№11 (941) НОЯБРЬ 2009 WWW.ZR.RU
For journal-plaza.net

За рулем



» 38

HYUNDAI i20
MAZDA 2
OPEL CORSA
NISSAN MICRA

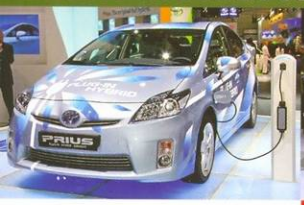
НА СТАРТ ВНИМАНИЕ МАРШ

RENAULT LOGAN ИЗМЕНИЛ ПОХОДКУ » 56

РАДАР-ДЕТЕКТОРЫ КТО КОГО ПОЙМАЕТ » 136

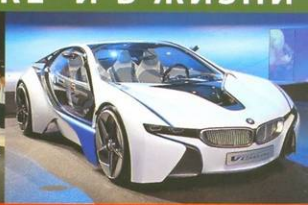
ВЫБИРАЕМ ЛОЦМАНА ГЛОНАСС ИЛИ GPS » 170

ТЕМА НОМЕРА: ЭКОМОБИЛИ НА ВЫСТАВКЕ И В ЖИЗНИ







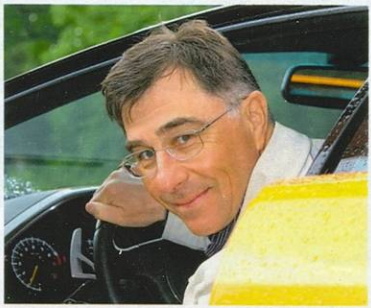


ISSN 0321-4249
09011
9 770321 424007

ОТДАЙ ГОЛОС ЗА ЛУЧШИЕ АВТО
ЗА ПРИЗОМ ДЕЛО НЕ СТАНЕТ » 291

Гран-при За рулем 2010

For journal-plaza.net



Спасибо, «Маруся»!

Выходя на площадь перед выставочным комплексом Франкфурта, по старой привычке ищем на флагштоках наш триколор. Есть! Дальше – привычный путь к стенду «Лады». А его-то и нет... Не попал, видно, в быстро меняющиеся бизнес-планы руководства завода. На том самом месте, где два года назад звучали обнадеживающие речи государственных мужей, взявшихся управлять некогда известной в Европе нашемаркой, в этот раз уже хлопотали представители совсем других национальностей и марок.

Свято место, как говорят, пусто не бывает – особенно на Франкфуртском автосалоне. Здесь, на самых передовых позициях, в подогретом софитами и жесткой конкуренцией воздухе витает ответ на вопрос: может ли государство управлять автомобильной компанией? Конечно нет! Что, впрочем, не мешает его гражданам гордиться знаменем Отечества, чьи лучшие умы создают передовую технику – добро пожаловать к парадному входу!

Так кто же подхватил наш флаг? Единственным представителем России на мировой выставке была «Маруся».

– Не доживет до декабря, – улыбались скептики.

– Почем? – интересовались оптимисты. А мы работали на выставке с другим настроением – значит, есть в России люди неравнодушные, инициативные! Спасибо, «Маруся», за флаг.

Петр Меньших

P.S. *О новинках под флагами передовых автомобильных держав читайте на следующей странице.*



For journal-plaza.net

Включите цвет!



Представьте эту фотографию черно-белой. Два открытых автомобиля. Под капотами – 3-литровые бензиновые «шестерки». Кожаные салоны. И дьявольское удовольствие от поездок. В этом отношении БМВ-135i 2009 года и «Ягуар-XK 120 OTS» 1953-го одинаковы.

А теперь включим цвет. Полувековая разница в подходах проявляется «всего лишь» в цвете шариков. В красном – отрава, зеленый с точки зрения современных норм почти безвреден.

На дорогах Германии «Ягуар» обращает на себя внимание не только видом, но и… запахом сгорающего бензина и масла. Тем самым запахом, к которому мы в России привыкли с детства: то, чем дышат в крупных городах, имеет вкус и запах, иногда даже способно обесцветить окружающий мир. Почему воздух Берлина, Мюнхена, Франкфурта сегодня чище московского, питерского, челябинского?..

Команда «За рулем» предприняла путешествие в Германию, во времени и пространстве. Наш воздух – дым отечества – как будто побывал в цилиндрах «Ягуара»: это автомобильное вчера. Автомобильное сегодня можно увидеть

For journal-plaza.net



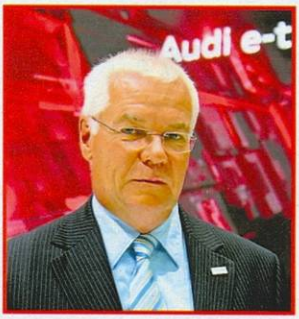
и ощутить на дорогах Германии. Завтра? Оно ближе, чем многие думают, и заметно чище. Ближайшее будущее демонстрируют автосалоны, особенно последний и, пожалуй, самый значимый в этом году – Франкфуртский. Наша цель – раскрыть главную европейскую автомобильную тему. И мы делаем ее темой номера: экомобили, «зеленый» транспорт. Да будет цвет!

For journal-plaza.net

ОРАНЖЕВЫЙ

Буквально в двух шагах от главного входа в выставочный центр – электрическая автозаправка, действующая. Более того, зарядные станции, пусть в единичных экземплярах, уже размещены в крупных городах Германии. Купив специальную карту, можете заряжать здесь батареи своего электромобиля – уже сегодня. Очень недвусмысленная прелюдия к премьерам Франкфурта! Электромоторов там столько, сколько раньше можно было встретить разве что в «Медиамаркте».

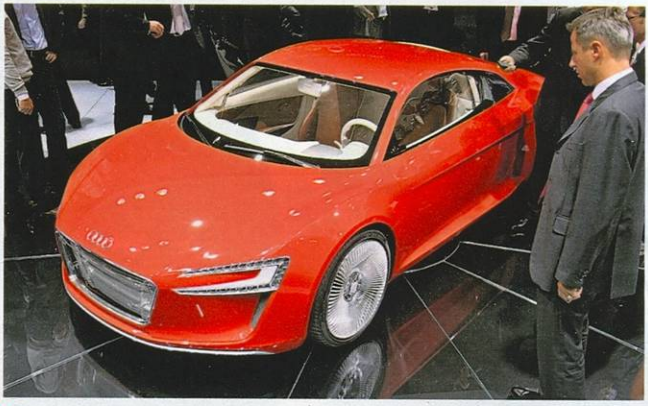




Михаэль Дик, директор «Ауди» по техническому развитию:

– Сейчас активно обсуждается тема снижения выброса CO_2, и у нас есть целый арсенал мер, которые можно предпринять. Например, даунсайзинг. Это означает замену 8-цилиндровых двигателей 6-цилиндровыми, 4-цилиндровыми плюс турбонаддув. Есть и другая цель – снизить вес. Ее достижению способствует применение компактных мощных двигателей.

Наша перспектива – электрификация приводов и гибридизация. Первый шаг в этом направлении – концепт te-tron. Он показывает, что можно успешно совместить электрификацию приводов и спортивные качества. Модель представляет собой лабораторию на колесах.



«Ауди e-tron» – электрический спортивный автомобиль. Современная формула quattro – четыре электромотора, по одному на каждое колесо. Мощность 313 л.с./230 кВт, разгон с двумя пассажирами до 100 км/ч за 4,8 с. Запас хода на литий-ионных аккумуляторах – 248 км.



«Бентли-Мюльсан» – новый флагман компании. Его битурбомотор объемом 6,75 л развивает мощность 512 л.с. и момент 1020 Н·м уже при 1800 об/мин. О гибридных версиях в Крю пока никто не задумывался.

for-journal-plaza.net



Кристиан Кремер, генеральный директор «БМВ Груп Руссланд»:

– Особенность подхода БМВ к созданию экологически чистого автомобиля в том, что мы предлагаем новые технологии без ущерба для традиционных качеств марки – динамики, скорости. У нас есть полностью электрические машины, которые испытываются в Нью-Йорке, Лондоне, Берлине и Мюнхене. Все упирается в создание разветвленной инфраструктуры, ведь технологии уже проработаны. БМВ-760 с водородным двигателем и гибрид на базе «семерки» реально существуют и ездят. Кроме того, наши представительские модели заметно сократили расход топлива. Более чем 2-тонная «семерка» с 3-литровым дизелем расходует 7,3 л на 100 км. Мы оцениваем преимущество компании БМВ в развитии по сравнению с другими в два года. Новые технологии всегда отрабатывались сначала в премиум-сегменте: клиент, приобретающий массовую модель, не в состоянии платить такие большие деньги, в какие выливается применение самых совершенных технологий.



БМВ-530d Gran Turismo соединил в себе преимущества представительского седана и автомобиля для спорта. Судя по названию, предназначен для дальних путешествий. Пассажирам предоставлено обширное пространство для ног, как в 7-й серии. Оснащается дизельными и бензиновыми моторами Евро V.

БМВ-Active Hybrid 7: суммарная мощность силового агрегата – 342 кВт/465 л.с., максимальная скорость – 250 км/ч, разгон 0–100 км/ч – 4,9 с, средний расход бензина – 9,4 л/100 км, выброс CO_2 – 219 г/км.





«БМВ-Вижн» – уже готовая гибридная модель. Суммарная мощность электрического и дизельного двигателей составляет 356 л.с. Разгон до 100 км/ч – 4,8 с, средний расход топлива – 3,8 л/100 км. На одном 25-литровом баке он проезжает до 700 км.

For journal-plaza.net







КРАСНЫЙ, ЖЕЛТЫЙ, ЗЕЛЕНЫЙ. Щиты, подобные этому, установлены на въезде в центры крупных городов. Umweltzone – экологически чистая зона. Автомобили, въезжающие на такую территорию, обязаны иметь соответствующую наклейку. Согласно законодательству ее выдают TÜV, DEKRA, уполномоченные авторемонтные фирмы. Стоимость услуги, если на наши деньги, составляет примерно 160 рублей. Водителям машин без наклейки грозит штраф около 1300 рублей и штрафной балл. Правила распространяются на всех, в том числе на туристов.

Цвет наклейки в общем случае определяется соответствием евронормам, наличием сажевого фильтра для дизеля, техническим состоянием машины. Естественно, что машины не старше пяти лет едва ли не все с зеленым кружком.

Во Франкфурте год назад вступил в силу запрет на въезд в центр города автомобилей без наклейки. С 1 октября 2010 года машинам и с красной наклейкой запрещен въезд в экологически чистую зону, а с 2012 года – и с желтой. В некоторых городах, например Мюнхене, власти отслеживают текущее состояние воздуха и по радио извещают, куда и с какой наклейкой можно въезжать.

Вспомним, что и в Москве есть предупреждающие щиты: «Через 7 км запрещен въезд автомобилям, не отвечающим нормам Евро II». Только как опознать подобные машины? Полагаем, европейский опыт с разноцветными наклейками здесь полезен.

Конечно, немецкое законодательство стимулирует продажи новых машин. Тем более что вместе с кнутом покупателям предлагают и пряник: при расчете налога учитываются нормы токсичности…



Бодо Бушман, президент и генеральный директор компании «Брабус»:

– Тема электромобилей настолько актуальна, что, несмотря на богатые традиции в создании спорткаров, мы сконцентрировались на разработке спортивных электромобилей. Здесь представляем полноценные электрические модели. Это наше недалекое будущее – по крайней мере, очень существенная его часть. Эра бездумного загрязнения воздуха закончилась. Для многих стран этот вопрос решается на законодательном уровне – автопроизводитель обязан иметь в своей модельной гамме электромобиль. Скоро, я уверен, так будет и в России.



Электрический «Смарт» от «Брабуса». Высокое напряжение в малом масштабе: 61 кВт/83 л.с., разгон 0–60 км/ч за 3,7 с, максимальная скорость (ограничена электроникой) – 130 км/ч, запас хода – около 100 км.

Увеличивать мощность электромотора нет особой необходимости: 83 «электрические» лошадиные силы этого «Смарта» не поражают воображения, зато момент 280 Н·м доступен уже с околонулевых оборотов. Нажав на педаль, испугаетесь ускорения, я вас уверяю. В электромоторах все упирается в емкость батареи и нагрузку кабелей. Вопрос ближайших лет – создание станций зарядки, например индукционных: достаточно припарковать автомобиль в определенном оборудованном месте – и он автоматически начинает заряжаться. Одна из таких есть в гараже нашего офиса. Думаю, 2015-й уже может стать годом электрического автомобиля.

For journal-plaza.net



Дэвид Лабросс, менеджер отдела по планированию продукта европейского технического центра КИА:
– На Франкфуртском салоне дебютировала наша новая линия EcoDinamics – наиболее эффективные с точки зрения экономичности и экологичности машины. К примеру, у «Сида EcoDinamics» – система «старт/стоп», отключаемый генератор, индикатор оптимальной смены передач, шины с пониженным сопротивлением качению. В следующем поколении «Сида» появится полноценный гибрид. Применение комбинированной силовой установки позволяет снизить выбросы CO_2 на 25% по сравнению с обычным «Сидом» с 1,6-литровым бензиновым двигателем.



КИА внедряется в класс микровэнов В-класса. Компактная «Венга» спроектирована и производится в Европе. Второй ряд сидений поставлен на салазки, благодаря им можно варьировать объем багажника и пространство для ног пассажиров. В качестве опции – прозрачная крыша со сдвижным люком. Для новинки предлагают два бензиновых и два дизельных двигателя рабочим объемом 1,4 и 1,6 л, мощностью от 75 до 128 л.с.

Опытный гибрид на базе «КИА-Соренто» с дизелем весьма маленького для такого автомобиля объема – всего 1,6 л. Двухступенчатый турбонаддув позволил снять с мотора 163 л.с. При совместной работе дизеля и электромотора гибрид сопоставим по динамике с машиной, оснащенной 2,2-литровым дизелем, при этом выброс CO_2 у него на 30% меньше. На гибридном «Соренто» установлена первая в истории КИА роботизированная коробка передач с двумя сцеплениями.



На стендах родственных компаний «Хёндай» и КИА почетное место занимали первые в мире серийные гибриды на природном газе. Обе модели, «Форте» у КИА и «Элантра» (на снимке) у «Хёндай», снаряжены 1,6-литровым ДВС мощностью 115 л.с. и 15-киловаттным электромотором. Благодаря газовому топливу эксплуатационные затраты при пробеге 20 тыс. км должны быть на 1100 долларов ниже, чем у чисто бензиновых аналогов. Пока газовые гибриды продаются только в Корее, но в ближайшее время их опытная эксплуатация начнется в Европе и на других континентах.



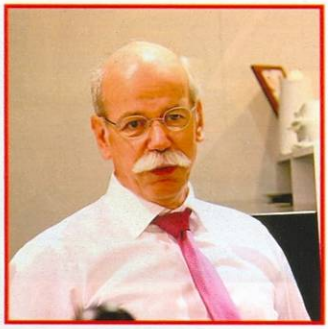


К своему 20-летнему юбилею «Мазда MX-5» худеет. Название концептуальной разработки Superlight («сверхлегкая») говорит само за себя. Вместо ветрового стекла появилась углепластиковая накладка, визуально удлиняющая капот. Минимализм и тщательный подбор материалов снизили снаряженную массу до завидных 995 кг. Бензиновый 1,8-литровый мотор разгоняет машинку до сотни за 8,9 с. Расход топлива в смешанном цикле – 6,3 л/100 км, выбросы CO_2 – 150 г/км.

For journal-plaza.net



«Мерседес-Бенц» Е-класса, Т-модель, то есть универсал. Пневмоподвеска автоматически поддерживает постоянный дорожный просвет вне зависимости от загрузки. При сложенных задних сиденьях объем багажника – 1950 л. Оснащается экологичными моторами с четырьмя, шестью, восемью цилиндрами, выброс CO_2 – от 150 до 241 г/км.



Дитер Цетше, генеральный директор «Даймлер»:

– Электромобиль – наше безальтернативное будущее. Оно отражено на выставке в огромном множестве гибридов и электромобилей. Да, пока у батарей ограниченный срок действия и продолжительное время зарядки, однако эти вопросы вскоре будут решены за счет развития технологий и инфраструктуры. Сейчас процесс создания моделей в активной стадии, в него вовлечены как автомобильные и смежные компании, так и правительственные структуры.



«Мерседес-Бенц SLS AMG» с дверцами «крыло чайки» – самый красивый, по отзывам многих, автомобиль нынешнего Франкфурта. Мотор V8, 6,3 л, 571 л.с., максимальная скорость – 317 км/ч, разгон 0–100 км/ч – 3,8 с. Рядом экспонировалась электрическая «чайка» с четырьмя электродвигателями (по одному на колесо), высоковольтными батареями в передней и задней частях автомобиля, а также в тоннеле кузова. При мощности 392 кВт/533 л.с. электромоторы выдают 880 Н·м момента уже «с нуля», разгон до 100 км/ч занимает 4 с.

For journal-plaza.net

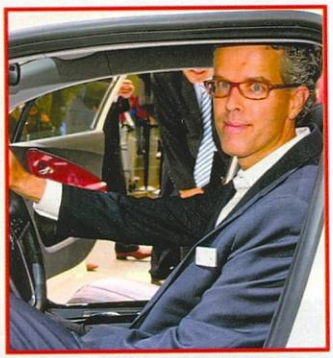
БЕЛО-ГОЛУБОЙ

В Европе экологическая тема в моде, и, чтобы не отстать, сам пытаешься что-то сделать для сохранения окружающей среды. Даже азарт появляется! Как водитель может «сэкономить» чистый воздух? Очень просто: сжечь поменьше топлива. Вот, например, результат наших поездок по Баварии на местной машине: 11 л/100 км. Трехлитровый мотор под бело-голубой эмблемой БМВ соответствует Евро IV, но его 224 «лошади» надо как следует кормить. В составе продуктов их жизнедеятельности немалое количество углекислого газа, а это один из виновников парникового эффекта. Кстати, не путайте нормы выброса CO_2 с нормами Евро: первые напрямую зависят от расхода топлива. При сжигании 1 л солярки наряду с водой и небольшим количеством других продуктов сгорания выделяется примерно 2,65 кг CO_2; литр бензина, сгорая, дает примерно 2,32 кг; литр газового топлива – 1,8–2,0 кг. Европейская комиссия установила предельный показатель выброса CO_2 – 130 г/км. К 2012 году, когда это установление вступит в силу, все выпускаемые модели любой марки должны отвечать данному требованию. То есть расходовать ощутимо меньше топлива, чем сегодня.

Еще раз подчеркнем: кроме CO_2, в выхлопных газах полно веществ пострашнее. Может, хотя бы на время отказаться от автомобиля? Почему нет, если предложат удобную альтернативу? В Мюнхене не страшно выпускать на дорогу ребенка на велосипеде. А по центру баварской столицы можно прокатиться на велорикше, который теперь в нашем сознании символизирует не эксплуатацию человека человеком, а заботу о здоровье природы.



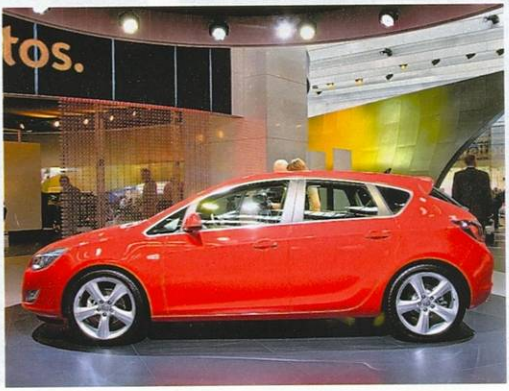




Фрэнк Вебер, главный инженер глобальных разработок электромобилей «Дженерал моторс»:

– Впервые мы представляем не концепт, а готовый к продаже автомобиль «Опель-Ампера». В Америке он появится в ноябре будущего года, в Европе – во второй половине 2011-го. «Ампера» не гибрид в чистом виде и не подзаряжаемый электромобиль, а нечто среднее, что называется электромобилем с увеличенным радиусом дальности – EREV (Extended Range Electric Vehicle). Первые 60 км он проходит на электротяге. После этого в вашем распоряжении более 500 км хода, когда обычный двигатель вырабатывает энергию для питания электромотора (с колесами ДВС не связан). Таким образом, вы получаете электрический автомобиль, который не потребует от вас жертв по запасу хода и удобству применения.





«Опель-Ампера» – гибрид, в котором ДВС выполняет лишь роль генератора. Максимальная скорость – 160 км/ч, разгон 0–100 км/ч – меньше 9 с, крутящий момент – 370 Н·м, что соответствует показателю 6-цилиндрового ДВС объемом 2,5 л. Выбросы CO_2 меньше 40 г/км и расход топлива при движении с работающим ДВС – 1, 6 л/100 км.

Премьера «Опеля» в С-классе, самом популярном, должна была прозвучать громче, но, возможно, публику больше волновала судьба самой компании, поэтому ее новинке досталось не так много внимания. «Опель-Астра»: дизельные и бензиновые двигатели от 75 кВт/95 л.с. до 132 кВт/180 л.с. Выбросы CO_2 снижены на 12%.

For journal-plaza.net

СМЕШАННЫЙ

Итак, пытаемся беречь природу. Показанный БМВ расход бензина в 11 л/100 км показался нам, поборникам здоровой экологии, чрезмерным, поэтому для следующей поездки мы выбрали «Тойоту-Приус» – благо у дилеров как раз проходила рекламная акция. Обещанного показателя – 3,9 л/100 км на этом гибриде мы не добились. За час езды по тихим улочкам получилось в пересчете на сотню 5,7 л. Неплохо, но… Почти наверняка столько же вышло бы на обычной машине с мотором 1,6 л. Ну максимум 6 л. Но ведь «Приус» заметно дороже! Все это несколько охлаждает энтузиазм по поводу гибридов: они не более чем переходный этап на пути к чистым электромобилям.





«Пежо-5008» – семиместный SUV на базе модели 308. Будет оснащаться бензиновыми двигателями 1,6 л мощностью 120–156 л.с. и дизелями 1,6 и 2,0 л, от 110 до 163 л.с.



Жан-Марк Галес, генеральный директор группы ПСА («Пежо-Ситроен»):

– Чтобы прогнозировать возможность выпуска электрических автомобилей на строящемся заводе в Калуге, нужно оценить, насколько востребованы новые технологии в России. В первую очередь речь пойдет не о чисто электрических машинах, а о гибридах. Правительства многих стран поощряют развитие «зеленых» видов транспорта. Насколько в этом заинтересовано российское руководство?.. Мы живо откликнемся на требование рынка. В Европе к 2013 году рассчитываем продавать около 25 тыс. электрических автомобилей двух марок.



«Пежо-3008 Hybrid4». Серийный автомобиль, в котором электромотор работает на пару с дизельным двигателем. Суммарная мощность – 147 кВт/200 л.с. В смешанном цикле расход топлива не превысит 3,8 л/100 км, разгон 0–100 км/ч – 8,8 с, максимальная скорость – 209 км/ч. Продажи начнутся в 2011 году.



«Пежо-RCZ», автомобиль для удовольствия, – новое явление в линейке «Пежо», прямой конкурент «Ауди-ТТ». С новым бензиновым мотором 1,6 л мощностью 200 л.с. разгон до 100 км/ч займет 7,7 с. С 2011 года планируется устанавливать силовой агрегат, как у 3008 Hybrid4, с приводом на все колеса.

For journal-plaza.net



Это подтверждает очередная модификация гибридного пионера: в числе новинок на стенде «Тойоты» демонстрировали «Приус», который подзаряжается и от ДВС, и от электрической розетки. На версии Plug-In Hybrid никель-металл-гидридные батареи заменили более компактными и емкими литий-ионными. На зарядку требуется всего полтора часа, после чего можно проехать на электрической тяге до 20 км. При этом даже в режиме троллейбуса автомобиль отлично держится в общем городском потоке, а максимальная скорость близка к 100 км/ч. При поездках же на длинные расстояния вступает в работу бензиновый мотор, и «Приус» с электровилкой становится обычным гибридом.



Лоренс ван дер Акер, главный дизайнер «Рено»:

– Никто пока не знает, как должен выглядеть настоящий электромобиль. Поэтому во Франкфурте столь широк спектр таких авто – от традиционных седанов до двух- и четырехместных машин необычной компоновки. Мы опираемся на основные отличительные качества электромобилей, чтобы разработать концепцию экологической серии «Рено». Например, двухместные городские малыши представлены в емком практичном образе, подчеркивающем их безопасность и удобство. В дизайне опасны компромиссы – он должен отражать то, что выгодно отличает новинку от других автомобилей.

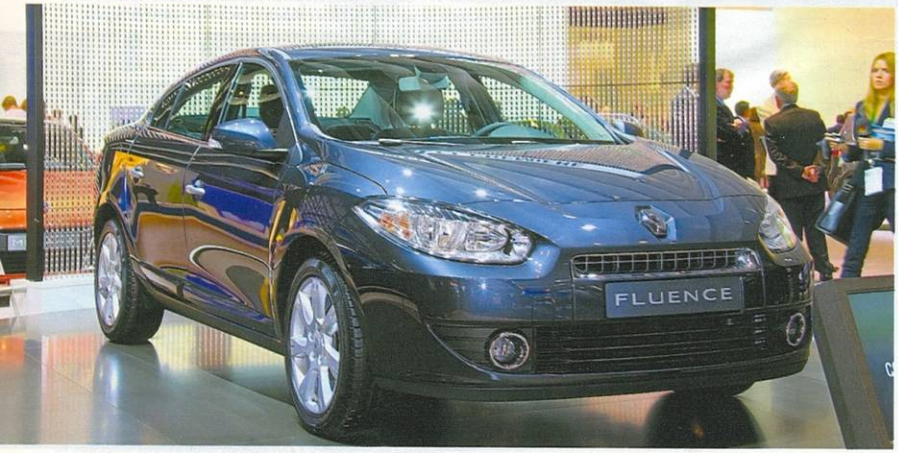
Мы все еще сильно зависим от размеров батарей. Рассчитываем, что в ближайшем будущем аккумуляторы станут намного меньше и мощнее, и тогда откроются небывалые перспективы в области дизайна. Мы выбрали направление электромобилей, а не гибридов, так как оно более перспективно: нет необходимости разрабатывать и размещать ДВС, трансмиссию, топливные баки и т. д. Это более простое и элегантное решение.



Twizy Z.E. – городское средство передвижения на электротяге. Мощность мотора – 15 кВт, момент – 70 Н·м. Конкурент скутерам в ближайшем будущем.



Zoé Z.E. – семейный городской электроконцепт на каждый день. Главное в нем – салон: удобный, с мощной климатической установкой и устройствами очистки воздуха.



«Рено-Флюэнс» идет на смену седану «Меган» второго поколения. Будет строиться в Турции. В наборе двигателей четыре бензиновых и пять дизелей объемом от 1,6 до 2,0 л. В комбинации с дизелями применят автоматическую трансмиссию с двумя сцеплениями.

For journal-plaza.net



ЦВЕТ ЭЛЕКТРИК

«Это убийца «Феррари», – сыпал словами темпераментный Маурицио, один из сотрудников компании «Тесла». – 100 тысяч долларов за такую машину – сущие копейки». Выставка открывалась только завтра, дождь не располагал к прогулкам, поэтому приглашению на краткий тест-драйв «Теслы» мы обрадовались. Что это за машина? Бешеный троллейбус на шасси «Лотоса»! Все, что каждый из авторов раньше писал про разгоны, вдавливающие в кресло, бледнеет в сравнении с новыми ощущениями. Представьте: сидишь почти на земле и в ожидании зеленого светофора слушаешь, как шелестит дворник по стеклу. Других звуков нет. Ноги вывернуты вправо. И вот старт! Низкий электрический гул как будто издает кто-то со стороны, а «Тесла» стремительно убегает от него. Машину удерживает от заноса постоянно работающая система стабилизации. Задок, ты это чувствуешь, готов вильнуть – и на 15, и на 45, и на 80 км/ч.

Менее 4 с до сотни, запас хода в 390 км, зарядка – 3,5 ч от сети 110 или 220 В. Ощущение игрушки… И в то же время динамику вспоминаешь и смакуешь еще несколько дней. Машина теперь доступна и в Европе, а вообще продажи начались пару лет назад с Америки – говорят, очень популярна в Калифорнии. Так что Маурицио отчасти прав…



Венсан Бессон, заместитель генерального директора «Ситроен» по моделям и рынкам:

– Батареи останутся дорогими еще долго, поэтому производство электрических автомобилей если и будет стимулироваться, то только повышенным спросом. Мотивировкой может стать запрет на движение обычных машин, включая развозные фургоны, в центре города. Но не забудем об экономических интересах тех, кто много ездит: на большие пробеги электромобиль пока не способен. Прогноз развития электротранспорта в Европе к 2020 году разноречив. Мое предположение – 5% продаж. Если к ним добавить гибриды, то суммарная доля составит, возможно, 20–25%.

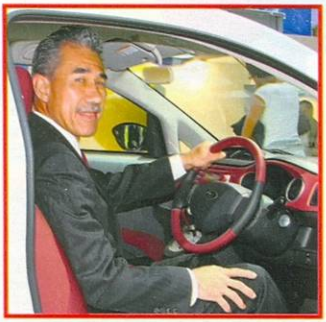


«Ситроен-Револьт» – городской концепт с гибридной силовой установкой и аккумуляторами, которые заряжаются от внешнего источника.

Новому «Ситроену-С3», по мнению г-на Бессона, не нужен гибридный агрегат. Модель с классическим бензиновым мотором выделяет 99 г CO_2 на 1 км, готовятся версии с объемом выброса 95 и 90 г/км. При выбросе обычного мотора на уровне 80 г/км гибрид становится неактуальным.



For journal-plaza.net



Такеши Тачимори, вице-президент «Субару»:

– Мы не считаем, что в будущем все автомобили заменят электрическими: будет зональность в использовании электрических и обычных машин. Здесь мы выставили новые «Легаси» и «Аутбек», в которых установлен двигатель внутреннего сгорания, и маленький электромобиль R1e.

