddy	495 000	740 000
	Nissan Micra	497 900	652 300
	Citroen C3 Picasso	499 000	732 000
	KIA Cee'd хэтчбек 5-дв.	499 000	639 000
	Hyundai Matrix	499 900	659 900
	Peugeot 207 3-дв.	500 000	847 500
550 000	Chevrolet Lacetti универсал	504 650	592 050
	Citroën Berlingo New	507 000	709 000
	Skoda Fabia Combi	509 000	634 000
	Peugeot 207 5-дв.	511 000	746 200
	Great Wall SUV G5	517 000	524 900
	KIA Cee'd SW	518 044	679 000
	Renault Megane	524 000	751 800
	Chery Cross Eastar (B14)	524 000	559 000
	Skoda Octavia Tour Combi	524 000	669 000
	Opel Astra 5-дв.	531 700	788 300
	Hyundai i30	533 900	719 900
	Skoda Praktik	539 000	–
	Mitsubishi Lancer X	539 000	834 030
	FIAT Panda 4×4	540 750	–
	Citroën C4 Grand Picasso	542 500	967 000
	Skoda Roomster	549 000	679 000
	Peugeot 308 5-дв.	549 000	787 000

Ценовой диапазон, руб.	Марка, модель	Цена, руб.* min	Цена, руб.* max
600 000	Great Wall Wingle	555 000	580 000
	Opel Astra седан	556 700	688 300
	Nissan Note	562 500	694 100
	Opel Astra универсал	571 700	803 300
	Skoda Octavia	579 900	889 000
	KIA Pro_cee'd	579 000	639 000
	Citroën C4 хэтчбек New	580 000	782 000
	Opel Astra GTC	580 300	778 300
	Opel Vectra GTS	582 000	1 165 000
	Ford Fiesta New	582 400	736 400
	FIAT 500	582 750	619 500
	Mitsubishi Colt	586 600	698 900
	Honda Civic седан	591 300	726 300
	Volkswagen Golf	591 800	812 500
	Toyota Yaris	596 507	693 051
	Ford Fusion	597 600	727 000
	Great Wall Cowry	599 000	642 500
	KIA Carens	599 000	737 000
	KIA Soul	599 000	699 000
	KIA Sportage	599 000	859 000
	SEAT Altea	599 900	859 900
	KIA Cerato	599 000	639 000
650 000	Skoda Octavia Combi	602 000	873 000
	Honda Jazz	615 000	742 600
	Mazda 3	616 000	880 000
	Suzuki Jimny	616 500	668 000
	Chevrolet Epica	618 500	725 900
	Honda Civic 4-дв. New	623 700	774 900
	SsangYong Actyon	631 000	820 000
	Toyota Corolla	637 107	826 688
	KIA Magentis	639 000	729 000
	Opel Vectra Wagon	639 000	1 180 000
	Subaru Impreza хэтчбек	644 100	857 500
	Opel Meriva	649 600	899 600
	Subaru Impreza седан	649 700	743 900
	SEAT Toledo	649 900	–
700 000	SEAT Altea XL	649 900	879 900
	Opel Vectra	651 000	990 000
	Volkswagen Jetta	655 638	809 550
	Volkswagen Golf Plus	663 000	812 000
	Mazda 5	667 000	1 014 000
	Citroën Xsara Picasso	670 000	–
	Ford Mondeo	671 000	1 218 500
	Great Wall Hover	675 000	865 500
	Renault Scenic	678 000	821 400
	Mitsubishi L200	679 000	989 000
	FIAT Sedici	682 500	714 000
	Toyota Auris	685 797	830 507
	FIAT Bravo	687 500	756 000
	Dodge Avenger	689 073	824 250
	Hyundai NF Sonata	689 900	1 024 900
	Toyota Hiace	690 000	–
	Nissan Tiida	698 300	796 250
	Hyundai Tucson 2009	699 900	977 900
750 000	Renault Laguna хэтчбек	719 500	1 033 500
	Nissan Qashqai	726 000	816 100
	SEAT Leon New	739 900	1 269 900
	Suzuki Grand Vitara 3-дв.	745 000	970 000
	Opel Corsa GSi 3-дв.	746 200	–

Ценовой диапазон, руб.	Марка, модель	Цена, руб.*	
		min	max
800 000	Mitsubishi Galant	759 000	908 040
	Mazda BT-50	759 000	1 032 000
	FIAT Ducato Combi	760 000	780 000
	MINI One	765 500	803 800
	Peugeot 407	773 000	1 272 900
	Volkswagen Passat	773 450	1 012 736
	Nissan Qashqai+2	777 000	850 100
	Opel Corsa GSi 5-дв.	777 200	–
	Renault Grand Scenic	782 900	946 300
	Ford S-MAX	783 200	1 248 200
	Renault Scenic	785 500	902 400
	SsangYong Kyron	787 000	1 000 000
	Volvo C30	787 800	1 676 500
	Citroen C5 седан	789 000	1 558 000
	Volkswagen Cross Golf	795 846	864 997
	Ford C-MAX	795 200	1 098 200
	Volkswagen Touran	798 243	973 938
850 000	BMW 1 Series 3-дв.	809 800	1 348 200
	Mazda 6 седан	811 000	1 163 000
	Citroen C4 Picasso	814 000	1 044 000
	Honda Civic хэтчбек	820 100	941 050
	Renault Trafic Van	820 300	842 800
	Chrysler Sebring	822 100	989 100
	Peugeot Boxer	824 000	1 052 000
	Peugeot 207 CC	832 000	957 000
	Nissan NP300 Pickup	835 000	990 000
	Renault Clio Sport	838 700	–
	KIA Sorento	839 990	1 149 990
	BMW 1 Series 5-дв.	843 100	1 407 400
	KIA Carnival	849 000	1 154 000
	Suzuki Grand Vitara 5-дв. New	850 000	1 190 000
900 000	Toyota Camry	853 000	1 430 415
	Mazda 6 хэтчбек	859 000	1 155 000
	Toyota Avensis	860 000	1 387 000
	Volvo S40	864 500	1 471 500
	Nissan X-Trail	866 500	1 309 000
	Mazda 6 универсал	869 000	1 122 000
	MINI One Cabrio	875 000	1 200 500
	Mercedes-Benz A-Klasse 3-дв.	873 800	976 600
	Chrysler PT Cruiser Limited	878 150	923 160
	Honda Accord	885 100	1 091 800
	Opel Corsa OPC	887 700	–
	MINI Cooper	890 700	1 247 000
	Hyundai Coupe	891 900	1 093 900
	SAAB 9-3 Sport седан	896 000	1 536 000
	Opel Astra OPC	896 300	–
	Cadillac BLS	896 535	1 194 306
	Dodge Caliber	898 487	1 121 469
	Mitsubishi Outlander XL	899 000	1 290 900
	Opel Meriva OPC	899 600	–

Ценовой диапазон, руб.	Марка, модель	Цена, руб.*	
		min	max
950 000	Toyota Corolla Verso	901 204	1 013 078
	Opel Astra Twinlop	901 600	1 071 600
	Volvo V50	902 300	1 525 100
	Volkswagen Crafter	902 791	–
	Chevrolet Captiva	903 700	1 190 800
	Renault Koleos	905 000	1 195 000
	Audi A3	917 700	1 644 800
	MINI Cooper S	925 200	1 090 800
	MINI Cooper Clubman	931 500	978 000
	Mercedes-Benz A-Klasse	937 200	1 117 600
	Volkswagen Scirocco	939 141	1 148 576
	Mitsubishi Pajero Sport	941 400	1 227 000
	Audi A3 Sportback	942 700	1 117 100
	Citroen C5 Tourer	944 000	1 629 000
	Skoda Superb	949 000	1 699 000
1 000 000	Opel Zafira	950 400	970 400
	Alfa Romeo 147	957 600	1 100 590
	Volkswagen Tiguan	972 736	1 251 883
	Mitsubishi Grandis	977 400	1 261 800
	Subaru Forester	979 000	1 342 600
	Nissan Teana	985 000	1 238 500
	FIAT Croma	987 000	1 102 500
	Subaru Legacy	987 600	1 427 300
	Nissan Cabstar	992 000	1 166 000
	Mercedes-Benz B-Klasse	997 500	1 257 800
	Opel Antara	997 900	1 305 900
	Toyota RAV4	999 000	1 391 000
	SEAT Leon Cupra	999 200	1 050 000
	Hyundai Santa Fe	999 900	1 323 900
	SAAB 9-5 седан	999 900	1 378 400
	SsangYong Rexton II	1 000 000	1 270 000
1 100 000	Dodge Journey New	1 008 882	1 236 375
	Alfa Romeo MiTo	1 026 928	1 070 258
	Chevrolet TrailBlazer	1 028 400	1 309 800
	Peugeot 308 CC	1 036 000	1 153 000
	KIA Opirus	1 039 000	1 059 000
	Honda CR-V	1 047 250	1 309 800
	Ford Escape	1 050 000	1 180 000
	Volkswagen Passat CC	1 052 000	1 801 000
	Dodge Nitro	1 055 040	1 368 255
	Mazda 3 MPS	1 062 000	1 101 000
	Opel Insignia	1 071 300	1 565 800
	Ford Focus ST 5-дв.	1 092 100	–
	Volkswagen Eos	1 096 208	1 416 699
	Mazda MX-5	1 100 000	1 275 000
1 200 000	Subaru Impreza WRX	1 106 300	1 413 800
	Audi A4 седан	1 111 500	1 850 000
	Opel Zafira OPC	1 113 400	–
	Volvo S60	1 115 900	1 449 900
	SsangYong Rodius	1 116 000	1 259 000
	Mitsubishi Pajero Sport New	1 129 000	1 389 000
	Hyundai H-1	1 131 900	1 165 900
	BMW 3 Series седан	1 133 700	2 174 200

Ценовой диапазон, руб.	Марка, модель	Цена, руб.*	
		min	max
1 200 000	Citroen C-Crosser	1 135 000	1 301 000
	Peugeot 4007	1 135 000	1 302 240
	Peugeot 4007 Coupe	1 135 900	1 487 200
	Jeep Compass Sport	1 140 615	1 255 635
	Honda Pilot	1 141 000	1 727 000
	Ford Focus ST 3-дв.	1 141 100	–
	Ford Galaxy	1 141 300	1 518 400
	Hyundai Grandeur	1 149 900	1 326 900
	Mercedes-Benz C-Klasse седан	1 152 600	1 937 200
	Jeep Compass Limited	1 153 950	1 219 890
	Jeep Liberty	1 153 950	1 219 890
	Honda Type-R	1 171 150	–
	Ford Focus ST 5-дв.	1 172 100	–
	Alfa Romeo GT	1 178 584	1 789 541
	Audi A4 универсал	1 181 500	1 920 000
	SAAB 9-3 Convertible	1 189 000	1 419 000
1 300 000	Cadillac CTS	1 206 342	1 555 000
	BMW 1 Series кабриолет	1 209 100	1 822 400
	Subaru Outback	1 241 900	1 538 000
	Chrysler 300C	1 295 430	2 855 000
	Ford Kuga	1 317 400	1 487 400
	Alfa Romeo 159	1 356 238	2 006 193
	Mitsubishi Pajero IV 3-дв.	1 357 000	1 743 000
	BMW 3 Series универсал	1 357 300	2 274 300
	Nissan Navara	1 365 500	1 495 500
	Land Rover Defender	1 370 000	1 475 000
	Mercedes-Benz Vito	1 394 756	1 759 956
1 500 000	Volvo S80	1 402 300	2 874 400
	Subaru Impreza WRX STI	1 405 300	1 524 500
	Nissan Pathfinder	1 406 000	1 901 000
	Mazda CX-7	1 409 000	1 527 000
	Land Rover Freelander 2	1 413 000	1 945 000
	Volvo V70	1 425 400	1 774 100
	Jeep Cherokee New	1 437 492	1 599 045
	BMW 3 Series хуне	1 440 800	2 357 800
	Jeep Wrangler	1 450 680	1 879 290
	Chrysler 300C Touring AWD	1 463 300	1 650 950
	Mitsubishi Pajero IV 5-дв.	1 484 000	1 899 000
	Chrysler Sebring Cabrio	1 497 749	1 560 689
	Ford Focus RS	1 498 800	–
1 700 000**	Dodge Caliber SRT4	1 501 850	–
	Audi A4 Allroad	1 557 300	1 627 300
	Audi A6 седан	1 587 200	2 146 700
	BMW X3	1 613 600	2 355 900
	BMW 5 Series седан	1 616 300	3 007 600
	Ford Explorer	1 631 000	1 916 500
	Audi S3	1 633 300	1 704 300
	Volvo XC60	1 635 400	1 999 900
	Cadillac SRX	1 636 209	2 063 858
	Hyundai ix55	1 643 900	1 799 900
	Volkswagen Touareg	1 652 432	4 214 884
	Volvo C70	1 698 200	1 968 400
	Volvo XC70	1 668 500	1 999 900

*Для базовой комплектации.

**Обзор цен на автомобили стоимостью выше 1 700 000 руб. – в ближайших номерах ЗР.

Комментарий ЗР

На фоне снижающихся вот уже который месяц объемов продаж замедлился и рост цен. Дилеры продолжают привлекать покупателей - специальными предложениями, выгодными кредитными программами и скидками. Возобновились продажи доступного «ЗАЗ-Сенс» (1,3 л, 70 л.с.) и популярного у россиян «Мицубиси-Лансер» предыдущего поколения. УАЗ взял на себя затраты, связанные с доставкой машин, и теперь на ульяновские вседорожники установлены единые цены во всех регионах России. Дилеры крупных производителей заводят и дорогие автомобили. В середине июля в продаже появился рестайлинговый «Ауди-Q7», открыт прием заказов на обновленный «Рейндж-Ровер» и новейший спорткар «Ниссан GT-R».



Прибавить скорости!

«Лады» с конца прошлого года участвуют в чемпионате мира WTCC наравне с БМВ, СЕАТами и «шевроле». Ну, почти наравне – всякий раз финишируя, увы, за пределами первой десятки... Дебют «Приоры» на июльской гонке в Португалии наблюдал Михаил Гзовский. Фото автора.

ПОДГОТОВКА К ЧУДЕСАМ

На городскую трассу в Порту из боксов Lada Sport выкатилась новая машина – «Приора». С нею руководитель команды Виктор Шаповалов связывает большие надежды. На вопрос о программе-максимум на нынешний сезон сдержанно отвечает: «Надеемся финишировать в числе десяти сильнейших». Выходит, раньше попасть в число лидеров не удавалось, а теперь вдруг получится? За счет чего?

Прежде всего, в команде рассчитывают на лучшие возможности новой машины. «Приора» оснащена двигателем «Опель» мощностью 280 л.с. – на 20 л.с. больше, чем у предшественницы «Лады-110». В группе доводки теперь работает опытный британский инженер. Козырная карта команды – за руль «Приоры» в Порту сел Джеймс Томпсон, один из самых быстрых гонщиков мирового «Туринга». У него внушительный послужной список: двукратный чемпион Великобритании и бронзовый призер WTCC в составе команды «Альфа-Ромео». В прошлом году провел несколько этапов чемпионата на «Хонде», подготовленной частной командой, и умудрялся попадать в очковую зону!

Две другие машины пока прежние – «лады-110», однако на сентябрьском этапе в Германии их сменят еще две «приоры». Пилоты те же: россиянин Кирилл Ладыгин и голландец Яап ван Лаген.

Первый день этапа чемпионата мира по традиции отведен свободным тренировкам, все внимание российских болельщиков, естественно, приковано к Томпсону. Что покажет именитый британец?! Вздох разочарования: едва появившись на трассе, «Приора» уходит обратно в боксы. «Обычная рабочая ситуация», – спокойно поясняют механики. Джеймс, отдавший кузовным гонкам больше десяти лет, быстро чувствует, какие изменения требуется внести в настройки.

Субботняя гонка: дров наломали немало! Едва пилоты рванули навстречу погасшим светофорам, как Серхио Эрнандес из БМВ столкнулся с ван Лагеном. Нашему пилоту повезло больше: пока «десятку» убирали с трассы,

не скрывавший досады «русский» голландец пешком добрался до боксов, Эрнандеса же эвакуировали медики. Но уже вскоре он улыбался в камеру и демонстрировал перебинтованную ногу: ничего страшного, мол. Оба пропустили воскресную гонку, один из-за травмы, другой из-за разбитой машины.

Чудес не бывает. Даже в руках Томпсона «Приора» была не в состоянии угнаться за заводскими «леонами», «крузами» и БМВ-320. Отчасти потому, что вазовская дебютантка везла 40 кг балласта – по регламенту чемпионата он предписан всем новичкам, чья истинная прыть еще не ясна. Да и сама она тяжелее 110-й на 20 кг. Правда, Томпсон все равно одержал верх над партнерами по команде, заняв в одном из заездов 15-е место и оба раза опередив Ладыгина.