Мы уже производим и сотнями продаем электромобили в Японии. Их покупают крупные предприятия, а также государственные учреждения. Аккумуляторы достаточно дороги, и поэтому электромобили остаются дотационными, из-за чего их пока невозможно продавать в большом количестве. В ближайшей перспективе электрическим и обычным автомобилям предстоит мирно сосуществовать, дополняя друг друга.



Новый «Субару-Легаси» доступен в Европе, в частности, с оппозитным дизелем. Россиянам придется довольствоваться бензиновыми моторами 2 и 2,5 л мощностью 150–265 л.с. Логичное дополнение к этой мощи – электромобиль R1e – пока остается в Японии.



По заверениям маркетологов, в следующем году в премиум-сегменте активнее всего будут покупать автомобили С-класса. «Лексус» представляет гибрид LF-Ch. Концепт прорисован в едином с серийными моделями стиле – до производства рукой подать. В городе машина едет на электричестве, на трассе электромотор работает в паре с бензиновым, помогая экономить топливо.



«Тойота» прирастает гибридами. В основе «Ауриса HSD Full Hybrid Concept» – конструктивные решения «Приуса». Благодаря зализанным бамперам, доработанной конструкции днища с диффузором на корме и оригинальным дискам удалось уменьшить C_x до 0,28. Автомобиль разгоняется до сотни примерно за 10 с, а выбросы CO_2 не превышают 100 г/км. Солнечные батареи на крыше питают климатическую установку. «Тойота» обещает, что вскоре этих источников энергии будет хватать и для подзарядки батарей гибридной установки.



Пионер гибридных технологий «Тойота» работает и над автомобилями с нулевым выхлопом. Жизнь новинке FT-EV дала самая интеллектуальная модель iQ. Место под капотом занял электромотор мощностью 45 кВт и максимальным крутящим моментом 160 Н·м. Малышка способна разгоняться до скорости 110 км/ч, а запаса энергии литий-ионных батарей хватает на 80 км. На восстановление сил от 220-вольтовой сети требуется 2,5 ч. Это не долго: в среднем столько времени проводят покупатели в гипермаркетах.

For journal-plaza.net



Ульрих Хакенберг, директор «Фольксвагена» по техническому развитию:

– Перспективы электромобилей зависят от инфраструктуры конкретных городов. Например, Москва с ее развитым метрополитеном изначально очень хорошо приспособлена для электромобиля. Есть практически готовая инфраструктура для организации сети зарядных станций.

Если дистанции между пунктами подзарядки превышают радиус действия электромобиля, нужны гибриды. Сейчас мы видим два направления. Первое – автомобиль работает на каком-то виде топлива, перерабатывая его в электроэнергию, то есть ДВС служит исключительно генератором. Второе – автомобиль до определенной скорости разгоняется электрическим мотором, а затем включается ДВС. В сочетании с аккумулятором высокой мощности это, возможно, лучший концепт. Один из примеров – наша модель L1.



Начинка L1: гибридный силовой агрегат – это 2-цилиндровый 39-сильный дизель 0,8 л, электромотор мощностью 10 кВт и семиступенчатая коробка DSG.



«Фольксваген-L1» – продолжение темы автомобилей VW с литровыми моторами. Как и концепт 2002 года, L1 предлагает экипажу два места друг за другом. Узкий и легкий углепластиковый фюзеляж с C_x = 0,195 способствует экономии топлива: 1,49 л/100 км. Результат похвальный, но название обещало больше. Автомобиль готовят к серии с 2013 года.



Желтый электромобиль eUp! построен на новой платформе New Small Family. 60-киловаттный электромотор разгоняет машинку до сотни за 11,5 с, максимальная скорость – 135 км/ч, запас хода – 130 км. Заправка займет от часа на «колонке» до 5 часов при подключении к домашней розетке. При сегодняшних тарифах 100 км пробега обойдутся в 2 евро. В продаже eUp! стоит ожидать на два года позже традиционных «апов» – как и L1, не ранее 2013 года.



Олеш Роман Гадач, PR-директор «Хёндай мотор компани»:

– Наш новый кроссовер ix35 идет на смену модели «Туксан». Это стремительная, мощная, вместительная, но совсем не огромная машина на все случаи жизни. Она весьма экологична. Новый 2-литровый 163-сильный бензиновый мотор выбрасывает в атмосферу CO_2 не более 178 г/км, 184-сильный дизельный двигатель аналогичного объема – 158 г/км. Полагаем, этот автомобиль по всем своим показателям идеально впишется в жанр компактных кроссоверов.

For journal-plaza.net



Рейнхард Юнг, председатель правления «Шкоды»:

– Будущее электромобиля в России на данный момент отягощено множеством неясностей. Электрические машины дороги, поэтому лучше бы начинать с премиум-брендов, которые не выпускают в больших количествах. Но их сейчас не производят в Калуге. Или же можно начать с самых малых типа «Фольксвагена-eUp!». Однако сегодня российский рынок требует «октавии», «фабии», «йети», «супербы», «пассаты», «тигуаны». Поэтому мы решили сконцентрироваться на них, увеличивая объемы сборки на российском предприятии. Машины среднего класса получат электромоторы в последнюю очередь.



«Шкода-Суперб Комби» – универсал бизнес-класса, главная премьера марки во Франкфурте (г-н Юнг позирует в ней: «При моих 188 см здесь не тесно!»). Помимо переднего, автомобиль получит и полный привод. Линейка моторов: бензиновые от 1,4 л (125 л.с.) до 3,6 л (260 л.с.); дизели 2,0 л мощностью 139–170 л.с. Максимальная скорость – 199–247 км/ч.



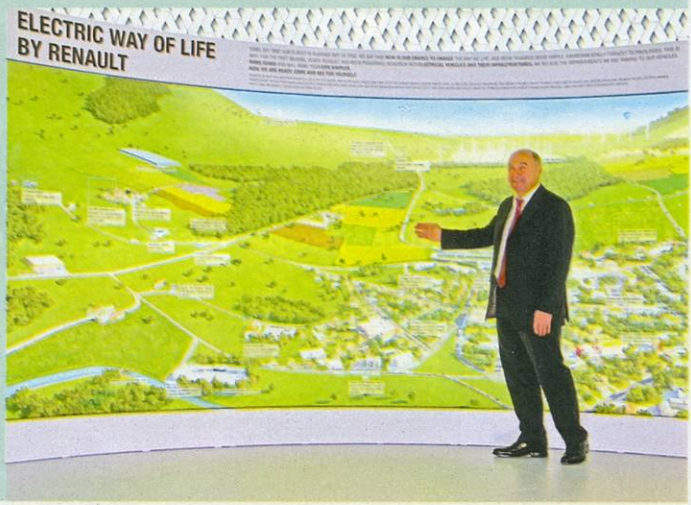
ПАЛИТРА

Этот серый электромобиль «Всегда Недовольная» – первый колесный экипаж, которому покорилась отметка 100 км/ч. Было это в 1899 году. Машину демонстрировала компания «Мишлен» – именно на ее шинах устанавливали рекорд.

Прошло 100 лет – электромобили вновь наступают. И хорошо бы в этот раз встретить их сформированной инфраструктурой. Об этом говорили все производители: технически мы почти или полностью готовы делать машины с нулевым выхлопом, но где они будут ездить? Как заправляться? Обслуживаться? Когда власти озаботятся инфраструктурой? За электроколонки перед выставочным центром спасибо, но только их недостаточно.

Компания «Рено», верная своим принципам, показала не просто ряд интереснейших концепт-каров, но и концепт-сити – свой проект города, в котором могут работать электромобили. Тут и зарядные станции, и сервисные сети, и удобные маршруты. Кстати, есть возможность избежать длительной подзарядки: на станции надо просто менять батарею на полностью заряженную.

Франкфуртский салон убеждает: «зеленые» автомобили перестали быть экзотикой. Более того, рискнем вслед за многими специалистами утверждать: будущее – за электромобилями. И оно куда ближе, чем вы думаете! Они придут тихо, без звука и запаха, вернут воздуху планеты чистоту и прозрачность и сделают все цвета ярче. **ЗР**



For journal-plaza.net

3 КРУПНЫМ ПЛАНОМ

ТЕМА НОМЕРА
4 ВКЛЮЧИТЕ ЦВЕТ!
Автосалон во Франкфурте

28, 236 НОВОСТИ

АВТОМОБИЛИ

38 КОМАНДА МОЛОДОСТИ
Тест «Мазды-2», «Ниссана-Микра», «Опеля-Корса», «Хёндай-i20»

54 В НОВОМ СВЕСЕ
«Тойота-RAV4»

56 НИ ОДИН ЛОСЬ НЕ ПОСТРАДАЕТ
Модернизация подвески «Рено-Логан»

60 ШВЕДЫ ПОД РЯЗАНЬЮ
«Вольво-XC60», XC90 на бездорожье

64 ЗВЕЗДНАЯ ПЫЛЬ
Презентация «ТагАЗа-Вега»

68 ПО 30 ЧАСОВ ГАЛОПА
Ресурсные испытания шин

72 ДРЕССУРА ХИЩНИЦЫ
«Форд-Куга» с автоматом

74 В РАМКАХ ЗАКОНА
«Мазда-3 MPS»

78 ПО СЛЕДАМ ДАРРЕЛЛА
«Ленд-Ровер Дефендер 110»

84 ТЕХНИКА МОЛОДЕЖИ
«Сузуки-Джимни»

ТЕМА НОМЕРА
90 ТОКОВАЯ ТЕРАПИЯ
Тест БМВ-750Li, «Лексуса-LS 600hL», «Мерседес-Бенца S400L Hybrid»

КУРЬЕР

104 ЛАДА&КАНАДА

105 ОБРАТНАЯ СВЯЗЬ

106 ВЫ НАМ ПИСАЛИ

107 «ЗА РУЛЕМ» – ПРОТИВ

108 СПРАВОЧНАЯ СЛУЖБА

АВТОРЫНОК

110 СВЕРХЗАДАЧА
Покупаем «Шевроле-Авео»

118 ПОИГРАЕМ В КОНСТРУКТОР?
Конфигураторы сайтов производителей

122 ПАРА ПУСТЯКОВ
Следствие ведет НАМИ

124 СЕКОНД-ХЭНД: ПОКУПАТЬ СЕЙЧАС!
Обзор вторичного рынка

130 ИСПРАВЛЕННОМУ ВЕРИТЬ?
«Лада-Калина» в парке ЗР

132 МИРНОЕ СОСУЩЕСТВОВАНИЕ
«Пежо-308» в парке ЗР

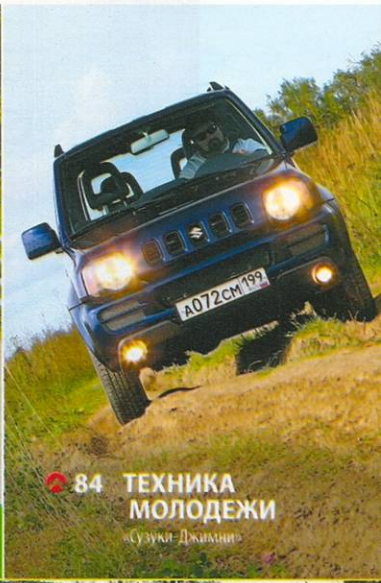
134 КАРАУЛ УСТАЛ...
«КИА-Спектра» в парке ЗР



90 ТОКОВАЯ ТЕРАПИЯ

Тест БМВ-750Li, «Лексуса-LS 600hL», «Мерседес-Бенца S400L Hybrid»

Тема номера: экомобили



84 ТЕХНИКА МОЛОДЕЖИ

«Сузуки-Джимни»



74 В РАМКАХ ЗАКОНА

«Мазда-3 MPS»



64 ЗВЕЗДНАЯ ПЫЛЬ

Презентация «ТагАЗа-Вега»

For journal-plaza.net

КОМПОНЕНТЫ

136 ЭСВЭЧЕБУРАШКИ
Тест радар-детекторов
146 ЛИЦОМ В СНЕГ
Шина «Матадор-Нордикка»
148 ТОВАРОВЕД
Новинки рынка
152 КРИЗИС – А ГДЕ ЭТО?
Бортовая электроника
154 ПОДЛИТЬ МАСЛА
Сравним отечественный продукт с импортным

ТЕХНИКА

158 НЕ ДО ЖИРУ
«Ауди» борется с весом
164 КАЖЕТСЯ, ДОЖДЬ НАЧИНАЕТСЯ
Климат-контроль

166 КАК АВТО ВЫ НАЗОВЕТЕ
Обозначение марок и моделей
170 КОСМИЧЕСКИЕ ПОВОДЫРИ
Навигация ГЛОНАСС
174 ДЕЛО ЧЕСТИ МАРКИ
Завод КИА в Словакии
ТЕМА НОМЕРА **178 НОВИНКИ, ИССЛЕДОВАНИЯ, ИЗОБРЕТЕНИЯ**

РЕМОНТ И СЕРВИС

182 ВИДИТ ОКО...
Тест-ремонт «Мазды-3»
188 САМАРСКИЕ НОВОСТИ
Форум владельцев «Самары»
ТЕМА НОМЕРА **190 БРЕШИ В ОБОРОНЕ**
Что влияет на токсичность выхлопа
192 ЗАКОНОПАТИМ ЩЕЛИ
Салонный фильтр «Калины»
194 НАШ КОНКУРС

196 НА ПРОЧНОМ ОСНОВАНИИ
«КИА-Соренто» в деталях
202 СОВЕТЫ БЫВАЛЫХ

БЕЗОПАСНОСТЬ

204 ПРИРУЧЕНИЕ ИНОМАРКИ
Автомобиль для инвалида
206 ВОЙНА ПРОДОЛЖАЕТСЯ
Статистика аварийности
208 ДЕЛО О НАИВНОМ ВОДИТЕЛЕ
Не подписывай, не глядя
210 ЭКЗАМЕН НА ДОМУ

ЭКОНОМИКА

212 ВРЕМЯ СОБИРАТЬ МАРКИ
Заводы и модели российского автопрома
216 МЫ МОГЛИ БЫ СДЕЛАТЬ БОЛЬШЕ
Интервью с главой Росавтодора
218 СТРАШНОЕ СЛОВО НА БУКВУ «Б»
Предприятия-банкроты

110 СВЕРХЗАДАЧА
Покупаем «Шевроле-Авео»





158 НЕ ДО ЖИРУ
«Ауди» борется с весом

118 ПОИГРАЕМ В КОНСТРУКТОР?
Конфигураторы сайтов производителей



222 БЕРИТЕ В РУКИ ТРАНСПОРТИР
«Фольксваген-Т5»



АВТОМОБИЛИ НОМЕРА

90 БМВ-750Li
274 «Волга-Сайбер»
60 «Вольво-ХС60», ХС90
234 КамАЗ-ТМ1840 с автоматом*
174 «КИА-Спортидж»
196 «КИА-Соренто»
134 «КИА-Спектра»
130, 274 «Лада-Калина»
190 «Лада-Самара»
90 «Лексус-LS 600hL»
78 «Ленд-Ровер Дефендер 110»
228 ЛиАЗ-5292 гибрид**
38 «Мазда-2»
74, 182 «Мазда-3»
90 «Мерседес-Бенц S400L Hybrid»
284 «Мерседес-Бенц 280 SL»
274 «Мицубиси-Паджеро»
38 «Ниссан-Микра»
38 «Опель-Корса»
274 «Пежо-107»
132 «Пежо-308»
56 «Рено-Логан»
84 «Сузуки-Джимни»
64 «ТагАЗ-Вега» (С-100)
54 «Тойота-RAV4»
222 «Фольксваген-Транспортер Т5»*
72 «Форд-Куга»
38 «Хёндай-i20»
110 «Шевроле-Авео»
268 «Шевроле-Камаро»

*Грузовик. **Автобус.

For journal-plaza.net

ГРУЗОВИКИ

222 **БЕРИТЕ В РУКИ ТРАНСПОРТИР**
«Фольксваген-Т5»

226 **ПЕРЕСЧИТАВ НА ТОННО-ГОДЫ**
Олдтаймер-галерея Ильи Сорокина

ТЕМА НОМЕРА
228 **ТРОЛЛЕЙБУС БЕЗ ТРОЛЛЕЙ**
Гибридный ЛиАЗ

234 **ОРУЖИЕ ДАЛЬНЕГО БОЯ**
Тягач КамАЗ с автоматом

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

244 **ЦЕНЫ «ЗА РУЛЕМ»**

СПОРТ

246 **ВЫБОР ПУСТЫНИ**
Ралли-рейд «Шелковый путь»

252 **НАЦИОНАЛЬНАЯ ГОРДОСТЬ**
Ралли «Барум»

254 **ВЫЗЫВАЕМ ИЗ ЕВРОПЫ!**
Гонка звезд «За рулем»

256 **ДЛЯ ГЕРОЯ НЕТ ВОЗРАСТА**
Чемпионат WTCC

260 **ПОДНЯЛИ ЛИПЕЦК**
Российское кольцо

264 **ПАДДОК**
Новости гоночного мира

ТЮНИНГ

268 **«АМЕРИКАНЕЦ» ЗАПЕЛ ПО-РУССКИ**
«Шевроле-Камаро»

272 **НА ГРЕБНЕ МОДЫ**

БЕЗ ГРАНИЦ

274 **КТО ВЫШЕ БРЫЗНЕТ**
Ныряем в лужу на «Волге-Сайбер», «Ладе-Калина», «Мицубиси-Паджеро», «Пежо-107»

278 **МАРСИАНСКАЯ ВЕСНА**
Путешествие по Австралии

284 **ПАГОДА БЕЗ КРЫШИ**
Олдтаймер «Мерседес-Бенц 280 SL»

ГРАН-ПРИ «ЗА РУЛЕМ»

291 **ПРИЗЫ ЧИТАТЕЛЯМ**

292 **КАТАЛОГ МОДЕЛЕЙ-ПРЕТЕНДЕНТОВ**

296 **КАРТОЧКА И АНКЕТА УЧАСТНИКА**









For journal-plaza.net

Спуск на сушу

Через полгода после премьеры на Франкфуртском автосалоне японский «сухопутный крейсер» прибудет в Россию.



«Это самое революционное обновление за всю 60-летнюю историю модели «Ленд Крузер», – с гордостью заявил главный конструктор Макото Аримото. – Новый «Прадо» отличают не только лучшее сочетание ездовых качеств на асфальте и вне него, но и отменный комфорт».

Изменений и правда много, однако заложенная полвека назад концепция да и габариты остались прежними. Модернизированная рама стала жестче на 11%, что не только улучшило управляемость, но и снизило вибрации и шум от силового агрегата и колес. Сохранив основную архитектуру, подверглись серьезной переработке подвески: спереди осталась независимая на двойных поперечных рычагах, а сзади – мост на пневмобаллонах, которые поддерживают оптимальный уровень кузова и улучшают плавность хода.

Отменные ходовые качества на дорогах с разным покрытием помогает обеспечить электроника. В зависимости от условий движения она может отключать стабилизаторы и изменять характеристики амортизаторов. Исходя из того, что именно в данный момент под колесами, водитель выберет один из четырех режимов работы двигателя и ABS или воспользуется круиз-контролем для бездорожья, поддерживающим скорость от 1 до 5 км/ч. Четыре видеокамеры, смотрящие по сторонам, помогут уверенно маневрировать.

Новый «Прадо» будут выпускать с трех- и пятидверным кузовами, для пяти или семи пассажиров. Кстати, в последнем варианте сиденья второго ряда имеют продольную регулировку и складываются в соотношении 40:20:40. Для удобства сидящих на галерке пол опустили на 38 мм, а если вместо них едет багаж, электропривод быстро упрячет пару сидений под пол.

В России новинка появится в начале зимы: сначала обещают машины с 4-литровым бензиновым двигателем и автоматом, чуть позже – дизель.

Toyota Land Cruiser 3,0 D-4D

ДВИГАТЕЛЬ:
дизельный; число цилиндров/число клапанов/рабочий объем – 4/16/2982 см³; мощность – 127 кВт (173 л.с.) при 3400 об/мин; максимальный крутящий момент – 410 Н·м при 1600–2800 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ:
полноприводная; коробка передач – автоматическая 5-ступенчатая.

КУЗОВ:
5-местный 5-дверный; база – 2790 мм, габариты (длина × ширина × высота) – 4760×1885×1845 мм. Дорожный просвет – 220 мм. Шины – 265/60R18.

МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ:
175 км/ч; разгон до 100 км/ч – 11,7 с; расход топлива в смешанном европейском цикле – 8,1 л/100 км.





Свежий «За рулем» – на дом

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

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

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

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

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

For journal-plaza.net

Почти за полцены

В Японии начаты серийное производство и продажа электромобилей малого класса «Мицубиси i-MiEV». Ранее такие авто лишь передавались в лизинг корпоративным владельцам, теперь попробовать прелесть электротяги может каждый, кто готов заплатить около 19 тыс. евро. Заметим, это очень выгодная покупка: полная стоимость машины – почти 34 тыс. евро, а разницу доплачивает правительство, поощряя тем самым технический прогресс. Электромотор мощностью 64 л.с. с крутящим моментом 180 Н·м быстро разгоняет машину с места до 130 км/ч, заряда хватает на 144 км, потом необходимо сделать семичасовую паузу у розетки.



«Фокус» с батарейками



Для одной из популярных в США телепередач немецкий завод в Саарлуи построил «Форд-Фокус GT BEV» на аккумуляторах. В ходе Green Car Challenge кинозвезды и поп-дивы (а первой уже была Дрю Бэрримор) покажут на полигоне в Лос-Анджелесе, что электромобиль может быть не только экологически чистым, но и весьма резвым: он способен соревноваться с бензиновым «Фордом-Фокус ST», разгоняющимся до 241 км/ч. А ведь мощность электромотора – всего 141 л.с. против 225 л.с. конкурента. Подкачала, пожалуй, только выбранная для «электрофокуса» эмаль: она оранжевого цвета, хотя, по идее, должна быть зеленой.

Не верь, не траться, не бери!

Не верь тому, что издательский холдинг «За рулем» выпустил музыкальный CD с хитами популярной группы. Если посмотреть на упаковку внимательно, обнаружится: логотип на диске устарел, мы его больше не используем. А если бы вправду решили выпустить диск, об этом непременно сообщили и журнал «За рулем», и наш сайт.

Не траться, ибо, по отзывам читателей ЗР, уже отдавших за эту музыку свои кровные, качество записи скверное, сами диски подчас бракованные.

Наконец, не бери, чтобы не поощрять рублем наглых фальсификаторов, решивших для оживления спроса на свою, с позволения сказать, продукцию воспользоваться чужим брендом. За что, вероятно, скоро поплатятся.

Доводим до сведения меломанов: издательство «За рулем» не имеет ни малейшего отношения к появившимся в продаже музыкальным дискам, на которых проставлен прежний логотип журнала, и, естественно, не принимает претензий по поводу качества записи.

КОРОТКО

50,5 млн. автомобилей будет продано в нынешнем году на мировом авторынке – таков прогноз, озвученный немецкими экспертами. Это на 11% меньше, чем итог прошлого года. Положительную динамику покажут Китай (+ 29%), Германия (+ 27%), Индия (+ 7%). А вниз тянут прежде всего Россия с падением продаж на 51% (по данным АЕВ) и США (– 20%). Впрочем, на 2010 год и тут и там прогнозируют небольшой рост – на 9 и 7% соответственно.

170 автомобилей УАЗ, собранных по заказу Министерства регионального развития для медучреждений Ульяновской области, оборудованы навигационной системой ГЛОНАСС производства московской компании «М2М телематика». В ее составе также связной терминал, отправляющий на сервер данные о местонахождении каждого автомобиля. Стоимость такого комплекта (с монтажом) составляет 20 тыс. рублей.

2 – такой коэффициент к базовой ставке транспортного налога утвердило правительство РФ. Правда, регионы смогут вводить свои коррективы в пределах от десятикратного уменьшения до пятикратного увеличения. Более того, разрешено вводить поправки на возраст автомобиля и его экологический класс, так что владельцам видавших виды авто придется совсем несладко.

500 тыс. автомобилей собирается выпустить в 2010 году АВТОВАЗ. А к 2014-му, когда инвестпрограмму реализуют полностью, объемы вырастут до 820 тыс. Из них 300 тыс. – бюджетные автомобили на базе «Калины», 150 тыс. «приор», 110 тыс. – модели на платформе B0, а 70–80 тыс. автомобилей пойдут под маркой «Рено».

For journal-plaza.net



В предвкушении нового статуса

Представленный в США седан «Кизаши» («Предвкушение») знаменует собой прорыв «Сузуки» в класс D под новым девизом – «Статус».

Дизайн новинки, которая появится на рынке уже зимой, вполне европейский. В этом сегменте, почти представительском, особенно важен интерьер. Кожаный салон, сиденья с памятью на три индивидуальные настройки и с трехступенчатым подогревом, аудиосистема Rockford Fosgate мощностью 425 Вт, возможность потокового воспроизведения музыки через беспроводной интерфейс Bluetooth и множество других мелочей порадуют взыскательного владельца.

О безопасности седоков позаботятся система стабилизации ESP, интеллектуальный полный привод i-AWD, восемь подушек безопасности.

Хотя заглядывать под капот современному автовладельцу почти не придется, мы все же приоткроем его: «четверка» J24B, состыкованная с 6-ступенчатой коробкой передач, – тут вам и резвый разгон, и достойная экономичность. Тем, у кого желание поупражняться в переключении возникает лишь изредка, а левая нога просит покоя, предложат версию с вариатором, в котором на всякий случай предусмотрен и ручной режим управления. Есть основания ожидать еще большую экономичность: на подходе гибридный силовой агрегат.

«Наш новый автомобиль с его стильной внешностью и великолепной управляемостью сломает традиционное представление о классическом седане, – заявил Кевин Сайто, президент североамериканского подразделения «Сузуки». – Этого автомобиля пока еще нет на дорогах, но уже сейчас ясно, что «Кизаши» станет одной из самых ярких моделей автомобильной линейки фирмы».

Suzuki Kizashi

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый; число цилиндров/число клапанов/рабочий объем – 4/16/2400 см³.

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

КУЗОВ: 5-местный 4-дверный; база – 2700 мм; габариты (длина × ширина × высота) – 4650×1820×1480 мм.





КОРОТКО

Сергиево-Посадский суд признал Андрея Никифорова виновным в нарушении ПДД, приведшем в 2007 году к гибели костромского губернатора Виктора Шершунова и его водителя, и приговорил его к трем годам лишения свободы. Никифоров перенес более 30 операций и частично потерял память. Свою вину он не признал, и намерен обжаловать приговор. ЗР будет следить за развитием ситуации.

Японская фирма «Иокогама» намерена возвести в особой экономической зоне под Липецком шинный завод мощностью 1,4 млн. покрышек в год. Образовано СП с капиталом 8,6 млн. евро, в котором 80% акций принадлежит «Иокогаме», 20% – корпорации «Иточчу».

Электромобили бывают и такими, как представленный компанией «Веспа» трехколесный, но, тем не менее, пятиместный Ape Calessino. Энергии его литий-ионной батареи достаточно, чтобы разогнать машину до 50 км/ч и проехать 75 км. Стоит каждый из 100 выпущенных электромобилей… 19 900 евро – вдвое больше, чем дизельный вариант.



В мусоровозах прессующий механизм приводят обычно через коробку отбора мощности от основного двигателя. Это, однако, и лишний шум, и расход топлива, и вредные выбросы. Фирма «Мицубиси» сумела приспособить для этой цели экологически чистый электропривод. Использование в нем батарей, позаимствованных у электромобиля i-MiEV, открывает дополнительный рынок сбыта этих аккумуляторов. А это, в свою очередь, сделает их дешевле!



For journal-plaza.net

Приступ остальгии

В заголовке нет опечатки: остальгия (от Ost – восток) – слово из немецкого новояза, означающее сожаление по ушедшему социалистическому прошлому Восточной Германии.

Одним из главных символов этого прошлого стал «Трабант», выпуск которого прекратился вскоре после падения Берлинской стены. Но, похоже, бренд возродится в образе опять же пластмассового «Трабанта-nT». Только теперь в нем будет не двухтактный двигатель, а электромотор мощностью 47 кВт. На крыше разместится солнечная батарея. Говорят, ради создания облика нового «траби» дизайнер Нильс Пошватта даже покинул работу в «Фольксвагене». Фирма «Индикар» обещает наладить выпуск новинки в 2012 году.





Сезон закрыт – все в гараж!

И это понятно: раритеты «Ралли-клуба классических автомобилей» не стоит подвергать испытанию непогодой. Последнее же ралли сезона в конце сентября собрало на старте более 30 машин в возрасте «за тридцать». Победу одержали Александр Ильин и Алексей Соколов на «Ягуаре XK-140» 1956 года. Лучших назвали и в отдельных категориях, так что кубки достались многим участникам необычного ралли. Особенностью гонки «Закрытие сезона» стала ее сложность: 180 км запутанного маршрута, проложенного по самым живописным местам Подмосковья.



По Серебряному Бору на «электричке»

Правительство Москвы закупило для заповедника четыре состава (ведущий вагон на электротяге и прицеп) китайской фирмы «Тяньшинь Бразер». Каждый состав рассчитан на 15 пассажиров. У машиниста – привычные больше для автомобиля руль и три педали. Три потому, что мощность электродвигателя всего 5 кВт, так что пришлось поставить обычную механическую четырехступенчатую коробку передач, помогающую поезду развивать скорость до 35 км/ч. Шестнадцать аккумуляторов емкостью 220 А·ч спрятаны под сиденьями. Их заряда хватает на 85 км или 4–5 часов езды. Руль есть, а вот рельсов нет: все же это скорее автопоезд!



КОРОТКО

Санкт-Петербургское штамповочное предприятие освоило производство основных деталей кузова «Форда-Фокус» – дверей, боковин, панели багажника, крыльев. Скоро будут выпускать и капот. Кроме того, по заказу завода «Дженерал моторс» в Санкт-Петербурге ведется монтаж оборудования для выпуска сварных деталей кузова.

Если в салоне тесно, можно, оказывается, поставить V Р-кресло и на крышу. Это убедительно доказал мистер Бин на осеннем историческом фестивале в Гудвуде. Обратите внимание: за рулем никого нет, наездник загоняет МИНИ в вираж... вожжами!



Инвалиду удобно и в маленьком автомобиле, что лишний раз доказала компания «Мазда» на выставке nternationa Home Care & Rehabi itation 2009 в Токио. Среди экспонатов был, в частности, оборудованный пандусом и электролебедкой AZ-Wagon i, позволяющий входить-выходить (точнее, въезжать-выезжать) через заднюю дверь. При сложенных сиденьях проехать на коляске можно вплоть до переднего ряда.



For journal-plaza.net



HYUNDAI i20
1,4 л, 100 л.с., 4-ступенчатый автомат, комплектация E egance, 574 900 руб.

MAZDA 2 FLASH EDITION
1,5 л, 103 л.с., 4-ступенчатый автомат, комплектация Sport, 719 000 руб.

Команда молодости

Маленькие автомобили, да еще с автоматами, принято считать женскими. Стараясь отойти от стереотипа, Сергей Воскресенский взялся судить забег юниоров. Фото Константина Якубова.

For journal-plaza.net



OPEL CORSA

1,4 л, 90 л.с., 4-ступенчатый автомат, комплектация Cosmo, 598 940 руб.

NISSAN MICRA

1,4 л, 88 л.с., 4-ступенчатый автомат, комплектация Tekna, 652 200 руб.

For journal-plaza.net

У каждого – необычный, запоминающийся стиль, по пять дверей, автомат, моторчики объемом 1,4–1,5 литра… Колеры совсем не банальные: ярко-красная «Мазда-2», ядовито-зеленый «Хёндай-i20» – новичок рынка, практичного окраса «Опель-Корса», почти черный «Ниссан-Микра», на солнце играющий баклажановым отливом. Они кажутся немного несерьезными, но достаточно мощны, прекрасно оснащены – и готовы для сравнения в очном поединке.

БЫЛ РЕЗОВ, НО МИЛ

По сути, «Ниссан-Микра» не может претендовать на серьезное обновление. Ретушь не сильно изменила узнаваемые черты. Ажурные стойки кузова, праздничный светлый интерьер. А еще почти забытое ныне потрясающее чувство габаритов – с первых минут в «Микре» живешь удивительно раскрепощенно. Море пространства над головой, компактный удобный руль, подмигивающая кругляшом «рыбьего глаза» климатическая установка. Эта машина – как привычная комната, знакомая и удобная. И экран русифицированной навигационной системы, появившийся как раз на волне обновления, вписался в обстановку.

Эмоции, эмоции… Насквозь пропитанный умилением, о недостатках «Микры» задумался позже. Но и тогда подслеповатая и несовременная комбинация приборов, неудобная спинка водительского сиденья и правый пассажир, скалой нависающий над рычагом автоматической коробки, не вызвали бури негодования. Кажется, приспособишься, приспособишься... Увы, коллективные экспертные оценки быстро расставили все по местам: «привычный» и «удобный» – не синонимы.

Она не сильна в управляемости, по крайней мере, не очень старательна в быстрых поворотах. К тому же не терпит неровностей на асфальте, каждый раз пулеметной очередью выстреливая ими в обитателей салона. Жестким подвескам вторит двигатель, который откровенно ездит по ушам, стоит надавить на акселератор посильнее.



For journal-plaza.net





Привычная деталь, но как подана! Даме непременно понравится.



Селектор автомата претензий не вызывает, однако коленом цепляешь тумблер овердрайва.



А вот и опровержение ниссановской непрактичности.



Компромисс удается найти лишь в сутолоке городских артерий либо на асфальтовой глади дорог. В родных стихиях «Микра» становится совсем легкой и подвижной. Оказывается, двигатель и автомат с полуслова понимают друг друга, и поэтому живость машины просто феноменальная. Главное – не спешить, не давить газ до отказа, и тогда настроенная на «полпедали» машина без лишнего шума рванет так, что позавидуют и более мощные конкуренты. Поначалу кажется невероятным, но в этом тесте по удобству управления разгонной динамикой именно «Микра» даст фору более мощным соперникам. Но неуемная подвижность – пожалуй, единственное, что она в силах противопоставить остальным.

Nissan Micra

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Третье поколение 3- и 5-дверных хэтчбеков «Ниссан-Микра» дебютировало в 2003 году, в 2009-м провели небольшое обновление.

ДВИГАТЕЛИ:
бензиновые, 1,2; 1,4 л (80; 88 л.с.).

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

КОМПЛЕКТАЦИИ:
Luxury, Tekna.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ:
585 900–645 200 руб.

РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТА

Отменная обзорность, оригинальный интерьер, трансформация багажника, хорошие маневренность и управление разгоном.

Автомобиль тесен для пассажиров, шумен; неудобный профиль сидений, жесткие короткоходные подвески.

ОБЩАЯ ОЦЕНКА **7,4** полная оценка по категориям в конце статьи

Nissan Micra немного эгоистичен, но отлично подходит тем, кто в компактных автомобилях ценит индивидуальность, напористость и отменное чувство габаритов.

For journal-plaza.net





Тот самый случай, когда простота обернута в оригинальные формы. Многое удобно. А вот с магнитолой «Мазды» общий язык ищешь долго.



Бардачок – сама оригинальность: в крышке организован отдельный пенал.



Mazda 2

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Модель впервые показана в 2007 году в Женеве. В апреле 2008-го «Мазда-2» в 5-дверном исполнении появилась и в России.

ДВИГАТЕЛИ:
бензиновый, 1,5 л (103 л.с.).

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

КОМПЛЕКТАЦИИ:
Energy, Sport.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ:
528 000–683 500 руб.

РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТА

Удобна для водителя и пассажиров; выразительная динамика, задорная управляемость.

Шумная, в первую очередь из-за шин; жесткие подвески, перегруженная комбинация приборов.

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

Mazda 2 «заводит» еще до начала движения, да и потом остается транслятором эмоций. Жаль, что некоторые ожидания водителя не всегда подкреплены возможностями машины.

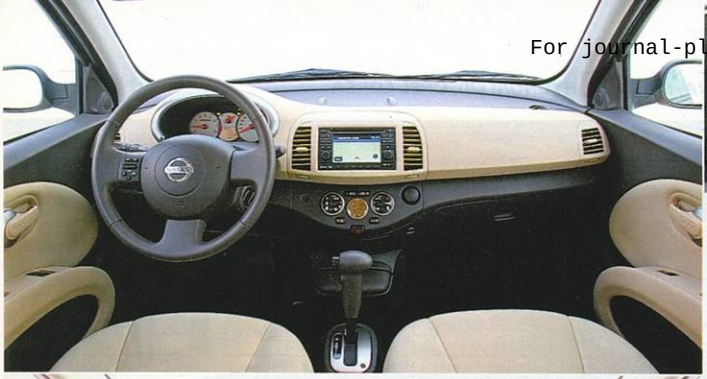
КРАСНЫЙ ПЕРЕЦ

Яркая, заразительно праздничная «Мазда» словно все время норовит попасть в поле зрения, привлечь внимание задорными формами. Оцениваешь ее черточки по отдельности – вроде бы ничего особенного, а сложишь вместе – очень симпатично!

Внутри все более прагматично. Конечно, «двойка» и здесь изо всех сил пытается быть оригинальной – взять хотя бы центральную консоль или фирменную баранку, но находки тонут в пустоватости панели и тусклости отделочных материалов. Комфортно, но не «ах!» – чего-то не хватает.

Компактная, но уж очень скученная комбинация приборов озадачивает обилием слипающихся цифр. А сиденье с так удобно спрофилированной подушкой разочаровывает слишком мягкой, какой-то аморфной спинкой. Хорошо, хоть климатическая установка не вызывает нареканий. В общем, «Мазда-2» – машина вроде бы с претензией, но какая-то немного несобранная.

For journal-plaza.net





Сейчас так уже не делают. Панель приборов «Микры» выглядит игрушечной и несколько аляповатой.

Практичности у «Микры» в этой комплектации немного, зато как празднично смотрится интерьер! В Москве и области фирменная навигация ориентирует неплохо, а вот дальше …





Цифры, цифры, цифры – с ними в приборах «Мазды» явно переборщили.

Версия «Мазды-2» Flash Edition отличается затемненным фоном и белой окантовкой шкал комбинации приборов, а также тканевыми вставками на панелях дверей в цвет обивки салона.





На первый взгляд, ничего особенного, но, когда возникает необходимость в информации, «Хёндай» дает исчерпывающую.

Салон на фоне конкурентов поначалу вызывает грусть. Но потом отдашь дань удобству регулировок и органов управления. Одно плохо: в отверстии нижней спицы руля застревают пальцы.





Можно спорить о размере цифр, цвете шкал, но подано все это отлично.

Однотонность интерьера «Корсы» компенсируют дорогие, хорошие пластики, удобство посадки, диапазоны регулировок... и блестящая центральная консоль.

For journal-plaza.net






ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ	NISSAN MICRA	MAZDA 2	HYUNDAI i20	OPEL CORSA
Общие данные				
Размеры, мм: длина/ширина/высота	3719/1660/1540	3900/1695/1475	3940/1710/1490	3999/1737/1488
база	2430	2490	2525	2511
колея спереди/сзади	1460/1448	1465/1455	1505/1503	1485/1485
Объем багажника, л	251–371/584	250/787	295/1060	285/1100
Радиус поворота, м	4,6	4,9	5,2	5,1
Масса снаряженная/полная, кг	1005/1490	1035/1485	1125/1595	1120/1600
Время разгона 0–100 км/ч, с	15,0	12,1	12,9	14,8
Максимальная скорость, км/ч	158	168	172	166
Топливо/запас топлива, л	A95/46	A95/43	A95/45	A95/40
Расход топлива, л/100 км: загород./город./смешанный цикл	5,7/8,7/6,8	5,5/9,1/6,8	5,1/8,0/6,2	5,7/8,7/6,8
Двигатель				
Расположение	спереди поперечно	спереди поперечно	спереди поперечно	спереди поперечно
Конфигурация/число клапанов	P4/16	P4/16	P4/16	P4/16
Рабочий объем, см³	1386	1498	1396	1364
Степень сжатия	9,9	10,0	10,5	10,5
Мощность, кВт/л. с.	65/88 при 5200 об/мин	76/103 при 6000 об/мин	74/100 при 5500 об/мин	66/90 при 5600 об/мин
Крутящий момент, Н·м	128 при 3200 об/мин	137 при 4000 об/мин	175 при 3800 об/мин	125 при 4000 об/мин
Трансмиссия				
Тип	переднеприводная	переднеприводная	переднеприводная	переднеприводная
Коробка передач	A4	A4	A4	A4
Передаточные числа I/II/III/IV/з.х.	2,86/1,56/1,0/0,70/2,31	2,82/1,55/1,0/0,70/2,28	2,92/1,55/1,0/0,71/2,48	2,81/1,48/1,0/0,74/2,77
Главная передача	4,07	4,15	4,12	4,12
Ходовая часть				
Подвеска: спереди	типа «Мак-Ферсон»	типа «Мак-Ферсон»	типа «Мак-Ферсон»	типа «Мак-Ферсон»
сзади	упругая поперечная балка	упругая поперечная балка	упругая поперечная балка	упругая поперечная балка
Рулевое управление	реечное с электроусилителем	реечное с электроусилителем	реечное с электроусилителем	реечное с электроусилителем
Тормоза: передние	дисковые вентилируемые	дисковые вентилируемые	дисковые вентилируемые	дисковые вентилируемые
задние	барабанные	барабанные	дисковые	барабанные
Размер шин	175/60R15	195/45R16	195/50R16	195/55R16

РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ «ЗА РУЛЕМ»

Весовые и геометрические характеристики				
Снаряженная масса, кг	1051	1072	1152	1200
Нагрузка на ось, кг (%): переднюю/заднюю	656 (62,4)/395 (37,6)	679 (63,3)/393 (36,7)	714 (62)/438 (38)	724 (60,3)/476 (39,7)
Дорожный просвет, мм	140	155	135*	145
Динамические качества				
Разгон, с:	 Погрешность спидометра 6,9%	 Погрешность спидометра 4,0%	 Погрешность спидометра 2,3%	 Погрешность спидометра 4,9%
Эластичность				
Время разгона, с: 60–100 км/ч (IV)	9,2	7,5	8,9	10,5
80–120 км/ч (V)	14,0	11,2	13,2	14,4
Выбег, м:				
120–50 км/ч	1358	1433	1344	1276
50–0 км/ч	736	659	572	546
Торможение со 100 км/ч:				
тормозной путь, м	41,8	39,9	40,4	40,2
замедление, м/с²	8,6	9,7	9,5	9,6

*Стальная защита двигателя.

For journal-plaza.net





С виду ничего особенно оригинального. Другое дело, все, в том числе управление климатической установкой, очень удобно.



Дисплей «Хёндай» в целом вполне информативен, когда же на него выводишь показания компьютера, частокол цифр мешает.



Объемом бардачка «Хёндай» не поразит. Зато в этом автомобиле он охлаждаемый.



А ведь и на ходу то же самое! Шустрый 1,5-литровый моторчик и резковатый автомат наполняют «Мазду-2» завидной энергетикой. Она не может просто тронуться – ей все надо сделать напористо, с рывком, огорошив темпераментом. Позднее двигатель окажется не таким уж эмоциональным: выложившись вначале, на скоростях за сотню он будет делать свою работу несколько нудновато. Да и шуму от него в салоне хватает. Но запомнится именно бойцовская прыть – первое впечатление!

Жесткие, трясучие подвески навевают спортивные ассоциации. Руль кажется резким и собранным. «Мазда» производит впечатление цепкого, отлично управляющегося автомобильчика. Лихо

Hyundai i20

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

В 2008-м i20 в 3- и 5-дверной версиях дебютировал на автосалоне в Париже, с лета 2009-го автомобиль стали продавать в России.

ДВИГАТЕЛИ:
бензиновые, 1,2; 1,4; 1,6 л (78; 100; 126 л.с.).

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

КОМПЛЕКТАЦИИ:
Classic, Comfort, Style, Elegance.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ:
409 900–594 900 руб.

РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТА

Удобные органы управления и водительское сиденье, просторный сзади салон; комфортен, хорошо адаптирован для России.

Невыразительное управление разгоном, жестковат на мелких неровностях.

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

Hyundai i20 в погоне за добротностью немного недобрал индивидуальности и напористости, но стал твердым хорошистом.

For journal-plaza.net





Гламурненько… Но вовсе не неудобно.

Когда-то такая крутилка казалась эталоном. Здесь она настолько перегружена дополнительными функциями, что подрулевой переключатель вместо нее был бы предпочтительнее.





Opel Corsa

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

В 2006-м публике была представлена «Корса» нынешнего поколения с 3-х и 5-дверным кузовами.

ДВИГАТЕЛИ:
бензиновые, 1,0; 1,2; 1,4 л (60; 80; 90 л.с.); дизельный, 1,3 л (75 и 90 л.с.).

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

КОМПЛЕКТАЦИИ:
Essentia, Enjoy, Cosmo.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ:
471 600–656 200 руб.

РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТА

Отличное рабочее место водителя, надежные тормоза, интересная управляемость, хороший комфорт.

Посредственная обзорность, невыразительное управление разгоном.

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

Opel Corsa – образец очень и очень умелого соединения яркости, индивидуальности, практичности, комфорта. Один из лидеров класса.

войти в вираж на ней – одно удовольствие. Но стоит в повороте наткнуться даже на небольшие неровности – задняя подвеска вдруг дает слабину, допуская рыскания и колебания. К подобным выкрутасам приспособиться, конечно, можно, но уж больно они нелогичны на фоне кажущейся целостности образа.

ДОСТОИНСТВО: КАЗАТЬСЯ СРЕДНИМ

На фоне ажурной «Микры» или эмоциональной, с перчиком «Мазды» новичок «Хёндай-i20» поначалу не вызывает восторга. Он, безусловно, удачно вписан стилистами в общепринятые каноны жанра и в известной мере даже узнаваем, но по замысловато изогнутым линиям кузова взгляд скользит, ни на чем особенно не фиксируясь.

Столь же спокойным оставляет знакомство с машиной изнутри. Темные, жесткие пластики, незамысловатая передняя панель – простота сквозит из каждой детали интерьера. Этот «Хёндай» определенно не желает выглядеть дороже, чем есть на самом деле, и уж точно не склонен к эмоциональности. Тогда к чему же?

Вот взгляд задержался на кругляшах комбинации приборов. А ведь, пожалуй, она симпатичнее и, главное, го-

For journal-plaza.net



На заднем сиденье «Микры» тесно, даже когда подвиньте в продольном направлении.



Багажное отделение маловато, но, ущемив пассажиров, доведете его до вполне приемлемых размеров.



Попасть на заднее сиденье легко и сидеть на нем удобно. Но попробуй выбраться через высокий порог!



Зонтик в этом тесте не пригодился. Вот и ладно, зато – правда же? – в багажнике красной «Мазды» смотрелся здорово.



Подголовники, конечно, заслоняют обзор водителю, но задние пассажиры в i20 чувствуют себя наиболее комфортно.



Багажник как багажник, под полом полноразмерная запаска – дань адаптации к России.



В «Корсе» сзади примерно как в «Мазде», да и выбираться оттуда так же трудно.



Под фальшполом можно спрятать всякую мелочь, так что не ропщите, что багажник слишком утлый.

раздо удобнее двух предыдущих! Крупные цифры, рациональное расположение информации. А вот и вполне современная баранка с серебристым «имплантом» в центре. Спорная попытка оживить интерьер. Но то, что рулевое колесо регулируется в двух направлениях, – здорово! Сиденье? Да, оно плоское и бесхитростное – чувствую сразу, но, свыкнувшись, отдаю должное удобным пропорциям, жестким подушке и спинке. Теперь «Хёндай-i20» не кажется таким уж безликим. Он стремительно набирает очки за простор и добротность.

«Нет, это не «Мазда» и даже не «Микра», – мелькает в голове, когда впервые нажимаешь на акселератор. Конечно, «Хёндай» все делает правильно: мягко трогается, плавно и даже охотно разгоняется, но нет в этом движении огня, эмоций – лишь спокойный, взвешенный расчет. Двигатель и коробка работают очень даже слаженно, однако складывается впечатление, что машину необходимо все время немного подталкивать газом, особенно после 100 км/ч. Иначе темп потихоньку слабеет, и потом потребуется время, а иногда и переход на пониженную передачу, чтобы снова войти в ритм.

Зато i20 берет другим. Он совсем не шумный, особенно на фоне соперников, и, в отличие от них, располагает к себе плавностью хода. Плотные, достаточно энергоемкие подвески неплохо справляются с отечественными дорогами. Недолюбливают они лишь мелкие неровности, слишком подробно передавая их в салон автомобиля. Под стать настройкам подвесок и управляемость. Спокойные, надежные реакции, умеренные крены кузова, прогнозируемые скольжения. В настройках «Хёндай» нет даже намека на спортивность или агрессию, разве что слишком выразительна обратная связь на рулевом колесе. Зато вновь с избытком добротности, рассчитанной на потребителя без претензий. И в этом, пожалуй, большое достоинство машины.

С КОКЕТСТВОМ ПОКОНЧЕНО

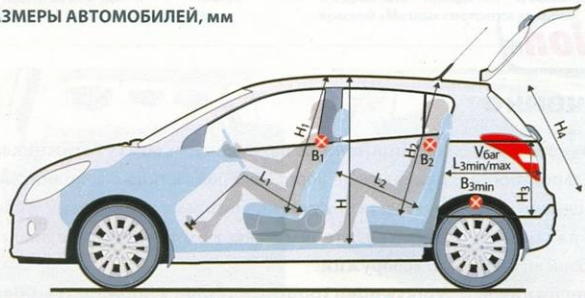
Как иногда сильно влияние стереотипов! Ну кто бы мог предположить, что «Опель-Корса», в предыдущих тестах оставивший впечатление гламурного и достаточно взбалмошного автомобиля, в комплектации Cosmo с 90-сильным мотором покажет совсем другой характер. Результат: в этом состязании «Корса» выступила прямо-таки законодателем.

Кажется, на ней не экономили, не пытались подогнать внешность и внутреннее убранство под чьи-то

For journal-plaza.net



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	$V_{баг.л}$
NISSAN MICRA	905–1105	475–630–880	1250	1020	905	1325	1270	495/1040	1025	635	935	178
MAZDA 2	885–1100	620–870	1215	1020	955	1340	1280	630/1330	970	515	790	220
HYUNDAI i20	965–1140	600–825	1235	1000	955	1350	1335	660/1230	1100	505	745	248
OPEL CORSA	925–1125	580–815	1160	980	945	1350	1325	600/1250	900	535	700	144/232*

*Без нижней полки.

СРЕДНЕЕ ЗНАЧЕНИЕ УРОВНЯ ШУМА В САЛОНЕ, дБА

Модель	Скорость, км/ч (передача)				
	80 (D)	100 (D)	120 (D)	140 (D)	Разгон 0–100 км/ч
NISSAN MICRA	67,2	68,5	71,2	75,1	79,9
MAZDA 2	64,9	67,8	70,2	74,4	73,6
HYUNDAI i20	65,3	67,4	70,9	74,9	72,2
OPEL CORSA	63,8	65,9	69,1	73,4	75,3

стандарты. Даже несмотря на достаточно зрелый модельный возраст, «Корса» выглядит пусть и не ярче, но уж точно основательнее остальных участников теста. Она не пытается заигрывать, кокетничать, а прямо предлагает удобные и проверенные решения.

Наконец-то можно сразу, без оговорок усесться на одновременно жестком, просторном и отлично спрофилированном сиденье. Вкусить даже некоторую избыточность диапазонов большинства регулировок кресла, оценить пухлый и перемещающийся в двух направлениях руль, практичную и одновременно яркую комбинацию приборов, удобный селектор современного автомата. Но как самобытность и продуманность интерьера уживаются со столь неудобными подрулевыми переключателями? Или с тем, что для включения или отключения кондиционера надо войти в меню? На кнопочке сэкономили? А как сверкает в лучах закатного солнца центральная консоль, мечта дактилоскописта!

Но главные сюрпризы впереди. Против ожиданий, «Корса» удивляет отменной шумоизоляцией: она самая тихая в тесте. И самая комфортабельная. Подвески без проблем справляются и с мелкими неровностями, и с внушительными ямами и колдобинами. Конечно, можно встретить условия, когда

For journal-plaza.net

машина слишком подробно повторяет профиль дороги, что, конечно, утомляет. Но все равно «Опель» ведет себя лучше других. Добротна его управляемость, в которой есть нечто от зажигательной «Мазды» и одновременно – от слишком добропорядочного i20. В шасси «Корсы» инженеры сумели объединить и то и другое, сделав автомобиль очень интересным в управлении. Впрочем, как и «Мазда», кочки в повороте «Корса» недолюбливает.

Подкачал лишь тандем двигатель–трансмиссия. Первый старается изо всех сил, но автоматическая коробка настолько растянута по передаточным числам, что никак не попадает в такт при переключениях. При спокойной езде эта особенность почти незаметна, разве что во время обгонов. Но стоит пришпорить «Корсу», мотор вязнет на огромных ступеньках переключений и словно ленится.

Однако – вот он, лидер группового теста! Но не безоговорочный. Еще бы, ведь у каждого из участников свои яркие краски во внешности и характере. Легко ли решить, что важнее: напористость «Мазды-2», старательно культивируемая практичность «Хёндай- i20» или выверенный комфорт и индивидуальность «Опеля-Корсы»? А еще и «Микра», которой, конечно, трудновато конкурировать с молодыми, энергичными, перспективными. Но и она на фоне других не растеряла задора и некоего обаяния... Наверное, тем и характерны автомобили подобного класса: их практичность соперничает с индивидуальностью, а выразительность – с динамичностью и собранностью. Поэтому и выбирать так непросто... **ЗР**



Сергей Воскресенский: «На таких автомобилях не хочется носиться сломя голову, совершать рискованные маневры. Да они для этого и не предназначены. Зато ты все время улыбчив, приветлив и готов обсуждать мелочи, способствующие комфортной езде и хорошему настроению».

ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА АВТОМОБИЛЕЙ

Модель	Рабочее место водителя			Салон			Ходовые качества			Комфорт			Приспособленность к России			Общая оценка
	Сиденье	Органы управления	Обзор	Передняя часть	Задняя часть	Багажник	Динамика	Тормоза	Поведение на дороге	Шум	Плавность хода	Климат	Геометрическая проходимость	Сервис	Эксплуатация	
NISSAN MICRA	7	7	9	7	7	8	8	8	7	7	6	8	7	8	7	7,4
MAZDA 2	8	8	8	8	8	8	9	8	8	7	7	8	9	8	7	7,9
HYUNDAI i20	8	9	8	8	9	8	7	8	8	8	8	8	8	8	8	8,1
OPEL CORSA	9	8	7	8	8	8	7	9	9	9	9	7	8	8	8	8,1

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

Автомобили на тест предоставили представительства компаний «Ниссан», «Мазда», «Хёндай» и «Дженерал моторс».



For journal-plaza.net



В новом свесе

«Тойоте-RAV4» освежили внешность. Максим Сачков использовал этот повод, чтобы познакомиться с самой дорогой версией японского паркетника. Фото Александра Кульнева.

Новый бампер, иная радиаторная решетка, немного перестроенная светотехника... И еще: это только кажется или RAV4 действительно стал длиннее прежнего автомобиля? Глаз не обманул. Обновленную «Тойоту-RAV4» отныне поставляют в двух модификациях – со стандартной базой и с удлиненной на 100 мм. Правда, последняя доступна лишь в самой дорогой комплектации «Престиж», которая стоит почти 1,4 млн. рублей (версий дешевле 999 тыс. нет). От нынешних цен на автомобили дух захватывает. А ведь передо мной не эксклюзив, а добротный ширпотреб.

Прежняя модель баловала водителя вылизанной эргономикой. В модернизированном варианте изменений немного, и нововведения отнюдь не испортили хорошо прорисованную картину. Кнопками на центральной консоли стало удобнее пользоваться; не снимая рук с баранки, теперь управляешь не только аудиосистемой, но и мобильным телефоном и бортовым компьютером. Бережно ограждает от перепадов температуры двухзонный климат-контроль, благозвучно льется из шести динамиков музыка, радует глаз двухцветный салон. Но какая-то мелочь не дает мне покоя. Ну конечно! Нелогично смотрится рядом с недешевыми устройствами и кожаной отделкой дешевый жесткий пластик. А глядя на цену, ждешь гармонии.

Вот они, превратности длинной базы. Обзор назад и так был не ахти из-за кожуха запаски, перекрывающего часть стекла, и массивных задних стоек, а более длинный «коридор» сделал его еще скромнее. На этой модификации уж точно стоит дополнить парктроник видеокамерой. Да и маневрирует автомобиль не сказать чтобы охотно – против ожидания, я не смог вырулить с парковки в один прием. Без сомнения, вытянувшийся автомобиль проиграет родственникам и на бездорожье. Геометрическую проходимость ухудшила не только растянутая база, но и прибавивший 110 мм задний свес. Хотя запас под кузовом для современного паркетника вполне приемлемый – 190 мм. Кроме того, во многих сложных ситуациях выйти сухим из воды (речь, понятно, не о броде) помогут электронные помощники. Например, перед трудным участком лучше заблокировать межосевую муфту – момент достанется поровну колесам передней и задней осей. А на крутых подъемах и спусках электроника притормозит заскользившие колеса, не дав машине раскорячиться поперек дороги.

Впрочем, эту версию готовили к жизни преимущественно на асфальте. Взять хотя бы настройки подвески и руля. Возможно, длинный RAV4 немного потерял в юркости, но все равно уверенно держит дорогу, понятно ведет себя в поворотах, без лишних уговоров меняет траекторию по команде рулевого. Но плавность хода для RAV4 – чуждое понятие. Подвески проявляют жесткость характера даже на незначительных неровностях, а серьезные ямки и кочки отзываются довольно сильными толчками.

После столь плотного знакомства с шасси от 170 «лошадей» ожидаешь большей прыти. Пару раз пришпорил их... и заскучал. «Скакуны» явно ленятся да еще и фыркают – недовольно, громко. Возможно, их держит в узде видавший виды автомат. Сюда бы новую 6-ступенчатую коробку, как на 2,2-литровых дизельных версиях, поставляемых в Европу, – дело пошло бы веселее. А с этой приходится сохранять спокойствие. Неспешный ритм силовому агре-

For journal-plaza.net



Обновленный RAV4 уже не выглядит женским, но и мужским еще не стал. Впрочем, длиннобазный вариант вполне подойдет на роль семейного автомобиля.



В салоне обновлений, пожалуй, еще меньше, чем снаружи. Одно из самых заметных – на центральной консоли: удобнее стало пользоваться аудиосистемой.

Полезное дополнение к удобным приборам – маршрутный компьютер с подсказками на русском языке.

Toyota RAV4

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Размеры, мм:	
длина	4625
ширина	1855
высота	1720*
база	2660
колея спереди/сзади	1560/1560
Объем багажника, л	540
Снаряженная масса, кг	1710
Полная масса, кг	2100
Разгон 0–100 км/ч, с	10,5
Максимальная скорость, км/ч	180
Топливо	А95
Запас топлива, л	60
Расход топлива, л/100 км:	
городской цикл	12,6
загородный цикл	7,9
смешанный цикл	9,6

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, Р4, 16 клапанов, 2,4 л; 125 кВт/170 л.с. при 6000 об/мин; 224 Н·м при 4000 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: полноприводная, А4.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – типа «МакФерсон»/на двойных поперечных рычагах; рулевое управление – реечное с электроусилителем; тормоза – дисковые вентилируемые/дисковые; шины – 225/65R17.

*С рейлингами.



гату явно нравится больше – возраст обязывает все делать мягко, а многолетний опыт позволяет быстро угадывать желания водителя.