Парадом в Порту командовал, пожалуй, СЕАТ – победа Габриэле Тарквини и третье место Ивана Мюллера в субботу. И еще два подиума в воскресной гонке, которую выиграл Аугусто Фарфус. Бразилец ныне – единственный из пилотов БМВ, кто реально претендует на титул, ведь трехкратный чемпион Энди Приоль никак не закрепится даже в первой шестерке. А кроме гоночной «Приоры», на трассе покрасовалась еще одна – белоснежный сэфети-кар, автомобиль безопасности.



С этого ракурса невозможно определить марку и модель. Чисто гоночная начинка, ни одна деталь не выдаст российского происхождения автомобиля.

Особенности компоновки машин WTCC: вместо пассажира – блок управления двигателем и прочими бортовыми системами.



Городские трассы не особо подходят для дебютов и тонкой настройки машин, но Джеймс Томпсон старательно сделал свою работу.



На правах рекламы

a-mega BATTERIES

Innovative Hybrid Technology

☑ Уникальная устойчивость к глубоким разрядам

☑ Надежный запуск двигателя при низких температурах – Стабильно высокие токи при длительном режиме разряда

☑ Срок эксплуатации увеличен в 3 раза!!!



www.a-mega.com.ua



В сентябре Lada Sport отправит заслуженные 110-е на покой. Да и пора бы – негоже выставлять в чемпионате мира машину, снятую с производства...

ОЦЕНКИ С РАЗНЫХ РАКУРСОВ

Прошедшая в Порту гонка была юбилейной, сотой по летоисчислению WTCC. Для Lada Sport – седьмой. «Фактически мы ученики, – говорит президент АВТОВАЗа Борис Алешин относительно участия в WTCC. – Пробуем силы на новых для нас трассах, в новых условиях, в том числе климатических. В чемпионатах такого уровня невозможно с первого года занимать подиумы. И ведь у нас совсем небольшой проигрыш по скорости». Президент вообще оптимистично оценивает гоночный проект, год назад казавшийся нам довольно авантюрным: «Несмотря на то что дебют состоялся в сложное время, я считаю, сделан правильный шаг. Есть и значительный рост интереса к бренду за рубежом, и повышение лояльности российских потребителей. Тот факт, что нашу команду показывают по телеканалу с аудиторией свыше 350 миллионов человек в 160 странах мира, говорит сам за себя».

Разумеется, выслушаем и Джеймса Томпсона. Он все-таки гонщик экстракласса, и его не особо утешает 350-миллионная аудитория, если нет побед. Каковы впечатления от новой машины? «Я очень доволен тестовыми заездами уик-энда. «Приора» неплохо ехала. Конечно, предстоит работа, чтобы улучшить управляемость и увеличить отдачу машины. Замечу, она выдержала квалификацию и обе гонки без поломок – это достойный результат. В «Приоре» скрыт немалый потенциал. Но необходимо прибавить скорости!». **ЗР**

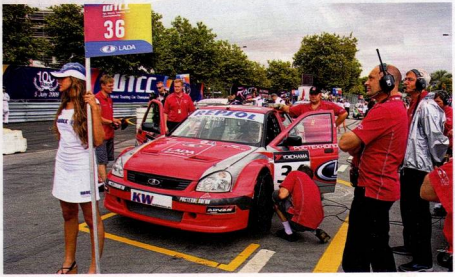


Джеймс Томпсон пока подписался на три гонки в составе Lada Sport. Хорошо бы заполучить такого пилота на полный сезон!



Под капотом «Приоры» высокие технологии: много углепластика, оригинальные опоры стоек, расширительный бачок из нержавейки.

Волнующий момент: первая гоночная «Приора» на стартовой решетке – и сразу в чемпионате мира.





Готовьтесь встретить – звезды будут

Журнал приглашает лучших гонщиков страны на трассу Тушинского аэродрома.

Правила хорошего тона обязывают прежде всего вовремя информировать. В случае с автоспортом – об отмене состязаний, а тем более о том, что они состоятся, лучше предупреждать заранее.

Так вот, сообщаем всем поклонникам зимних трековых гонок, пилотам и руководителям команд: традиционная «Гонка звезд «За рулем» стартует 23 февраля 2010 года. Место проведения – Москва.

Формат прежний: двухчасовая гонка со сменой пилотов плюс три финальных заезда для сильнейшей шестерки на машинах, предоставленных организатором.

К участию в соревнованиях будут допущены автомобили, подготовленные для стартов в чемпионате России 2010 года по зимним трековым гонкам в зачете N-1600. Подойдут и летние – кольцевые зачетной группы «Туринг Лайт» и аналогичные раллийные. На двигателях «Рено-Логан» и ВАЗ-11193 «Калина» разрешено использовать 16-клапанную головку блока цилиндров. И вообще правила «Гонки звезд «За рулем» максимально лояльны к технике – учтена экономическая ситуация.

Участники, как и прежде, – сильнейшие пилоты страны, получившие персональные приглашения журнала «За рулем». Как всегда, спортсмены освобождены от уплаты стартовых взносов. А цена билетов для зрителей будет доступной.

Не сомневаемся, стартовая решетка снова окажется полной. Наша гонка всегда была особой. А сейчас, когда многие чемпионаты, первенства и Кубки страны влачат жалкое существование, станет главным событием российских автогонок.

Готовьтесь!

ЗР

За рулем RENAULT atlas АВТО@mail.ru СПОРТ-ЭКСПРЕСС WWW.SPORT-EXPRESS.RU АСПАС
Федерация автомобильного спорта города Москвы



Генерация триллера-2

После десятого этапа, Гран-при Венгрии, в одном из глобальных сетевых опросов наиболее вероятным чемпионом болельщики назвали Себастьяна Феттеля, а Дженсона Баттона и Марка Уэббера почему-то не увидели даже в тройке лидеров... Расклад сил перед решающей фазой чемпионата мира оценивает Максим Вольнов.

К ПОРТРЕТУ ЛЬЮИСА

Этап в Венгрии обычно скучноват. Но нынче именно он вышел самым непредсказуемым в сезоне, а неожиданным результатам предшествовала тяжелая авария Фелипе Массы в квалификации.

Внезапное преображение «Мак-Ларена», набравшего в пяти предыдущих гонках лишь одно очко, вполне закономерно. Признаки выздоровления стали видны уже на немецком этапе, когда Льюис Хамильтон на старте попытался совершить авантюрный прорыв в лидеры. Не вышло. Возможно, из-за того, что было слишком холодно – асфальт держал машину хуже обычного. Зато на «Хунгароринге» действующий чемпион стал одним из немногих, кто совершал обгоны на трассе, на которой обгонять почти негде. Что подтверждает: «Мак-Ларен» был объективно быстрее всех.

После финиша Льюис излил лавину благодарностей и восхвалений в адрес команды и ее инженеров... А вспомним его пессимизм в мае: «Машина крайне плоха, ничего не получается, технический персонал бессилен, у меня просто опускаются руки». Словам и настроению соответствовали действия – Хамильтон не особенно напрягался в квалификациях, подчас уступал второму номеру Хейкки Ковалайнену и явно не выкладывался в гонках. Словом, вел себя совершенно не так, как Фернандо Алонсо. Испанец тоже позволяет себе делать нелестные замечания в адрес «Рено», однако же работу свою выполняет на все сто.

Кто-то увидит в характере Хамильтона слабинку: избалован, капризен, налицо симптомы звездной болезни. Но, может, британец просто намного более прямолинеен, чем вся когорта предельно «политкорректных» пилотов формулы 1? Мыслимо ли услышать резкое порицание действий своей команды, скажем, от пилотов БМВ? А Льюис позволяет себе не только слова. Ради достижения цели он идет и на нечистоплотность. В Гран-при Малайзии этого года Льюис спровоцировал Ярно Трулли на обгон в режиме желтых флагов, и судьи оштрафовали итальянца. Хитрость после гонки раскрыли, под угрозой дисквалификации команды всю вину взял на себя спортивный директор Дэйв Райан – и ушел в отставку.

Над секретом резкого прогресса «Мак-Ларена» долго ломать голову не приходится. Мотор у команды точно такой же (а может, и более тщательно собранный), как у лидера чемпионата команды «Браун GP». Значит, поработали и над другими компонентами болидов, в первую очередь улучшили аэродинамику. Вряд ли инженеры «Мак-Ларена» шли к созданию нового аэродинамического пакета сложным путем проб и ошибок – на это нет времени. Быстрый путь – визуально изучить удачные машины «Брауна» и «Ред Булла», сделать верные выводы и внести коррективы в конструкцию своей.

Первой победе после затяжной серии неудач Хамильтон радовался почти так же, как прошлогоднему титулу чемпиона.

К середине сезона уже не «Браун-Мерседес», а «Ред Булл» считают главным претендентом на чемпионство в командном зачете. А ведь его двигатель «Рено» далеко не самый мощный.



На правах рекламы

www.bannerbatteries.com

Banner

КРОКУС ЭКСПО. Пав. №1, зал 3, S 311 с 26 по 30 августа

Аккумуляторные батареи из Австрии

Инновационные технологии ведущего западноевропейского производителя обеспечивают оптимальный подбор АКБ для Вашего автомобиля, сочетающий в себе баланс разумной цены и высокого качества. Запустите сердце Вашего автомобиля аккумулятором фирмы Banner, которому доверяют такие автопроизводители как: BMW, Volkswagen, Audi, Skoda, Mitsubishi, Chrysler, MAN, Suzuki, KIA, Mercedes-Benz и другие.



ООО "Баннер Баттериен"
e-mail: office.bru@bannerbatteries.com

Тел.: (495) 514 01 75
Факс: (499) 270 56 50
Розница: (499) 174 79 85

Banner Batterien
THE POWER COMPANY

САМ СЕБЕ СОПЕРНИК?

Вопреки логике затяжных турниров, круг претендентов на титул по ходу сезона не сужается, а растет! Во многом благодаря спаду «Брауна», о котором достаточно внятно говорит лидер чемпионата Дженсон Баттон: «Мы построили отличную машину, у которой лишь один недостаток – она бережно относится к шинам только в определенном диапазоне температур. Прохладная погода лишает нас преимущества, потому что покрышки изнашиваются очень быстро – намного быстрее, чем у соперников. Команда планомерно совершенствует автомобиль, вносит различные изменения, но, тем не менее, в Будапеште я чувствовал машину хуже, чем в Монако или в Турции. И дело не в том, что мы не соответствуем соперникам в темпе развития машины, – мы проигрываем сами себе. И жалуемся на погоду».

Шансы «Ред Булла» на титул в середине лета расценивали выше, чем шансы «Брауна», хотя именно эта команда продолжала лидировать. А внутри «Ред Булла» акцент внимания сместился от Себастьяна Феттеля к Марку Уэббер. Австралиец ударно провел летнюю кампанию (победил и еще трижды поднимался на подиумы в четырех гонках) – и опередил немца по очкам.

Многое теперь зависит от командной политики: рискнут ли руководители «Ред Булла» применить дискриминацию пилотов, «рассчитав» на первого и второго? Если да, на кого сделают ставку? Если нет, тогда Баттону будет проще удержаться на вершине, так как Феттель и Уэббер станут отбирать очки друг у друга. Одно из двух решений шефу команды Кристиану Хорнеру придется принять, и не факт, что «Ред Булл» избежит внутренних конфликтов.

На руку Дженсону Баттону и выход из кризиса признанных грандов – «Феррари» и «Мак-Ларена». Их пилоты после венгерской гонки проигрывают Баттону по полсотни очков, отыграть столько за семь оставшихся этапов почти невероятно. А вот мешать дуэту «Ред Булла» они точно будут! Крайне интересно, как покажет себя Михаэль Шумахер, занявший в «Феррари» место Массы – бразилец получил серьезную травму головы и, по мнению медиков, выбыл из спортивного строя не менее чем на полгода. Вряд ли семикратный чемпион сейчас в оптимальной форме, но на подвиги в масштабах этапа наверняка способен! Так что концовка чемпионата по напряжению вполне может превзойти прошлогодний триллер. ЗР

РЕЗУЛЬТАТЫ

ЧЕМПИОНАТ МИРА ФОРМУЛЫ 1

7-й этап, Гран-при Турции

1. Дж. Баттон (Великобритания, «Браун-Мерседес»)	1:26.24,848
2. М. Уэббер (Австралия, «Ред Булл-Рено»)	0.06,7
3. С. Феттель (Германия, «Ред Булл-Рено»)	0.07,4
4. Я. Трулли (Италия, «Тойота»)	0.28,7
5. Н. Росберг (Германия, «Вильямс-Тойота»)	0.31,5
6. Ф. Масса (Бразилия, «Феррари»)	0.39,9
7. Р. Кубица (Польша, «БМВ Заубер»)	0.46,2
8. Т. Глок (Германия, «Тойота»)	0.46,9

8-й этап, Гран-при Великобритании

1. С. Феттель	1:22.49,328
2. М. Уэббер	0.15,1
3. Р. Баррикелло (Бразилия, «Браун-Мерседес»)	0.41,1
4. Ф. Масса	0.45,0
5. Н. Росберг	0.45,9
6. Дж. Баттон	0.46,2
7. Я. Трулли	1.08,3
8. К. Райкконен (Финляндия, «Феррари»)	1.09,6

9-й этап, Гран-при Германии

1. М. Уэббер	1:36.43,310
2. С. Феттель	0.09,2
3. Ф. Масса	0.15,9
4. Н. Росберг	0.21,0
5. Дж. Баттон	0.23,6
6. Р. Баррикелло	0.24,4
7. Ф. Алонсо (Испания, «Рено»)	0.24,8
8. Х. Ковалайнен (Финляндия, «Мак-Ларен-Мерседес»)	0.58,6

10-й этап, Гран-при Венгрии

1. Л. Хамильтон (Великобритания, «Мак-Ларен-Мерседес»)	1:38.23.876
2. К. Райкконен	0.11,5
3. М. Уэббер	0.16,8
4. Н. Росберг	0.26,9
5. Х. Ковалайнен	0.34,3
6. Т. Глок	0.35,2
7. Дж. Баттон	0.55,0
8. Я. Трулли	1.08,1

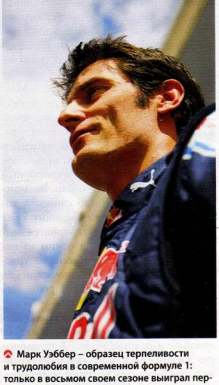
После 10 этапов

Пилоты

1. Дж. Баттон	70
2. М. Уэббер	51,5
3. С. Феттель	47
4. Р. Баррикелло	44
5. Н. Росберг	25,5
6. Я. Трулли	22,5

Команды

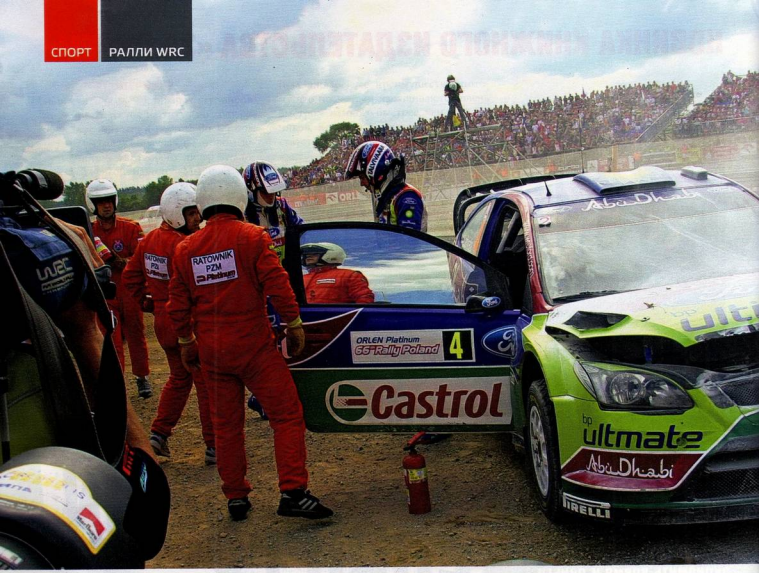
1. «Браун GP»	114
2. «Ред Булл»	98,5
3. «Феррари»	40
4. «Тойота»	38,5
5. «Мак-Ларен»	28
6. «Вильямс»	25,5



Марк Уэббер – образец терпеливости и трудолюбия в современной формуле 1: только в восьмом своем сезоне выиграл первый поул и одержал первую победу.

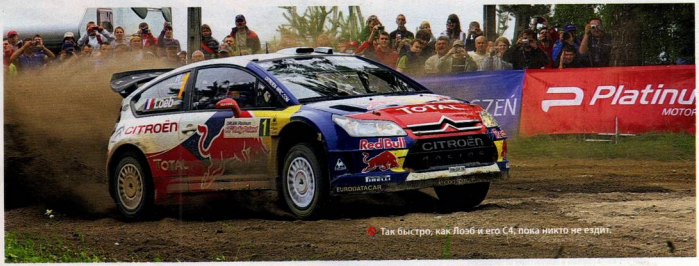


Фернандо Алонсо лидировал недолго: поломка топливного насоса и ошибка механиков, плохо закрепивших колесо, свели усилия пилота на нет.