С каждым обновлением внешность RAV4 становится все серьезнее. Цель маркетологов понятна – сделать из дамского любимчика добротный унисекс, дабы привлечь новых покупателей. Рискованно, ведь в погоне за двумя зайцами можно остаться вовсе без добычи. Не лучше ли вернуться к удачному имиджу покорителя женских сердец? В конце концов, у «Тойоты» достаточно моделей, способных завоевать мужское расположение. ЗР

На правах рекламы

sollers ЗАВОЛЖСКИЙ МОТОРНЫЙ ЗАВОД

представляют марку

ДВОЙНОЙ РЕСУРС®

ЩЁТКА СТЕКЛООЧИСТИТЕЛЯ

Для автомобилей ГАЗель, Соболь, ВАЗ 2108-2115, ВАЗ 2110-2112, УАЗ-3160 и модификаций

АДАПТЕР - универсальность, простота и высокая надежность крепления щетки.

100% НАТУРАЛЬНЫЙ КАУЧУК устойчив к воздействиям экстремально высоких и низких температур, кислотных и щелочных сред.

ОПТИМАЛЬНЫЙ ПРОФИЛЬ КРОМОК резинового картриджа обеспечивает эффективное удаление сплошного водного покрова и мельчайших капель воды.

ВЫСОКОКАЧЕСТВЕННОЕ ГРАФИТСОДЕРЖАЩЕЕ ПОКРЫТИЕ рабочей поверхности кромок резинового картриджа уменьшает коэффициент трения по стеклу и снижает уровень шума при работе щетки.

ОПТИМАЛЬНЫЙ АЭРОДИНАМИЧЕСКИЙ ПРОФИЛЬ СПОЙЛЕРА исключает образование воздушной подушки и распределяет давление воздушного потока для равномерного прилегания поверхности щётки.



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

For journal-plaza.net

Ни один лось не пострадает

Популярный в России автомобиль подвергли небольшой, но важной модернизации, вызвавшей у покупателей вопросы и даже подозрения. Расследование вели Сергей Воскресенский и Сергей Канунников. Фото Александра Батыру.

Внешне «Рено-Логан» не изменился. Кстати, точной даты рестайлинга пока не называют, хотя она, видимо, не за горами. Но пока покупателям куда важнее, что все ныне продающиеся в России машины получили новую подвеску – без переднего стабилизатора поперечной устойчивости. Именно это вызвало поток писем и звонков (часто возмущенных: обделили!) в редакцию.

ДВАЖДЫ ДВА

Фирма «Рено» делит теперь шасси «логанов» на два поколения. Первое включало в себя две версии: на машинах с 8-клапанными моторами 1,4 и 1,6 л без усилителя руля (в России подобной модификации с мотором 1,6 л нет) передняя подвеска не имела стабилизатора, а на автомобилях с усилителем он был.

У шасси второго поколения есть вариант без стабилизатора для всех машин с 8-клапанными моторами и версия со стабилизатором, укомплектованная 16-клапанным агрегатом 1,6 л мощностью 110 л.с. (вот-вот появится и в России) или дизелем 1,5 dCi (машины с таким мотором к нам поставлять не планируют).

Модернизация обусловлена в первую очередь желанием максимально унифицировать близкие по характеристикам «логаны» с более коротким и вертким хэтчбеком «Сандеро», производство которого в Москве планируют начать в 2010-м. Вторая задача доработки – снизить металлоемкость и массу автомобиля. Сегодня, когда инженеры борются буквально за каждый грамм, дабы сократить расход топлива и, как следствие, вредные выбросы, несколько сброшенных килограммов – совсем не мелочь, тем более для относительно компактного авто.

Конечно, дело не свелось к отказу от стабилизатора: изменили характеристики передних и задних амортиза-



For journal-plaza.net

торов. На сжатие они жестче на 20%, на отбой – на 60%. Жестче стали и резинометаллические втулки подвески (сайлент-блоки).

Прежде чем сравнивать автомобили первого и второго поколений вживую, послушаем инженеров «Рено». Они признают: машина на нынешнем шасси несколько больше склонна к кренам в поворотах. Но не настолько, чтобы нарушить нормальное сцепление шин с дорогой. А небольшая недостаточная поворачиваемость позволяет тормозить в виражах без плачевных последствий. Строго говоря, такое вождение – ошибка, но нередкая, особенно у начинающих водителей, которых немало среди владельцев недорогих семейных авто.

Тем же, кто намерен обслуживать и ремонтировать «Логан» самостоятельно, важно знать: детали шасси первого и второго поколений невзаимозаменяемы.

ИСПЫТАНИЯ ЧУВСТВ

Первый этап знакомства – на французском полигоне «Обевуа» и прилегающих к нему дорогах общего пользования. Для начала короткие заезды по извилистой трассе и упражнение «лосиный тест» – выезд на левую полосу и возвращение на свою с удержанием автомобиля в заданных коридорах и фиксацией скорости безошибочного выполнения маневра.



«Логан» на обновленном шасси потерял несколько килограммов массы, приобрел лучшую управляемость и не изменился в цене.

sollers ЗАВОЛЖСКИЙ МОТОРНЫЙ ЗАВОД

На правах рекламы

представляют марку

ДВОЙНОЙ РЕСУРС®

МАСЛЯНЫЕ ФИЛЬТРЫ «ЗМЗ»

Для двигателей семейства ЗМЗ-406.10.

МАСЛЯНЫЕ ФИЛЬТРЫ «ЗМЗ» ЭТО:

- Увеличенный эксплуатационный ресурс;
- Комплексный контроль качества;
- Перепускной клапан, исключающий возможность кратковременного аварийного масляного голодания двигателя в экстремальных условиях эксплуатации;
- Противодренажный клапан с улучшенными характеристиками, не допускающий нарушений установленного режима маслоснабжения агрегатов двигателя;
- 100% контроль герметичности фильтров при производстве.



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

For journal-plaza.net



«Логан» на шасси первого поколения (со стабилизатором) демонстрирует на перестановке сравнительно небольшие крены. Скорость выполнения маневра – 90,2 км/ч.



Машина с подвеской без стабилизатора чуть больше кренится, но удерживать ее в коридоре не сложнее. А скорость даже чуть выше – 90,8 км/ч.

Действительно, автомобиль на шасси второго поколения отличают чуть большие крены. Показалось также, что в скоростных поворотах машина на старом шасси для удержания на траектории требует большего поворота руля. Впрочем, и то и другое заметно лишь в критической для дорог общего пользования ситуации, фактически предаварийной. Но даже в этом случае «логаны» управляются очень неплохо.

На провинциальных дорожках Франции хватает мелких ямок и щелей в асфальте. Они-то и позволили заключить: отличия в комфорте машин с разными подвесками минимальны. Пожалуй, «Логан» на шасси второго поколения чуть пожестче.

Но вернемся к управляемости. Тягаться в «лосином тесте» с испытателями «Рено», имея всего три попытки на машину, бессмысленно. Французские водители утверждают: оба автомобиля прошли испытания с предельной скоростью 69 км/ч. Доверяем, конечно... Но решили проверить дома, в спокойной обстановке. Заодно более плотно займемся экспертной оценкой.

ПО РОДНОЙ СТРАНЕ

Вместо «лосиного теста» мы тестируем автомобили на перестановке: смена полосы без возвращения в свой ряд. Нам важны не абсолютные показатели, а сравнение автомобилей разной конструкции.

Взяв на тест два «логана», мы намеренно не поинтересовались, у какого подвеска со стабилизатором, а у какого новая. Машины отличаются друг от друга цветом, зато у них одинаковые моторы и шины. Итак, попробуем отгадать, что скрывают кузова.

Голубой «Логан» комфортен, удобен, понятен в управлении и очень похож на редакционный, который еще в 2005-м участвовал в тесте «60 часов за рулем». Понравилась отменная плавность хода, благодаря которой незаметны швы, стыки и сколы асфальта. Да и дорожные волны не докучают. Здорово!

По управляемости этот «Логан» тоже выглядит молодцом. Он отнюдь не стремится поразить быстротой и точностью реакций на руление, тем более агрессией, зато берет свое честным и понятным поведением. Автомобиль надежен и даже игрив в виражах. Он отзывчив на руление, скольжения легко прогнозируемы. Отсюда безопасное поведение на перестановке, вплоть до достижения предельной скорости выполнения маневра – 90,2 км/ч. Очень недурной показатель для вместительного семейного автомобиля!

Ну а теперь пересядем в черную машину. Она чуть подробнее повторяет профиль дороги, отчетливее передаются на кузов мелкие неровности. Похоже, амортизаторы этого «Логана» настроены по-другому. Машина тоже адекватно, но все же немного спокойнее, рассудительнее реагирует на повороты руля, активнее потряхивает на волнообразных неровностях. Вот таких дорог в коротком французском тесте не было. А на российских волнах с ростом скорости до 100–120 км/ч подвески машины словно приобретают монолитность.

На перестановке немного возросли крены кузова, а вместе с ними и углы поворота руля. Но едет этот «Логан» стабильнее, склонность к заносу задней оси при тех же скоростях ниже, чем у голубой машины. Да, автомобиль показался чуть менее ярким и азартным в управлении, однако он надежнее, понятнее, послушнее. Крены кузова не пугающие, взаимопонимание с водителем хорошее. Подтверждением тому скорость на перестановке – 90,8 км/ч.

Наверное, вы уже догадались: голубой автомобиль на шасси первого поколения – со стабилизатором, черный – без него.

Итак, управляемость «Логана» на шасси второго поколения как минимум не ухудшилась. Лишь тонкий гурман, доведя дело до нештатной ситуации, поймает нюансы в кренах кузова и углах поворота руля. А рядовой водитель почувствует собранность, отзывчивость, безопасность машины. За это, правда, придется заплатить очень небольшим ухудшением комфорта. Проявится оно, впрочем, на скоростях, превышающих дозволенные на наших дорогах. А ведь любому автомобилю в качестве элементов базовой комплектации необходимы рассудительность и здравый смысл водителя. Тогда ни один лось, как и в нашем тесте, не пострадает. ЗР

For journal-plaza.net

Шведы под Рязанью

Скандинавские автомобили давно примелькались на российских улицах и магистралях и заслужили неплохие отзывы водителей. А на что они способны там, где нет твердого покрытия? На кроссоверах «Вольво-XC60» и XC90 ездил по бездорожью Денис Арутюнян.

Они выстроились рядком на московской площади, солнечные лучи облизывают полированные бока. Здесь, на твердой почве города, машины выглядят безгранично уверенными в себе. Но ведь по определению – кроссоверы! – должны проявить себя молодцами и вдали от отутюженного асфальта. Хотя тень сомнения все же остается: помнится, лет триста тому назад самоуверенность уже подвела воинственных шведов.

В предместье Рязани невнятная легенда увела участников автопробега по русскому бездорожью в глухой дачный поселок. Подвешенный на стекле навигатор «Гармин-Нюви» упорно тянул под «кирпич», а штатная навигация и вовсе показала пустой экран – в ее картах Россия заканчивается границами Московской области. Поблуждав пару часов, я наконец наткнулся на разбитые в поле шатры с логотипом «Вольво». Ура! Впереди – внедорожная трасса. Но совсем не крутая – обычная грунтовка без всяких грязевых ванн, бродов и прочих коварных ловушек.

Начал с большого XC90. Тяги 5-цилиндрового дизеля ему хватает с запасом, лишь самую малость прыть «Вольво» сдерживает автомат. А пошли кочки покрупнее – машина стала пугающе подпрыгивать. Но это, оказалось, цветочки: вскоре услышал лязг ограничителей, ощутил отрыв всех колес от земли, что недостойно вседорожника.

Volvo XC90

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Размеры, мм:	
длина	4807
ширина	1898
высота	1743
Объем багажника, л	483
Снаряженная масса, кг	2184
Полная масса, кг	2620
Разгон 0–100 км/ч, с	11,5
Максимальная скорость, км/ч	190
Топливо	ДТ
Запас топлива, л	80
Расход топлива, л/100 км:	
смешанный цикл	8,5

ДВИГАТЕЛЬ:
дизельный, P5, 20 клапанов, 2,4 л, 136 кВт/185 л.с. при 4000 об/мин, 400 Н·м при 2000–2750 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ:
полноприводная; A6.



For journal-plaza.net

Ну а к концу первого круга трассы подвеска сдалась окончательно и уже громыхала всеми звеньями даже на невинных неровностях!

Следующее упражнение – полоса препятствий с искусственными канавами, разбросанными бревнами и деревянными «качелями». С ними XC90 справился запросто. Это я только о «своем» автомобиле, поскольку другим повезло меньше: у одного отлетела накладка заднего бампера, другой и вовсе остановился из-за отказавшей турбины. Что-то быстро начали сдаваться «шведы»...

На долю «Вольво-XC60» достались и другие испытания – езда по настоящим полям и настоящим грунтовым дорогам. К ним подвеску надо подготовить. Сперва установил режим Comfort, но он оказался чересчур мягким. Advanced же, наоборот, слишком



Полоса препятствий напомнила игровую площадку в детском саду – сложностей никаких, но выглядит эффектно.

На правах рекламы

ЗВЕРЬ™
БАТАРЕЯ НАСТОЯЩИХ БОЙЦОВ
ЛУЧШИЙ В ТЕСТАХ ★★★★★ За рулем среди российских АКБ
ХИТ СЕЗОНА! за 9 мес. 2009 г. – прирост продаж 44%
3 ГОДА ГАРАНТИИ
Автомобильный аккумулятор с кремниевой технологией SiO_2-эффект это:
- срок службы больше в 1,5 раза*
- стартерный ток больше на 20%*
- работа при t° от -50 до +50°С.
*в сравнении с отраслевыми стандартами
SiO_2 ЭФФЕКТ Кремниевая технология
НА ПРАВАХ РЕКЛАМЫ
АкТех АККУМУЛЯТОРНЫЕ ТЕХНОЛОГИИ
МОРСКОЙ РЕГИСТР
участник ассоциации EUROBAT

For journal-plaza.net

Volvo XC60

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Размеры, мм:	
длина	4627
ширина	1891
высота	1672
Объем багажника, л	490
Снаряженная масса, кг	1848
Полная масса, кг	2505
Разгон 0–100 км/ч, с	8,9
Максимальная скорость, км/ч	205
Топливо	ДТ
Запас топлива, л	70
Расход топлива, л/100 км:	
смешанный цикл	7,5

ДВИГАТЕЛЬ:
дизельный, Р5, 20 клапанов, 2,4 л, 151 кВт/205 л.с. при 4000 об/мин, 420 Н·м при 1500–3250 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ:
полноприводная; А6.

Мораль пробега такова: чтобы не разочароваться в «Вольво», лучше не съезжать на нем с дороги.

жестким. Золотая середина – положение Sport: в нем машина становится умеренно жесткой и на дорогах, и вне их. Поначалу ухабы штурмовал даже с удовольствием. Упруго переваливаясь, с легким хрустом подтормаживая буксующие колеса, машина не доставляла хлопот. Но чем дальше, тем чаще начали вылезать недостатки.

В одном месте шины не удержали автомобиль на коварном гребне колеи – и он пополз в сторону, а сползая, зацепился за грунт низко висящей трубой выпускного тракта. Ситуация сперва показалась совсем не катастрофической, но, тем не менее, самостоятельно вырваться из этого плена XC60 не смог. Пришлось 205 лошадиных сил кроссовера дополнить тремя человеческими...

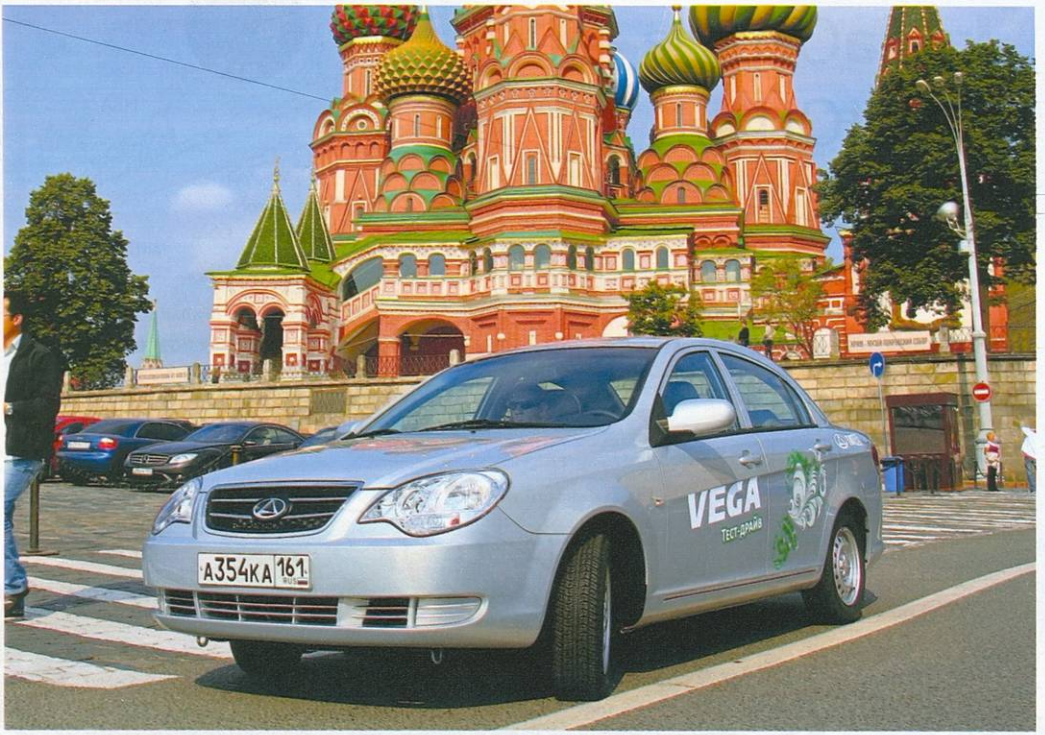
Но вот следовавший позади экипаж предложил, чтобы сделать красивый кадр, свернуть к живописным развалинам. Конечно, свернем! Дальнейшее произошло на моих глазах: подпрыгнув на вроде бы невинном холмике, автомобиль неожиданно достал до земли... нижней кромкой радиатора. С журчанием потек антифриз. Пора возвращаться, пока жертвами рязанского бездорожья не пали все тестовые машины...

И снова они, красавцы, выстроились рядком на московской площади. Солнечные лучи меркнут на чумазых боках, едва просматриваются надписи «Автопробег по русскому бездорожью». И нет теперь у кроссоверов былой уверенности в безграничности собственных возможностей. Могли бы – наверняка признались, что предпочитают жить в городе безвылазно, потому как здесь чувствуют себя неотразимыми. И не хотели бы лишний раз искушать судьбу, свернув на бездорожье. **ЗР**



Полный привод и «вседорожный» просвет Volvo XC60 и XC90 – еще не гарантия высокой проходимости.

For journal-plaza.net



Звездная пыль

Новую модель «Вега» Таганрогского автозавода презентовали журналистам в разгар шпионского скандала вокруг этого авто: право называться настоящим родителем модели у ТагАЗа оспаривала корейская «Джи-Эм ДАТ». Максим Приходько полюбопытствовал, что же представляет собой спорный продукт.

Отрывочные сведения об этой модели поступали и ранее, но широкой публике «Вегу» показали только в сентябре (напомню: Вега из созвездия Лиры – самая яркая звезда из тех, которые просматриваются с территории России). По утверждению руководства завода, к работе над моделью приступили в 2005 году, поручив ее расположенному в Корее инжиниринговому подразделению компании «ТагАЗ Корея». Отсюда-то, видимо, и латиница вместо кириллицы в названии машины для России (впрочем, этим грешит не только ТагАЗ).

На первый взгляд, ничего примечательного – обыкновенный седан. В его оригинальности поначалу сомневаешься, а при ближайшем рассмотрении становится ясно, какой конкретно автомобиль выступил в качестве прародителя – «Шевроле-Лацетти». Откровенных заимствований коллектив, состоящий из корейских, немецких и российских инженеров, конечно, не допустил, но конструктивную схожесть все же видишь – в оформлении панели приборов, в компоновке фонарей. Угадываешь иные тайные и явные заимствования, из-за которых и разгорелся сыр-бор на Корейском полуострове. ТагАЗ парирует упреки: мол, оригинальные конструкции ныне крайне редки – одни и те же решения имеют свойство приходить в голову разным людям одновременно.

Салон «Веги» скомпонован без вычурных дизайнерских штучек – все самое необходимое удается найти сразу. Скажем, рычажки отпирания горловины бензобака и крышки багажника там же, где у большинства «японок» и «кореянок», – слева от водительского сиденья. Сами сиденья, кстати, спрофилированы под нашу, среднеевропейскую фигуру: вольготно и тем, кто впереди, и сидящим сзади. А вот их обивка (светло-серая ткань) огорчила маркостью. Не очень порадовал пластик, из которого сделано рулевое колесо, да и другие пластмассовые детали интерьера могли быть получше качеством при попытке серьезно заявиться в гольф-классе. Впрочем, здесь сра-

For journal-plaza.net





Самый яркий штрих, отсылающий нас к «Лацетти», – панель приборов.

Все вполне функционально, но вот пластиковые крутилки управления печкой и обдувом воздуха не очень приятны на ощупь.

Какая свадьба без баяна! Хотя комплекс выглядит солидно, но эффекта «крутизны» все же не производит.



ботал принцип «больше автомобиля за меньшие деньги» – бюджет-то нынче принято планировать с дефицитом.

Что не понравилось категорически, так это передняя оптика: эдакий костюмчик Бэтмена, напяленный на упитанного семиклассника. Подобный «прожектор» уместен скорее на китайской машине... Кстати, маркетологи и технологи в один голос клянутся, что ни одной китайской детали в «Веге» нет. Зазоры кузовных панелей ровные (на заводе красят и сваривают кузов), однако на предоставленной мне для знакомства машине крышка багажника чуть отстает от линии крыла – это, пожалуй, изъян конкретного экземпляра. Задние двери распахиваются столь широко, что за одно это автомобиль должны полюбить в таксопарках. Завершая краткий «обход», похвалю зеркала. Выглядят они на общем фоне весь-

На правах рекламы



For journal-plaza.net



В палитре автомобиля девять цветов, и, по-моему, больше всего ему идет серебристый металлик.

TAGAZ Vega

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Размеры, мм:	
длина	4514
ширина	7646
высота	1436
Снаряженная масса, кг	1300
Полная масса, кг	1680
Максимальная скорость, км/ч	194
Топливо	А91
Запас топлива, л	60
Расход топлива, л/100 км:	
смешанный цикл	8,3

ДВИГАТЕЛЬ:
бензиновый, Р4, 1,6 л, 91 кВт/124 л.с. при 5600 об/мин, 173 Н·м при 4400 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ:
переднеприводная, М5.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ:
подвески: передняя и задняя – типа «Мак-Ферсон»; рулевое управление – реечное с гидроусилителем; тормоза – дисковые вентилируемые/барабанные; шины – 175/70/R14.

В базовой версии такие замечательные «лопухи» регулируются вручную, в топовой они «моторизованные» и обогреваемые.



«А почему у тебя такие большие глазки?» – «А это чтобы лучше тебя видеть...»



Шикарный подлокотник и спрятанный за ним люк для длинномерной поклажи – принадлежность дорогой версии.



ма гармонично, а главное – обеспечивают отменный обзор.

В движении «Вега» тоже не преподнесла сюрпризов: 124-сильный мотор популярного объема 1,6 л – тоже разработка компании «ТагАЗ Корея». Что сказать о нем? Везет исправно, укладываясь в нормы Евро III. Но, выходя на высокие обороты, дает о себе знать громким звуком. Качественная шумоизоляция – дело дорогое, ну а кому-то этот псевдоспортивный рык будет слаще любой музыки из штатной MP3-магнитолы. Возможности трио в составе мотора, коробки и подвески позволяют быстро разогнаться. Дойти до паспортных 194 км/ч обстоятельства знакомства, понятное дело, не позволили, однако субъективно по характеру набора скорости русско-корейская машина ничуть не хуже многих своих сородичей. Но только на прямой. В поворотах рулить надо энергично, так как обратно, «в ноль», баранка возвращаться не торопится.

Сильно педалировать я не рекомендовал бы еще и вот почему: в базовой комплектации антиблокировочной системы тормозов нет – она присутствует только начиная с комплектации MT-1 (414,9 тысячи рублей). Думаю, именно эта версия станет наиболее популярной на рынке, ведь в списке ее опций еще кондиционер, пара подушек безопасности, регулировка руля по высоте и электропакет. Все это золотая середина не только для класса С, какой бы шильдик ни красовался на капоте машины. Кожаный салон, климат-контроль, литые диски и большой мультимедийный агрегат «Прологди» – признаки топовой версии, но цена за такой набор – почти 470 тысяч! И это все равно дешевле, чем одноклассники с родословной, причем в скромной комплектации.

Впрочем, такие излишества явно диссонируют с общим замыслом машины «много и дешево». Зато, еще не обзаведясь собственным именем, тагазовская модель с индексом С-100 успела попасть в список льготного автокредитования, и все пять ее комплектаций укладываются в отведенные 600 тысяч! Вот тут новый российский автомобиль начинает играть всеми цветами радуги. Тем более что ближайшие конкуренты, можно сказать, не держат удар. «Лацетти», похоже, сходит со сцены, дальнейший выпуск «КИА-Спектра» под вопросом, а «Мицубиси-Лансер Классик» – действительно классик в силу возраста. Остальные конкуренты переписали ценники в сторону увеличения. Учитывая, что в перспективе обещают «Вегу»-хэтчбек и универсал с моторами большей мощности (тоже разработаны в собственном инженерном центре), выход на рынок новой модели в нынешних экономических условиях кажется довольно перспективной затеей – звездный час у этой машины впереди. Не зря же именно по Веге астрономы всего мира долгое время калибровали свои телескопы. ЗР

For journal-plaza.net

По 30 часов галопа

Полтора миллиметра – это мало или много? Особенности шин, близких по уровню и качеству изготовления, на основе данных 60-часового марафона изучал Сергей Воскресенский. Фото Александра Кульнева.

M+S

До старта пятого марафона (ЗР, 2009, № 10) еще месяца полтора – даже автомобили не собрались. Однако интонации в переписке с шинниками все серьезнее: «Какой категории шины выставляет конкурент? Есть ли в обозначении аббревиатура M+S? У вас еще будут булыжник и участок с гравием?! Нам необходимо проконсультироваться с головным офисом…»

Кроссоверы и резина для них – особая каста, выделяющаяся не только размерами и ценами. Шины должны сочетать легковые качества – асфальтовую цепкость и комфорт – с универсальностью. То есть быть хотя бы условно ориентированными на легкое бездорожье. Именно в этом заключается смысл «зимней» (M+S – грязь и снег) надписи на боковинах. Как поведут себя покрышки на максимальных скоростях, дополненных галопом по грунтовой дороге и булыжнику, заранее предположить трудно. Как проявит себя инженерный талант специалистов «Мишлен» и «Континенталь»? Какаим будет износ шин?

СВОБОДА С КОНТАКТОМ

Совсем недавно один возмущенный читатель решил, что купленные им шины по ширине профиля не соответствуют



For journal-plaza.net

надписи на боковине – обманули! Интересно было бы услышать его комментарии относительно стопок по шесть штук абсолютно одинаковых покрышек, отличающихся по высоте миллиметров на сто пятьдесят. Первая мысль, в общем-то, схожая: недодали! Но руки чувствуют, что и в 16-, и в 17-дюймовом классах продукция «Мишлен» заметно тяжелее, чем шины «Континенталь», у них жестче боковина. А значит… Ну конечно: деформируются они при штабелировании по-разному – отсюда «обман зрения»!

За труднопроизносимым словом «лэтитьюд», которое использовано в названии Michelin Latitude Tour HP, скрывается понятие свободы, широты использования. Имя Continental 4×4 Contact звучит куда доступнее и расшифровки не требует. Конечно, до выводов еще далеко, но соревнование уже началось: пристальный осмотр выявил различия не только в названиях. При схожести рисунков протекторов продукция «Мишлен» все же выглядит более... однородной. Между шинами разных размеров и скоростных категорий (H и V) не найти и пары отличий: одинаковы глубина протектора, насечки, канавки.

«Конти 4×4 Контакт» мудренее – протектор разной глубины: в центре на 0,2–0,4 мм глубже, чем по краям, как на 17-, так и на 16-дюймовых покрышках. Внешне изделия размерности 215/65R16 и скоростной категории H (210 км/ч) выглядят более простецкими, нежели 17-дюймовые.

Предстартовые измерения тормозного пути и свободного качения (выбег) скорее интригуют. По крайней мере, то, что «Фольксваген-Тигуан» и «Шевроле-Каптива» на шинах «Континеталь» тормозят хорошо, но по-разному, заметно сразу.

Небольшое отставание «Конти» от «Мишлена» в ходимости отчасти компенсируют несколько лучшие свойства изношенных шин: чуть короче тормозной путь (17"), длиннее выбеги.



Такие измерения проводили ежедневно. А пока новая шина, чистые перчатки и 8 мм с хвостиком на индикаторе.

«Мишлен-Лэтитьюд Tour HP» – по износу да и по другим показателям отличный потребительский ориентир среди многочисленных конкурентов.

И размяться можно, и грязь выбить из протекторов не помешает.



Michelin Latitude Tour HP

Плюс: Постоянство свойств вне зависимости от размерности, хорошие тормозные свойства и управляемость, износостойкость.

Минус: Высокая вибронагруженность, ухудшение показателей выбега изношенных шин.



Обе шины называются «Континенталь 4×4 Контакт», но выглядят по-разному. Как выяснилось, изнашиваются – тоже.





Continental 4×4 Contact

Плюс: Комфорт, умеренная вибронагруженность, хорошие тормозные свойства, высокая износостойкость (вариант 235/60R17 V).

Минус: Различная износостойкость в рамках одной модели, неяркая управляемость.

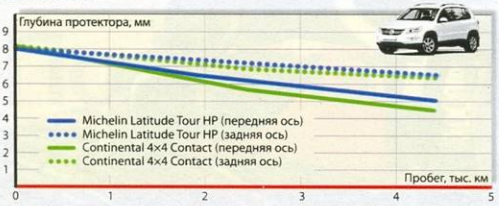
ПРОТИВОСТОЯНИЕ ХОРОШИХ МАНЕР

Скоростное кольцо вряд ли выявит среди конкурентов покрышки с более надежным поведением. Ведь полноприводные автомобили на максималке едут заметно стабильнее моноприводных. Досадный прокол и последующее разрушение правого заднего колеса на «Тигуане» не в счет – несчастный случай. Сложность еще и в том, что кроссоверы немного по-разному реагируют на смену шин. «Фольксваген», например, сразу дает почувствовать: «Мишлен» жестче на швах и стыках асфальта. Автомобиль становится монолитным, а его ход – упругим. Отсюда более понятная и интересная управляемость и на сухом, и на мокром асфальте. Но на шинах «Конти 4×4 Контакт» становимся приверженцами комфорта, которого в предыдущем варианте «Тигуану» немного не хватало.