Лоэб и его команда

В мировом чемпионате по ралли лавры достаются одному пилоту, но на его победу работает целая команда. Об этом из-за кулис «Ситроен-Рейсинг» Владимир Соловьев. Фото автора.



Так быстро, как Лоэб и его C4, пока никто не ездит.



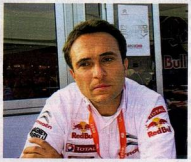
Польский этап чемпионата оказался для «Ситроена» на редкость напряженным. Лидер чемпионата Себастьен Лоэб в пятницу на четвертом спецучастке налетел на пень и покинул трассу. Гонку возглавили два «форда» – Микко Хирвонена и Яри-Матти Латвалы. На другой день автомобиль Себастьена под стартовым номером 1 вновь включился в борьбу, но уже с последней позиции.

Себ бился как лев: доп за допом он показывал лучшее время. Но догнать восьмерку лидеров и получить зачетные очки было нереально. Тогда команда решила, что Евгений Новиков и Конрад Раутенбах должны пропустить Себастьена. Ход удался. Перед заключительным, фактически ничего не решавшим спецучастком Лоэб был восьмым с одним-единственным очком. И тут случилось невероятное. Обеспечивший себе второе место в ралли Яри-Матти Латвала задевает в вираже бочку с песком и ломает рулевую тягу! Лишившаяся управления машина зарывается в песок. Гон-



Себастьен ЛОЭБ,
пятикратный чемпион мира по ралли:

– Польский этап для меня сложился неудачно. В пятницу наткнулся на корягу, которая была присыпана грунтом. Я ее не видел, и никто из пилотов тоже не заметил и не сделал пометок в легенде. Это только моя ошибка. Но вызывает недоумение, почему подвеска не выдержала удара, который, на мой взгляд, был не самым жестким... Трасса мне понравилась – отчасти напоминает финскую. Много скоростных участков. Польское ралли принесло немало сюрпризов, и они повлияли на расстановку сил. Растрачен весь накопленный запас прочности, теперь придется напрячься.



Свен СМЕТС,
менеджер команды:

– В моем ведении логистика и работа с основными спонсорами – компаниями «Тоталь» и «Ред Булл». Помимо них, есть еще спонсор чемпионата – «Пирелли», а также семь менее крупных, которыми занимается помощник. Кроме того, есть технические спонсоры. Они не наклеивают стикеры, но поставляют сиденья, шлемы, свечи зажигания. Кстати, размещение наклейки на машине чемпиона мира на год стоит от 100 000 евро.

Но и затраты у нас немалые. Например, в Польше на самолеты, гостиницы, доставку грузов и прочее ушло примерно 250 000 евро.

На правах рекламы

В Вашей спине 256 мускулов, 150 связок и 33 позвонка. Но достаточно одному из них заболеть, чтобы заболела вся спина.

Нурофен® знает, как победить боль. А знаете ли Вы?



НАПРАВЛЕННОЕ ДЕЙСТВИЕ ПРОТИВ БОЛИ

Пластырь сертифицирован
Не требует рецепта

www.nurofen.ru

ПРЕДУПРЕЖДАЕМ О НАЛИЧИИ ПРОТИВОПОКАЗАНИЙ. ПЕРЕД ПРИМЕНЕНИЕМ ПРЕПАРАТА ВНИМАТЕЛЬНО ПРОЧТИТЕ ИНСТРУКЦИЮ ИЛИ ПРОКОНСУЛЬТИРУЙТЕСЬ СО СПЕЦИАЛИСТОМ.





Микко Хирвонен возглавил турнирную таблицу и обещает нарастить отрыв на этапе в Финляндии.

Евгению Новикову пришлось подыграть Себастьену, чтобы добыть очки для команды.



Жан-Клод БУАССОН,
руководитель службы питания:

– Нашему ресторанчику я дал бы одну звезду «Мишлен». Со мной работают еще два молодых повара, но если что не так – все шишки на мою голову. В команде с 2001 года – как только фирма приняла решение вернуться в ралли. С «Ситроеном» мы провели вместе 120 состязаний. У нас французская кухня. Готовим много и разнообразно, используем только свежие продукты, при малейшем подозрении выбраковываем их.

Во время соревнований все любят есть макароны. Характер блюд определяется настроением пилота. После спецучастка спортсмены звонят и заказывают жаркое на гриле, цыпленка, говядину или еще что. Они сами прикидывают, что их желудки смогут переварить после старта. Я ездил в спортивной машине и знаю, как булькает в животе на скорости.

Лоэб в ходе соревнований ест совсем немного, пьет кофе. Его любимое блюдо – говяжья вырезка со сморчками, но только в воскресенье по окончании гонки. Дани Сордо молод, он любит тонкие ломтики говядины, немножко креветок, салата. Ему нужно много всего, но в малых количествах. Евгений Новиков налегает на десерты.

Мы приезжаем на гонки раньше других: нужно закупить продукты и все организовать до приезда команды. Наше хозяйство размещается в двух грузовиках: в одном кухня на гидроопорах, в другом холодильник. На то, чтобы приготовить ужин для всей команды, уходит целый день: буквально не отходим от плиты. Главный секрет повара: чтобы приготовить что-то вкусное, нужно потратить много времени.



Марк ЖЕРМЕН, остеопат команды «Ситроен-Рейсинг»:

– В 2004 году меня пригласил в команду Ги Фрекелен. Мое появление в ней не случайно. В ралли спортсмен испытывает интенсивные ударные нагрузки, вследствие чего возрастает риск получить травму. В том же 2004-м на ралли Германии мне пришлось активно поработать с Себом, который в тренировочном заезде врезался в бетонный блок.

Мы различаем высокочастотные и низкочастотные ударные нагрузки. Удары низкой частоты исходят от неровностей дороги, а высокой – от вибраций силового агрегата. Раллийный автомобиль вибрирует, как никакой другой. В результате происходит защемление позвонков, навалившаяся повышенная усталость. Средствами остеопатии лучшим образом и быстрее всего снимается и то и другое.

Больше всего у пилотов страдает шейный отдел позвоночника, плечи, предплечье, спина.

Серьезная проблема – обезвоживание организма. В машине жарко, все время хочется пить. При потере 1% воды в организме мышцы слабеют на 10%. Чтобы избежать этого, на отдельных этапах пилотам приходится выпивать до 7 литров воды в день.

На правах рекламы

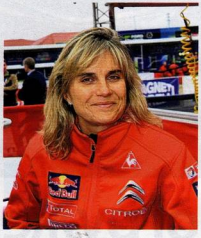


Дидье КЛЕМАН,
инженер:

– Пришел я в команду в 1994 году, когда она еще называлась «Ситроен-Спорт», отвечал за тесты автомобилей для ралли-рейдов. Потом готовил автомобили «Ксара кит-кар», «Ксара WRC» и C4 WRC. Сейчас команда называется «Ситроен-Рейсинг», я отвечаю за проведение тестов, а в ходе самих гонок – за автомобили Себастьена и Даниэля.

Обычно подготовка начинается с анализа соответствующих этапов в предыдущем году. Но в случае с Польшей организаторы предоставили нам видеосъемку спецучастков, и мы выбрали тренировочную базу с похожими условиями. В пробных заездах сами делали видеосъемку, чтобы оценить трассу. Устанавливать измерительную аппаратуру не имеет смысла, поскольку при разведке скорость тренировочных машин ограничена. Точные настройки под трассу – дело неблагодарное, ведь состояние дороги на одном и том же участке меняется после каждого участника. Это совсем не то, что в кольцевых гонках. Поэтому основными ориентирами при настройке машины служат ощущения пилота и данные, получаемые в ходе соревнований, которые, в свою очередь, помогают пилоту лучше понять ситуацию.

Мари-Пьер РОССИ,
PR-менеджер С. Лоэба
и «Ситроен-Рейсинг»:



– В основной команде работают 45 человек: инженеры и механики разной специализации, работники кухни, пресс-атташе, врач, остеопат, менеджеры.

Мы постоянно в дороге. Мне еще повезло: муж путешествует со мной вместе – он инженер команды юниоров. Вместе с тем постоянные путешествия доставляют радость, я люблю свою работу.

Вчера из-за схода Лоэба очень расстроилась. Но как был расстроен сам Себастьен! Команда – это настоящая семья. Я пришла сюда в 2001 году, когда Лоэб и Элена только начинали выступать в национальном чемпионате Франции. Сейчас много говорят об объединении команд «Пежо-Спорт» и «Ситроен-Рейсинг». Оливье Кеснель является одновременно директором обеих. Но как объединить две разные команды в одном доме? Скорее речь идет об оптимизации затрат.

Реклама



ROMANSON

Барнаул - Волгоград - Владивосток - Владимир - Вологда - Воронеж - Екатеринбург - Иркутск - Казань - Калуга - Калининград - Кемерово - Киров - Кострома - Курган - Краснодар - Красноярск - Москва - Н. Новгород - Новосибирск - Орел - Омск - Оренбург - Пермь - Ростов-на-Дону - Рязань - Самара - Санкт-Петербург - Саратов - Смоленск - Сургут - Тверь - Тольятти - Тюмень - Уфа - Хабаровск - Челябинск - Ярославль

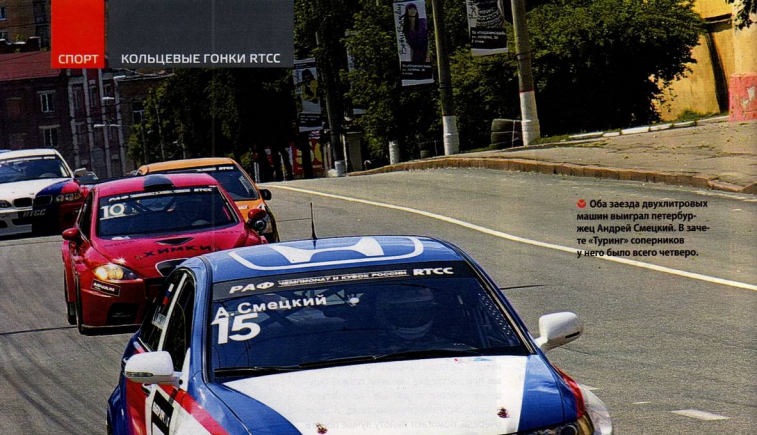
Адреса магазинов на сайте официального дистрибьютора компании "Бизнес и Вотч"
www.businesswatch.ru

щик яростно газует, пытаясь вырвать автомобиль из ловушки. Выбивающийся из-под капота дымок перерастает в пламя. Подоспели пожарные – огонь потушен, но двигатель молчит. Латвала в одночасье теряет все.

В итоге Себастьен поднимается на седьмое место и приносит два очка в свою копилку. Второй пилот «Ситроен-Рейсинг» Даниэль Сордо с третьего места переходит на второе. Но лидерство «Ситроена» в зачете пилотов потеряно. Микко Хирвонен добивается преимущества над Лоэбом в одно очко.

Единственное утешение «двойного шеврона» в том, что команда «Форд» отстает от «Ситроена» на 17 очков (результаты гонки – в рубрике «Паддок»).

Для соратников Лоэба начался новый этап борьбы за чемпионский титул – шестой кряду. **ЗР**



Оба заезда двухлитровых машин выиграл петербуржец Андрей Смецкий. В зачете «Туринг» соперников у него было всего четверо.

Полное погружение

Уровень состязаний легко определить по количеству сильных участников. Судя по Гран-при «Курская дуга», кризис в российском кольце достиг дна, считает Сергей Зиновьев. Фото: Юрий Тюрин.

Да, 23 машины на старте гонки – неплохой показатель. Но 23 машины в пяти классах, поделенных на две стартующие группы, и перерывы между заездами по часу... Возможно, гонщикам интересно посоревноваться и в таком составе, но каково зрителям? Неудивительно, что трибуны на временной городской трассе Курска нынче не столь полны, как год назад, когда серия RTCC приехала сюда впервые... Вопрос: для кого в России проводят кольцевые гонки?

Не так далеки времена, когда этап чемпионата страны собирал под сотню пилотов. Правда, в те годы все российское кольцо выглядело как монолитный гоночный турнир. Потом пришла эра размежевания: формулы отдельно, техника марки Lada отдельно, Кубок «Хонды-Сивик» сам по себе – и обособленная серия RTCC, вобравшая все, что подходит под описание «туринг».

Российская автомобильная федерация некогда предпочла распределить бразды правления между несколькими энтузиастами, изучавшими гоночный менеджмент по ходу дела. Результат налицо: гонок формулы 1600 в этом году нет вообще, Национальная гоночная серия АВТОВАЗа тихо скончалась, на сайте Кубка «Хонды» фраза: «Оплаченный период услуг истек». Лишь RTCC пытается выжить, сохраняя хоть какие-то кольцевые традиции страны и поддерживая интерес немногих уцелевших спонсоров. Заметим, что мировой экономический кризис сыграл далеко не главную роль



в упадке кольца – пике началось намного раньше, когда поочередно почили в бозе трассы «Ходынка», «Невское кольцо» и «Тольятти-ринг». Ведь не мешает же сейчас проклятый кризис многим пилотам и командам регулярно стартовать в Европе...

Что касается RTCC, серия импровизирует по ходу пьесы. Сезон открыл этап в Красноярске (14 машин в трех классах). Затем Курск – и сложилось ощущение, что здесь гонка кого-то утомила: зрительские трибуны начали демонтировать, не дождавшись завершения заездов. Тольятти отозвал свое согласие принять этап в августе, и вакансию неожиданно занял Липецк, дебютант на кольцевой карте страны.

Вся осенняя часть турнира под вопросом: в календаре значатся столичные Лужники и строящиеся трассы в Домодедово и под Смоленском, в Дорогобуже. С высокой степенью вероятности «Смоленское кольцо» в этом году гонки все-таки примет – асфальт на трассе уложен. Но вряд ли это спасет сезон в целом. Около трех десятков пилотов нынче нигде не стартовали и не планируют. Не исключено, что опять придется начинать с нуля, как после распада СССР. Правда, тогда было чуть проще: пусть все трассы оказались за российской границей, но оставались люди и машины.

Повод для оптимизма в отношении российского кольца только один: после всякого погружения следует подъем, и хуже точно уже не будет. А катализатором всплытия наверняка послужит открытие новых автодромов. Чего и ждем с нетерпением! **ЗР**

1600-кубовый класс нынче сооружен из «Туринг-Лайта», «Национального» и «Кубка «Калины». Алексей Дудукало здесь вне конкуренции.

Олег Квитка в первой гонке отличился – стал победителем в «Супер-Продакшн». Но во второй угодил в аварию.





Шесть вопросов про «Импрезу»

Отечественная команда УРТ на подготовленном ею автомобиле сражается с лидерами класса N4 в чемпионате мира по ралли! Ее руководитель четырнадцатикратный чемпион страны Сергей Успенский дал интервью корреспонденту ЗР Вадиму Крючкову.

– Сергей Вадимович, чем отличается построенная в России «Субару-Импреза WRX STI» от автомобилей, подготовленных зарубежными командами?

– В целом отличия невелики, ведь машины для чемпионата мира собирают по единым техтребованиям. А вот в мелочах наметился перевес в пользу УРТ. Например, наша программа управления двигателем лучше, чем у других производителей. Как такое стало возможным? У нас было больше времени для творчества, потому что отечественная команда в меньшей степени, чем зарубежные, ориентирована на коммерцию. И коли речь зашла об экономике, отмечу: наш прайс-лист в сравнении с расценками конкурентов всегда был более привлекательным.

– А что за уникальную подвеску устанавливает УРТ на свои машины? Говорят, она много лучше других...

– Сегодня такую же, как у нас, подвеску – марки «Тейн» – может купить каждый. Но мы первыми стали сотрудничать с малоизвестной фирмой, которая в тот момент была новичком на чемпионате мира по ралли. «Тейн», так же как и УРТ, прорывалась на рынок. А чтобы потеснить его старожилов, надо выпускать нерядовой продукт. Сейчас у нас есть совместные наработки, и мы считаем, что данная подвеска очень хорошая.

– В нынешнем сезоне WRC на «Субару» от УРТ выступает один экипаж?

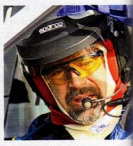
– Да, это пилот Патрик Флодин и штурман Йоран Бергстен. На один этап автомобиль нашего производства арендовал норвежец Андреас Миккельсен – разовый клиент, так сказать. Что поделаешь, кризис затронул и автоспорт. Многие гонщики, в том числе и наши потенциальные партнеры, вынуждены пропускать сезон. Конечно, мы ведем переговоры, но пока они не привели к подписанию контракта.

– Флодин слывет специалистом по настройке автомобилей. Это действительно так?

– Да, как пилот, помогающий доводить машину, Патрик команду устраивает. Отмечу, УРТ предложила Флодину готовый продукт. Причем гонщику наша «Субару» сразу же понравилась. Осталось лишь подстроить ее под запросы конкретного пилота. Чуть-чуть поработали с подвеской и программой управления трансмиссией.

– А в России есть пилоты такого же уровня?

– По умению работать с техникой – да. Хорошим настройщиком автомобиля считают, например, Андрея Жигунова. Что касается ездовой подготовки, здесь ситуация хуже. Этапов первенства страны немного, и они короткие. Раллисты посте-



Сергей Успенский: «Команда УРТ доказала, что умеет побеждать».



Патрик Флодин – шведский пилот российской команды.

пенно превращаются в спринтеров и – за редким исключением – отстают от мирового уровня. Флодин молод, амбициозен, быстр. Но, самое главное, у него большой накат по самым разным трассам.

– Каких дивидендов ожидаете от выступлений команды в мировом чемпионате? Разумеется, с учетом того, что в ближайшем будущем WRC ждут глобальные перемены...

– Конечно, хочется, чтобы автомобили, произведенные УРТ, покупали. Будем рады, если на них станут соревноваться в чемпионате России, но еще больше порадуемся их появлению на чемпионате мира. Команда уже продемонстрировала умение побеждать, и, не будь кризиса, сейчас в WRC выступало бы несколько клиентских машин.

В любом случае полученный опыт ценен, даже если экономическая ситуация приведет к некоему тайм-ауту. УРТ – инжиниринговая компания, и прямой зависимости от «Субару» у нас нет. Имею в виду обязательство не сотрудничать с другим производителем. Не сомневаюсь, как только улягутся финансовые бури, мы сможем провести подобную работу с любой маркой и достичь тех же результатов, в том числе и с автомобилем новой группы «Супер 2000». **ЗР**

НАША СПРАВКА

СТРОЯТ В МОСКВЕ, ЕЗДЯТ ЗА РУБЕЖОМ

«Успенский Ралли Техника», или УРТ, входит в группу компаний «У Сервис++». Занимается производством и обслуживанием гоночных автомобилей группы N. В 2005 году компания получила от «Субару Техника Интернешнл» агентский контракт на подготовку и продажу раллийных автомобилей одноименной марки. Техническая база УРТ по сути представляет собой мини-завод. Здесь есть сборочный цех, испытательные стенды, помещение для сварки кузовов и каркасов безопасности, моторное и трансмиссионное производства, цех ремонта и обслуживания подвески. То есть полный цикл, позволяющий превратить «Субару-Импреза WRX STI» в незаурядный гоночный болид. В 2008 году фирменным экипажем УРТ стал шведский дуэт Патрик Флодин – Йоран Бергстен. Тогда же на заключительном этапе чемпионата мира по ралли в Великобритании «Субару» с кузовом хэтчбек, созданная российской командой, впервые победила в зачете серийных автомобилей (PWRC).



На правах рекламы

антикризисное лекарство

Финансовый кризис — тоже болезнь. Болеет экономика, а страдает население.

И все как всегда работает по классической формуле: «спасение утопающих — дело рук самих утопающих». Стресс, резкие перепады температуры воздуха — эти факторы ослабляют наш организм. Мы становимся беззащитными не только перед кризисом, но и перед многочисленными вирусными инфекциями, в первую очередь, — гриппом.

И тут наступает самое неприятное. Из-за гриппа мы можем отсутствовать на работе и неделю, и месяц...

Целый месяц отсутствовать на работе в период кризиса и сокращений — большой риск. Вывод один — БОЛЕТЬ НЕЛЬЗЯ!

А значит, надо инвестировать средства в свое здоровье, в лекарство, которое поможет удержаться в строю даже в период эпидемии гриппа. И такой препарат есть, называется он **Арбидол**.

Особенность действия Арбидола заключается в том, что он способен застопорить размножение вируса гриппа и ОРВИ в организме. Арбидол может сократить время болезни в полтора раза.



ОАО «Фармстандарт-Лексредства» РУ №009810/01

Особенность действия Арбидола заключается в том, что он способен застопорить размножение вируса гриппа и ОРВИ в организме. Если начать принимать **Арбидол** при первых признаках гриппа, он может остановить болезнь. А если вы все-таки заболели, Арбидол может сократить время болезни в полтора раза. Этот препарат поможет уменьшить тяжесть основных симптомов (температура, интоксикация) и значительно снизить риск развития осложнений гриппа. **Арбидол** лечит и предупреждает не только грипп, но и большинство обычных «простуд» (ОРВИ) — ведь их тоже вызывают вирусы.

Именно поэтому **Арбидол** иногда называют «антикризисным» лекарством. Благодаря этому лекарству можно остановить грипп и ОРВИ в самом начале и «не свалиться» на несколько дней на больничный, а значит и в самые непростые времена показать себя ценным сотрудником и избежать сокращения.

ПЕРЕД ПРИМЕНЕНИЕМ ОЗНАКОМЬТЕСЬ С ИНСТРУКЦИЕЙ И ПРОТИВОПОКАЗАНИЯМИ

Ралли по-русски

Третий раз ралли «Россия», проводимое близ границы Ленинградской области и Финляндии, принимало участников международной серии IRC (Intercontinental Rally Challenge). Здесь же разыгрывали очки третьего этапа чемпионата страны. Почти все прошлогодние нарекания к трассе и организации сохранились. Местные грунтовые дороги слишком рыхлые и каменистые – их подготовке и в этот раз уделили мало внимания. Пограничники, с которыми опять не договорились, объявили исключительно скоростные участки «запретными зонами» для мобильных болельщиков. К этим неурядицам добавилось неспортивное поведение зрителей. К примеру, пятикратный чемпион страны Андрей Жилтупов сошел с трассы в первый день, разбив подвеску «Лансера» о бревно, уложенное поперек дороги! Были и другие малоприятные инциденты.

Вообще, интерес к ралли «Россия» заметно упал – всего 38 экипажей на старте против семи десятков в прошлом году. Иностранцев также приехало почти вдвое меньше.

Из числа лидеров IRC «Россию» проигнорировала заводская команда «Пежо» – говорят, подсчитала расходы на ремонт машин и решила, что эту гонку лучше пропустить (зачет в IRC проводят не по всем этапам, «прогулы» допустимы). Этим воспользовались соперники в лице «Шкоды» – ее пилот Юхо Ханнинен и выиграл гонку. А в рамках чемпионата России очередную, третью подряд победу одержал швед Патрик Флодин, защищающий цвета московской команды URT. Действующий чемпион Александр Желудов, боровшийся с ним за четвертую позицию, сошел из-за поломки мотора на арендованном «Пежо-207».



РЕЗУЛЬТАТЫ

ЧЕМПИОНАТ МИРА ПО РАЛЛИ

8-й этап, ралли Польши

1. М. Хирвонен (Финляндия, «Форд-Фокус»)	3:07.27
2. Д. Сордо (Испания, «Ситроен-С4»)	1.10
3. Х. Сольберг (Норвегия, «Форд-Фокус»)	2.05
4. П. Сольберг (Норвегия, «Ситроен-Ксара»)	2.34
5. М. Уилсон (Великобритания, «Форд-Фокус»)	4.17
6. К. Холовчик (Польша, «Форд-Фокус»)	4.33
7. С. Лоэб (Франция, «Ситроен-С4»)	19.15
8. К. Раутенбах (Замбабве, «Ситроен-С4»)	19.20

После 8 этапов

Пилоты

1. М. Хирвонен	58
2. С. Лоэб	57
3. Д. Сордо	39
4. Х. Сольберг	27
5. Я.-М. Латвала	25
6. П. Сольберг	25

Команды

1. «Ситроен»	106
2. «Форд»	89
3. «М-Спорт Форд»	60
4. «Ситроен Юниор»	29
5. «Мручиз Форд»	18

ЧЕМПИОНАТ МИРА WTCC

После 8 этапов

Пилоты

1. И. Мюллер (Франция, «СЕАТ-Леон»)	82
2. Г. Таркини (Италия, «СЕАТ-Леон»)	77
3. А. Фарфуш (Бразилия, БМВ-320)	76
4. Р. Райделл (Швеция, «СЕАТ-Леон»)	55
5. Р. Хафф (Великобритания, «Шевроле-Круз»)	54
6. Й. Мюллер (Германия, БМВ-320)	53

Команды

1. СЕАТ	211
2. БМВ	201
3. «Шевроле»	147
4. Lada	59

СЕРИЯ IRC

6-й этап; 3-й этап чемпионата России по ралли – международное ралли «Россия»

1. Ю. Ханнинен (Финляндия, «Шкода-Фабия»)	1:45.15
2. Я. Копецки (Чехия, «Шкода-Фабия»)	1.20
3. Дж. Бассо (Италия, «ФИАТ-Гранде Пунто Абарт»)	4.06
4. П. Флодин (Швеция, «Субару-Импреза»)	5.09
5. Г. Уилкс (Великобритания, «Протон-Сатрия Нео»)	6.33
6. А. Ален (Финляндия, «ФИАТ-Гранде Пунто Абарт»)	7.30
7. Ф. Виттманн (Австрия, «Мицубиси-Лансер Evo 9»)	9.07
8. Б. Зимми (Россия, «Мицубиси-Лансер Evo 9»)	15.53
9. А. Катков (Россия, «Субару-Импреза»)	19.51
10. К. Койтла (Эстония, «Хонда-Сивик Туре-R»)	20.04

После 6 этапов

1. К. Мик (Великобритания, «Пежо-207»)	30
2. Я. Копецки	29
3. Ф. Лойкс (Бельгия, «Пежо-207»)	24
4. Дж. Бассо	17
5. Н. Вуйоз (Франция, «Пежо-207»)	14
6. Ю. Ханнинен	14

Нефтяники-формулисты

Команда «ЛУКОЙЛ Рейсинг» продолжает свою программу поддержки молодых пилотов в различных европейских формульных сериях. Михаил Алешин перешел из формулы «Рено 3.5» в официальный чемпионат FIA формулы 2, где сразу стал заметным персонажем. На четвертом этапе в Брандс-Хэтче – подиум и десятое место. По сумме очков Алешин седьмой, уступает лидерам около 20 очков, и ему предстоит откатать еще четыре гонки.

Сергей Афанасьев остался в формуле «Мастер». Пятый этап на «Хунгароринге» принес россиянину победу в одном из заездов. В общем зачете он держится четвертым.

Наконец, в Евросерии формулы 3 цвета ЛУКОЙЛа защищает 21-летний финн Мика Мяки, которому пока особо хвастаться нечем. Набрал очки в двух первых гонках, затем последовала череда неудач. Восьмое место по сумме четырех этапов – и весьма призрачные шансы на призы по итогам сезона, который в формуле 3 состоит из 10 раундов.



КАЛЕНДАРЬ

РАЛЛИ

4–5.09 чемпионат России, «Гуково», Ростовская обл.

11–12.09 Кубок России, «Струги Красные», Псковская обл.

25–26.09 Кубок России, «Санкт-Петербург»

КРОСС, РАЛЛИ-КРОСС

5–6.09 чемпионат России (легковые), Курск

19–20.09 чемпионат России (легковые, багги), Первоуральск

19–20.09 традиционная гонка (легковые, багги), Буденновск Ставропольского края

26–27.09 чемпионат России (легковые, багги), Калининец Московской обл.

26–27.09 традиционная гонка (легковые, багги), Златоуст

26–27.09 «Серебряная Ладья» (легковые), Тольятти

ДРУГИЕ ВИДЫ АВТОСПОРТА

5–13.09 ралли-рейд «Шелковый путь», серия «Дакар», Казань – Ашхабад

11–13.09 Кубок России по картингу, Подольск Московской обл.

12–13.09 Кубок России по ралли-рейдам, «Коломенская осень», Московская обл.

12–13.09 Кубок РАФ по трофи-рейдам, «Осенний марафон», Тверская обл.

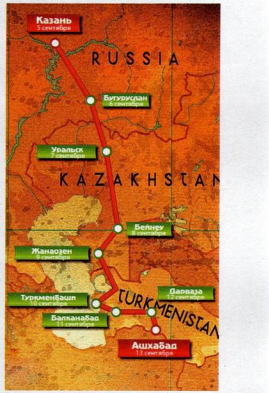
18–19.09 традиционная кольцевая гонка «Югорское кольцо», Ханты-Мансийск

26–27.09 чемпионат Сибири и Дальнего Востока по кольцевым гонкам, Красноярск

Доходный «Путь»

Официальная пресс-конференция ралли-рейда «Шелковый путь», прошедшая в Москве, подтвердила, что гонка серии «Дакар» в сентябре состоится, несмотря на кризис. Более того, организаторы отменили для всех «частников» стартовые взносы. Призовой фонд (300 тыс. долларов) остался прежним, а всем, кто доберется до финиша, выплатят по 5 тыс. долларов.

Для российских болельщиков особый интерес представляют три пункта трассы. Это Казань, где марафон стартует 5 сентября, и стационарные бивуаки в Бугуруслане и Уральске – только там можно будет детально узнать маршрут предстоящего дня. Участие в гонке подтвердили заводские команды КамАЗа, «Фольксвагена» и «Татры». По предварительным данным, одних только грузовиков наберется два десятка. Дистанция гонки составляет 4500 км, из них 3200 км – скоростные участки.



Золото дадут в сентябре

В этом году кроссмены, выступающие в легковых дивизионах Д1 и Д1А, лишились весеннего этапа в Нижнем Ломове. Поэтому сезон начался лишь в конце июня. А к середине июля состоялось уже три этапа – в Дмитрове, Чусовом (Пермский край) и Первоуральске.

Ни одного чемпиона досрочно определить не удалось (такое возможно, ведь в зачет идут три лучших результата из пяти). Наиболее близка к развязке ситуация в иномарочном Д1. Действующий чемпион Салават Фатхутдинов одержал две победы подряд и был близок к тому, чтобы на Урале прибавить к своему титулу прилагательное «двукратный». Не вышло – столкновение и сход. А победил его главный конкурент Александр Карасевич, и потому раньше осенней гонки в Курске судьба золота не решится.

В бюджетный Д1А вместе с командой СКП АВТОВАЗа вернулся многократный чемпион страны Владимир Колесов. И первую же гонку в Дмитрове выиграл буквально «в одни ворота». А действующего чемпиона Владимира Норкина вместе с группой других пилотов дисквалифицировали за «недовес» автомобилей. Впрочем, в Чусовом уралец взял реванш. А в Первоуральске отличился еще один заметный игрок – москвич Сергей Загуменнов. Лидирует в чемпионате Колесов, но Норкин и Загуменнов уступают ему немного.



На правах рекламы



Огненный скат

Легендарный «Шевроле-Корвет С3 Стингрей» попал в Латвию несколько лет назад. Новоиспеченный владелец имел и желание, и средства, чтобы превратить ветерана в нечто сногсшибательное. Вариант с детошной реставрацией, требуемой для настоящего олдтаймера, отпадал сразу же. К делу владелец подошел вдумчиво – посетил несколько американских выставок, собирающих лучшие образцы маскл-каров, просмотрел не один десяток тематических фильмов и журналов. Потом с ворохом мыслей обратился к соседям – в литовское ателье Automoderna. Несколько месяцев спустя идеи владельца и профессиональных дизайнеров, слитые воедино, воплотились в уникальном болиде. Поэтому закономерно начать знакомство именно с внешнего вида: все же стайлинг в нашем герое – черта преобладающая.

Первой обновкой, подобранной «электрическому скату» (именно так пе-



Немолодые культовые спорткары новые владельцы обычно реставрируют до первозданного состояния. Но вторую жизнь автомобилю может дать и толковый тюнинг, считает Виталий Подволоцкий. Фото автора.

реводится слово stingray) на пути его перевоплощения в неизвестный науке вид, стал стеклопластиковый обвес. Великолепный аэрокит преобразил «Корвет», придав ему весьма современный облик. Он состоит из эксклюзивных порогов, элегантного заднего бампера, капота с дополнительным воздухозабор-

ником и, конечно же, огромного, сильно выпяченного переднего бампера, заостренного, как приплюснутая голова океанского ската. Вдобавок автомобиль оснастили тюнинговой передней светотехникой и стоп-фонарями от «Субару-Импреза», новой стеклопластиковой крышей и 20-дюймовыми легкосплавными дисками L.A. Connection Spank 5 с покрышками «Пирелли» размерностью 245/45R20. Дополнила облик пламенная аэрография, вырывающаяся из-под переднего бампера и оранжевыми языками растекающаяся по рельефным крыльям, капоту и дверям. Так электрический скат мутировал в ската огненного.





Трудно поверить, что этот футуристического вида автомобиль выпускали с 1968 по 1982 год.

Вслед за экстерьером масштабным изменениям подвергли салон. В нем прописалась новая шумо- и виброизоляция, а на место «плоских» сидений встали спортивные ковши Recaro: в них куда как спокойнее переносишь лихие повороты и сумасшедшие ускорения. Потом квалифицированные портные одели салон в дорогую итальянскую кожу, местами разбавив ее алькантарой. Сиденьям также сменили обивку, использовав мотив клетчатого финишного флага: он изображен, если кто не помнит, на эмблеме всех «корветов». Закончив с перетяжкой, обновили приборную панель и хромированные детали, установили спортивный руль Isotta, алюминиевые накладки на педали. Художники искусно расписали языками бушующего пламени туннель карданного вала, центральную часть торпедо и подиумы под акустику за спинками сидений. Мастера звука, естественно, не оставили их пустовать – установили пару усилителей, которые завели на два сабвуфера (по 1200 Вт каждый) и двухкомпонентную акустику. Руководить этой техникой доверили головному устройству Pioneer со складывающимся LCD-монитором.