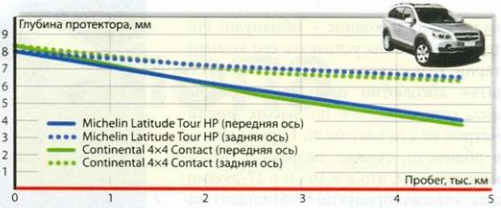
«Каптива» с ее американскими замашками в настройках шасси почти не реагирует на смену шин. Сидя в плавно покачивающемся кузове, лишь гурман-профессионал почувствует некие

For journal-plaza.net

Износ шин

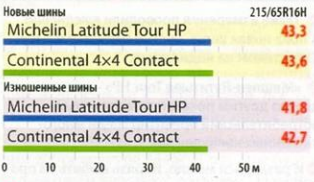


«Фольксваген-Тигуан», 215/65R16 H, $V_{ср.}$ = 174 км/ч

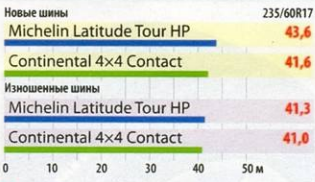


«Шевроле-Каптива», 235/60R17 V, $V_{ср.}$ = 193 км/ч

Тормозные испытания, 100–0 км/ч

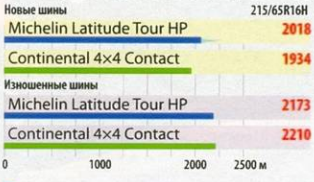


«Фольксваген-Тигуан»

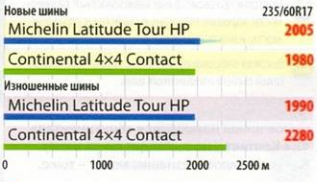


«Шевроле-Каптива»

Выбег (свободное качение), 120–0 км/ч



«Фольксваген-Тигуан»



«Шевроле-Каптива

ЗА БЕРЕЖЛИВОСТЬ

За пять лет испытаний мы уже привыкли, что скорость изнашивает резину с утроенным усердием. На моноприводных авто можно было прогнозировать сверхускоренный износ (чем выше скорость, тем он интенсивнее) в первую очередь передних шин. Паркетники заставили взглянуть на ситуацию иначе. Оказалось, эти автомобили истирают резину заметно меньше (возможно, вследствие более рационального распределения крутящего момента). Передние шины и на этот раз изнашивались быстрее, но при этом ни «Шевроле», ни «Фольксваген» не стерли покрышки до индикатора. А это значит, что «мишленам» и «континенталям» в обычной эксплуатации суждена достаточно долгая жизнь с автомобилем.



различия с точки зрения вибронагруженности и управляемости. Но когда на спидометре под двести, на «Конти» машина ведет себя более нервно, чаще требуя подруливаний по траектории. А вот «тук-туков» на мелких неровностях асфальта опять-таки больше на «мишленах». Сложное это дело – выискивать разницу в конструкциях современных шин. Но уж измерения износа протектора наверняка должны выявить лидера!

ЖИЗНЬ РАССУДИТ

Итак, половину дистанции, 30 часов, машины прошли на «Мишлене», оставшуюся часть – на «Континентале». Достаточно мельком глянуть на результаты, чтобы понять – первые наблюдения оказались прямо-таки пророческими. По сути, шинам «Мишлен» противостояли не одна, а две версии «Континенталь 4×4 Контакт». И если 16-дюймовая все же уступила сопернице около полутора миллиметров, то у 17-дюймовых покрышек стойкость оказалась практически одинаковой. Взгляните на графики: небольшая разница в износе шин «Тигуана» (16 дюймов) и практически на границе погрешности – у «Каптивы» (17 дюймов).

Говорит это, скорее всего, об уровне насыщения изделий передовыми технологиями. Видимо, для определенной модели один производитель использует примерно равнозначную конструкцию и рецептуру протекторной смеси у шин разных размерностей, другой же варьирует их в зависимости от размерности и скоростного индекса.

Кто прав? Наверное, это хороший повод для дискуссии. Во всяком случае, выводы и тем более лидерство того или иного производителя опять же не кажутся однозначными. Ведь свойства изношенных шин вновь изменились, да еще с небольшим перевесом в сторону «Континенталя». Словом, ничья! **ЗР**

Шины для марафона «60 часов «За рулем» предоставлены компаниями «Мишлен Россия» и «Континенталь Тайрс РУС».

For journal-plaza.net

Дрессура хищницы

Мощный 2,5-литровый турбомотор и автоматическая коробка передач появились на «Форде-Куга». Как изменился автомобиль, который за характерный дизайн порой сравнивают с акулой? Поймать и изучить ее решился Денис Арутюнян.

Бывалые рыбаки прекрасно помнят первый улов. Вот и я не могу забыть восторг первой поездки на «Куге», тогда – с дизельным двигателем и механической коробкой. Казалось, эту стремительную морскую хищницу строили для меня: сочетание бодрой тяги и задорного характера с некоторыми внедорожными возможностями, пусть весьма скромными, пришлось по душе. К новому, еще более мощному автомобилю я подходил с опаской: не укусит?

На первый взгляд, все знакомо: плотные объятия сиденья, строгая, но отнюдь не бедная отделка, фирменная кнопка стартера с надписью *Ford Power* прямо под клавишей аварийной сигнализации. Вот только схема переключения передач стыдливо спряталась прямо за «палкой» селектора. Впрочем, что на нее смотреть?! Лучше опробовать автомобиль в действии. Неспешно выезжаю на шоссе – только там можно дать волю мотору. Газ в пол – соседи по потоку быстро уменьшаются в «плавниках» зеркал. Быстро, но не стремительно. Да, не такой тяги я ожидал от рядного пятицилиндрового двигателя Duratec Turbo. А может, виной тому именно пятиступенчатая коробка Durashift 5-tronic? Строго говоря, к автомату тоже не хочется придираться – переключения плавные и быстрые. Но вот задора и огонька нет. Впрочем, показатели на спидометре уже перевалили все разрешенные значения – пора бы притормозить. Тем более что сворачиваю с гладкого асфальта на сухую разбитую грунтовку. Вот где «Куга» на высоте – упругая подвеска неплохо справляется с ухабами, пасуя лишь перед самыми крупными выбоинами. Да и небольшой участок раскатанного грейдера удалось пройти быстро и уверенно – сомнений в возможностях авто здесь не возникает.

Ford Kuga 2,5 AT впечатляет не остротой зубов, а грацией и ужившивостью.

Пора сматывать удочки. Не оказалась ли хуже предшественницы самая мощная «Куга»? Нет, она все-таки другая. Быстрая, надежная, но куда более спокойная и дружелюбная. И уже не напоминает акулу – скорее кита, который, конечно, может развить немалую скорость, но предпочитает передвигаться спокойно и неторопливо. Наверное, многие готовы отдать за такие данные





For journal-plaza.net

1 262 400 рублей (комплектация Trend). А я подожду, когда появится настоящий морской хищник – с дизелем и автоматом. Правда, случится это, видимо, не скоро. ЗР

Ford Kuga 2,5 AT

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

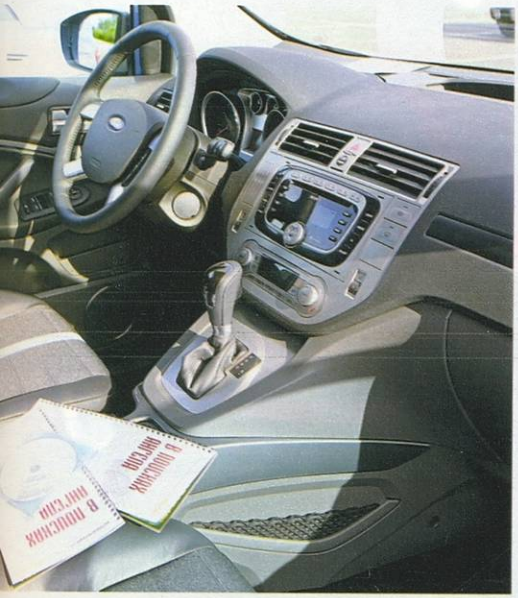
Размеры, мм:	
длина	4443
ширина	1842
высота	1710
база	2690
колея спереди/сзади	1574/1584
Радиус поворота, м	5,8
Объем багажника, л	360
Снаряженная масса, кг	1608
Полная масса, кг	2130
Максимальная скорость, км/ч	205
Разгон 0–100 км/ч, с	8,8
Топливо	А95
Запас топлива, л	66
Расход топлива, л/100 км:	
городской цикл	14,6
загородный цикл	7,8
смешанный цикл	10,3

ДВИГАТЕЛЬ:
расположен спереди поперечно, бензиновый, Р5, 20 клапанов, 2,5 л, 147/200 кВт/л.с. при 6000 об/мин, 320 Н-м при 1600–4000 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ:
полноприводная, А5.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ:
подвески – типа «Мак-Ферсон»/многорычажная; рулевое управление – реечное, с электрогидравлическим усилителем; тормоза – дисковые вентилируемые/дисковые; шины – 235/55R17.

Салон «Куги» – сочетание отличной эргономики со строгостью стиля.



На правах рекламы

ВЫ И FERODO
ОТЛИЧНЫЙ ДУЕТ



Сотрудничество между Вами и Ferodo: это - комбинация, которая работает. Ваш опыт и ноу-хау в установке и ремонте тормозов, вашей экспертизе OE и технологии в полной линейке продуктов – от тормозных колодок до гидравлики.

Ferodo - лучший выбор для экспертов по тормозам.

ORIGINAL QUALITY OE

FEDERAL MOGUL

FERODO

For journal-plaza.net

В рамках закона

Передний привод, мощнейший мотор, запоминающиеся черты... Со вторым поколением модели, успевшей стать культовой, знакомит Сергей Воскресенский. Фото автора и «Мазда».

Еду и почему-то не узнаю машину. Вроде бы тот же 260-сильный двигатель с хлыстом турбонаддува, та же трансмиссия с дифференциалом повышенного трения и 6-ступенчатой коробкой передач. Но что-то нарушено в неукротимом нраве этого зверя. Троганье с места вдруг превратилось в работу: педаль сцепления действует по принципу «включено-выключено». Да и двигатель слишком уж откровенно разграничил свои возможности между ломовым крутящим моментом на средних оборотах и скукой на высоких. Понятно: экологические нормы Евро V. Только вот в новинке, обзаведшейся яркой и современной внешностью, далеко не просто распознать ту прежнюю, задорную, а отчасти даже перекачанную «Мазду-3 MPS».

При этом парадные цифры не изменились. Создатели автомобиля докладывают о многих километрах, намотанных на Нюрбургринге, увеличении жесткости кузова, более строгих настройках шасси и рулевого управления, совершенствовании аэродинамики, тормозов, звукоизоляции. Наверное, автомобиль в результате стал тише, комфортнее. Более того, приобрел немало положительных черт, незаменимых в повседневной жизни. И акселератором в пробках работать, по сравнению с прежней 3 MPS, гораздо проще. Вот только нужно ли акцентировать на этом внимание, говоря о машине, созданной для другого? Завтра проверю еще раз...

И ВСЕ-ТАКИ ОНА «МАЗДА»!

То ли звезды сегодня расположились иначе, то ли… Другой экземпляр, другие впечатления – такое случается с предсерийными машинами. Плавный, но мощный рывок с места, наливающееся свинцом тело, резкая, но удивительно четкая работа коробки передач и бьющая через край энергия, с которой не может совладать даже отменно настроенная электроника. В этой машине все по-другому, по-настоящему! Вот упруго, но мягко, без рывка сработало сцепление – и двигатель, подстегнутый турбиной, одним махом проскочил зону максимального крутящего момента. Но не сник, а энергично продолжил начатое, уткнув стрелку тахометра в семитысячную отметку. Да, справедливости ради отмечу, что он все же слегка умерил пыл после 5000 об/мин. Что это, дань экологии или отголосок потрясающей гибкости мотора на средних оборотах? Он трудяга, легко разгоняющий машину почти с оборотов холостого хода, а затем, с подключением наддува, наполняющий ее неукротимой энергетикой, от которой «Мазде-3 MPS» иногда становится тесно даже на германских автобанах.

И кто придумал эти бесконечные ограничения скорости? Свернул в сторону в поисках извилистой до-



For journal-plaza.net



рожки и тут же – 90, а то и 70 км/ч. Теперь 260 сил под капотом выглядят издевательством, ведь на законных скоростях почти любой современный автомобиль ведет себя, как правило, идеально. Но нет худа без добра: в сонных, размякших от мягкого осеннего солнца деревушках стало очевидно, что «Мазда-3 MPS» теперь действительно тише. Временами она вообще кажется почти обычной машиной – удобной, совсем даже не злой, позволяющей избегать резких ускорений. Но все дело в «почти», поскольку жесткие подвески, а в унисон им и шины даже на невидимых глазу неровностях напоминают об истинном предназначении автомобиля.

Ну наконец-то можно разогнаться! Подчеркнуто строгим, упругим стало рулевое колесо. Здесь уже не до рассуждений о комфорте – машина словно прилипла к шоссе, в мгновение став единым с водителем организмом. А ведь действительно, опробованный вчера автомобиль имел другой характер. Вчерашняя «Мазда», помнится, позволяла себе некоторые вольности. Нынешняя строго и безукоризненно подчиняется командам. И от этого все время кажется, что в поворотах можно прибавить еще и еще, но... впереди опять знак «70».

Указатель давления наддува между основными приборами для кого-то – игрушка, но опытному водителю может быть полезным.

С точки зрения задних пассажиров, 3 MPS – обычная «Мазда», разве что расцветка сиденья интереснее.







Перфорированные педали и яркая отделка, кресла с улучшенной боковой поддержкой и более удобно расположенный рычаг коробки передач оживляют интерьер.

For journal-plaza.net

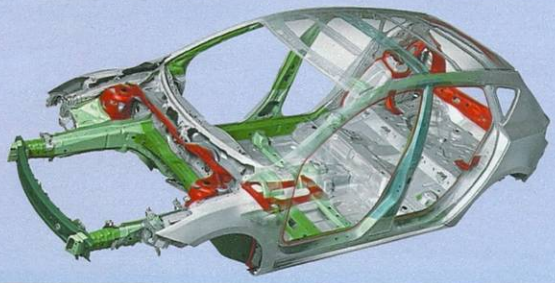
ПО БОЕВОМУ СЧЕТУ

Так что же получается? В споре двух одинаково быстрых, но заметно разнящихся по эмоциям автомобилей, именуемых «Мазда-3 MPS», счет 1:1. Возможно ли такое? Первый автомобиль явно был настроен неправильно, но и это, не совсем удачное знакомство оказалось небесполезным: удалось оценить отличные тормоза, отменный акустический комфорт и строгость поведения на дороге. А вторая «Мазда» позволила не только закрепить эти ощущения, но и окрасила их эмоциями. Сочными, яркими, запоминающимися.

В России новая «Мазда-3 MPS» появится совсем скоро. Поклонникам этой версии обещают четыре цвета кузова и два варианта комплектации, цена – от 1 216 500 руб. За такую бездну эмоций, может, и недорого. **ЗР**

ЖЕСТЧЕ – ЗНАЧИТ ТОЧНЕЕ

В каркасе кузова модели 3 MPS используется на 17% больше высокопрочной стали, добавлены и усилители, например у основания задних стоек и в сечении центрального тоннеля. Более жесткий и при этом более легкий кузов позволил закрепить рулевой механизм на трех опорах (ранее использовали две), оптимизировать жесткость передней и задней подвесок. Все это помогло уменьшить крены и повысило точность управления машиной, что, разумеется, почувствуют темпераментные водители.



Mazda 3 MPS

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

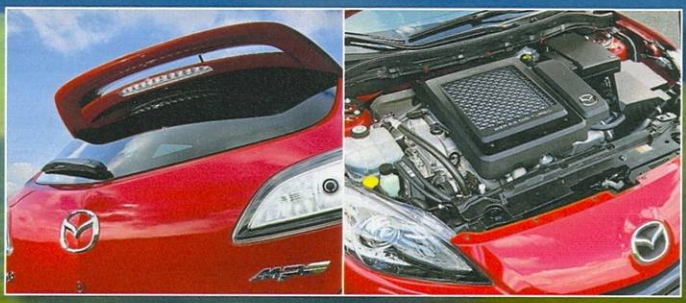
Размеры, мм:	
длина	4505
ширина	1770
высота	1460
база	2640
колея спереди/сзади	1535/1520
Объем багажника, л	340
Радиус поворота, м	5,5
Снаряженная масса, кг	1385
Максимальная скорость, км/ч	250
Разгон 0–100 км/ч, с	6,1
Топливо	А98
Запас топлива, л	60
Расход топлива, л/100 км:	
городской цикл	13,2
загородный цикл	7,5
смешанный цикл	9,6

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый с турбонаддувом, Р4, 16 клапанов, 2,3 л, 191 кВт/260 л.с. при 5500 об/мин, 380 Н·м при 3000 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: переднеприводная, М6.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – типа «МакФерсон»/многорычажная, рулевое управление – реечное с электрогидроусилителем, тормоза – дисковые вентилируемые, шины – 225/40R18.

Стильная, заводная внешность Mazda 3 MPS – лишь вершина айсберга. Под ней – досконально переработанный автомобиль, ставший чуточку спокойнее, удобнее, понятнее для потребителя, но не утративший недюжинных бойцовских качеств.



Благодаря развитому заднему спойлеру удалось снизить подъемную силу. Значит, улучшилась устойчивость автомобиля, особенно на высокой скорости.

Прорезь на капоте появилась не зря: интеркулеру нужно больше воздуха! Чем эффективнее охлаждается наддувочный воздух, тем выше крутящий момент на низких оборотах.



For journal-plaza.net

По следам Даррелла

Его можно и нужно называть лендровером, считает Антон Чуйкин. Без кавычек, с маленькой буквы. Потому что именно таким его узнали миллионы читателей. Фото Георгия Садкова.



Маршрут: Москва – Тульская обл. – Москва – Дмитров – Москва. 700 км. Средний расход топлива – 10 л/100 км.

«Не имея склонности к самоубийству, я отказался водить машину в городе, и поэтому за рудем моего лендровера, стремительно уносившего нас по смертоносной дороге, сидела Жозефина...» Двадцать пять лет назад мне было этого достаточно, чтобы дальше пролистывать любимого Даррелла через страницу: потом прочитаю про броненосцев, жаб, тапиров, а сейчас – что же дальше случилось с этим самым лендровером? Ага, вот он продирается через колючие кусты, «которые, царапая борта машины, визжали, как духи, предвещающие смерть».

Постепенно портрет лендровера дополняли детали: он вместительный, неприхотливый, его можно ремонтировать подручными средствами... Его любят английские натуралисты: он полноправное действующее лицо книг Даррелла, Эттенборо («Под тропиком Козерога» – кстати, очень рекомендую), документальных кинолент. Каждый автор уделял пару страниц тому, как чинили вновь и вновь отказывающую машину, и при этом в интонациях явно сквозила нежность, почти такая же, какую пробуждали в душе лемуры и дикобразы...

В общем, мне давно хотелось познакомиться с лендровером – позвольте

For journal-plaza.net



вслед за переводчиком называть его так. Сбылось: назавтра меня ждет «Дефендер» юбилейной серии SVX. И я допоздна, как в детстве, перечитываю Даррелла, готовясь к встрече с моделью, которой недавно исполнилось 60 лет.

…Черт возьми, Даррелл был абсолютно прав! При сегодняшнем московском движении мне тоже хочется отказаться водить лендровер в городе! Погружаюсь в плотные объятия сиденья и тут же обнаруживаю, что педали заметно левее того места, где их ждешь. Руль, впрочем, тоже, да и ось его вращения не совпадает с геометрическим центром баранки! Пристегиваюсь (ремень непривычно смещен вперед), пускаю мотор, выжимаю тугое сцепление и подаю забавную квадратную ручку... нет, рычаг коробки влево и вперед. Поехали! Не трогая газ, выворачиваю по площадке. Всё, она уже кончилась. Теперь назад. Вперед. И каждый раз кручу руль от упора до упора. Для разворота нужен круг диаметром 14 м – побольше цирковой арены!

Разгону аккомпанируют лязг и стуки полноприводной трансмиссии в такт переключению шести передач. Впрочем, если каждый раз отпускать сцепление

For journal-plaza.net



Land Rover Defender 110

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Размеры, мм:	
длина	4639
ширина	1790
высота	2021
база	2794
колея спереди/сзади	1486/1486
дорожный просвет	314
Радиус поворота, м	7,18
Снаряженная масса (включая 75 кг водителя), кг	2041
Полная масса, кг	3050
Максимальная скорость, км/ч	132
Разгон 0–100 км/ч, с	15,8
Топливо	ДТ
Запас топлива, л	75
Расход топлива, л/100 км:	
городской цикл	13,5
загородный цикл	9,5
смешанный цикл	11,0

ДВИГАТЕЛЬ: турбодизель, Р4, 2,4 л, 90 кВт/122 л.с. при 3500 об/мин, 360 Н·м при 2000 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: постоянный полный привод, М6, двухступенчатая раздаточная коробка, блокируемый межосевой дифференциал.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – зависимые пружинные; рулевое управление – червячное с усилителем; тормоза – дисковые вентилируемые/дисковые; шины – 235/85R16.

плавно, как при троганье, удары почти незаметны. Живо вспоминается первый редакционный «Патриот» по прозвищу Гудвин, Великий и Ужасный.

Перед светофором, побаиваясь незнакомых тормозов, выбирал полосу попросторнее – как для аварийной посадки. И перестраховался: тормоза туговаты, но вполне надежно и точно замедляют автомобиль. Который, впрочем, о своих немалых габаритах и массе не преминул напомнить и здесь – клевком перед остановкой. Довольно! На «Дефендер» и его водителя в городе действуют центробежные силы – скорее на природу!

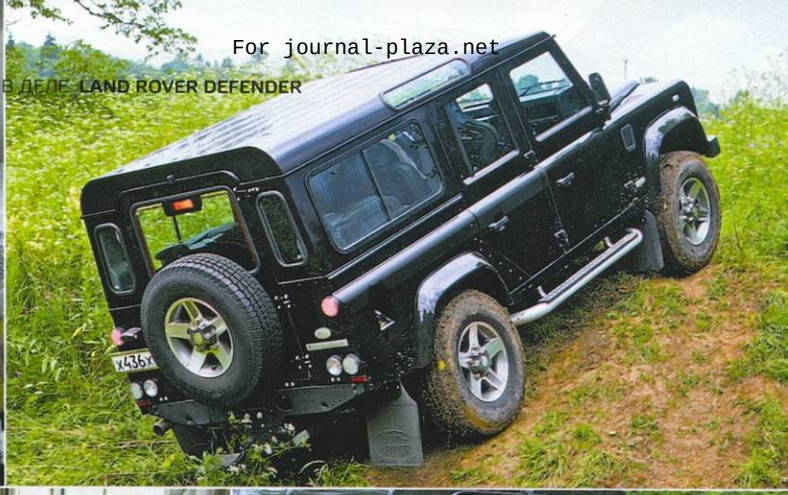
…Второй час пилю по загородному шоссе, а стрелка указателя топлива не двигается с места. Наконец в 150 км от заправки она качнулась – слава богу. Датчик, значит, исправен. Массивный и угловатый лендровер радует экономичностью: средний расход дизтоплива – 10 л на сотню, если, конечно, оставаться разумным и соблюдать ПДД. Проявлять излишнюю прыть не советую: инерция машины такова, что не хватит мощности и быстродействия собственной головы, чтобы просчитывать дорожную ситуацию на много ходов вперед.

Вот и заветный поворот. Щербатый асфальт сменяется гравием, потом песком, и, наконец, от дороги остаются две сырые колеи. Блокирую межосевой дифференциал, включаю пониженную и особенно плавно отпускаю сцепление, отправляя всем четырем колесам многократно усиленный крутящий момент дизеля. Колеи ныряют под воду, уходят вверх по песчаному откосу, прячутся в перелеске, разъезжаются в промоинах, пропадают вовсе. Лендроверу все нипочем! Он на воле, после тесной клетки городских улиц здесь его стихия. Главное – не бояться и не жалеть его, за 60 лет жизни он видал и не такое бездорожье. Вперед!

Форсировать речку, пустить волну выше капота, прыжком выскочить наверх, попутно проутюжив мощной бронеей днища выступающий бугорок. Теперь руль вправо, резко влево – и больше газу. Как там у Даррелла визжат ку-

For journal-plaza.net









сты? Здесь не хуже! На крутом уклоне что-то хрустнуло снизу. Ветка? Скорее, электроника – не дает машине юзить. Теперь вверх, да так, чтобы в ветровом стекле было только небо! Последний поворот, спуск к воде, еще один брод…

Это первый автомобиль, который мне не было жалко на бездорожье. Ибо он для него приспособлен, как никакой другой. Похож на снарядный ящик: прочный, тяжелый, предельно функциональный, с интересными застежками, надежными, хотя и цепляющимися за одежду… Бамперы, по сути, – прочные балки, ими можно валить деревья! Отверстия в них не для уменьшения массы, а для реечного домкрата «хайджек», которым можно едва ли не опрокинуть автомобиль. Такой домкрат, незаменимый инструмент в арсенале настоящего вседорожника, входит в штатное оборудование «Дефендера». Большие зеркала на колченогих кронштейнах можно прижать к кузову, когда продираешься сквозь заросли, а можно разложить во всю ширь, если отправился в путь с прицепом... Алюминиевый кузов, посаженный на раму с лонжеронами коробчатого сечения, не боится ремонта кувалдой (да и не всегда в нем нуждается, ежели помнить об основном назначении лендровера). Огромные ходы подвески (655 мм!) практически исключают диагональное вывешивание, а случись такое – помогут механическая блокировка центрального дифференциала и электронная противобуксовочная система, действующая на каждое колесо по отдельности... А какие милые странности в машине! Маленький рычажок выключателя головного света нашелся слева под рулем, у замка зажигания. Неудобно? Зато, пока не выключишь свет, не вынешь ключ.

…Даррелл, возвращаясь домой из экспедиций, был вынужден отпускать часть животных на свободу. Этенборо, снимая фильмы и собирая заметки, зверюшек не вылавливал вовсе. Их потрепанные лендроверы тоже зачастую оставались на краю света. Ей-богу, в отношении рожденных для приключений созданий – акт более чем гуманный. ЗР

Land Rover Defender 110

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Модель представлена в 1948 году с открытым кузовом, в короткобазном (80 дюймов = 2032 мм) исполнении. Позже появились универсал и пикап. Нынче, после многочисленных модернизаций, автомобиль предлагают с короткой, а также длинной базами (93 и 110 дюймов, то есть 2360 и 2794 мм соответственно). Со временем требования безопасности потребовали изменения некоторых характерных черт: запаска переехала с капота на заднюю дверь, аскетичные сиденья уступили места креслам, рессорную подвеску сменила пружинная.

КОМПЛЕКТАЦИИ:
SE, Fire&Ice, SVX.

ЦЕНА:
1 165 000–1 315 000 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ:
комплектация SVX, 1 310 000 руб.

ВПЕЧАТЛЕНИЯ

Его не жалко и в нем не страшно на любом бездорожье. Отлично приспособлен к походной жизни. Настоящий внедорожник!

Ему неудобно в городе и неловко на шоссе. Настоящий внедорожник!

Настоящий внедорожник, легендарная модель. 60 лет – не возраст, и он еще простудится на похоронах многих конкурентов.

For journal-plaza.net

Техника молодежи

С возрастом многие перестают собирать масштабные модельки машин и даже забывают об этой забаве юных лет. Познакомившись с «Сузуки-Джимни», свое давнее увлечение вспомнил Денис Арутюнян. Фото Константина Якубова.

Глядя на него, невозможно сдержать улыбку – уж очень похож на игрушечную копию настоящего вседорожника. Помимо размеров, есть еще один аргумент: ухватитесь за багажную дугу на крыше и попробуйте покачать машину. Чувствуете, как свободно легкий кузовок приплясывает на пружинках подвески?

А ведь если присмотреться повнимательнее, замечаешь, что внешность не такая уж веселая. Главное – отвлечься от масштаба. Да и внутри все строго и даже аскетично: рубленая передняя панель, простейший приборный щиток. Сиденья не радуют ни длиной подушки, ни боковой поддержкой, а рулевая колонка зафиксирована намертво – регулировку конструкторы не предусмотрели. Чтобы оценить вместимость (вернее, ее отсутствие), достаточно бросить взгляд на задние креслица. А ведь «Джимни» числится четырехместным. Ну а в багажник заглядывать и вовсе нет смысла – туда можно поставить разве что портфель. Ну чем не масштабная модель полноразмерной машины?

Устроившись за рулем, почувствовал: здесь не так уж плохо – места хватает даже рослому водителю, а недостаток ширины салона компенсируется несерьезно тонкими обивками дверей. Хуже ногам: водителю ростом более 170 см надлежит принять позу с подогнутыми коленками. Впрочем, если не планировать длинных пробегов, с этим можно смириться. И даже получать удовольствие. От чего? Например, от отличной обзорности – наружные зеркала большие, подоконная линия низкая, а стойки ветрового стекла тонкие.

Ой, здесь и моторчик игрушечный! Бензиновое 1,3-литровое «сердечко» оживает на удивление тихо и без вибраций, а при езде вполпедали радует бодрой тягой – такой не ожидал от двигателя столь скромного объема. Правда, стоит надавить на газ посильнее, восторга поубавится – после 3500 оборотов мотор теряет задор и начинает досаждать назойливым фальцетом. К работе четырехступенчатого автомата претензий нет, а вот подвеска отнюдь не приспособлена для быстрого перемещения с улицы А в переулок Б: уж очень нервно реагирует даже на небольшие трещины в асфальте, передавая на кузов подробнейшую информацию о профиле дороги. Что-то мне это напоминает… Ну да, очень похоже на поведение большинства тяжелых пикапов! Может, на бездорожье машинка покажет себя во всей красе?