А что же, собственно, сделано по технической части? Ведь «корветы» знамениты не только выдающим-



Согласитесь, хром усилителей перекликается с хромом в моторном отсеке.



Вот делали же моторы! Воздухофильтр больше подноса. Представляете, какой могучий под ним карбюратор?!

На правах рекламы

БЛОК-ПОСТ
НА ПУТИ АДЕНОМЫ



По данным Всемирной организации здравоохранения у 30-40% мужчин старше 50 лет выявляются признаки аденомы простаты. Традиционная терапия гормональными препаратами вызывает снижение потенции, а в некоторых случаях – болезненность и увеличение грудных желез. Как совместить эффективность и безопасность лечения? Как победить аденому простаты, оставаясь при этом МУЖЧИНОЙ?

Настоящее научное открытие совершили российские специалисты НИИ Молекулярной медицины Московской медицинской академии им. И.М.Сеченова. Венцом многолетних исследований стал препарат Индигал® – эффективное средство для профилактики и комплексного лечения аденомы простаты. Уникальность препарата Индигал® заключается в действии его на причину болезни, исправляющем те невидимые сбои, которые приводят к развитию аденомы простаты. Здоровый мужчина – лидер везде и всегда: дома, на работе, днем и ночью! Поэтому здоровье в сексуальной сфере для него – это, в первую очередь, чувствовать себя мужчиной. Сегодня, благодаря созданию препарата Индигал®, можно говорить о наступлении новой эры в борьбе с «мужскими» недугами.

Телефон «Горячей линии»:
8-800-555-05-03
www.indigal.ru
www.mirax-pharma.ru



Сохраняет мужскую силу

Улучшает мочеиспускание

Безопасен при длительном применении

РЕКЛАМА. СГР №77.99.23.3.У.12533.3.07 от 09.03.2007 БАД.
Не является лекарственным средством. Имеются противопоказания, перед применением проконсультируйтесь с врачом.

CONTI® TOOL BOX
Специальный инструмент/ для ремней ГРМ и приводов вспомогательных агрегатов

CONTI® BTT Hz
Электронный прибор для измерения натяжения ремней/ Все самые известные марки и модели автомобилей



Выигрышный привод

www.contitech.de

Линейка для измерения длины клиновых и поли-клиновых ремней

Krikit 1/2/3
Приборы для измерения натяжения для приводов без автоматического натяжителя

Полный ассортимент высококачественных продуктов (легковой и коммерческий транспорт)/ зубчатые ремни / наборы, клиновые ремни, поликлиновые ремни / наборы



Актуальная информация для торговых точек и СТО



ContiTech - разработчик и производитель приводных ремней и систем натяжения для автомобилестроения, как первичной, так и для вторичной поставок. ContiTech является одним из лидеров мирового рынка и предлагает

- высококачественные изделия
- полную линейку продуктов для легкового и коммерческого транспорта
- активную поддержку сбыта и СТО
- услуги «горячей» линии и технические семинары

Представительство ContiTech в России
ул. Станиславского, д. 21, строение 1
109004 Москва
Тел.: +7 495 663 88 34
Факс: +7 495 663 88 35
www.contitech.ru

Continental CONTITECH





В дверях установлена компонентная акустика Rockford Fosgate.

Привнесенные детали, а их здесь немало, вписаны органично.

Мощные басы. Но не переборщить бы с громкостью, чтобы не выдавить заднее стекло.



ся дизайном, но и достойными силовыми агрегатами. Так вот, под капотом «огненного ската» – V-образная «восьмерка» объемом 5,8 л и мощностью 560 л.с. Мотор лишь установлен в Литве, а собран и настроен в Германии. На первом месте в планах дальнейшего апгрейда – установка компрессора с механическим приводом. С ним «Корвет» превратится в зверского монстра, способного ускориться до 100 км/ч менее чем за 3,5 с.

Коробка передач – усиленный трехступенчатый автомат. Подвеска – родная, тщательно отреставрированная. Тормозная система неизвестного у нас производителя Force 10: четырехпоршневые суппорты спереди и сзади, вентилируемые диски, гоночные тормозные шланги. Стоит отметить, что абсолютно все инсталлированные узлы и детали ходовой, тормозов и трансмиссии – абсолютно новые, доставленные под заказ из-за океана: если бюджет позволяет подобное, незачем идти на компромиссы!

Автомобиль буквально притягивает взгляд. Думаю, для его владельца, да и для любого этот легендарный «Корвет» в необычном обличье – возможность прикоснуться к миру брутальных маскл-каров и скоростных хайвэев, к американской мечте о свободе, даруемой могучими, необузданными «пожирателями бензина». ЗР



И в профиль «Корвет» смотрится вполне современно.



подвеске C-Tronic® SUSPENSION AIR. Еще пара особенностей – двухцветный красно-черный окрас утонченного тела и великолепная кожа.

Кстати, сами создатели признают, что имя Rascasse дали своему детищу не только в честь поворота на гоночной трассе Монако, но и – в первую очередь! – из-за сходства с настоящей скорпеной: она такая же стремительная и может ужалить.

Скорпена

Она же – морской ерш, она же – Carlsson Aigner CK55 RS Rascasse, плод сотрудничества немецкого тюнинг-ателье Carlsson и дома мод Etienne Aigner. Вид редкий, достоин Красной книги: существует всего в 20 экземплярах, и в частных руках они не размножаются.

Генетически у CK55 RS Rascasse много общего с прародителем, обычным «Мерседес-Бенцем GL 500», но и отличий немало. «Скорпена» крупнее на 0,5 л, мощнее – может поспорить с табуном в 456 голов. Быстрее: разменивает первую сотню за 5,9 с. И мягче благодаря





Не спутаешь

Сколько-сколько выдает двигатель новой десятицилиндровой «Ауди-R8» – 525 сил? А у вашей «эр-восьмой» всего 420 «лошадок», верно? Не переживайте: в компании MTM разработали компрессорный кит, повышающий мощность до 560 л.с., а момент – до 580 Н·м! И звук благодаря оригинальной выпускной системе будет побогаче. По внешности тюнинговый суперкар тоже не спутаешь с серийным благодаря оригинальной окраске, фирменным 20-дюймовым колесам MTM Bimoto и карбоновому обвесу. А чтобы владелец мог использовать автомобиль каждый день, ему предоставили возможность регулировать дорожный просвет в диапазоне 40 мм.

Что, в вашем гараже, оказывается, R8 V10? Так еще проще: весь комплекс декоративных работ применим и к нему, а до тех же 560 л.с. двигатель «разгоняется» простой перенастройкой электроники.

Трудно быть «Порше»

Прогрессоры в фантастике Стругацких – фактически сотрудники спецслужб, внедренные в новооткрытые цивилизации. Немцы из JE Design решили так назвать «Порше-Кайенн» после того, как приложили к нему руки.

Progressor не утратил фамильные черты, поэтому в потоке не будет привлекать излишнего внимания, как и положено спецагенту. Наметанный взгляд оценит расширенные на 60 мм спереди и на 80 мм сзади колесные арки, низкий передний спойлер со светодиодными фарами дневного света, пороги и задний бампер. Обилие воздуховодов оправданно, ведь дизельный мотор не только экономичен (в неизведанной стране кто знает, когда добудешь топливо), но и впечатляет характеристиками. Чтобы скрыться от враждебных аборигенов, 285 л.с. (против 240 л.с. у обычного «Кайенна») вполне хватит. Тому подтверждением данные фирмы: 7,7 с до 100 км/ч, максималка – 225 км/ч. Ну а регулируемая по высоте от 35 до 75 мм подвеска позволяет «Прогрессору» припадать к дороге: не укрыться, так скрыться из глаз на извилистой трассе она поможет.



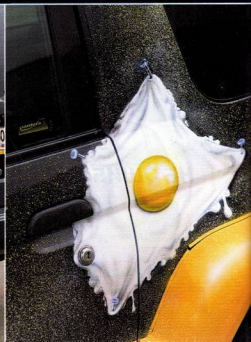


Вышел ежик из тумана

Полтысячи работ – это немного, если речь идет об экспозиции для музея искусств. А если работы не на холстах, а на кузовах автомобилей?.. Картинки с выставки «Аэрограф-2009», состоявшейся в Москве, привез Георгий Садков.

Американец по имени Абнер Пилер 130 лет назад придумал прообраз аэрографа, а три года спустя братья Волкап дали «воздушной кисти» путевку в жизнь. Применение ей нашли в фотографии – превращали черно-белые карточки в красочные портреты. Сейчас же аэрографами – естественно, куда более совершенными – пользуются мастера кузовной живописи. Их произведения на этот раз







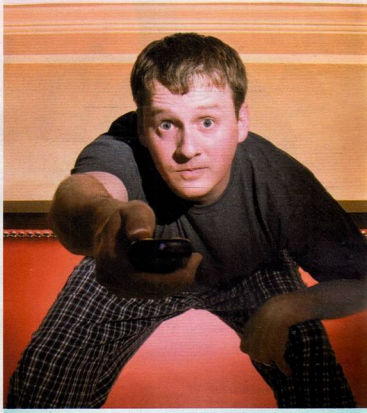






На правах рекламы

НЕТ, ЭТО НЕ ФУТБОЛЬНЫЙ МАТЧ...



Лечение геморроя

БЕЗ ГОРМОНОВ

- Способствует устранению боли и воспаления
- Оказывает заживляющее и подсушивающее действие
- Удобен в применении, выпускается в двух формах



Проктозан®

Верните себе комфорт

STADA

НИЖФАРМ
www.stada.ru

Реклама

П №014392/02-2003 П №014392/01-2003 Производство STADA AG, маркетинг и дистрибуция ОАО «Нижфарм»

ИМЕЮТСЯ ПРОТИВОПОКАЗАНИЯ
ОЗНАКОМЬТЕСЬ С ИНСТРУКЦИЕЙ











оценивало компетентное жюри под председательством академика художественной критики Феликса Березнера. Гран-при присудили работе «Осень» на борту «Москвича-2140». В самой популярной среди зрителей номинации «Спецеffect» первое место занял «Лексус-IS250», оформленный по мотивам мультфильма «Ежик в тумане». Участники конкурса получили ценные призы, в том числе «Вольво-С30» в оригинальной раскраске, остальные просто полюбовались шедеврами (и не только) коллег. Предлагаем взглянуть на них и вам. ЗР











Ну что ж, сходитесь!

Самые жаркие споры в редакции «За рулем» разгораются, как правило, на парковке для тестовых машин. На этот раз в центре внимания витиеватая кокетка «СЕАТ-Ибица».

– Ну и что, если под капотом всего 85 «лошадей»? В руках мастера и скромный двигатель способен творить чудеса, а вот многосильному мотору порой не удается развернуться в полную мощь...

Укор в адрес «Опеля-Астра ОРС» не остался без ответа:

– Это на какую же дорожку нужно загнать автомобили, чтобы один смог компенсировать почти тройное превосходство другого в мощности?

– Что вы болтовней занимаетесь?! – подначивал спорщиков третий коллега. – Кулаков у вас, что ли, нет?..

Провокация сработала: дуэль! Стрелять из допотопных пистолетов никто не собирался. Разрешить спор взялись с помощью узаконенного оружия – маркеров для пейнтбола. Только держать его будут не люди, а автомобили!

ГРЕМИТ О ШОМПОЛ МОЛОТОК

Тут же нашли и где развернуться, и мастер-пилота, причем автоспортсмена – из «Академии скорости Сергея Успенского». Честь малолитражки в нестандартном поединке поручили отстаивать инструктору академии Максиму Штыкову. За рулем «Астры» сопернику противостоял редактор отдела спорта Вадим Никишев. На его стороне мощный двигатель, отточенная управляемость ОРС и, пожалуй, грозная внешность автомобиля. В арсенале опыт-

«Опель-Астра ОРС»

Мощность – 240 л.с. при 5600 об/мин, коробка передач – М6, привод – передний, диаметр разворота – 11,2 м, масса – 1393 кг.



Типичный городской хэтчбек против 240-сильной «зажигалки» от «Опель Перфоманс Центра»? Что же, перефразируем американцев: производители создали автомобили разными, а полковник Кольт уравнял их шансы. Секундантом необычной дуэли стал Константин Васильев. Фото: Константин Якубов.

ного пилота CEATa короткая база авто в 2469 мм, которая делает его весьма маневренным. Именно это качество (а не динамические показатели) должно сыграть решающую роль. Регламент нашей битвы соответствует дуэльному кодексу: по сигналу секунданта соперники разъезжаются в стороны и разворачиваются; кто первый завершит маневр, тот и получит возможность сделать прицельный выстрел. Вот только исход сражения определяется не попаданиями в цель, а их количеством в единицу времени – нужно успеть как можно сильнее испачкать соперника пейнтбольными маркерами. Дуэль продлится два раунда по минуте.

Площадку подбирали асфальтированную, но обильно посыпанную песком: возможность скользить вынудит активно пользоваться ручником при разворотах. Кстати, оба автомобиля – с механической коробкой передач, а значит, пилотам будет катастрофически не хватать свободных рук. Ведь к рулевому колесу, рычагам коробки передач и ручного тормоза добавится еще спусковой крючок. Поэтому соорудили хитрый привод из веревок. Пейнтбольные пневматические автоматы с 30 шариками с краской в каждом прикрепили присосками к боковым стеклам. Давление в оружейных баллонах со сжатым воздухом отрегулировали с расчетом на дальность выстрела 25 метров.

ЛЕПАЖА СТВОЛЫ РОКОВЫЕ

Гудок судейского автомобиля – дуэлянты сорвались с места, осыпая друг дру-



«СЕАТ-Ибица»

Мощность – 85 л.с. при 5000 об/мин, коробка передач – М5, привод – передний, диаметр разворота – 10,6 м, масса – 1127 кг.



га песком из-под ведущих колес. Первой в эффектном развороте вышла на ударную позицию «Астра», но корма по инерции продолжила закручивать автомобиль – и маркеры просвистели над зеркалом «Ибицы». Промах... Вот где впору вспомнить армейские навыки артиллериста! Штыков точнее: первые же два заряда достигли цели и позорными кляксами растеклись по капоту «Астры».

Расстреливая друг друга, автомобили рванули в лобовую атаку. Секунданты и зрители замерли: мы не условились заранее, какими бортами они должны расходиться в подобной ситуации. Азарт, похоже, уже захватил дуэлянтов, а фотограф застрекотал затвором в предвкушении эффектного ка-

До 100 км/ч «Астра OPC» разгоняется быстрее «Ибицы». Но кто победит в дисциплине «рывок с разворотом»?



Дальность выстрела – 25 м. Часто дуэлянты предпочитали сходиться лоб в лоб.

дра... Обошлось, «рукопашной» не случилось. Во избежание аварии бой прекратили досрочно и подсчитали количество попаданий: четыре в «Астру» против двух «ранений» у «Ибицы» вывели в победители испанскую марку. Но впереди еще один раунд! Расходиться условились строго левыми бортами.

Гудок – и в бой! На этот раз пилот «Ибицы» выбрал иную тактику: навязывал сопернику драку на виражах. Наконец, улучив момент, Максим с проворством Клинта Иствуда сориентировал свой автомобиль на боковину «Астры» и выдал прицельный залп. Но «Опель» тут же скрылся в клубах песка. Вот и нашлось применение откровенно «дурному» мотору: коль скоро



Вес стрелкового оборудования – около 5 кг. Для автомобиля это ничтожно мало.



Максим ШТЫКОВ, призер чемпионатов страны по картингу, участник этапов Кубка и чемпионата России по ралли, инструктор «Академии скорости Сергея Успенского»:



«СЕАТ – понятный, послушный автомобиль. Несмотря на относительно слабый мотор, «Ибица» ничуть не уступает спорткару в созданных условиях, которые нивелируют мощностной потенциал «Астры». Эргономика рабочего места проработана весьма тщательно, а обзорность гораздо лучше, чем у соперника. Я практически не терял его из виду».



Расстрелять маркерами чей-то автомобиль – превосходный способ снять стресс.



«Ибица» почти не пылит – «лошадок», чтобы пробуксовывать колесами на асфальте, у нее поменьше. Однако в маневренности «Опелю» не уступает.

маневрировать быстрее, чем соперник, не выходит, зверский крутящий момент «Астры OPC» можно преобразовывать в песчаную завесу, используя пробуксовку колес. «Ибица», чей моторчик сдерживает электроника, поднимает заметно меньше пыли.

РОНЯЕТ МОЛЧА ПИСТОЛЕТ...

Итог стрельб спорный: на счету «заряженного» «Опеля» девять попаданий, у малыша СЕАТа – восемь. Но два маркера предательски отрекошетили от покатого ветрового стекла «Астры», не оставив следов. К тому же, судя по количеству неизрасходованных маркеров, точность Максима Штыкова превысила 70%, а магазин автомата, закрепленного на «Опеле» Никишева, пуст. Похоже, оружие действительно уравняло шансы автомобилей.

Помимо стрелкового потенциала машин, секундант отметил следующее. Задорными всхлипами турбонаддува «Астра OPC» постоянно провоцирует водителя на безумства, подстегивает к частым переключениям. Получается эффектно, но не всегда толково. А вот «Ибица» хотя и маневренный, но вполне обычный автомобиль. Его конек – неспешно катить, однако он не оставляет наблюдателей равнодушными. В этом автомобили схожи: «Астра» притягивает взгляды совершенством технологий и ездовым потенциалом, «Ибица» – забавным дизайном. **ЗР**

Благодарим за помощь в проведении теста «Академию скорости Сергея Успенского» и пейнтбольный клуб «Чкалов».



Мануэль РОЙТЕР (Manuel Reuter) – двукратный победитель марафона в Ле-Мане, бывший гонщик DTM, тест-пилот подразделения OPC и пилот заводской команды «Опель»:

«Опель-Астра OPC» тестировали и доводили на Северной петле Нюрбургринга, где мы накатали более 10 тысяч километров. И добились не только феноменальной динамики, но и отточенной управляемости, устойчивости, а также улучшили иные качества, которые важны за пределами гоночной трассы. Несмотря на спортивные амбиции, автомобиль все же гражданский. Мощный двигатель с турбонаддувом позволяет эффективно эксплуатировать машину и в спокойных режимах, а настройки шасси смещены в сторону недостаточной поворачиваемости, хотя на гоночной трассе я предпочел бы нейтральную»

Поднять большое облако песка и пыли на «Астре OPC» можно легким нажатием на педаль акселератора.



Покажите мне Москву, москвичи...

Москва, как известно, город древний и таинственный. На необычную экскурсию по столице приглашает Михаил Колодочкин.



Начнем с объектов попроще, например с гигантского яйца. Оно красуется на улице Машкова – это между Чистопрудным бульваром и Садовым кольцом. Конечно же, такое яйцо мог снести только тиранозавр, причем совсем недавно. Если быть точными – в начале третьего тысячелетия.

Впрочем, вполне возможно, что его прибило сюда волнами очередного наводнения – в Москве такое случается. Всех, кто полагает, что автор путает одну столицу с другой, он приглашает проехать на Якиманскую набережную – это между Крымским мостом и Третьяковкой. Памятная табличка на д. 4, стр. 1, находится на такой высоте, что Питеру с его скромным подъемом воды эпохи «Медного всадника» лучше помалкивать. Девять метров от ординара!!! М-да, при таком уровне воды и визит «Титаника» не покажется невозможным.

Интересно исследовать улицы-невидимки. Правда, к некоторым можно добраться исключительно на метро – взять хотя бы улицу Подбельского. Выходишь на поверхность – улица исчезает, спускаешься обратно – появляется... Ну нет такой улицы в городе! Равно как не стоит искать Комсомольский проспект возле метро «Комсомольская», а Калужскую площадь – у метро «Калужская».

Другим улочкам повезло еще меньше: похоже, их названия существуют только в справочниках. Любителям петлять по лабиринтам рекомендую отыскать, скажем, Верхний Поперечный Михайловский проезд (как звучит!). Это примерно напротив Донского монастыря, да и на картах он есть. А в районе Крутицкого подворья можно обнаружить следы улицы Арбат... нет, не Арбата, а Арбатецкой!

Ехать в Пыхов-Церковный переулок возле «Союзмультфильма» или нет, решайте сами. По-моему, можно посмотреть на него за одно только имя. Правда, о церковных заповедях предприниматели Пыховы думали меньше всего, однако же небеса распорядились будущим названием переулка по-своему.

Как, впрочем, и расположением дома, называемого емко и ясно: «Патриарх». От пыховского переулка до «Патриарха» рукой подать: он сто-

Яйцо стоит на улице Машкова. Аборигены привыкли, пришельцы ахают. А многие до сих пор не верят в его существование.



Самое знаменитое наводнение в Петербурге имело уровень 4 м 21 см. Так и хочется сказать: всего лишь. Каким чудом в Москве, где нет ни Балтийского моря, ни Ладожского озера, вода поднялась аж на 9 метров, можно только гадать. Однако же в апреле 1908 года Москва-река, Водоотводный канал и Яуза слились воедино. Хорошо, что город стоит на холмах.



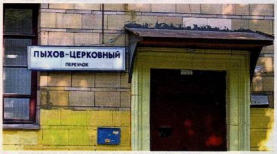


В Москве нет улицы Подбельского! А вот станция метро с таким названием есть.

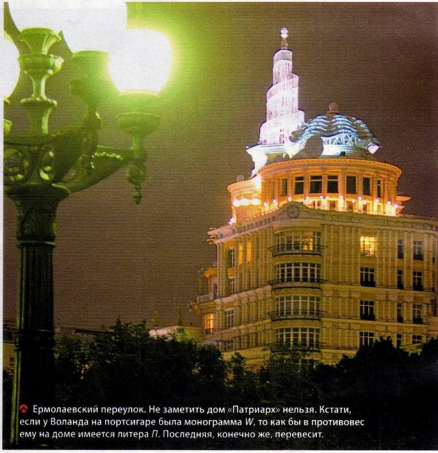
Если с вами дети, то не стоит использовать выражения типа «публичный дом», хотя, по сути, таким он когда-то и был. А барельефы – в честь уважаемых посетителей: Гоголь, Толстой, Пушкин... Хозяин заведения явно выдавал желаемое за действительное. Впрочем, кто теперь разберется.

На момент последней экскурсии ни одной уцелевшей таблички с названием улочки автор так и не обнаружил, а потому в качестве вещдока воспользовался названием автобусной остановки.





Говорят, что когда-то господа Пыховы, прикатившие из Ярославля, лихо приторговывали здесь московской землей на глазах у изумленных москвичей.



Ермолаевский переулок. Не заметить дом «Патриарх» нельзя. Кстати, если у Воланда на портсигаре была монограмма *И*, то как бы в противовес ему на доме имеется литера *Л*. Последняя, конечно же, перевесит.

ит... на Патриарших прудах! Это место в представлении не нуждается: более дьявольской точки на карте Москвы, пожалуй, нет и не будет. Правда, никаких памятников булгаковским персонажам здесь не обнаружите (они прячутся в других районах), но скамейку Воланда пытаются найти все.

Не устали? Можно посетить Лихоборские Бугры или Дьяково Городище, Чугунные Ворота или Кирпичные Выемки – выбирайте... Но если понравилось выискивать чертовщину, то обратите внимание на нумерацию квартир в старых домах, в центре они кое-где еще уцелели... Поищите квартиру № 13 – вдруг найдете!

Если неохота выбираться из центра, то очень советую отправиться в Плотников переулок в районе настоящего Арбата. А там вы сразу увидите забавный домик с облупившимися, но легко узнаваемыми барельефами... Вообще-то, здесь обитали девицы легкого поведения, и посему вопросов по поводу этих трех фигур, одна из которых очень похожа на автора «Вия» и «Мертвых душ», возникает множество...

Уже смеркается? Очень хорошо – наступает час корабля-призрака... Потихоньку движемся в сторону Киевского вокзала, к торгово-офисному центру «Китеж». Внимание! Ну чем не «Титаник»? Разве что без Ди Каприо и Кейт Уинслетт. Ну как?

Конечно, Москва для всех разная: для одних это Третьяковка и музей на Волхонке, а для иных – Черкизовский рынок или вернисаж в Измайлове. Просто каждому город открывается таким, каким он захочет его увидеть. И другие увидят таким, каким его покажете вы... ЗР

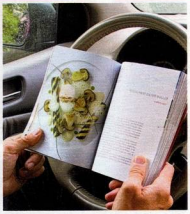


Отсутствие квартиры № 13 – обычное явление для таинственного города.

«Титаник»! Торопитесь увидеть, пока не взошло солнце. Или пока не появятся айсберги: в Москве все возможно...



КАК ОТОБЕДАТЬ С МИШЛЕНОМ?

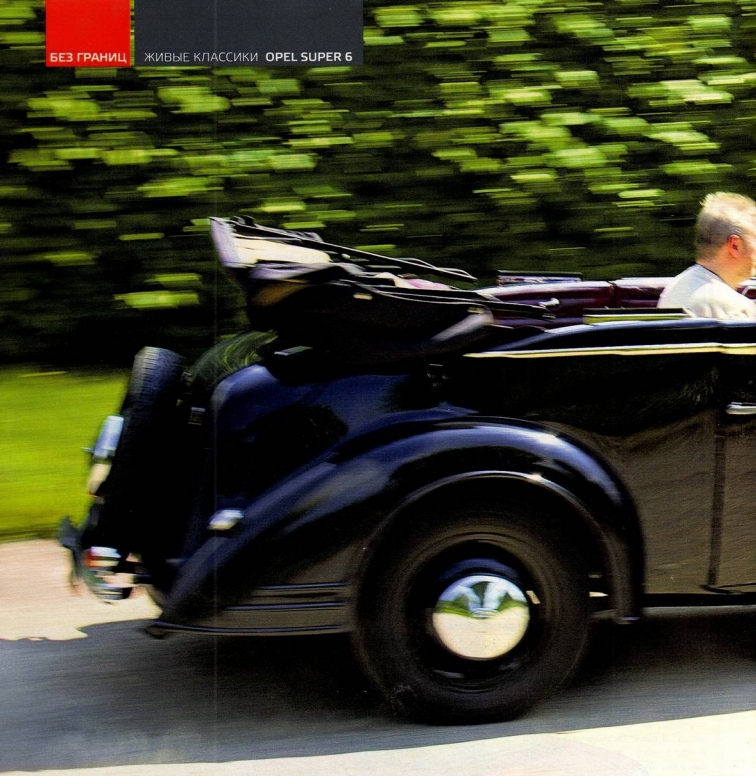


То, что в XIX веке считали путешествием на автомобиле, сегодня смело потянет на экстрим. Дороги, сервис, поток транспорта – начисто изменилось все. Кроме путеводителей «Мишлен».

Действительно, в той же Франции к 1900 году насчитывалось менее 3000 автомобилей и многие автомобильные поездки невольно превращались в приключение. Тем интереснее, что именно тогда братья Мишлены выпустили небольшой путеводитель для автомобилистов, который впоследствии стал авторитетнейшим изданием, публикующим рейтинги ведущих ресторанов Европы. Сегодня сам факт упоминания ресторана в «Красном гиде» – признание мастерства его шеф-повара, а снижение текущего мишленовского рейтинга, измеряемого, разумеется, звездами, порой доводит рестораторов до попыток свести счеты с жизнью! Престиж превыше всего...

Сегодня «красные гиды» охватывают более 20 стран Европы, Америки и Азии. Больше всего «звездных» ресторанов находится во Франции (кто бы сомневался!), а вот в России их пока нет вообще – даже с одной звездочкой... Тем приятнее, что в нас верят – не случайно редакции ЗР было презентовано сотое издание гида от «Мишлен»! Набор в коробке (Limited edition) включает номерное издание и ранее не публиковавшийся справочник по всем ресторанам уровня «три звезды».

Что же, покрышки «Мишлен» россияне освоили давно. Возможно, со временем преобразятся и наши придорожные забегаловки. Русские, как известно, только запрягают долго...



Яркое и черное

Ничего выдающегося – типичный автомобиль своей страны и своего времени. Но тем-то он и интересен, считает Сергей Канунников. Фото: Александр Кульнев.



Солнце, голубое небо, свежая, какая бывает лишь на стыке весны и лета, зелень. Черный кабриолет, рыкнув, резво берет с места. Покачивается солидный, массивный даже с опущенной крышей кузов, шуршат по щебенке узенькие шины, легкий ветерок проветривает нагретый жаркими лучами кожаный салон. По-моему, именно такая обстановка очень подходит этому автомобилю.

ПОВЕСТЬ ОБ ОБЫКНОВЕННОМ КАБРИОЛЕТЕ

На уроках литературы таких называли «типичными представителями». Перефразируя классика, добавлю: все хорошие автомобили похожи друг на друга, все плохие – плохи по-своему. «Опель-Супер 6» – хороший, но обыкновенный. Ни дизайнерских изысков – классический стиль середины 1930-х, ни пафосной отделки – добротно, но без пижонства и технических откровений. Зато он сама надежность, солидность, основательность. Именно за это, кстати, ценили «Опель» вообще – недаром марка была одной из самых массовых в Европе 1930-х.

К тому же «Супер 6», дебютировавший в 1937-м, конструктивно был в чем-то передовым. Кузов, правда, унаследовал от предыдущей модели (с минимальными изменениями). Зато двигатель – верхнеклапанный 2,5-литровый – перейдет годом позже на «Опель-Капитан», а в модернизированном виде и на ряд послевоенных моделей. Передняя подвеска независимая, типа «Дюбоне» (такая же, совмещавшая амортизатор с упругим элементом, была на «Москвиче-400»). Сзади, правда, обычные продольные рессоры. Но более хитрые конструкции и на других немецких машинах в то время встречались нечасто. Тормоза – гидравлические, вполне эффективные даже по меркам 1950-х – начала 1960-х.

Для понимания сути этого «Опеля» интересно рассмотреть некоторые вроде бы неосновные детали. Скажем, в нишах для боковых стекол видны массив-



ные шестеренки стеклоподъемников, которые, похоже, сгодились бы для небольшой коробки передач и уж точно переживут иные современные автомобили. Примерно такое же впечатление производят ручки дверей. Это пришельцы из века, когда вещи делали медленно, зато основательно, а служили они безотказно и долго.

При всем этом у машины была очень привлекательная цена. Кабриолет «Супер 6» обходился всего в 4200 рейхсмарок. Аналогичный «Мерседес-Бенц 170V» с более слабым 1,7-литровым 38-сильным мотором стоил 4750, а «БМВ-326» – и вовсе 6650 марок.

Кабриолета «Опель» с 2,5-литровым двигателем мощностью 55 л.с. было вполне достаточно, чтобы убедить себя и окружающих: жизнь удалась! Не транжиря при этом и не раздражая окружающих пижонством и нуворишеством.

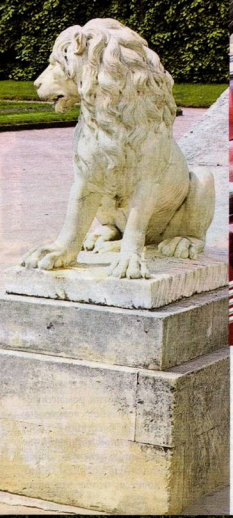
ЗВАНИЕ И ПРИЗВАНИЕ

Тридцатые – великая и трагическая эпоха. Расцвет архитектуры и науки, инженерного и дизайнерского искусства, в том числе в автомобилестроении. Но заводы Европы все больше занимаются не красивыми машинами, а грозными танками и бронетранспортерами. В Париже проводят всемирную выставку искусств, науки и техники, а на родине «Опеля» горят книги виднейших писателей и мыслителей. В Испании уже идет война. А в Германии, как и в стране, которая через два года поделит с рейхом часть Европы, безостановочно идет работа в подвалах и концлагерях. Тот, кто в 1937-м купил себе «Опель», наверняка не хотел думать об этом, а тем более загадывать, к чему всего-то через пару лет придет Европа. Ну не вяжется такой автомобиль (даже в черном) с кошмарами первой половины XX века! Пусть он еще не «Капитан» (эту модель с более современным кузовом начнут выпускать в 1938-м). Но уж лучше быть обер-лейтенантом в мирное время, чем в более высоком звании вязнуть в осенней грязи где-нибудь между Смоленском и Ржевом. А ведь многим обычным мирным машинам наравне со всякими «кюбельвагенами» (так в Германии именовали легковые авто с упрощенными специально для армейских нужд кузовами) пришлось-таки послужить, а иным и погибнуть на военных дорогах.

Впрочем, многие уцелели (благо делали «опелей» немало, хотя кабриолеты, конечно, встречались гораздо реже, нежели закрытые машины) и потом еще долго возили старых, но чаще новых владельцев. Совсем недавно на таких «опелях» (правда, как правило, уже с неродными агрегатами) по Москве и другим городам СССР ездили на работу и по магазинам, на дачу и на юг... Хотя недавно ли? Тоже ведь лет тридцать пять прошло!

МОСКВА-2009

В год, когда родился «Опель-Супер 6», Лион Фейхтвангер, посетив СССР, издал в Голландии книгу «Москва 1937», где очень комплиментарно (есть версия, что таким образом он пытался напугать своего, домашнего тирана) рисовал Страну Советов, увлеченную великими стройками и не менее громки-





Непривычное для современников расположение часов на спидометре типично для 1930-х. Над указателем уровня топлива – манометр системы смазки

ми процессами над «врагами народа». Писатель, в частности, рассказал о нашей столице: «Известно, что город с самого начала революции охвачен перестройкой; повсюду беспрерывно копают, шурфуют, стучат, строят, улицы исчезают и возникают; что сегодня казалось большим, завтра кажется маленьким, потому что внезапно рядом вырастает башня, – все течет, все меняется». Ничего не напоминает?