Suzuki Jimny

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Размеры, мм:	
длина	3665
ширина	1600
высота	1705
база	2250
Объем багажника, л	113
Снаряженная масса, кг	1075
Полная масса, кг	1420
Время разгона 0–100 км/ч, с	17,2
Максимальная скорость, км/ч	135
Топливо	А95
Запас топлива, л	40
Расход топлива, л/100 км:	
городской цикл	9,9
загородный цикл	6,6
смешанный цикл	7,8

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, Р4, 16 клапанов, 1,3 л, 63 кВт/85 л.с. при 6000 об/мин, 110 Н·м при 4100 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: полноприводная, А4.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – зависимые пружинные; рулевое управление – червячное с гидроусилителем; тормоза – дисковые/барабанные; шины – 205/70R15.

For journal-plaza.net



Давненько не было в Москве дождей! А жаль – на сухих грунтовых дорогах оценить внедорожные качества «Джимни» сложновато. Впрочем, первые же ухабы расставили все на свои места: недостатки машины превратились в достоинства. Рытвины и кочки «Сузуки» не страшны. В одной из канавок пытаюсь вывесить колесо: раз, другой, третий… Не выходит – скрестив переднюю и заднюю оси под немыслимым углом, игрушечный вседорожник упорно отказывается отры-



Примитивная простота салона выдает солидный возраст модели. Однако жаловаться на недостаток оснащения не приходится.







Инструментарий водителя позволяет, перефразируя поговорку, утверждать: лишнее – враг хорошего.

Режимы трансмиссии переключаются, как у «взрослых», – крупными кнопками на консоли.

For journal-plaza.net



Втиснуться на задний диван смогут разве что дети. Ну или совсем уж худосочные и коротконогие взрослые.

Suzuki Jimny

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Несмотря на солидный возраст (модель дебютировала еще в 1998 году), автомобиль не теряет популярности. В Японии можно купить маленький вездеход с 64-сильным мотором объемом 0,7 л, в Европе предлагают 1,5-литровый турбодизель мощностью 86 л.с. и 1,3-литровый бензиновый 85-сильный агрегат. В России – только последний.

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, 1,3 л (85 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ: механическая 5-ступенчатая, автоматическая 4-ступенчатая.

КОМПЛЕКТАЦИИ: JLX M/T, JLX A/T.

ЦЕНА БАЗОВЫХ КОМПЛЕКТАЦИЙ: 616 500–668 000 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: комплектация JLX A/T, 668 000 руб.

ВПЕЧАТЛЕНИЯ

Отличная проходимость, плавная работа автомата.

Тесный салон, маленький багажник, шум.

За несерьезными размерами и внешностью Suzuki Jimny скрыты вполне серьезные таланты.

вать от земли хотя бы одну из «лапок». А если отъехать еще дальше от дороги? Пожалуйста! Но перед штурмом травянистого склона лучше подключить полный привод. Взлетев на вершину, обнаруживаю глубокую промоину. Проезжаю очень медленно, дабы не посадить «Джимни» на брюхо. Хотя о чем это я! Короткая база и минимальные свесы позволяют машинке проезжать там, куда сунется не каждый «взрослый» вездеход. А ведь мне так и не пришлось воспользоваться пониженной передачей!

Поездив на «Джимни» несколько дней, понял: относиться к этому автомобильчику, как к игрушке, легкомысленно. Уверенное поведение в городе и великолепное – на бездорожье делают его в известной мере неповторимым. А те, кто от «Джимни» не в восторге, поневоле проникаются к нему теплыми чувствами... вспоминая увлечение масштабными моделями. **ЗР**

ЗА ТЕ ЖЕ ДЕНЬГИ

KIA SOUL

599 000–769 000 руб.



Представитель новой школы городских кроссоверов «КИА-Соул» подкупает яркой внешностью, неплохим дорожным просветом, современной начинкой. Но о полном приводе лучше не мечтать – для езды по бездорожью нужно искать другой автомобиль. ЗР, 2009, № 8.

TAGAZ TAGER

469 900–625 900 руб.



Получивший российскую прописку корейский вседорожник унаследовал 2,3- и 3,2-литровый двигатели, сконструированные компанией «Мерседес-Бенц». Машину продают как с механической коробкой передач, так и с автоматом. ЗР, 2008, № 6.



Внешность обманчива: на пустой дороге «Джимни» выглядит полноценным вседорожником, но на фоне других автомобилей кажется игрушкой.

For journal-plaza.net



LEXUS LS 600hL
5,0 л, 445 л.с., гибридная трансмиссия, 5 904 600 руб.

Токовая терапия

Гибриды шагают по планете, они проникли и в стан моделей высшего уровня. Мы свели в тесте электрифицированные «Мерседес-Бенц S400L Hybrid» и «Лексус-LS 600hL», а высокооктанового бензина в огонь спора подольет «БМВ-750Li» – лидер продаж в классе люкс. Дневник забега по российской глубинке вел Михаил Гзовский. Фото Георгия Садкова.



For journal-plaza.net



BMW 750Li
4,4 л, 407 л.с., 6-ступенчатый автомат, 6 960 680 руб.

MERCEDES-BENZ S400L HYBRID
3,5 л, 299 л.с., 7-ступенчатый автомат, 6 989 092 руб.

Сколько-сколько? При взгляде на ценники этих седанов захотелось немедленно бежать с кишащих лихачами московских переулков и проспектов без оглядки. Мы отправились за четыре сотни километров от столицы, дабы в полной мере оценить приспособленность моделей к нашим дорогам – и, конечно, экономичность гибридов.

ВСЕ ДОРОГИ ВЕДУТ...

...в Дмитров. Точнее, на Дмитровский автополигон. Сильнее других на замерах удивил «Лексус». С заряженной никель-металл-гидридной батареей он может с небольшой скоростью какое-то время двигаться только на электромоторе. Видели бы вы лицо парня на заправке, когда LS, словно Летучий голландец, не чиркнув стартером, беззвучно тронулся и уплыл!.. На светофорах батареи питают все бортовые системы, бензиновый мотор в такие моменты спит. Если аккумуляторы полны, гибрид начнет движение лишь на электромоторе. Можно активировать электрический режим и принудительно. Инструкция предлагает поступать так, чтобы не будить соседей ранним утром и не «коптить» им в окна. Трогательно, не правда ли?



For journal-plaza.net



А если аккумуляторы опустошены – «кина не будет»? Не расстраивайтесь: машина продолжит движение на бензиновом V8. Но прежней динамики не ждите. Спустя четверть часа после начала замеров максимальной скорости мы разрядили батареи в ноль, и для разгона до 100 км/ч «Лексусу» потребовалось на 1,7 с больше. Затем гибрид высветил на панели сообщение, что включает климат-контроль, но это – забота не о нас: аккумуляторы потребовали охлаждения.

На ходу гибридный «Мерседес» выдает себя лишь анимацией с потоками энергии. Бензиновый двигатель глохнет на перекрестках под команду системы «старт-стоп» и пускается посредством электромотора, едва вы снимаете ногу с педали тормоза. В этот момент по телу авто пробегает легкая дрожь. Двигаться только на электричестве «Мерседес» не умеет. Если заряд батареи падает ниже 30% (для этого достаточно десяток минут постоять в пробке с включенной климатической установкой и фарами), двигатель заведется автоматически. В остальном поведение «Мерседеса» ничем не примечательно. Конечно, разница в мощности не в пользу немецкой машины. Помощь от электромотора всего-то 20 л.с., хотя крутящий момент весомый – 160 Н·м. Зато и потерь во времени разгона при подсаженной батарее, свойственных «Лексусу», «немец» не продемонстрировал.

БМВ на фоне двух гибридов – словно виниловая пластинка против компакт-дисков. Чистый, естественный звук после «цифры»! Привычный «чир-чир-чир» стартера – и «семерка» срывается с места, не преминув вильнуть хвостом на мокром асфальте. Сказать, что БМВ стоит в стороне от модной экологической темы, значит погрешить против истины. На салоне во Франкфурте фирма представила BMW ActiveHybrid7, который доедет до России позже. Но и обычная «семерка» лезет из кожи вон, чтобы сэкономить лишний грамм топлива. В программу EfficientDynamics включено немало мер по снижению массы, улучшению аэродинамики, регенерации энергии при торможении. И все они не в ущерб качеству езды.

«Семерка» с легкостью кладет на лопатки обоих оппонентов по динамике разгона. Ее 407-сильный мотор более эластичен благодаря двойному турбонаддуву, что вкупе с великолепно настроенным, скорострельным автоматом гарантирует моментальное ускорение с любой скорости – и море эмоций.

Не изменятся ли впечатления на дорогах общего пользования? Сейчас узнаем, ведь впереди нас ждет...

...БРОСОК НА СЕВЕРО-ВОСТОК

Больше всего мух въехало в Рыбинск на капоте «Мерседеса» – именно его мы выбрали на этом этапе ведущим группы, причем без колебаний. Лишь навигационная система S 400 оказалась знакома с населенными пунктами по маршруту Дмитров – Калязин – Углич – Рыбинск. В сотне с небольшим километров от Москвы БМВ рисовал на мониторе абстрактные картины неизведанных земель и озер без уточнения населенных пунктов и дорог. «Лексус» же отвергли с негодованием – в автомобиле такого класса меню не русифицировано! «Мерседес» и БМВ «говорят» по-русски. В одном из информационных сообщений баварской машины мы углядели орфографическую ошибку, но го-

For Journal-plaza.net

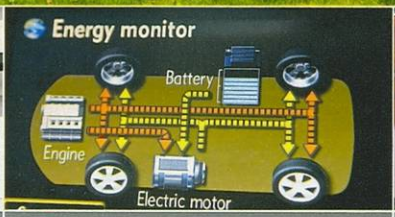
ПРИСТАВЬ



Одно из явных достижений LS 600hL – отменная изоляция рулевого колеса от дороги: оно непоколебимо даже на откровенной «терке».



В отличие от немецких машин, у «Лексуса» задний монитор единственный, а видеосистема не оборудована телеприемником.



Традиционно «Лексус» выводит на монитор информацию о перераспределении потоков энергии.



На центральной консоли – управление жесткостью подвески и включение скоростного и зимнего режимов силовой установки.

Lexus LS

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Третье поколение седана бизнес-класса, чья родословная восходит к 1988 году, дебютировало в начале 2006-го, спустя год представлена гибридная версия.

ДВИГАТЕЛИ:
бензиновые, 4,6 л (367 л.с.), 5,0 л (394 л.с.) – в составе гибридной силовой установки (суммарная мощность – 445 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ:
8-ступенчатая автоматическая; планетарная передача (гибрид).

КОМПЛЕКТАЦИИ:
Premium, Luxury.

ЦЕНА:
5 604 000–5 904 600 руб.

РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТА

Высокая экономичность, удобное управление климатом второго ряда сидений, хорошая курсовая устойчивость, шикарное сиденье-оттоманка для заднего пассажира.

Скромный багажник, нерусифицированное меню, неоднозначная управляемость.

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

Lexus LS 600hL – быстр, экономичен, комфортабелен. Если не планируете садиться за руль сами, о его недостатках можете не узнать никогда.

товы простить ей эту оплошность за то, что в бортовой компьютер зашита... инструкция по эксплуатации. Учитывая бескрайний список оборудования – гениальное решение!

Продолжаем дивиться «Лексусу». Почему так странно работает 8-ступенчатая коробка? Без намека на рывки, но с какой-то инопланетной неестественностью… Да ведь коробки как таковой в LS 600hL нет! Пожалуй, единственная привычная деталь трансмиссии – самоблокирующийся межосевой дифференциал «Торсен», в обычных условиях делящий момент в соотношении 40:60 в пользу задней оси. У «Лексуса» нет шестерен восьми передач, хотя вы можете перебрать ступени подрулевыми лепестками. И это не вариатор, хотя в первый момент думаешь именно так, ведь все признаки налицо: стрелка тахометра повисает у зна-



Больше всего гибридный «Лексус» любит темп с частыми торможениями двигателем – тогда рекуперация энергии идет полным ходом.

For journal-plaza.net



Фары «Мерседеса» со светодиодными элементами оборудованы системой изменяемого головного света, плавно увеличивающей зону освещения.



Клавиатура встроенного телефона «Мерседеса» – как стильная шкатулка.



Положение кресел «Мерседеса» меняют клавиши на двери. За тонкой настройкой профиля спинки и подушки милости просим в меню.



На монитор в приборной группе S-класса выводится самая разная информация. Сейчас он сообщает о степени заряда аккумулятора.

Mercedes-Benz S-Klasse

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Дебютант автосалона во Франкфурте 2005 года. В 2009-м модель модернизирована и впервые представлена в гибридном варианте.

ДВИГАТЕЛИ:
бензиновые, 3,5; 4,7; 5,5 л (272–517 л.с.), дизельные, 3,0 л (235 л.с.), 4,0 л, (320 л.с.). Гибридная силовая установка (мотор 3,5 л): 299 л.с.

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ:
5- или 7-ступенчатая автоматическая.

КОМПЛЕКТАЦИИ:
индивидуальные.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ:
3 880 800–7 840 800 руб.

РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТА

Великолепное водительское сиденье, лучшая плавность хода, умеренный топливный аппетит, солидный дорожный просвет.

Скромная на фоне оппонентов динамика, вибрации при пуске мотора.

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

Mercedes-Benz S400L Hybrid – не революционер, а идущий в ногу со временем консерватор и хранитель вечных ценностей марки.

чения максимально эффективных оборотов на активном разгоне и скатывается в экономичную зону при неспешной езде. Японцы называют трансмиссию LS 600hL гибридной – ее конструкции посветим отдельную главу.

Ощущение контакта с каким-то высшим разумом преследовало меня каждую секунду, проведенную за рулем «Лексуса». А все потому, что концентрация электроники в нем – на уровне межпланетного корабля. Электроусилитель руля с переменным передаточным отношением, электрогидравлические тормоза, адаптивная пневматическая подвеска с активным стабилизатором… Вся эта начинка не только слушается водителя, но и поправляет его. Если вы отклони-



Плавность хода «Мерседеса» лишь улучшается с ростом скорости. Еще одно преимущество S-класса – в увеличенном для российских версий дорожном просвете.

For journal-plaza.net

Салон LS полон опций, но по качеству материалов все же чуть не дотягивает до интерьера «немцев».

Приборы японской машины необычны: стрелочный индикатор слева показывает, в каком режиме работает силовая установка.





Боссу не придется тянуться для настройки температуры и сидений – в «Лексусе» все под рукой. Подписать документ удобно на откидном столике.

Кресло-оттоманка, пожалуй, может стать решающим аргументом в пользу покупки «Лексуса».

Отделанный деревом руль при активной езде не слишком удобен, да и подогрев работает только на кожаных секторах.

Спидометр «Мерседеса» электронный.





В задний подлокотник S-класса вмонтирован пульт управления вентиляцией и массажными функциями.

По простору для ног «Мерседес» чуть уступает «Лексусу», зато в идеально отформованных креслах одинаково комфортно усаживаются люди разного роста.

Тенденции налицо: современный автомобиль высшего класса не пристало перегружать кнопками.

Просто и со вкусом: великолепные, читаемые в любое время суток шкалы БМВ.





По возможностям заднего климат-контроля «семерка» мало чем отличается от S-класса.

Кресла БМВ нетрудно подогнать под себя: предусмотрены регулировки верхней части спинки и поясничный подпор.

For journal-plaza.net



На фоне черных конкурентов белый БМВ смотрится круизным лайнером. Этот изысканный металлик называется Mineral White.



Постоянное совершенствование системы iDrive привело к тому, что нынешний интерфейс БМВ интуитивно понятен и удобен.



Водителю удобнее в баварской машине – сиденье комфортно, причем способно трансформироваться в почти спортивное.



Камеры в передних крыльях «семерки» добавляют уверенности на тесных парковках.

BMW 7-series

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Модель представлена летом 2008 года, позднее появились гибридная модификация и полноприводная версия с мотором V12.

ДВИГАТЕЛИ:
бензиновые, 3,0; 4,4; 6,0 л (258–445 л.с.); дизельный, 3,0 л (245 л.с.); гибридный (465 л.с.).

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ:
6-ступенчатая автоматическая.

КОМПЛЕКТАЦИИ:
индивидуальные.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ:
3 600 000–6 200 000 руб.

РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТА

Великолепная управляемость и динамика, понятное меню, шикарное водительское сиденье, удобные тормоза, многогранное шасси.

Скромные возможности навигации, большой для гибрида аппетит, отсутствие запаски.

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

BMW 750Li одинаково хорош с точки зрения и водителя, и пассажиров. Покоряет сочетанием азартной управляемости и комфорта.

ли руль на больший угол, это не значит, что машина бросится выполнять неправильную, с ее точки зрения, команду. «Лексус» станет подтормаживать колеса, играть тягой мотора, менять передаточное отношение на руле и перераспределять момент между осями – пока не добьется того результата, который устроит... нет, не вас, а прежде всего его высочество LS! Но самой умной электронике не под силу заменить железо – «Лексус» сильно кренится, даже когда режим подвески спортивный, и не безупречно надежен в повороте, несмотря на полный привод.

«Мерседес» гораздо более приземлен. Конечно, и в нем найдете все передовые технологии, включая пневматическую подвеску, но он по-прежнему верен себе. В S400 гидромеханический автомат 7GTronic, который чуть задумывается перед переключением вниз и не скрывает едва заметной, но все же ощутимой отдачи при переходе со ступени на сту-



Инженерам БМВ удалось сочетать в «семерке» высокую плавность хода и завидную управляемость.

For journal-plaza.net

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Общие данные	LEXUS LS 600hL	MERCEDES-BENZ S400L HYBRID	BMW 750Li
Размеры, мм: длина/ширина/высота	5150/1875/1480	5226/1871/1485	5212/1902/1478
база	3090	3165	3210
колея спереди/сзади	1610/1610	1600/1606	1611/1650
Объем багажника, л	330	560	500
Радиус поворота, м	5,9	6,1	6,5
Масса снаряжен./полная, кг	2410/2730	2020/2600	2060/2690
Время разгона 0–100 км/ч, с	6,3	7,2	5,1
Максим. скорость, км/ч	250	250	250
Топливо/запас топлива, л	A95/84	A95/90	A95/82
Расход топлива, л/100 км: загород./город./смешанный цикл	8,0/11,3/9,3	6,6/11,0/8,2	8,9/17,1/11,9
Двигатель			
Расположение	спереди продольно	спереди продольно	спереди продольно
Конфигурация/число клапанов	V8/32	V6/24	V8/32
Рабочий объем, см³	4969	3498	4395
Степень сжатия	11,8	10,7	10,0
Мощность, кВт/л.с.	290/394 при 6400 об/мин (327/445)*	205/279 при 6000 об/мин (220/299)*	300/407 при 5500 об/мин
Крутящий момент, Н·м	520 при 4000 об/мин	385 при 2400–5000 об/мин	600 при 1750–4500 об/мин
Трансмиссия			
Тип	полноприводная	заднеприводная	заднеприводная
Коробка передач	гибридная трансмиссия	A7	A6
Передаточные числа: I/II/III/IV/V/VI/VII/з.х.	3,90–1,90/н.д.	4,38/2,86/1,92/1,37/1,00/0,82/0,73/3,42	4,17/2,34/1,52/1,14/0,87/0,69/–/3,40
Главная передача	3,92	3,27	3,46
Ходовая часть			
Подвеска: спереди	независимая пневматическая	независимая пневматическая	независимая двухрычажная
сзади	независимая пневматическая	независимая пневматическая	независимая пневматическая
Рулевое управление	реечное с электроусилителем	реечное с гидроусилителем	реечное с гидроусилителем
Тормоза: передние и задние	дисковые вентилируемые	дисковые вентилируемые	дисковые вентилируемые
Размер шин	245/45R19	255/45R18	245/40R20/ 275/35R20**

*Суммарная мощность гибридной системы. ** Передние/задние.

РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ «ЗА РУЛЕМ»

Весовые и геометрические характеристики			
Снаряженная масса, кг	2457	2150	2228
Нагрузка на ось, кг (%): переднюю/заднюю	1256 (51,1)/1201 (48,9)	1136 (52,8)/1014 (47,2)	1127 (50,6)/1101 (49,4)
Дорожный просвет, мм	150	170	150
Динамические качества			
Разгон, с:	 Погрешность спидометра 4,1%	 Погрешность спидометра 2,4%	 Погрешность спидометра 2,4%
Эластичность			
Время разгона, с: 60–100 км/ч (D)	3,5	4,9	2,8
80–120 км/ч (D)	4,6	6,0	3,6
Выбег, м:			
120–50 км/ч	1833	1992	1914
50–0 км/ч	583	729	669
Торможение со 100 км/ч:			
тормозной путь, м	37,8	39,4	37,2
замедление, м/с²	10,2	9,8	10,4

пень. В отличие от «Лексуса» с его мягкой педалью тормоза, «Мерседес» дает почувствовать – необходимо усилие, ведь под вами солидный, тяжелый автомобиль. Управляется седан понятно и надежно – реактивного усилия на руле в самый раз, крены умеренны. Его даже можно заставить скользить задней осью – система стабилизации прекратит это хулиганство не сразу.

Но и БМВ не промах! «Семерка» предлагает самый разнообразный набор настроек шасси и трансмиссии: на выбор четыре программы. Решили неспешно катить под шелест работающего почти на холостых оборотах мотора? Тогда вам нужен режим Comfort. Захотелось драйва? Выбирайте Sport+, и характер автомобиля изменится до неузнаваемости: теперь это не комфортабельный лимузин, а, как говорят американцы, спортивный седан. Двигатель моментально откликается на педаль газа, на каждой передаче начиная разгон с середины шкалы. Причем в промежуточном режиме Sport можно комбинировать комфортное шасси и спортивную настройку силового агрегата или наоборот. Пожалуй, единственный досадный минус БМВ – на руль передается вся дорожная мелочь. Точно как с виниловой пластинкой: даже неигранная добавляет звуку небольшой «песок».

ПУТЬ ДОМОЙ КОРОЧЕ...

...если ты на заднем сиденье машины такого уровня! Конечно же, мы не забыли оценить комфорт – наверное, главный аргумент для покупателя автомобиля люкс-класса. «Лексус» с режимами подвески Comfort, Normal и Sport лучше вооружен для борьбы с мелкими неровностями; но на более серьезных в салон проникают вибрации, а совсем никудышные дороги грозят пробить подвеску. Изменение жесткости картину принципиально не меняет.

«Мерседес» ведет себя с точностью до наоборот, его девиз: больше скорость – меньше ям! Начиная с 60 км/ч ход становится все плавнее и воздушнее. Даже в спортивном положении S-класс не перекачивает мускулы и остается умеренно мягким и при этом стабильным, так что морской болезни можно не опасаться. БМВ выступил достойно и на скоростных участках с хорошим покрытием, и на уезженных дорогах благодаря своему «интеллектуальному» шасси. Правда, ехать в режиме Comfort на высокой скорости не понравилось: белый «пароход» заметно качается на длинных асфальтовых волнах.

For journal-plaza.net



Приятное испытание – примерить роль большого начальника. Выходить удобнее всего через массивную дверь «Лексуса», но заставить себя покинуть кресло-оттоманку решительно невозможно! Кнопками на персональном заднем пульте управления сиденьями вы можете превратить правое заднее место в лежак с подставкой для ног: переднее кресло уезжает вперед и подобострастно складывает в поклоне подголовник. Теперь «Лексус» трехместный…

Ни «Мерседес», ни БМВ такие фокусы проделывать не умеют, к тому же они чуть менее просторны. Зато профиль сидений в немецких седанах удачнее (особенно это чувствуют рослые люди). И конечно, все машины обучены делать массаж – настоятельно рекомендую на эту опцию не скупиться.

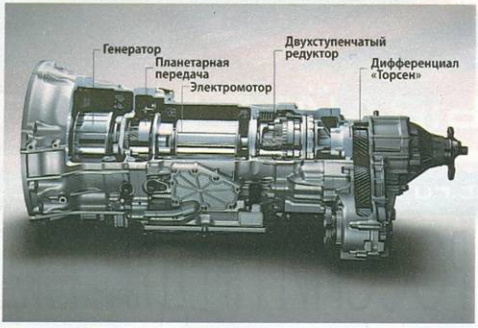
Кто же гостеприимнее принимает босса? Спорили не один час. Японская машина запала в душу оттоманкой, «Мерседес» показался наиболее

ВСКРЫТИЕ ПОКАЗАЛО

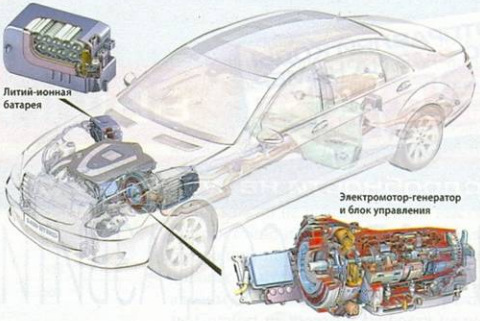
LS 600h приводят бензиновый мотор и электродвигатель, соединенные с генератором и колесами планетарной передачей. Для расширения тягового потенциала мотора «внизу» и одновременно экономичности на высоких скоростях применен двухступенчатый редуктор. Он меняет передаточное отношение на ускорении при достижении 85 км/ч, а также при 50 км/ч, когда автомобиль замедляет ход. Так что реальных, механических передач здесь две. Восемь ступеней, которые гибрид предлагает водителю, – виртуальные.

Принцип действия силовой установки S-класса иной. Перед гидротрансформатором 7-ступенчатого автомата в маховике установлен 15-киловаттный трехфазный мотор-генератор, включающийся лишь при активном наборе скорости. По сути, это компромиссный с технологической и экономической точек зрения вариант: с помощью маломощного электродвигателя проще реализовать функцию «старт-стоп», а заодно помочь бензиновому двигателю на разгоне. Еще одно принципиальное отличие немецкой машины – литий-ионные аккумуляторы, которые не оживают после полного разряда (поэтому батарея «Мерседеса» никогда не разряжается до конца). Новая силовая установка S-класса не потребовала перекраивать кузов – аккумулятор уместился за щитом воздухозабора под капотом, тогда как блок батарей LS съел изрядную часть багажника.

На тесте побывала обычная «семерка» БМВ, но выход на российский рынок гибридной версии не за горами. Автомобиль использует ту же технологию, что и «Мерседес», – оба концерна участвовали в проекте с производителем батарей и мотора Continental на равных условиях. Но баварский гибрид сделан на основе 750i с бензиновым двигателем мощностью 405 л.с. Электромотор модифицирован: при тех же 15 кВт мощности он развивает крутящий момент 210 Н·м.



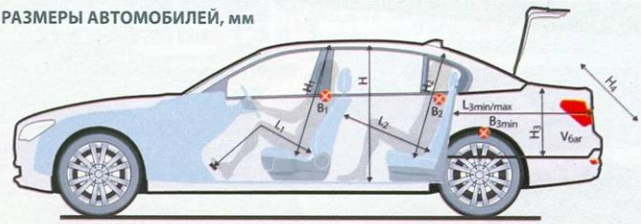
Электромеханическая трансмиссия «Лексуса-LS 600hL».



Гибридная установка «Мерседеса» модели S400L Hybrid.

For journal-plaza.net

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	$V_{6ar.}$, л
LEXUS LS 600hL	975–1190	775–1080	1130	970	945	1503	1380	650	1240	515	490	276
MERCEDES-BENZ S400L HYBRID	995–1260	560–925	1160	995	960	1490	1435	1000	905	475	515	424
BMW 750Li	970–1170	680–980	1145	990	965	1510	1460	1080	805	525	500	356

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
LEXUS LS 600hL	59,7	60,3	63,4	67,5	71,5	67,5
MERCEDES-BENZ S400L HYBRID	58,1	60,2	63,0	67,4	68,8	68,7
BMW 750Li	59,6	62,2	64,5	67,6	70,2	68,9

ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА АВТОМОБИЛЕЙ

Модель	Рабочее место водителя			Салон			Ходовые качества			Комфорт			Приспособленность к России			Общая оценка
	Сиденье	Органы управления	Обзор	Передняя часть	Задняя часть	Багажник	Динамика	Тормоза	Поведение на дороге	Шум	Плавность хода	Климат	Геометрическая проходимость	Сервис	Эксплуатация	
LEXUS LS 600hL	9	8	8	9	10	7	9	9	8	9	9	10	8	7	7	8,5
MERCEDES-BENZ S400L HYBRID	10	8	8	9	10	9	8	8	9	9	10	9	9	8	8	8,8
BMW 750Li	10	9	9	9	10	9	9	10	10	8	9	9	8	8	7	8,9

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

уютным, а BMW покорил очень удобным управлением креслами и мультимедийной системой. В итоге – боевая ничья. Выбирайте любую из трех машин – в комфорте не прогадаете.

Но если вами движет еще и желание внести вклад в защиту окружающей среды, а заодно сэкономить кое-какую сумму, у вас наверняка остался последний вопрос: какой средний расход показали машины после нескольких сотен километров шоссе, улиц и пробок?

Мы нивелировали разницу в манере вождения, периодически меняя водителей и положение машин в колонне. Показатели экономичности явно не в пользу BMW: его мотор выпивал в среднем 17 л за сотню. «Лексус» оказался существенно сдержаннее – 12,9 л, «Мерседес» уложился в 13,5 л. Что же, японцы в очередной раз впереди планеты всей, держат в напряжении автомобильных инженеров Европы. А выигрывают от этого и потребители, и планета. **ЗР**

Редакция благодарит центр лыжного спорта «Дёмино» за помощь в организации съемки.



Михаил Гзовский: «На собственном опыте убедились: даже солидный и быстрый автомобиль не обязательно расточителен и вреден для окружающей среды. И самое приятное: такие машины – не далекое завтра, а сегодняшний день».