Даже за последние пару десятилетий (тем более за 72 года!) Москва, особенно в своих предместьях, изменилась почти так же, как автомобили. Разве что дороги местами словно сохранились с тех времен: вот опять куда-то бухнуло заднее колесо. Впрочем, от машины по-



РАДОСТЬ СРЕДНЕГО КЛАССА

«Опель-Супер 6» дебютировал в 1937 году с модернизированным кузовом унифицированных моделей 1,3 l и 2 l, выпускавшихся с 1934-го, и новым верхнеклапанным мотором. Двигатель объемом 2,47 л, раскрученный до 3600 об/мин, развивал 55 л.с. Стандартный четырехдверный седан разгонялся до 115 км/ч. Помимо таких машин выпускали двухдверные закрытые, двухдверные двух- или четырехместные кабриолеты, в том числе с заказными кузовами специализированных фирм. «Опель-Супер 6» производили лишь до 1938 года, когда его сменила модель «Капитан». Изготовлено 46 453 экземпляра.

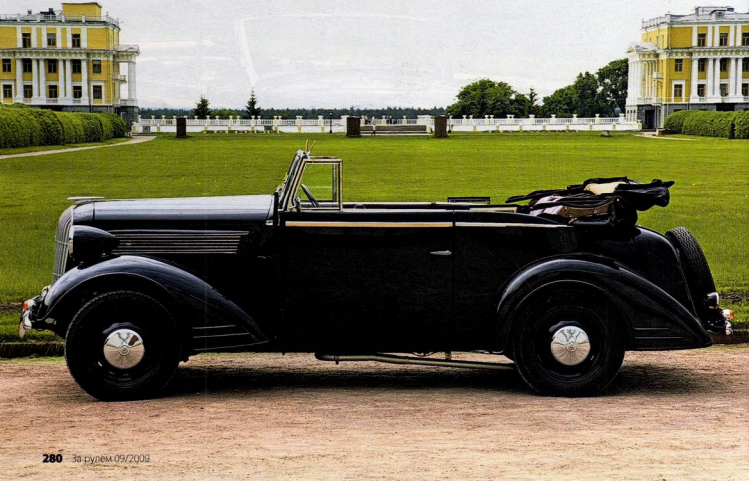


Задние стекла опускаются удобными металлическими ручками. В подлокотниках – выдвижные пепельницы. Ну а тент извольте сложить вручную.

прежнему веет надежностью и добротностью: не верится, что такой автомобиль может всерьез сломаться.

В городе нам с «Опелем», конечно, некомфортно. Из-за руля едва вижу фигуристые крылья, вокруг суетится плотный и хаотичный московский поток. Обзорность даже со снятым тентом что вперед, что назад, мягко говоря, неидеальна. А вот на незагруженной загородной дорожке, выбрав правильную – 60–70 км/ч – скорость, можно расслабленно откинуться на кожаном диване. Тут и тормозов хватит, и руль не особенно напрягает. Необходимость постоянно корректировать курс на прямой, выбирая люфт, а в поворотах от души наворачивать круги огромным штурвалом воспринимаю на небольших скоростях без раздражения. Напротив, романтика!

Над головой голубое летнее небо, впереди черный блестящий капот с опелевской фирменной торпедой, нацеленной через ярко-зеленую аллею куда-то в освещенную солнцем бесконечность. И хочется, чтобы эта аллея не кончалась... **ЗР**



За рулем

№09 2009 · С АПРЕЛЯ 1928 ГОДА 939-й

ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР
Петр Меньших

EDITOR-IN-CHIEF Peter S. Menshikh

ЗАМЕСТИТЕЛИ ГЛАВНОГО РЕДАКТОРА
Вячеслав Субботин, Антон Чуйкин

ОТВЕТСТВЕННЫЙ СЕКРЕТАРЬ
Максим Юрченко

ШЕФ ПО ТЕКСТУ
Владимир Аркуша

СОВЕТНИКИ
Мари Тилевич, Норберт Хоббхан

ИСПЫТАНИЯ, НОВИНКИ ТЕХНИКИ
Сергей Канунников (зав. отд.), Денис Арутюнян, Сергей Воскресенский, Михаил Гзовский, Сергей Клочков, Сергей Мишин, Максим Сачков

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 Конюп

БЕЗОПАСНОСТЬ, ПРАВО
Игорь Моржаретто (зав. отд.), Сергей Смирнов (юрист), тел. (495) 608-30-27

СПОРТ И ТЮНИНГ
Вадим Кочнков (зав. отд.), Сергей Зиновьев, Вадим Никишев

МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПРОЕКТЫ
Владимир Соловьев (зав. отд.), Сергей Баландюк

ОФОРМЛЕНИЕ
Владислав Крутчинский (главный художник), Олег Воеводов, Олег Юрков, Ольга Кладовикова, Ольга Джишкариани: Александр Батыру, Александр Куленев, Георгий Садков, Константин Якубов, Евгений Ветохин

РЕКЛАМНОЕ БЮРО «ЗА РУЛЕМ»
Степан Кузьменко (директор), Александр Мухин, тел. (495) 363-47-27

ИНТЕРНЕТ-ПРОЕКТЫ
Семен Шадрин (495) 737-89-93

РЕАЛИЗАЦИЯ ЖУРНАЛА
Евгений Теременко, Геннадий Алидин тел. (499) 267-30-65, 261-71-81

Формат 207x270 мм
Отпечатано в типографии ILTE (Италия)
Выходит один раз в месяц

ТИРАЖ 450 000 экз. Сертифицирован Национальной тиражной службой

УЧРЕДИТЕЛЬ ОАО «За рулем»
ИЗДАТЕЛЬ ООО «Издательство «За рулем»
ДИРЕКТОР Алексей Васин

Адрес: 107045, Москва, Селиверстов пер., 10, тел. 607-27-33, факс 737-43-07
E-mail: info@zr.ru, веб-сервер: http://www.zr.ru
107045 Russia, Moscow, Seliverstov lane 10
Editorial office Western Europe
Norbert Hobbhahn
Tel. 089/859 8782 Fax 089/859 8784
Hofmarkstr. 30, 82152 Planegg, Germany

Журнал зарегистрирован Комитетом РФ по печати. Рег. № 0110728

Материалы, опубликованные в журнале, собственность ООО «Издательство «За рулем». Их перепечатка допускается только с разрешения ООО «Издательство «За рулем».
Материалы под рубрикой «Рекламная публикация» печатаются на правах рекламы. Редакция не несет ответственности за достоверность информации, опубликованной в рекламных материалах.

Подписка на журнал в отделениях связи СНГ.
Цена экземпляра по каталогам Роспечати «Газеты, журналы» – 42 рубля, МАП «Почта России» – от 38 до 62 руб., розничная цена – свободная.

Подписной индекс издания у Роспечати на полгода 70321, на год 72390, МАП на полгода 99122.

© **«За рулем», 2009**

В БЛИЖАЙШИХ НОМЕРАХ:



Новое слово на букву Е

«Мерседес» не раз доказывал свое право задавать критерии совершенства. Сумел ли новый Е-класс отстоять честь марки в поединке с «Ауди-А6», «Хёндай-Генезис» и «Ягуаром-XF»?



На Ниве полного привода

Знаковая модель еще советского автопрома… нет, не снята с производства, а наоборот, модернизирована. Вы уже нашли отличия во внешности?



Успевай заряжать

Запустив в серию городской компакт LEAF, компания «Ниссан» дала понять, что верит в перспективность аккумуляторных электромобилей. Слово за покупателями.



Зима катит в глаза

Помня мораль сей басни, мы готовились к холодам – тестировали образцы 15- и 16-дюймовых шин для зимних дорог, а также антифризы для охлаждения двигателя.



В поход за лауретами

Гран-при «За рулем» снова выходит на старт. Выбирайте лучшие автомобили, получайте замечательные призы – машины-иномарки!

ВЛИВАЙТЕСЬ В КОМАНДУ ЖЮРИ

Наш Большой приз в очередной раз отправляется в путь. Кто станет претендовать на победу, кто завоюет награду? Негоже сейчас сидеть сложа руки тем, от кого это зависит, – нашим читателям: так недолго и опоздать!

Вливайтесь же в команду читательского жюри и называйте самые лучшие, на ваш взгляд, автомобили российского рынка. Кстати, вы уже извещены: на финише вас ждут три новеньких «Хёндай».

Год назад существенно изменились условия Гран-при, что сделало его еще более своеобразным и привлекательным.

КАТАЛОГ ПОВТОРИМ ТРИЖДЫ

Предлагаемый вашему вниманию каталог номинантов, как в 2008-м, ограничен сорока с небольшим названиями машин вместо двух с половиной сотен, фигурировавших в былых номинациях. Но зато какие это машины! Премьеры нынешнего года, без натяжек – самые инновационные, самые интересные и соблазнительные из тех, что займут место на рынке-2010.

Взыскательный отбор проходил, понятное дело, с учетом информации фирм-производителей о их новинках, и журнал уже представлял на своих страницах всех кандидатов. Так что выбор можно делать вполне осознанно, сопоставляя и сравнивая полученные в «За рулем» сведения. А может быть, часть голосующих повезло увидеть претендентов «живьем» – на выставках и в салонах.

Добавим еще: каталог новинок-номинантов со ссылками на публикации в журнале повторится в трех номерах – сентябрьском, октябрьском, ноябрьском. Победителей Гран-при назовем в первом номере 2010 года, после чего им на представительном собрании вручат хорошо знакомые миллионам автомобилистов Золотые Пегасы «За рулем».

ПЕГАСЫ В ДЕСЯТИ КЛАССАХ

Говоря о правилах розыгрыша Гран-при, мы волей-неволей должны повторить то, что уже публиковали год назад, – чтобы одним напомнить, а других, новичков, познакомить впервые.

Все представленные в каталоге номинанты сгруппированы в классы на основе принятой в Европе системы. Впрочем, при нынешнем разнообразии автомобильного мира единственно точным будет, пожалуй, лишь такое деление, в котором классов столько же, сколько машин… Потому сделаны некоторые допущения: например, мы старались сформировать классы по тем же критериям, какими руководствуемся, подбирая машины на сравнительные тесты. В каждом классе по возможности объединили весьма близкие по параметрам, атрибутам и ценам марки.

ОЦЕНИТЕ ПО СЕМИ КРИТЕРИЯМ

Примечательно, что сопоставляя номинантов, не нужно начислять очки или баллы – достаточно просто-напросто расставить их по местам (первое, второе, третье и т. д.) по каждому из критериев. Всего таких критериев семь. Познакомьтесь с ними в той формулировке, какая была использована при введении новых условий конкурса год назад.

Ездовые качества: главное в автомобиле – как он едет. Вот это мы и просим оценить, руководствуясь опытом и публикациями в ЗР.

Практичность – насколько универсальна машина, в какой мере ей подходит определение «на каждый день», хорошо ли она переносит российские условия? Ответы на эти вопросы заложены в критерий «практичность».

Цена/качество – критерий комплексный. Дешевый – не значит лучший! Победит тот, который точнее соответствует своей цене, условно говоря, предлагает надлежащий товар на каждый потраченный рубль.

Комфорт – имеется в виду и оснащение машины, и удобства для пассажиров, и вообще приятность поездок в целом.

Прогрессивные технологии – в той или иной степени они заложены в конструкцию каждого номинанта, ведь это новейшие автомобили. У кого насыщенность ими выше? Не забудьте учесть активную и пассивную безопасность.

Престиж модели – этот параметр тоже трудно измерить, но понятно, что в условиях сложившегося рынка все марки и модели играет важную роль при выборе.

Дизайн – самый субъективный критерий, но при этом очень и очень важный. Любовь с первого взгляда, встреча по одежке, выбор сердцем – это все про стиль, красоту, внешность автомобиля.

О том, как голосовать за лучшие авто, расставляя их по местам по каждому критерию, будет еще сказано (см. таблицу для голосования). Но подчеркнем, что победит тот, который наберет больше, чем конкуренты, высоких мест.

Новая система розыгрыша успешно прошла проверку в прошлом году. Одобрение мы слышали не только от читателей-участников конкурса Гран-при, но и от тех, кто профессионально заинтересован в его результатах, – автопроизводителей и дилеров. В Гран-при, как было сказано, номинируются теперь только лучшие из новинок, вышедших в последнее время на российский рынок. Победителей называют в начале января, и они несут звание лучших до конца года. Все это веские аргументы в пользу модернизированной системы, отвечающей духу времени.

Второй старт обновленного Гран-при приходится на трудную, кризисную пору – тем не менее верим, что конкурс будет столь же успешным, как и предыдущий. Интерес ко всему, что связано с автомобилем, не угасает.

Счастливого пути!

ЗР

Гран-при За рулем 2010



Новинки российского рынка на выбор читателей: голосуйте за лучших!

Мы представляем в этом каталоге 43 премьеры: самые новые, самые интересные авто, которые вышли и выйдут на наш рынок в течение года. Десяти из них (по числу классов) суждено получить Золотые Пегасы и звания лучших автомобилей 2010 года. Выбор победителей теперь зависит только от вас, читатели: изучайте каталог, обращайтесь к нашим публикациям о включенных в него машинах, сравнивайте претендентов, расставляйте их по местам в размещенной далее таблице.

В каталоге указаны диапазоны мощностей, скоростей и цен, тип привода моделей-номинантов, даны ссылки на статьи в ЗР. Отсутствие стоимости – не наша ошибка, а свидетельство новизны модели: цена пока не определена, но мы сообщим о ней в ближайших номерах журнала.

Это непростой, но полезный и благодарный труд – выбирать лучших. Напомним, что для членов жюри мы приготовили в подарок три автомобиля (розыгрыш состоится 24 декабря; чтобы в нем участвовать, нужно отправить в редакцию заполненную таблицу и анкету не позднее чем за месяц до этой даты). Ждем ваших писем!

МАЛЫЙ КЛАСС

Малыши все растут – в этом классе большинство номинантов обладает довольно солидными, по сравнению с недавним прошлым, размерами, скоростными качествами, ценой. Зато они и более практичны: предлагают полноценные четыре, а то и пять мест. В этом ряду даже трехметровая «Тойота» не выглядит исключением. Три из шести машин уже продаются (с первой половины года), а номинанты под номерами 103, 105 и 106 вот-вот появятся в автосалонах.





101 Ford Fiesta. 82-120 л.с., 166-193 км/ч, передний привод, 557 400-627 400 руб. ЗР, 2009, № 3, 7.





102 Hyundai i20. 78-126 л.с., 170-190 км/ч, передний привод, 399 900-594 900 руб. ЗР, 2009, № 9, 11*.





103 Mitsubishi Colt. 75-95 л.с., 162-180 км/ч, передний привод, 449 000-499 000 руб., ЗР, 2009, № 11*.





104 Suzuki Splash. 65-86 л.с., 160-170 км/ч, передний привод, 460 000-566 000 руб., ЗР, 2009, № 8.





105 Toyota iQ. 98 л.с., 170 км/ч, передний привод. ЗР, 2009, № 9, 10*.





106 Volkswagen Polo. 70-105 л.с., передний привод, 490 000-590 000 руб. ЗР, 2009, № 8.

** Публикация запланирована.*

КЛАСС МАЛЫЙ+

Любая система классификации содержит некоторые допущения. Один из примеров перед вами: мы отошли от строгих названий в пользу, считаем, более понятных. «Плюсом» объединены автомобили, предлагающие несколько больший, по сравнению с предыдущей группой, внутренний объем. Все - безусловные новинки, и в Европе, и у нас только-только начались их продажи.





201 Citroen C3 Picasso. 95-115 л.с., 178-185 км/ч, передний привод, 499 000-633 000 руб. ЗР, 2009, № 5,9.





202 Honda Jazz. 100 л.с., 180-182 км/ч, передний привод, 615 000-742 613 руб. ЗР, 2009, № 2,9.





203 KIA Soul. 124-128 л.с., 176-182 км/ч, передний привод, 599 000-699 000 руб. ЗР, 2009, № 3,8.

КОМПАКТ-КЛАСС

В отличие от конкурса прошлого года, нынче самый популярный класс подтвердил свой статус: сразу семь новинок! И на каждую производитель возлагает особые надежды, будь то увеличение своей доли рынка или подтверждение лидерских позиций. Отметим, что среди номинантов два (номер 301 и 307) выпускаются в России. И еще: впервые мы номинируем гибридный автомобиль в относительно доступном сегменте рынка. В общем, для жюри это самый трудный класс, но есть уверенность, что вы справитесь и определите в нем лучшего.