For journal-plaza.net

Лада&Канада

Бывшие наши сограждане увезли в эмиграцию душевное пристрастие ко многому, что осталось на родине, в том числе неравнодушие к российским автомобилям. Их судьба волнует и канадца Юрия Воронцова.

На дорогах Канады машина с шильдиком *Lada* – редкость. Но 30 лет назад перспективы казались радужными. Во всяком случае, Питер Деннис, президент Lada Cars of Canada, Inc., был тогда полон оптимизма. И даже заявил, что за пару лет «Лада» без труда перекроет импорт 250 тысяч автомобилей из Европы и Японии. А вслед за вазовскими моделями канадцы, дескать, начнут скупать в СССР телевизоры, радиоприемники и прочие предметы домашнего обихода.

Если в отношении телевизоров Питер Деннис явно погорячился, то к покупке русских автомобилей Канада оказалась неплохо подготовленной. Дело в том, что в 1970-е львиную долю местного автопарка составляли американские модели длиной под 6 метров и весом 2 тонны, типичным двигателем той поры был бензиновый V8 объемом 5–6 литров – и принятые тогда новые нормы по выбросам, а также топливные кризисы 1973 и 1979 годов нанесли серьезный удар по этим дорожным гигантам. Неудивительно, что канадцы вместе с американцами обратили свой взор на гораздо более компактные и, главное, экономичные японские и европейские модели. Появившиеся в продаже «фиаты», «пежо» и «рено», доселе практически неизвестные в Канаде, смотрелись как некая экзотика. Заморское чудо приобретали в качестве второго или третьего автомобиля в семье и здорово экономили на бензине. Но о том, что «чудо» может оказаться менее надежным, чем привычные модели, канадцы еще не догадывались. И в конце 1979 года дилеры «Лады» начали продажи советских малолитражек.

Газета New York Times вышла тогда со статьей под кричащим заголовком из серии: «Русские пришли!». Первой на канадском рынке появилась «шестерка» ВАЗ-2106, чуть позже – «Нива». Именно маленькому вседорожнику удалось завоевать сердца и кошельки канадских покупателей: в течение первых двенадцати месяцев было продано более 12 тысяч таких машин!

Читаем отзыв счастливого обладателя «Нивы» 1982 года выпуска. М-да… «Машина не просто надежна – она красива, многие поворачивают голову мне вслед. Редкая заправка на бензоколон-



For journal-plaza.net

ке обходится без выразительно поднятого вверх большого пальца или возгласов «красавица!». А вот другой комментарий: житель прерий купил для своей фермы подержанную «Ниву» 1990 года за 300 долларов, затем потратил еще около тысячи на ремонт и окраску, после чего также нахваливает свое приобретение. В первые недели его трижды (!) останавливали местные полицейские – мол, что это за марка такая? Фермер добавил, что в его гараже стоят… еще три «Нивы» 1982 года.

Понятно, что без насмешек не обошлось. Дескать, «Ладу» покупают потому, что она работает на водке! Не секрет, что ее владельцам часто приходилось заглядывать под капот, регулировать карбюратор, менять свечи и все такое. Но те, кто приобретали этот незамысловатый автомобиль, изначально были энтузиастами, а потому делали все это охотно. Русскую машину покупали не умом, а сердцем. Да, не больно комфортная и не особенно надежная, но зато на ней всегда можно перемахнуть через любой сугроб…

Кроме «шестерки» и «Нивы», канадцы покупали модели 2104 (Signet), 2105/2107 (Riva) и, наконец, переднеприводные 2108/2109 (Samara). Легковые «лады» оказались менее популярны, чем SUV Niva, а их владельцы уже всерьез морщились от неудобных сидений и скрипящего пластика. Но, тем не менее, таким машинкам прощалось многое. Читаем очередной отзыв тех лет: на «Самаре» слишком быстро износились тормозные накладки, порвались чехлы ШРУСов, на задней двери и колесных арках проступила ржавчина, омыватель вышел из строя, глушитель продырявился, отопитель плохо работает, салон скрипит и шумит… А итоговая оценка при этом, представьте себе, все равно положительная! И все потому, мол, что автомобиль столь древней конструкции легко починить на коленке!

Недавно, отдыхая на севере провинции Онтарио, в небольшом городке Халлибёртон я вдруг увидел ВАЗ-2104 (по-местному – Riva Wagon), перекрашенный обычной малярной кистью в темно-зеленый цвет. Это типичный подход к такому авто: едет – и ладно, остальное не имеет значения! Но энтузиазм неприхотливых владельцев явно угасал – постоянные сетования на заклинившие двери, отказавшие тормозные цилиндры, прогнившие кузова и отвалившиеся глушители делали свое дело. И даже когда выяснялось, что развалившаяся начисто «Самара» пробежала перед этим 200 тысяч километров, ее владелец кивал на стоящую рядом «Тойоту», которая на десять лет старше, но выглядит куда более пристойно…

Надо сказать, дилеры очень старались довести русский автомобиль до стандартов Канады. На «лады» устанавливали кондиционер, магнитофон, а в последние годы – современные аудиосистемы с CD-проигрывателем и шестью динамиками. Колеса украшали хромированными колпаками, в крышу врезали люк. Но ставка на Самоделкиных оправдывалась все хуже. Известный канадский журналист Дон Питтис, купивший в свое время «Ладу», ехидно заметил, что авто было оборудовано всевозможными примочками – и даже сиденьями! А купил его, дескать, по единственной причине – из-за дешевизны. Главный недостаток машины – репутация. Дошло до того, что, когда хозяин договорился отдать ее на свалку за 25 долларов, водитель эвакуатора наотрез отказался дать больше десятки. Пришлось согласиться.

«Лады» продавали в Канаде вплоть до 1997 года. Правда, в 1996-м покупателя нашла 981 машина, а в 1997-м – 646. Всего же в стране продавалось тогда около полутора миллионов автомобилей в год.

В 1996-м, когда я приехал в Канаду, на дорогах еще можно было встретить «лады» – в основном «Ниву» и «Самару», – но очень редко. Я как-то подсчитал, что количество «лад» на дорогах примерно равно числу «роллс-ройсов». А в последние годы нашу марку и вовсе вытеснили с рынка стремительно ворвавшиеся на него «корейцы»: «Дэу», КИА и «Хёндай». Они были дороже, но современнее, производители и дилеры предложили лучший сервис, большее разнообразие моделей и уровней отделки.

После окончания продаж «лады» быстро исчезли из виду вследствие их недолговечности. Министерство транспорта Канады собрало интересные данные о количестве эксплуатируемых автомобилей, выпущенных не позже чем десять лет назад. Среди авто марки «Порше», чей возраст составляет от 10 до 15 лет, на ходу еще 98%, «Вольво» – 87%, БМВ – 84%, «Мерседес-Бенц» – 83%, «Кадиллак» – 75%, КИА – 33%. А среднее для всех марок значение – чуть больше 60%. Что касается «Лады», то для нее этот показатель равен, увы, лишь 5%.

Дольше они не живут. ЗР

О спринтерах и пробках



Материал «Спринтер, стайер... и зануда», опубликованный в ЗР, 2009, №10, комментирует директор по связям с общественностью GM Russia Сергей Лепнухов.

Мы с энтузиазмом приняли участие в 60-часовом ресурсном испытании журнала «За рулем» с нашей «Шевроле-Каптива». Ведь именно эта модель «Шевроле» первой сошла с конвейера нового завода «Джи-Эм» в Санкт-Петербурге, открытого в конце прошлого года. Нам было важно, чтобы российские автолюбители сами убедились: «Шевроле-Каптива» – не только стильный и практичный автомобиль, но и абсолютно надежный и хорошо приспособленный к российским дорожным условиям. А по качеству сборки российское предприятие ничем не отличается от любых других заводов «Джи-Эм» по всему миру.

Статью «Когда пробке крышка», опубликованную в ЗР, 2009, № 6, комментируют специалисты владимирского ОАО «Завод «Автоприбор». Напоминаем – в материале содержался негативный отзыв о продукции этого предприятия.

Журнал «За рулем» зарекомендовал себя как авторитетное издание, формирующее взгляды автолюбителей. Служба качества нашего предприятия постоянно ведет мониторинг уровня дефектности по всем группам изделий. Но после выхода статьи наши технические специалисты провели внеочередные испытания пробок, выпущенных с действующей оснастки. Результаты показали соответствие изделий требованиям ТУ. А изделия, описанные в ЗР, представляют собой очередной пример контрафакта.

Мы готовы направить в ваш адрес информацию о контрафактных изделиях, выпускаемых под маркой завода «Автоприбор».

С уважением,
коммерческий директор И.В. Аксенов

For journal-plaza.net

Что испытывает водитель-иностранец в России? Можно ли искренне хвалить «Приору»? Приглашаем к обсуждению этих и других тем в зарулевский почтамт.

Куплю велосипед

Россия глазами иностранца – всегда интересно. Но зачастую и грустно. Так, чех Иван В. недавно лишился здесь своего автомобиля.

Милиционеры почему-то стали мне внушать, что автомобиль я угнал сам у себя – чтобы получить страховое возмещение. Дурацкое и обидное предположение! Но я взял себя в руки, а их расстроил: страховки у меня нет – не оформил.

Особенно меня рассердило то, что целых три года я все собирался купить новые диски и резину, а когда в конце концов купил, через неделю машина исчезла. Милиция ее не ищет и возбуждать уголовное дело не собирается – мол, хватит того, что ее внесли в список украденных. Узнал об этом, когда сдуру попросил справки об угоне и об открытии дела – таких удивленных милиционеров в жизни не видел!.. Теперь нужна другая машина. Купить и застраховать? А вдруг и эту уведут? Могу предположить, что реакция милиции будет такой же – бездействие. И снова навесят какое-нибудь дурацкое обвинение. Похоже, куплю велосипед.

Не хочу сказать, что в Чехии или других странах машин не угоняют. Воруют, и еще как! Но в России делают это особенно цинично. Если ночью, от спящего дома, – досадно, но не мучительно. А моя-то старушка ВАЗ-2109 аж 2000 года выпуска пропала в полдень воскресного дня. Стояла рядом с сотней других перед парком, на выезде со стоянки. Значит, угонщик не побоялся ни парковщика, ни прохожих, ни других водителей, которые то и дело приезжают-уезжают. А я был с ребенком, в компании приятелей...

Пока езжу на служебном ФИАТе. Загнал его на сервис, а сегодня принимал. Подали мне счет: стоимость работ вдвое выше того, на что рассчитывал, когда изучал прейскурант. И сразу увидел: сделали половину того, о чем просил, но плату насчитали по полной программе! Постарался успокоить себя: ничего, переживу... Хотел расплатиться и уехать, но тут выяснилось, что в салоне официального дилера, очень известной московской фирмы... нет печати. Ее, мол, прихватил с собой какой-то сотрудник, теперь он катается по столице и вернется черт знает когда. Снова погасил в себе раздражение. Дождался. Пошел оплачивать счет – кассирша отказалась принять деньги: у меня не было при себе нотариально заверенного перевода паспорта. Я что, въезжаю в приграничную зону? Получаю наследство?..

Что делать – негодовать, кричать? Я начал улыбаться – и, наверное, меня приняли за идиота...

Если припрет...

ehilovAlex
Негоже такому авторитетному изданию, как ваше, публиковать проплаченные статьи. Кроме того, хороший товар в рекламе не нуждается.

Николай
Статья – заказная. Автор – полный лох. Хотя за деньги и не такое напишешь.

zarublem
Для «тазовода» нет слаще новости, чем про то, что где-то, как-то, почему-то у кого-то иномарка забарахлила.

pasha
Если автору хотя бы более сорока, то как он умудрился, живя в России, ни разу не поездить на ВАЗах? И где это в Питере живут такие «соседи», которые из-за одного только обладания машиной стоимостью полтора миллиона рублей считают человека буржуем? Или там все ездят на «запорах», «москвичах» и прочем старье?

Олег
Что-то я не понял – где здесь реклама? Российский автомобильный журнал написал статью о самом популярном российском автомобиле – значит, реклама? Восхваления АВТОВАЗа в статье не увидел. Раскройте мне глаза, покажите, где же это было?



Уровень «Приоры» соответствует нашему уровню жизни.

Максим Шестаков
Критикует в форумах тот, кто не занят делом и, что самое страшное, сам ничего не может сделать своими руками. Человек, который способен сделать хоть что-то толковое, никогда не будет огульно критиковать. Что касается российского автопрома, то уровень «Приоры» соответствует общему уровню жизни в нашей многострадальной стране. Каждый все равно купит такую машину, которая соответствует его представлениям и возможностям.

Николай Патриот Первый 1
Основными конкурентами «Приоре» могут быть только новые Toyota Corolla, Ford Focus II, Volvo S40 с двигателями от 1,8 л, но по цене они ей пока не конкуренты. Уверен, что скоро и АВТОВАЗ поднимет цены: спрос на машину до сих пор ажиотажный. «Приора» создана для продвинутой молодежи.

Sniper
Статья как статья, ничего в ней плохого не вижу. Если припрет нужда, то я не считаю зазорным ездить на недорогих и даже дешевых автомобилях.

Принять участие в обсуждении материала можно на нашем сайте: www.zr.ru/articles/59101

For journal-plaza.net

Глубокий тюнинг по-нашенски

Я все думаю, какой бы двигатель поставить на ВАЗ-21099 вместо родного карбюраторного. Хотелось бы двухлитровый – от какой машины подойдет? Какой максимальный размер колес можно будет использовать? И как изменить задние тормоза так, чтобы вместо барабанов были дисковые? И что можно сделать с задней подвеской, чтоб она была ближе к многорычажной? Кстати, передайте заводу, чтобы магнитола, стеклоподъемники по кругу, подогрев сидений и наружных зеркал были в базовой комплектации. А то они годами ничего не хотят менять.

Данияр Алдамжаров

Неприступный «Урал»

Узкое место – Борский мост через Волгу из Нижнего Новгорода. Машины медленно, но ползут на другой берег. Самый нетерпеливый, на «девятке», выезжает на встречку и обгоняет пробку. Через пару минут слышен характерный звук движения задним ходом. Та самая «девятка» ползет назад, а заставляет ее пятиться… военный «Урал»!

Наглеца, естественно, в свою полосу никто не пустил, и он таким образом – по встречке да задом – и доехал... до поста ДПС.

Запильник

Не отдам!



Прогуливался по улице – сфотографировал оригинальное средство от угона.

Серый Шумахер

Спасибо и на том

Живу я в городе Славгороде Алтайского края. Как-то вечером, проезжая по центральной улице, увидел: в яму, которая образовалась рядом с люком, вставлена лопата! Не смог проехать мимо – запечатлел. Все это происходило вечером, но та же лопата торчала из ямы и на следующий день!

Житель Славгорода



Используй то, что под рукою

Обнаружил в Башкирии вот такой гибрид мотороллера «Муравей» (советского образца) и телеги (лошадиного образца).

Сергей Алексеев, Фрязино



Друзья! Пожалуйста, указывайте в посланиях контактные телефоны и свой населенный пункт. Информацию для рубрики можно присылать по электронной почте: kolodochkin@zr.ru.

В ноябре зарулевским почтамтом управлял Михаил КОЛОДОЧКИН

Воспитание ремнем

Проезжавший мимо патрульный «Форд» сразу привлек внимание москвича Константина Нежина.

Соблюдать закон не унизительно – унизительно видеть, как в открытую его игнорирует другой. Особенно противно, если этот другой наделен правом карать за то, на что, извините, сам плюет. Пример – на фото.



Обратите внимание на ремень безопасности водителя. Если отправить в ГИБДД официальный запрос, содержание ответа нетрудно предугадать: сотрудник находился на задании, торопился, а потому в виде исключения позволил себе проехаться непристегнутым… Однако же дело в том, что он и не помышлял ездить иначе, поскольку не поленился заблаговременно протащить ремень позади спинки сиденья и воткнуть пряжку в замок. Его, видишь ли, раздражали горящая лампочка на приборке и писк зуммера, призывавшие ездить по-человечески.

Как это там у Оруэлла: все животные равны, но некоторые – равнее?

От редакции. *Как у Оруэлла – понятно. А вот как в УГИБДД ГУВД Москвы – не очень. Надеемся, мы помогли генералу Казанцеву убедиться, что нарушители ПДД есть и в его же ведомстве.*

For journal-plaza.net

Про дорожных провокаторов, дифференциалы и настоящие авто

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

Автор: Виктор Гундоров, п.г.т. Раевский, Башкирия

Вот такую необычную машину увидел я сегодня – да так и не смог понять, какой марки. Ездят на ней молодые парни, говорят, купили ее за 3 тысячи рублей. Называют «Виллисом» – вообще-то, похоже. Но мне все-таки кажется, что это самоделка. Может, вы подскажете?



Точной марки не назову, но это действительно одна из вариаций на тему «Виллиса», он же «Джип», которые выпускали по всему миру. Встречал очень похожие иранские автомобили, правда, с жесткой крышей. Подобные делали в Южной Корее – под маркой «Азия-Рокста». Он поцивилизованнее, но, возможно, это ранний или, скажем, полицейско-армейский вариант. Точнее можно сказать, лишь исследовав «чудо» живьем.

Сергей КАНУННИКОВ, заведующий отделом испытаний

Автор: Олег Пяткин, Саратов

Вернувшись из командировки, полистал «За рулем», № 8. Прочитав материал «Дорожные провокаторы», вспомнил: а ведь я проезжал то место, о котором идет речь. Могу заверить: не сделано ничего, чтобы исправить ситуацию, – на той же точке дежурит тот же «уазик», нанесена та же разметка.

Мы не исключали такой сценарий – неразвития событий. Покинуть золотоносный участок провокаторы просто не в силах – жаба душит! Хотя, конечно, мы надеялись, что начальник Управления ГИБДД УВД по Ульяновской области полковник Харинов задаст им взбучку, распорядится установить нормальные знаки и тем самым устранит саму возможность провокаций. Или Владимир Витальевич ждет указания свыше?

Михаил КОЛОДОЧКИН, заведующий отделом экспертиз и спецпроектов

Автор: Андрей Божедонов, Якутия

Почему вы ничего не рассказываете о таких машинах, как «Тойота-Ленд Крузер Прадо» 90-х годов выпуска? Ведь они отличаются очень высокой надежностью и проходимостью – отечественный автопром не предлагает ничего подобного. Мы в Якутии вынуждены приобретать только такие машины – другие в наших суровых условиях долго не выдерживают. И вообще, ЗР никогда не писал о таких великолепных автомобилях, как «Тойота-Креста», «Марк II», «Ниссан-Сафари». Замалчиваете умышленно? Сами пожили бы тут, хоть раз проехались по нашему бездорожью...

Уважаемый Андрей! Не стану оправдывать отечественный автопром, но хочу заметить, что нынче в России можно приобрести продукцию любого иностранного производителя, включая упомянутые вами «Ниссан» и «Тойоту». Вторичному рынку посвящены рубрики «Комплектации» и «Авто в деталях». В прошлые годы вели рубрику «Правый руль». Регулярно публикуем обзоры подержанных авто в разделе «Авторынок»... Какое уж тут «умышленное замалчивание»?

Евгений БОРИСЕНКОВ, заведующий отделом авторынка

Автор: Алексей Сучков, Геленджик

В ЗР, 2009, № 8, есть статья про «дифференциал автоматический Красикова». Но, судя по фото, это устройство по определению не может быть дифференциалом: оно работает как прямая передача момента от планетарки к полуосям. Две втулки внутри корпуса имеют нарезку разной направленности, шарики проходят в корпусе по замкнутому кругу, то есть создают непрерывную цепь, поэтому втулки не могут перемещаться независимо друг от друга. Возможно, на фото изображено нечто другое, дабы скрыть истинную конструкцию устройства? Кстати, можно провести эксперимент: вывесить ось на подъемнике и попытаться вращать колеса независимо друг от друга.

Алексей! У меня тоже были сомнения, работает ли эта штуковина. Проверил – работает! Пробовал по-разному. Например, вывешивал машину по диагонали и пытался вращать одно колесо – свободно крутится. При этом машина уверенно трогается с места, поскольку при приложении момента к коробке дифференциала он моментально блокируется, закусив шарики в замкнутых цепочках. Если желаете подробнее разобраться, как действует это устройство, обратитесь на сайт разработчика: www.dak4x4.com. Кстати, этот адрес упомянут в статье наряду с другим: www.uazbuka.ru. На последнем ресурсе обсуждается опыт использования ДАКов. Поначалу участники форума отнеслись к узлу, как и вы, скептически, но как только раскусили преимущества... Впрочем, не стану углубляться в подробности, иначе вам читать будет неинтересно.

Игорь КОЗЛОВ, редактор отдела эксплуатации

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.

For journal-plaza.net

Сверхзадача

Естественный отбор происходит и в автомобильной среде. Особь подвида «типичный городской» препарировал Павел Леонов. Фото Александра Кульнева.

Компактные автомобили А- и В-класса в нашей стране многие всерьез не воспринимают. Но только не жители мегаполисов. Сказывается дефицит места как на дороге, так и на парковке. Да и растущие цены на топливо заставляют задуматься о более экономичном средстве передвижения. Единственное, что отталкивает покупателей, – цена, ведь малыши нередко стоят, как автомобили более взрослого класса.

РОДОСЛОВНАЯ

Впервые «Авео» представили в 2002 году под именем «Дэу-Калос». После перехода корейской компании под крыло «Дженерал моторс» имя поменяли на более благозвучное (во всяком случае, для русского уха). В 2006 году провели рестайлинг седана. Обновленный пятидверный хэтчбек показали на Франкфуртском автосалоне в 2007 году, а в 2008-м в Женеве продемонстрировали абсолютно новую трехдверную модель.

В ходе модернизации глубоко переработали облик автомобилей. Изменили все кузовные панели, облицовку радиатора, переднюю и заднюю оптику, подогнав их под новый фирменный дизайн. Интерьер – панель приборов, сиденья, отделочные материалы – также радикально обновили. Доработали двигатели, сделав их более мощными и менее прожорливыми.

«Авео», продающиеся в России, к эксплуатации в наших условиях специально не готовят – даже заводской защиты картера нет. Придется покупателям на них раскошелиться.

Конкуренция в данном ценовом сегменте особенно остра – разница даже в 10–20 тыс. рублей может склонить чашу весов в сторону соперников, таких как «Рено-Логан», «Шкода-Фабия», «Хёндай-Гетц», «КИА-Рио» и др. Но у «Шевроле» неплохие козыри



For journal-plaza.net

в виде широкого выбора модификаций и щедрого списка оснащения.

СИЛОВЫЕ АГРЕГАТЫ И ТРАНСМИССИЯ

Производитель предлагает лишь два бензиновых 16-клапанных двигателя: 84-сильный объемом 1,2 л (до рестайлинга – 72 л.с.) и 101-сильный 1,4 л. На менее мощном прибавки достигли благодаря двум распределительным валам и системе PDA (Port Deactivation System), оптимизирующей процессы впуска и сжигания топливовоздушной смеси. 1,4-литровый силовой агрегат оборудован впускным коллектором с изменяемой геометрией. Оба двигателя отвечают экологическим нормам Евро IV, а расход топлива благодаря модернизации удалось снизить на 14 и 10% соответственно по сравнению с предшественниками.

Моторы агрегатируют с 5-ступенчатой механической коробкой передач. Для более мощного предлагают и 4-ступенчатый автомат. Последний позволяет принудительно использовать две низшие передачи, что довольно редко встречается в данном классе. Правда, нужно ли это «Авео», вопрос спорный. Все автомобили имеют привод только на переднюю ось.

Выбирая между тремя предлагаемыми типами кузова, мы остановились на пятидверном хэтчбеке. Трехдверная модификация, пускай она и дешевле на 10 тыс. рублей, в силу меньшей практичности не очень годится на роль семейного автомобиля. У седана почти в два раза больше объем багажника (400 л против 220) – так он и длиннее на 390 мм, что отнюдь не облегчает жизнь в городе. Компакт все же должен быть компактным.

Самый дешевый «Авео» с 1,2-литровым двигателем и пятидверным кузовом нынче обойдется в 425 тыс. 860 руб. За более тяговитый мотор придется доплатить в среднем 22 тыс. руб. Стоит он того или нет, решать вам.

Chevrolet Aveo

НАШ ВЫБОР

Пятидверный хэтчбек с двигателем 1,2 л и МКП в комплектации LS, дополнительно – ABS и боковые подушки за 19 100 руб. Цена – 482 760 руб.

Индекс ЗР – 20

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ДВИГАТЕЛЬ:
бензиновый, Р4, 16 клапанов, 62 кВт/84 л.с. при 6000 об/мин; 114 Н·м при 3800 об/мин.

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

КУЗОВ:
5-местный 5-дверный; габариты (длина × ширина × высота) – 3920 ×1680 ×1505 мм; объем багажника – 220/980 л; снаряженная масса – 1030 кг; размер шин – 185/55R15.

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



For journal-plaza.net





Владельцы «Авео» могут гордиться: в их машинах такой же CD-ресивер, как в куда более престижных и дорогих «Каптиве» и «Эпике».

В салоне «Авео» не может не возникнуть вопрос: ну зачем маленькому автомобилю с гидроусилителем руль такого диаметра? И еще одна претензия производителю: здесь довольно жесткий пластик.

На наш взгляд, в городе вполне достаточно 84-сильного двигателя. Правда, к нему не полагается автомата. Но справедливости ради отметим, что переплачивать за него почти 40 тыс. руб. мы не стали бы.

КОМПЛЕКТАЦИИ

Для «Авео» предусмотрено три основные комплектации: Base, LS и LT. Причем список оборудования для каждой из них меняется в зависимости от выбранного типа кузова. А у трехдверных автомобилей и вовсе два уровня: Base и LS. Существуют еще подуровни для каждого исполнения, обозначаемые трудновоспринимаемыми наборами букв и цифр типа B5LC514, B4XD57J и т. д. Интересно, как сами «шевролетовские» маркетологи в них ориентируются? Ведь с учетом различных вариантов типа кузова, установленного двигателя и оборудования набегает 56 (!) различных модификаций. Но есть в этом и неоспоримый плюс – покупатель может выбрать именно то, что ему нужно, не переплачивая за обременительные навороты.

Комплектация LS отличается от Base (см. Нашу справку) наличием кондиционера, пассажирской подушки безопасности, центрального замка с ДУ, регулировки водительского кресла по высоте, бортового компьютера, электропривода и обогрева зеркал заднего вида и т. д. Снаружи ее выдают окрашенные в цвет кузова корпуса зеркал и ручки дверей, а также 15-дюймовые колеса. Большинство этих благ можно докупить и для базовой версии, вот только заказывать их по отдельности обойдется куда дороже. В самой дорогой LT, помимо всего прочего, есть климат-контроль, электропривод всех стекол, шесть динамиков аудиосистемы вместо четырех, кнопки управления «музыкой» на руле, легкосплавные колесные диски, противотуманные фары и т. д. Бюджетный городской автомобиль без всего этого вполне может обойтись.

К самой дешевой комплектации есть смысл обращаться, если хотите купить «Авео» за минимальные деньги. На наш взгляд, оптимальный выбор – комплектация LS с дополнительно установленной антиблокировочной системой тормозов за 13,6 тыс. руб. и боковыми подушками безопасности за 5,5 тыс. руб. Не такая уж и большая переплата, особенно за эйрбеги.



Складывается впечатление, что на все модели «Шевроле» устанавливают одинаковые панели приборов – уж больно они друг на друга похожи.



Элетропривод боковых зеркал полагается всем машинам, за исключением самых дешевых в комплектации Base.

For journal-plaza.net



Несмотря на то что задний диван снабжен тремя подголовниками, комфортно на нем лишь двоим взрослым пассажирам.

НАША СПРАВКА

В список стандартного оборудования входят подушка безопасности для водителя, трехточечные ремни безопасности с преднатяжителями, усилитель руля, регулируемая по высоте рулевая колонка, складывающаяся (40:60) спинка заднего дивана, электростеклоподъемники передних стекол, центральный замок, иммобилайзер, аудиосистема с четырьмя динамиками и магнитолой с поддержкой MP3, стальные колеса R14 с колпаками и т. д.

БЕЗОПАСНОСТЬ

В 2006 году EuroNCAP разбил седан и пятидверный хэтчбек. Обнадеживающими результаты явно не назовешь. Так, седан заработал лишь 3 балла (из 16 возможных) за лобовой удар и 15 (из 18) за боковой. Один бал добавили за сигнализатор непристегнутых ремней. В итоге две звезды из пяти возможных. Оценку за реакцию на фронтальный удар снизили из-за потери структурной целостности кузова и смещения назад передней стойки. «Водитель»-манекен при этом ударился головой о сместившийся руль и погнул его, а нагрузки на грудь оказались смертельно опасными. Жесткие элементы передней панели весьма опасны для бедер и ног передних седоков. Стопы и лодыжки также находятся в зоне риска. За защиту детей автомобиль удостоился четырех звезд (из пяти), а за защиту пешеходов – трех (из четырех).

«Авео»-хэтчбек с фронтальным ударом справился чуть лучше, получив 6 баллов (из 16), а вот в остальных испытаниях результаты хуже: 11 баллов за боковой удар, три звезды за заботу о детях и две звезды за безопасность пешеходов. Общий итог – три звезды.

Отметим, что в тестах участвовала дорестайлинговая пятидверка без боковых подушек безопасности, но утешает это мало. Итоговые оценки обоих относительно свежих автомобилей по современным меркам почти провальные.

ТЕХОБСЛУЖИВАНИЕ

Производитель дает двухлетнюю гарантию на автомобиль без ограничения пробега, шесть лет – от сквозной коррозии. Плюс обеспечивается поддержка на дорогах России и Европы, включая круглосуточную горячую линию, быстрый ремонт в дороге и эвакуацию. Техобслуживание предписано проходить каждые 15 тыс. км или 12 месяцев.