301 Chevrolet Cruze. 109-140 л.с., 177-200 км/ч, передний привод, 540 000-798 150 руб. ЗР, 2009, № 5.





302 Hyundai i30. 109-143 л.с., 187-205 км/ч, передний привод, 533 900-719 900 руб. ЗР, № 4,6,12*.





303 KIA Cerato. 126-156 л.с., 182-200 км/ч, передний привод, 559 000-739 000 руб. ЗР, 2009, № 5,8.





304 Mazda 3. 105-150 л.с., 173-208 км/ч, передний привод, от 637 000 руб. ЗР, 2009, № 3,6.





305 Renault Megane. 110-140 л.с., 195 км/ч, передний привод, 707 000-867 000 руб. ЗР, 2009, № 3.

АВТОРАДИО НТВ.ПЛЮС Сибирская корона





306 Toyota Prius. 136 л.с., 180 км/ч, передний привод. ЗР, 2009, № 8.





307 Volkswagen Golf. 102-210 л.с., 188-240 л.с., передний привод, 591 828-1 073 152 руб. ЗР, 2008, № 11, 2009, № 6.

** Публикация запланирована.*

СРЕДНИЙ КЛАСС

Иногда эти машины называют семейными, подчеркивая довольно солидные размеры и широкий выбор исполнений. Впрочем, с равным успехом эти машины используют и в качестве служебных, способны они и потешить водительское самолюбие. Оцените разнообразие: диапазон мощностей в классе – от 102 до 325 сил, у всех четырех номинантов существуют версии универсал, двое – с полным приводом.





401 Opel Insignia. 115-325 л.с., 192-250 км/ч, передний или полный привод, 866 300-1 551 300 руб. ЗР, 2009, №5, 10*.

Cordiant





402 SEAT Exeo. 102-200 л.с., 190-241 км/ч, передний привод, от 1 053 000 руб. ЗР, 2009, №4, 8.





403 Subaru Legacy. 150-265 л.с., 210-250 км/ч, полный привод. ЗР, 2009, №5, 10*.





404 Toyota Avensis. 132-152 л.с., 200-205 км/ч, передний привод, от 819 500 руб. ЗР, 2009, №2, 7.

** Публикация запланирована.*

БИЗНЕС-КЛАСС

В традиционную вотчину седанов вторгаются сразу два немецких автомобиля с необычными кузовами. Пусть вас не смущают названия «Спортбек» и «Гран Туризмо» (GT) - они принадлежат, по сути дела, хэтчбекам. Смысл здесь не столько в том, чтобы предложить более практичный автомобиль, сколько выделиться и подчеркнуть характер владельца. Смелый ход, но насколько удачный? В соперниках - дерзкий «японец» и основоположник бизнес-класса.

АВТОРАДИО НТВ.ПЛЮС Сибирская корона



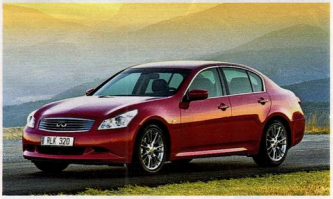


501 Audi A5 Sportback. 170-265 л.с., 228-246 км/ч, передний или полный привод, ЗР, 2009, № 10*.





502 BMW 5 GT. 245-407 л.с., 250 км/ч, задний привод, ЗР, 2009, № 7.





503 Infiniti G37. 330 л.с., 240 км/ч, полный привод, 1 994 700-2 174 200 руб. ЗР, 2009, № 9.





504 Mercedes-Benz E-Klasse. 184-525 л.с., 233-250 км/ч, задний или полный привод, 1 733 000-4 945 600 руб. ЗР, 2009, № 3, 6, 10*.

Cordiant

КРОССОВЕРЫ

Этим словом можно обозначить уйму машин, от мала до велика, однако мы собрали здесь сравнительно небольшие полноприводные универсалы, довольно близкие конструктивно, хотя и далеко разбежавшиеся по цене. Во главу угла создатели ставили разносторонность: автомобили обладают прекрасными дорожными качествами, вместе с тем не боятся плохих дорог, в том числе без покрытия. Первый номинант уже в продаже, остальные выйдут на российский рынок до конца года.





601 Audi A4 Allroad. 211 л.с., 230 км/ч, полный привод, 1 557 300-1 627 300 руб. ЗР, 2009, № 5,6.





602 BMW X1. 258 л.с., 205 км/ч, полный привод. ЗР, 2009, № 8.





603 Skoda Yeti. 105-160 л.с., 175-200 км/ч, передний или полный привод. ЗР, 2009, № 6,9.

АВТОРАДИО НТВ.ПЛЮС Сибирский хорошо!





604 Subaru Outback. 167-249 л.с., 210-240 км/ч, полный привод. ЗР, 2009, № 9, 10*.

** Публикация запланирована.*

ВСЕДОРОЖНИКИ

Выделив в отдельную группу кроссоверы (см.выше), мы смогли разделить все полноприводные машины на приемлемые по наполнению, то есть удобные для голосования группы. Вседорожники в данном случае – это крупные машины с разнообразными конструкциями полного привода: от постоянного полного до электрического на гибридном «Лексусе». По статистике, большую часть жизни и такие автомобили проводят на дорогах.





701 KIA Sorento. 174-197 л.с., 186-190 км/ч, передний или полный привод. ЗР, 2009, № 9.





702 Land Rover Discovery 4. 375 л.с., 180-195 км/ч, полный привод. ЗР, 2009, № 7, 10*.

Cordiant





703 Lexus RX. 278-298 л.с., 180-200 км/ч, полный привод, 2 190 000-3 045 000 руб. ЗР, 2009, № 2,7.





704 Nissan Murano. 249 л.с., 210 км/ч, полный привод, 1 799 000-1 949 000 руб. ЗР, 2009, № 6.

** Публикация запланирована.*

КУПЕ, КАБРИОЛЕТЫ

Нынешний год выдался необычайно урожайным на самые непрактичные, но самые эмоциональные автомобили - для наслаждения, для отдыха. Впрочем, пусть ваш выбор и здесь будет рациональным, при всей красоте представленных новинок и романтике поездок в купе или кабриолете. А сладость жизни оттенит горчинка цены...





801 Audi A5 Cabriolet. 180-265 л.с., 238-246 км/ч, передний или полный привод, 1 883 200-2 382 700 руб. ЗР, 2009, № 5.

АВТОРАДИО НТВ.ПЛЮС СИБИРСКАЯ КОРОНА



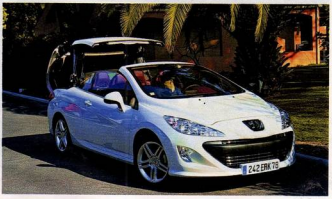


802 Hyundai Genesis Coupe. 210-303 л.с., 223-240 км/ч, передний привод, ЗР, 2009, № 6.





803 Mercedes-Benz E-Coupe. 204-388 л.с., 250 км/ч, задний привод, 1 975 600-3 014 000 руб. ЗР, 2009, № 7.





804 Peugeot 308 CC. 140-150 л.с., 215 км/ч, передний привод, от 1 036 000 руб. ЗР, 2009, № 5.





805 Renault Laguna Coupe. 150-170 км/ч, 220 км/ч, передний привод, 1 220 000-1 263 000 руб. ЗР, 2009, № 9.

Cordiant





806 Volkswagen Scirocco. 160-200 л.с., 218-233 км/ч, передний привод, 939 141-1 148 576 руб. ЗР, 2009, № 6,8.

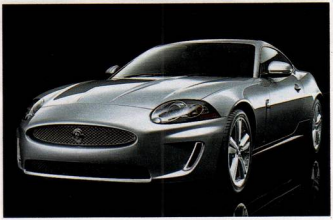
СПОРТ-КУПЕ

Самые «злые» машины мы выделяем в особую группу (раньше ее назвали бы «Гран Туризмо»). С ними жизнь немыслима без спорта и азарта. У каждого максимальная скорость либо принудительно ограничена, либо зашкаливает за 250 км/ч. Достаточно посмотреть на характеристики, чтобы представить черные полосы на асфальте… Здесь же – царство высоких технологий, во многом заимствованных из спорта.





901 BMW Z4. 204-306 л.с., 242-250 км/ч, задний привод, 1 936 300-2 580 800 руб. ЗР, 2009, № 2.





902 Jaguar XK. 385-510 л.с., 250 км/ч, задний привод, 4 500 000-5 900 000 руб. ЗР, 2009, № 7.

АВТОРАДИО НТВ.ПЛЮС Сибирская корона





903 Nissan GT-R. 485 л.с., 310 км/ч, полный привод, 3 690 000-3 940 000 руб. ЗР, 2008, № 7.

ЛЮКС-КЛАСС

Вершина автомобильного мира довольно острая, поэтому здесь всего два номинанта, но каких! Новый S-класс располагает гибридной силовой установкой – мощный аргумент в борьбе за потребителя при нынешнем внимании к экологическим вопросам. В соперниках у «Мерседеса», ни много ни мало, «Порше». Еще недавно эту марку можно было встретить лишь в спортивных разделах каталога, но вот появился вседорожник, а теперь и полноценный представитель класса люкс.





1001 Mercedes-Benz S 400 Hybrid. 279 л.с., 250 км/ч, задний привод, 4 562 800 руб. ЗР, 2009, № 7.





1002 Porsche Panamera. 400-500 л.с., 282-303 км/ч, задний или полный привод, 4 730 000-7 039 000 руб. ЗР, 2009, № 5,8.

Cordiant

Как голосовать за лучшие автомобили

Автомобили / Критерии		Ездовые качества	Практичность	Цена/качество	Комфорт	Прогрессивные технологии	Престиж модели	Дизайн	Сумма	Место
Авто 1	001	2								
Авто 2	002	1								
Авто 3	003	3								
Авто 4	004	4								
Авто 5	005	6								
Авто 6	006	5								

Автомобили / Критерии		Ездовые качества	Практичность	Цена/качество	Комфорт	Прогрессивные технологии	Престиж модели	Дизайн	Сумма	Место
Авто 1	001	2	5	6	1	5	6	3	28	
Авто 2	002	1	1	3	2	1	2	1	11	
Авто 3	003	3	4	2	6	3	5	4	27	
Авто 4	004	4	6	5	4	4	3	5	31	
Авто 5	005	6	2	4	5	6	4	6	33	
Авто 6	006	5	3	1	3	2	1	2	17	

Автомобили / Критерии		Ездовые качества	Практичность	Цена/качество	Комфорт	Прогрессивные технологии	Престиж модели	Дизайн	Сумма	Место
Авто 1	001	2	5	6	1	5	6	3	28	4
Авто 2	002	1	1	3	2	1	2	1	11	1
Авто 3	003	3	4	2	6	3	5	4	27	3
Авто 4	004	4	6	5	4	4	3	5	31	5
Авто 5	005	6	2	4	5	6	4	6	33	6
Авто 6	006	5	3	1	3	2	1	2	17	2

1. Аккуратно отделите страницу с анкетой по синей линии. В таблице представлены десять классов автомобилей. В каждом вам предстоит сравнить между собой несколько моделей-номинантов – самые интересные новинки 2009 года. Слева дан пример заполнения таблицы для определения лучшего автомобиля в одном классе.
2. Расставьте автомобили по местам в категории «Ездовые качества». Допустим, по вашему мнению, лучше всех ведет себя на дороге Авто 2, на втором месте Авто 1, на третьем – Авто 3 и так далее.
3. Так же распределите места в остальных шести категориях: «Практичность», «Цена/качество», «Комфорт», «Прогрессивные технологии», «Престиж модели», «Дизайн». Информацию можно почерпнуть из статей ЗР (ссылки – в каталоге).
4. Сложите места, набранные каждым автомобилем, и впишите в графу «Сумма».
5. В победители выходит автомобиль, набравший большее число высоких мест, то есть с НАИМЕНЬШЕЙ СУММОЙ! В данном случае – Авто 2.
6. Впишите в соответствующую графу места, занятые другими номинантами.
7. По такому же принципу сравните автомобили в остальных девяти классах.
8. Помните: для участия в розыгрыше таблица должна быть заполнена полностью! Иначе она не допускается к розыгрышу призов!
9. Заполните оборотную сторону карточки. Обязательно укажите свою фамилию, имя, телефон – если выиграете автомобиль, нам нужно будет связаться с вами.
10. Вложите вырезанную страницу в конверт и отправьте по адресу: 107045, Москва, Селиверстов пер., 10, редакция «За рулем». На конверте сделайте пометку: «Гран-при ЗР».

В подарок участникам голосования – три Hyundai i20

Автомобили / Критерии			Ездовые качества	Практичность	Цена/качество	Комфорт	Прогрессивные технологии	Престиж модели	Дизайн	Сумма	Место
Малый класс	Ford Fiesta	101									
	Hyundai i20	102									
	Mitsubishi Colt	103									
	Suzuki Splash	104									
	Toyota iQ	105									
	VW Polo	106									
Малый+	Citroen C3 Picasso	201									
	Honda Jazz	202									
	KIA Soul	203									
Компакт-класс	Chevrolet Cruze	301									
	Hyundai i30	302									
	KIA Cerato	303									
	Mazda3	304									
	Renault Megane	305									
	Toyota Prius	306									
	VW Golf	307									
Средний класс	Opel Insignia	401									
	SEAT Exeo	402									
	Subaru Legacy	403									
	Toyota Avensis	404									
Бизнес-класс	Audi A5 Sportback	501									
	BMW 5 GT	502									
	Infiniti G37	503									
	Mercedes-Benz E-Klasse	504									

Автомобили / Критерии			Ездовые качества	Практичность	Цена/качество	Комфорт	Прогрессивные технологии	Престиж модели	Дизайн	Сумма	Место
Кроссоверы	Audi A4 Allroad	601									
	BMW X1	602									
	Skoda Yeti	603									
	Subaru Outback	604									
Внедорожники	KIA Sorento	701									
	Land Rover Discovery 4	702									
	Lexus RX	703									
	Nissan Murano	704									
Купе, кабриолеты	Audi A5 Cabriolet	801									
	Hyundai Genesis Coupe	802									
	Mercedes-Benz E Coupe	803									
	Peugeot 308 CC	804									
	Renault Laguna Coupe	805									
	VW Scirocco	806									
Спорт-купе	BMW Z4	901									
	Jaguar XK	902									
	Nissan GT-R	903									
Люкс-класс	Mercedes-Benz S 400 Hybrid	1001									
	Porsche Panamera	1002									

Напоминаем, что в розыгрыше призов 24 декабря примут участие только карточки, отправленные до 24 ноября 2009 года.

Перечень номинантов и карточка для голосования будут повторно опубликованы в 10-м и 11-м номерах «За рулем».

Анкета участника Гран-при-2010

Фамилия_____
Имя_____
Отчество_____

Адрес_____
_____
_____
_____

Телефон, e-mail _____
_____

1. Ваш пол
☐ мужчина ☐ женщина

2. Возраст _____

3. Каким автомобилем вы сейчас владеете?
марка_____модель_____

4. Вы купили автомобиль:
☐ новым
☐ б/у
☐ год выпуска_____
☐ год покупки_____

5. Удовлетворены ли вы своим автомобилем?
☐ удовлетворен
☐ затрудняюсь ответить
☐ не удовлетворен

6. Планируете ли вы в ближайшее время купить автомобиль?
☐ да ☐ нет

7. Если да, предположительно когда (укажите год)?
_____

8. Вы уже определились с маркой, моделью?
марка_____модель_____
☐ новый
б/у: ☐ 1–3 лет ☐ 4–6 лет ☐ 7–9 лет ☐ старше 10 лет

9. Какую марку вы еще рассматривали при выборе?
марка_____модель_____
☐ новый
б/у: ☐ 1–3 лет ☐ 4–6 лет ☐ 7–9 лет ☐ старше 10 лет

10. Какие характеристики вы считаете наиболее важными при покупке автомобиля (отметьте не более шести)?
☐ страна-изготовитель
☐ тип привода
☐ мощность двигателя
☐ соотношение цена/качество
☐ дизайн
☐ ездовые качества
☐ вместительность
☐ комфорт в салоне
☐ практичность
☐ прогрессивные технологии
☐ экологичность
☐ надежность
☐ престиж марки
☐ стоимость обслуживания

11. Где вы чаще всего обслуживаете автомобиль?
☐ у официального дилера
☐ в обычном сервисе
☐ у частного мастера
☐ самостоятельно

12. Если вы не обслуживаете свой автомобиль у официального дилера, то почему?
☐ дорого
☐ далеко от места жительства
☐ истек срок гарантии

13. Как вы собираетесь финансировать покупку?
☐ взять автокредит
☐ взять машину в лизинг
☐ за счет сбережений
☐ не собираюсь покупать

14. Ваше социальное положение:
☐ руководитель
☐ специалист
☐ служащий
☐ рабочий
☐ студент
☐ пенсионер
☐ домохозяйка
☐ безработный

15. Материальное положение:
☐ полный достаток
☐ можем покупать дорогие вещи, но не все, что захочется
☐ хватает на еду и одежду
☐ хватает только на еду

16. Согласны ли вы в будущем принимать участие в опросах журнала «За рулем»?
☐ да ☐ нет

Напоминаем, что в розыгрыше автомобилей будут участвовать только анкеты, отправленные до 24 ноября 2009 года.
Вырезанную страницу вложите в конверт и отправьте в редакцию по адресу: 107045, Москва, Селиверстов пер., 10.
Не забудьте сделать пометку: «Гран-при ЗР»!