«Нулевое» ТО не предусмотрено, но многие дилеры предлагают поменять масло и масляный фильтр через 2–3 тыс. км пробега (около 4 тыс. руб.). Мы же считаем, что лучше следовать рекомендациям завода-изготовителя. При первом посещении дилерской станции поменяют масло в двигателе и механической коробке передач, а также салонный фильтр. Проверят и отрегулируют основные системы, за что придется выложить примерно 11 тыс. руб. На 30-й тысяче, помимо прочего, заменят свечи и тормозную жидкость. Это обойдется владельцу примерно в те же деньги. На выбранном нами двигателе начиная с 2008 года в приводе газораспределительного механизма вместо ремня трудится цепь, рассчитанная на 250 тыс. км. Обладателям других моторов техобслуживание со сменой ремня ГРМ обойдется в среднем в 25 тыс. руб. Причем половина дилеров предписывает проводить эту операцию через 60 тыс. км, другая половина – через 90 тыс.! Откуда такая разница, осталось загадкой – внятных ответов получить не удалось. Что касается дилерской сети, то она у «Шевроле»



Если хотите настраивать аудиосистему, не отрываясь от управления, закажите самую дорогую комплектацию LT.



Ездить по городу очень хотелось бы с автоматической коробкой передач, но за нее придется доплатить почти 40 тыс. руб. Желание не пропало?

For journal-plaza.net



В багажник, если не раскладывать заднее сиденье, поместятся лишь пакеты из магазина. Но от городского автомобиля большего и не требуют.

Даже в самую щедрую комплектацию LT литые колесные диски изначально не входят, зато противотуманки будут точно.



ИНДЕКС ЗР



*В процентах от первоначальной стоимости выбранной модификации.

Рассчитывается как разность между двумя величинами. Первая – предельно допустимое значение стоимости эксплуатации в течение года: по нашему мнению, подкрепленному практикой, оно не должно превышать 40% первоначальной стоимости машины. Вторая – отношение затрат на эксплуатацию конкретной модификации за первые 30 тыс. км пробега к первоначальной цене (выраженное в процентах). Учитывается стоимость полисов ОСАГО и каско, транспортный налог, стоимость плановых ТО, затраты на топливо. Вычитая из первой цифры вторую, получаем индекс ЗР. Чем он больше, тем относительно дешевле эксплуатация. К примеру, для выбранного нами «Авео» расходы за первые 30 тыс. км составляют 20% его цены. Этот показатель мы вычитаем из максимальных 40% и получаем индекс, равный 20.

ЦЕНЫ МОДИФИКАЦИЙ ПЯТИДВЕРНОГО ХЭТЧБЕКА «ШЕВРОЛЕ-АВЕО», РЕКОМЕНДОВАННЫЕ ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВОМ «ДЖЕНЕРАЛ МОТОРС» В РОССИИ, руб.*

	Base	LS	LT
1,2 M	425 860–471 260**	463 660–495 720	502 970–486 530
1,4 M	482 860–487 560	499 040–555 000	535 620
1,4 A	–	537 040–542 520	573 620

*На конец сентября 2009 года.
**Включая доплату за окраску металликом 7900 руб.

Как показывает расчет, «Авео» (индекс ЗР – 20) в эксплуатации дешевле, чем «Хёндай-Акцент» (19), но дороже «Форда-Фьюжн» (24).

одна из наиболее разветвленных – только в Москве и области 24 центра, а всего по России их 144.

С момента начала продаж объявлено о нескольких отзывных программах – по проверке крепления топливной трубки (только для машин с двигателем 1,2 *л*), проверке/установке измененного хомута шланга ГУРа, проверке/установке дополнительной защиты шланга расширительного бачка (только для машин с двигателем 1,4 *л*).

Техническими проблемами автомобиль не досаждает. Наиболее частые – стуки при вращении руля при неработающем двигателе (дефект устраняется обычно по гарантии) да повышенный расход топлива с одновременно горящей на панели приборов лампочкой *Check Engine*. Последнее связано, как правило, со слабой фиксацией клемм батареи или ее некорректным отключением. В этом случае процессор системы управления двигателем переходит в аварийный режим работы. Лечится сбросом ошибок или перепрошивкой «мозгов». В целом многие механики считают данную модель одной из самых надежных в линейке производителя. Владельцы же «Авео» чаще всего сетуют на маленькие и узкие наружные зеркала, широкие передние стойки, плохую шумоизоляцию, нечеткие и длинные ходы рычага переключения передач, слишком большой и тонкий руль, слабую боковую поддержку сидений.

УГОНЯЕМОСТЬ, ВТОРИЧНЫЙ РЫНОК

Городская эксплуатация, к сожалению, нередко приводит к появлению шрамов на лакокрасочном покрытии, да и не только. Поэтому вовсе не лишне застраховать автомобиль по каско. Выложить за полис придется 6–9% цены машины. Дополнительные рубежи охраны можно не возводить – штатных сигнализации и иммобилайзера вполне достаточно, ведь преступников «Авео» не интересует и в рейтингах угонов он замечен не был. Правда, на заводском конвейере противоугонки устанавливают только на машины в комплектациях LS и LT.

Объективных данных о рентабельности хэтчбеков на вторичном рынке еще недостаточно, но, если судить по дорестайлинговой версии и седанам, в первый год машины теряют 14–18% первоначальной стоимости, а в каждый последующий – 7–11%.

Подводя итоги, отметим, что «Авео» (особенно с кузовом хэтчбек) неплохо подготовлен для эксплуатации в мегаполисе – компактный (длина – менее 4 м), маневренный (минимальный радиус разворота – 5,03 м), экономичный (средний расход топлива меньше 6 л на 100 км). Чего еще желать городскому жителю? ЗР

For journal-plaza.net

Поиграем в конструктор?

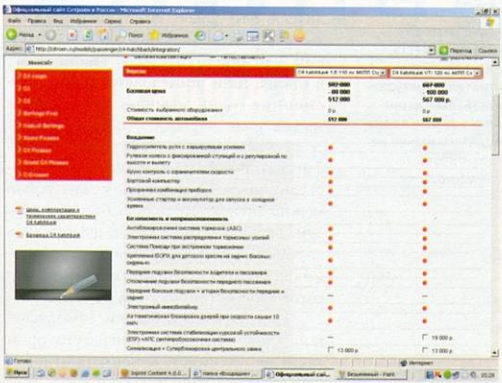
Для многих первый шаг к приобретению машины – прочитать о ней в ЗР. Мы сводим автомобили в тестах, рассказываем о той или иной комплектации... Прочел – и в автосалон? Рано! Воспользуйтесь конфигураторами – виртуальными помощниками на сайтах производителей: с ними сможете, как в детском конструкторе, «сложить» машину, что нужна именно вам. Своеобразный тест конфигураторов провел Игорь Теременко.

Ценники в модельном ряду неспроста начинаются словом «от» – хорошо упакованный экземпляр порой чуть ли не вдвое дороже базового! Ничего удивительного – под одним и тем же шильдиком можно обнаружить автомобили с несколькими типами кузова, различными двигателями и трансмиссиями. А уж перечень предлагаемых систем безопасности, элементов комфорта, престижа и роскоши редко умещается на одном листе! Найти компромисс между желанием и возможностями нелегко, особенно в присутствии продавца, щедрого на советы и посулы.

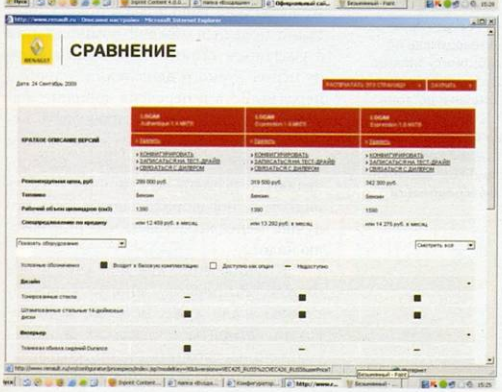
Иное дело конфигуратор! Устроившись за компьютером, можно не спеша перебрать все возможные варианты. Вот только сайт сайту рознь – на некоторых без подсказки не сориентируешься. А ведь ничего хитрого тут не требуется. Главное, по нашему мнению, – наглядность, ради которой информацию желательно представить в виде таблицы. По горизонтали разместить, например, основные комплектации, а по вертикали – перечень оснащения. В точках пересечения проставить стоимость опции, ее доступность



For journal-plaza.net



Сайт «Ситроена» – пример удобного размещения большого объема информации. Несмотря на обилие сведений, пользоваться конфигуратором очень легко. www.citroen.ru



Выбор «Рено» сродни чтению детектива – чем все закончится, узнаешь только в конце. Но в данном случае путь к развязке мог быть покороче. www.renault.ru

для выбранной комплектации – и дело в шляпе! Полезно предварить таблицу описанием с обязательной расшифровкой аббревиатур и краткими техническими характеристиками версий, а также показать цветовую гамму кузовов. Помимо классического «итого», надо свести содержимое всех рассмотренных вариантов – для сравнения. Но это пожелания. А как виртуальные помощники выглядят на самом деле?

Классических конфигураторов в сети не так уж много, а те, что есть, принадлежат главным образом европейским производителям – азиатские обычно предлагают фиксированные комплектации по твердой цене.

Самым простым и удобным из рассмотренных показался ресурс «Ситроена», почти повторяющий предложенный выше вариант. Страница полностью соответствует назначению – здесь нет ни вездесущей рекламы (как же надо любить клиента, чтобы устоять перед соблазном ее разместить!), ни лишней информации. Можно работать сразу с двумя комплектациями, параллельно сравнивая их по оснащению и цене.

Иначе устроен конфигуратор «Рено» – процесс выбора здесь разбит на шаги. Сначала вы определяетесь с типом кузова, затем с двигателем, трансмиссией и так далее. Переход на следующую страницу – нажатием кнопки. Все бы ничего, но, дойдя до последней (на ней приведен список дополнительного оборудования), неожиданно узнаете, что предел ваших мечтаний, например ксеноновый свет, не полагается только что избранной комплектации! А пойти в обратном направлении, от фар, нельзя – придется начинать путь по конфигуратору сначала. Предпоследняя «остановка» – расчет взноса по программе «Рено-Кредит» – очень смахивает на навязчивую рекламу. Перешагнуть ее за один присест не получится – хочешь не хочешь, а прочтешь. Остальное устрое-

На правах рекламы

МУЖЧИНЫ МОГУТ ВСЁ!

Слышал по радио о препарате ТОНГКАТ АЛИ ПЛЮС. У меня проблемы как с потенцией, так и с размером. Хотелось бы знать, действует ли ТОНГКАТ АЛИ ПЛЮС на эти два фактора одновременно?



Препарат **ТОНГКАТ АЛИ ПЛЮС** – активный стимулятор, влияющий как на потенцию, так и на размер. Обеспечивая вам сильную эрекцию, длительный половой акт, ярчайший оргазм, **ТОНГКАТ АЛИ ПЛЮС** способствует также ощутимому увеличению размера члена.

Миллионы мужчин выбирают натуральный препарат **ТОНГКАТ АЛИ ПЛЮС** за его эффективность. Также его преимуществом является совместимость с алкоголем. Препарат безопасен при сердечно-сосудистых заболеваниях. Эффективен в любом возрасте.

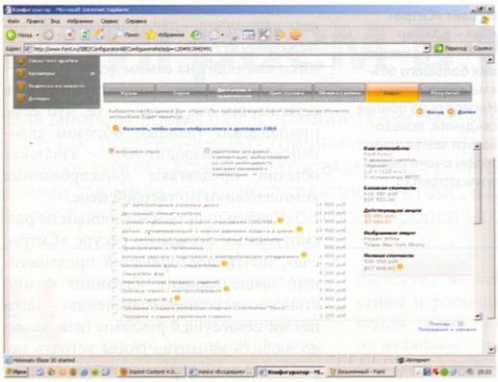


Консультация и заказ по тел. **8-800-200-02-02**,
тел. в Москве **(495) 232-05-60**, звонок бесплатный, конфиденциально.

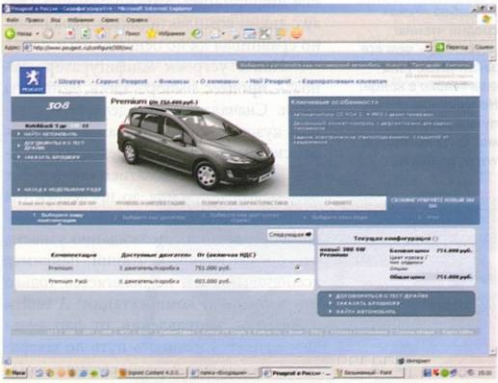
Корень ТОНГКАТ

Гос. Рег. № 77.99.23.3.У.960.2.09 от 05.02.2009 г. ООО «ТЭСКОМ». ОГРН 5087746139366 от 23.09.08 г. 115230, г. Москва, Варшавское ш., д. 36, стр. 8

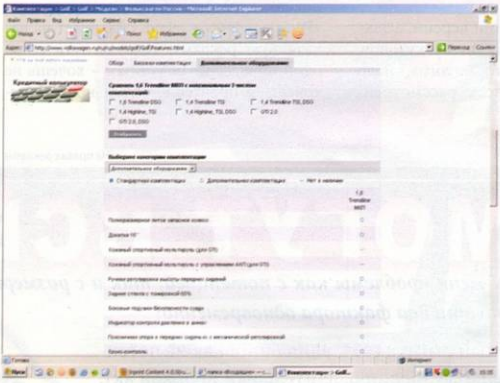
For journal-plaza.net



Свежая версия кофигуратора «Форда» вместе с наглядностью утратила и актуальность. Увы, исполнение заказа производитель нынче не гарантирует. www.ford.ru



Ресурс «Пежо» – путеводитель по лабиринту знаний. Прошедший все закоулки достоин звания «покупатель-консультант». Цена нужной комплектации прилагается. www.peugeot.ru



У «Фольксвагена» Интернетом сыт не будешь. Остается надежда, что продавец накормит сведениями. Главное, чтобы вкусы совпали. www.volkswagen.ru

но толково, ведь сравнить сразу три варианта, да еще сведя их в таблицу, можно далеко не на каждом сайте.

Пошагово предлагают «строить» автомобиль и потенциальным покупателям «Форда». Недостатки у сайта, в общем, те же, а вот плюсы свои. Так, цены указаны не только в рублях, но и в долларах. Хорошо, что итоговая сумма учитывает действующую скидку – сотню-другую сразу удастся отложить на обмыв. К сожалению, авторы конфигуратора не предусмотрели возможность сравнивать цены – окончательный выбор придется делать, рассчитывая все на бумажке.

Конфигуратор «Пежо» составляет неотъемлемую часть сайта производителя, что делает его (учитывая также массу рекламы) довольно громоздким – от обилия мелкого текста рябит в глазах. Да и последовательность действий не очень логична: часть информации надо черпать в основной массе ресурса, часть – собственно в конфигураторе. Алгоритм опять-таки постраничный. Сравнивать между собой можно почему-то только базовые версии, варьируя тип кузова, двигатели и коробки передач. Выбранную спецификацию могут сохранить лишь те, кто готов зарегистрироваться на сайте.

Популярный в России «Фольксваген» полноценным конфигуратором так и не обзавелся. В помощь будущему владельцу дано только полное описание модели в каждой комплектации с указанием стоимости в зависимости от используемого двигателя и коробки передач. Есть и перечень дополнительных опций. Вот только плюсовать цены придется в уме или на собственном калькуляторе. Похоже, здесь предпочитают торговать по старинке – сесть рядком да поговорить ладком. Ведь кто лучше менеджера знает, что покупателю надо?..

В заключение две новости, и обе плохие. Во-первых, многие конфигураторы стали хуже: переход на пошаговый алгоритм и отказ от функции сравнения осложнил жизнь пользователям. Во-вторых, варианты комплектаций, составленные по конфигураторам, перестали быть руководством к действию для продавцов. По идее, эти электронные «конструкторы» должны вести покупателя до логического конца: «собрал» он машину – нажал на кнопку команды продавцу: «Сделать заказ», а в ответ – сообщение, когда явиться в салон для оплаты... Нет же, все с точностью до наоборот: на сайтах появились сноски типа: «Компания не дает гарантии на заказ выбранного вами автомобиля, предоставленная информация носит лишь ознакомительный характер».

Кризис крепко ударил по автосалонам: у большинства обвалились продажи, иные вовсе разорились. Тут бы по максимуму задействовать все инструменты для привлечения покупателей, пустить в дело те, что использовались неполно. Конфигураторы разве не есть тот самый инструмент? Но на деле он не рабочий. Хуже того, ищущий продавца покупатель, прочитав про «ознакомительный характер», словно оплеуху получил: выходит, поиграли в конструктор – и будет с тебя. ЗР

For journal-plaza.net

Пара пустяков

В спорах между дилером и автовладельцем порой не обойтись без посредников – уверен руководитель центра технической экспертизы НАМИ Юрий Глумов.



КОСВЕННЫЕ УЛИКИ

Солидные фирмы на клиентах не экономят. Вот и этот «Кадиллак-SRX» московская компания-продавец передала хозяину в лучшем виде – даже бак под пробку заправили, что, по правде говоря, у наших дилеров случается нечасто. Урча всеми восемью цилиндрами, автомобиль резво одолел первую в своей жизни сотню километров. Пройти вторую ему, увы, не было суждено: не дотянув до следующего рубежа каких-то 20 км, мотор «сдох», удостоверив сей факт строчкой на экране компьютера. Еще не осознав истинных размеров своего несчастья, владелец отправился к дилеру.

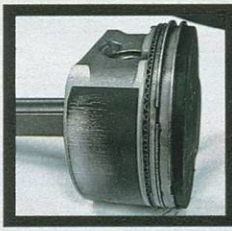
Первым под подозрение попал один из лямбда-зондов – как показала компьютерная диагностика, именно он заказал для питания двигателя слишком богатую смесь. Но углубленная проверка не выявила признаков вины в его действиях, количество кислорода в выхлопе он определял точно. Ну а раз в отработавших газах маловато продуктов сгорания топлива (что и спровоцировало ненормированное обогащение смеси), появились основания для привлечения к ответственности нейтрализатора – его разрушение и могло вызвать подобный эффект.

Так и есть: в похожих на антрацит кусках, вывалившихся из разрезанного корпуса, трудно было опознать стройную керамическую решетку с напылением благородного металла. Тут явно что-то горело – то ли топливо, то ли масло. Но откуда они взялись в столь неподходящем месте? Вердикт местных пинкертонов звучал буднично: виновен некачественный бензин. Он-де, не успев полностью испариться, смешаться с воздухом и сгореть в двигателе, догорал в выпускном тракте, что и погубило не стойкий к перегреву нейтрализатор. А коли так, с дилера взятки гладки – тащить в суд надлежит топливную компанию. Как вчинить иск, не имея на руках ни единого документа (хотя в баке все еще плескалось, напомним, дилерское топливо), обескураженному владельцу никто, конечно, не объяснил.

Хочешь не хочешь, пришлось просить помощи у независимого эксперта. Однако не успел профессионал взяться за дело, как оно окончательно запуталось: по итогам лабораторного анализа бензин оказался... близок к эталону! Решили разбирать двигатель: из всего «круга подозреваемых» он один до сих пор пребывал в статусе черного ящика. Но лезть во чрево могучего агрегата джиэмовские механики категорически отказались – не обучены.

По счастью, эксперт оказался человеком не только с головой, но и с руками – через пару часов обе головки V-образного двигателя лежали на верстаке. Начинка правого полублока сияла первозданной чистотой в полном соответствии с показаниями одометра. Левая половина выглядела куда старше – закопченные поршни со следами детонации смотрелись тысяч на сто пятьдесят. Очевидно, именно отсюда и пришла погибель к нейтрализатору. Но ведь сами собой поршни не разрушились бы – что-то их спровоцировало! «Мозги», управляющие мотором, оказались в порядке. Похоже, им просто поставили ложную информацию. Следы вели к датчикам детонации (на этой модели их два – по одному на каждом полублоке). Выяснить, который из них врет, было делом техники.

Итак, еще на заводе на левую часть двигателя установили дефектный датчик детонации, стимулировавший раннее зажигание для «своей» группы цилиндров. А дальше все как в учебнике: поломка межкольцевых перемычек, потеря герметичности, утечка масла и топлива – и закономерный финал. Отвечать в конце концов пришлось изготовителю авто, поскольку дефект признали производственным. Полагаем, что фирма с этих пор усилила входной контроль комплектующих – мелочи в технике обходятся очень дорого!



Трудно поверить, что эта деталь отработала всего 180 км.



Нейтрализатор, напрочь забитый продуктами горения, превратился в заглушку.



ВРЕДНАЯ ПРИВЫЧКА

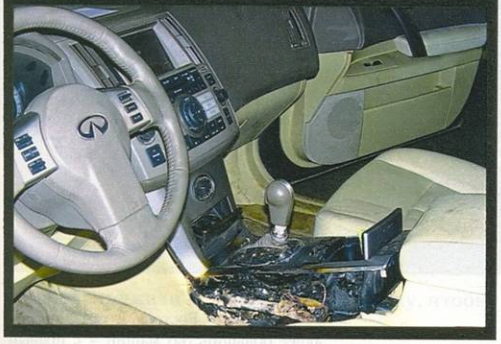
Как известно, автомобиль – источник повышенной опасности, и не только для окружающих. Но чего опасаться владельцу новенького (с пробегом всего 9000 километров) «Инфинити-FX35»? Автомобиль престижной японской марки казался эталоном надежности. Но в одно злосчастное утро хозяин обнаружил в салоне... следы пожара! Версия о поджоге отпала сразу – признаки взлома отсутствовали. Прибывший на место специалист пожарной лаборатории уверенно указал на короткое замыкание в проводке. А так как последствия небольшого по площади (0,5 м^2) возгорания оказались довольно серьезными, компенсировать ущерб должен вроде бы дилер. Но представители компании скоропа-

For journal-plaza.net



Застрявшая в щели зажигалка спровоцировала пожар (имитация).

Видите последствия? Их ликвидация вылилась в кругленькую сумму.



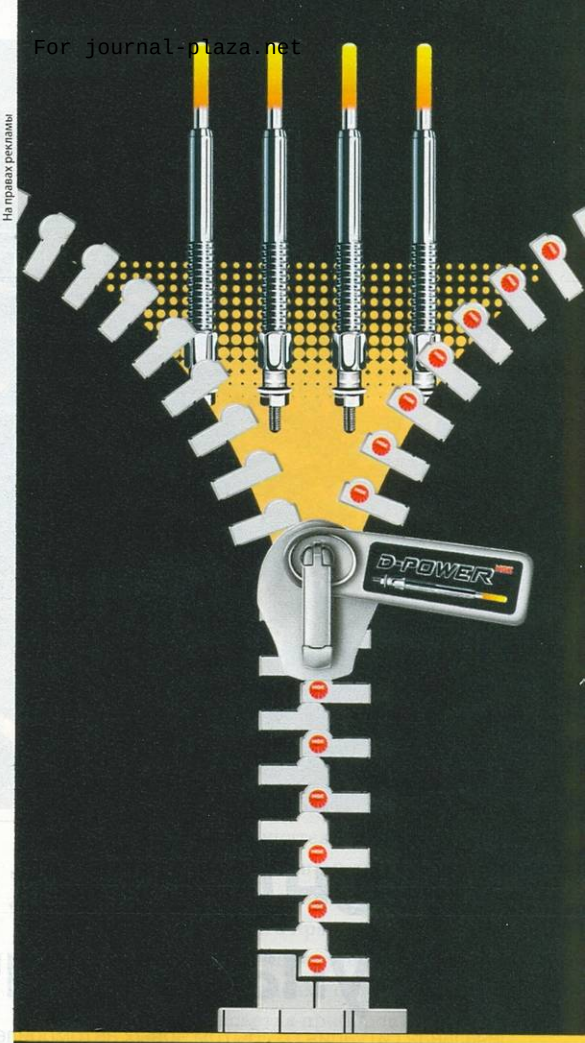
лительному заключению не поверили – предпочли апеллировать к НАМИ.

Судя по характеру повреждений, источник следовало искать под крышкой консоли селектора АКП. Обугленных проводов там оказалось в достатке – пострадали жгуты подогрева передних сидений, ламп подсветки режимов селектора и, наконец, управления коробкой передач. Но сколько ни рылся эксперт, характерных следов перегрузки по току из-за короткого замыкания (спекшиеся провода, их повышенная ломкость и специфические сферические оплавления) так и не обнаружил. Очевидно, разруха в электрике стала следствием, а не причиной пожара.

Копаясь на пепелище, специалист обратил внимание на останки газовых пьезоэлектрических зажигалок, лежащих на полке возле селектора. А что, если... Вскоре догадка переросла в уверенность: на полу, справа от водительского сиденья, валялись закопченные металлические фрагменты точно такого же аксессуара курильщика. Сами по себе зажигалки, разумеется, не горят – чтобы извлечь огонь, нужно нажать клавишу. «Инфинити» справился с этим без участия хозяина. Дело в том, что водительское кресло этого авто по окончании поездки услужливо отъезжает от руля, облегчая тем самым выход из салона. А случайно провалившаяся в щель между сиденьем и консолью зажигалка просто попала в зону действия механизма: начав движение, сиденье нажало на ее клавишу! От язычка пламени занялась обивка, затем наполнитель, а попавшие в зону пламени курительные принадлежности, оставленные на полке запасливым владельцем машины, только подлили газа в огонь. Хорошо еще, что салон выполнен из малогорючих материалов, иначе от машины остались бы рожки да ножки. А так ее все же сумели восстановить. Ремонт оплатил невнимательный владелец. Говорят, с тех пор он с курением завязал – больно вредная оказалась привычка!

ЗР

На правах рекламы



Уверенный запуск Вашего Дизеля. Всегда.

Новая серия свечей накаливания D-Power компании NGK

- С удобной системой коротких номеров
- Покрывает почти 95% моделей автомобилей
- Передовые технологии от лидера рынка свечей зажигания
- Испытанные ноу-хау первой комплектации

Дополнительная информация на сайте www.ngk.ru

Реклама NGK Spark Plug Europe GmbH

NGK

www.ngk.ru

For journal-plaza.net



Секонд-хэнд: покупать сейчас!

Печальная ситуация со сбытом новых автомобилей общеизвестна, а знаете ли вы, что потери рынка подержанных авто за первое полугодие – всего 10% от показателей 2008 года? Спрос на бэушные авто изучал Максим Приходько. Фото Александра Кульнева.

Вторичный рынок выжил благодаря расчетливости тех, кто в нынешних условиях стал еще строже считать деньги, отложенные на покупку авто. Естественно, в этом сегменте правит бал недорогая тольяттинская продукция. За означенные полгода сменили владельцев почти 800 тыс. неновых автомобилей «Лада», а это 43% всех покупок. И попробуйте сказать, что заднеприводные «Жигули» никому не нужны! Из общего объема на «классику» приходится 323,3 тыс. авто, и только потом следуют более современные переднеприводные модели АВТОВАЗа (семейство «Самара» – 269,6 тыс. шт., «десятки» – 144 тыс. шт.). Да, продавались-покупались машины и других отечественных заводов (ГАЗ, УАЗ), но их гораздо меньше по сравнению с тольяттинскими.

Что касается иномарок, то здесь, как и во всем мире, с большим отрывом лидируют «японцы», среди которых «Тойота» на первом месте (217 тыс. шт.). Правда, надо понимать, что первое место на вторичном рынке завоевано благодаря популярности марки в регионах Сибири и Дальнего Востока, а там подавляющее большинство машин – с правым рулем. Сравните: в европейской части страны у «Тойоты» лишь третий результат... Второй по популярности – «Ниссан» (80,7 тыс. шт.), затем «Мицубиси» с почти 52 тыс. машин, сменивших хозяина. Из европейских брендов лучше всех себя чувствует «Фольксваген»: за первое полугодие продано с рук 46,7 тыс. «народных». В затылок ему дышит «Форд» с 46,5 тыс. шт., а следом наиболее удачливы в борьбе за наши кровные опять-таки «японцы» в лице «Хонды» с объемом перепродаж в 46,5 тыс. автомобилей. Примечательно, что столь любезные сердцу россиян «мерседесы» вновь нашли своих хозяев в 40 тыс. случаев. Весьма скромным успехом на вторичке пользуется такой видный европейский производитель, как «Опель», – 32,9 тыс. шт. Кстати, почти половина перепродаваемых иномарок – в возрасте от двух до семи лет. На их фоне отечественные малолитражки заметно старее: на машины старше восьми лет приходится 63% вторичного рынка.

Неудивительно, что в условиях обвала продаж новых автомобилей для

For journal-plaza.net



Авторынок – все еще популярная торговая площадка для покупки неновой машины.

многих автодилеров торговля секонд-хэндом – зачастую единственный способ сводить концы с концами. Отделы комиссионной торговли плодятся, как опята по осени, а некоторые крупные дилеры даже выделяют их в отдельное направление, разрушая тем самым сложившуюся до кризиса структуру рынка. Если раньше вторичка пополнялась за счет мелких перекупщиков, собственно внутреннего рынка и ввезенными машинами без пробега по России, то теперь последние практически исчезли. В сентябре на встрече с представителями Союза машиностроителей России премьер-министр В. Путин констатировал, что повышение пошлин на ввоз иномарок не сказалось на российском автопроме ожидаемым образом. Однако такая оценка событий не помешала кабинету министров вопреки логике продлить действие заградительных мер еще на девять месяцев. А тут подоспел и новый технический регламент, в котором прописано множество «но» для машин родом из Америки и Японии. Это вынудило последних из могикан, торговавших ввезенными иномарками, переориентироваться на ввоз редких и дорогих авто, спрос на которые хотя и мизерный, но стабильный.

Львиная доля продаж приходится на ценовой диапазон от 400 до 600 тысяч рублей. Аналитики компании «ПодборАвто» подсчитали, что по этой цене наиболее ликвидны иномарки преимущественно российской сборки в возрасте до трех лет: их продажи выросли на 52%! Но дальнейшего снижения цен на подержанные машины ждать не приходится.

– Скорее всего, в 2010 году баланс между спросом и предложением восстановится, что, естественно, скажется на ценообразовании продуктов вторичного рынка, – отметил аналитик компании «Финам» Кирилл Таченников. – Сейчас годовалый автомобиль стоит на 40% меньше, чем аналогичный новый, тогда как раньше этот показатель равнялся 25%. Следовательно, дешевле, чем сейчас, машины не будут, – подчеркнул эксперт.

Ему вторит Сергей Удалов из компании «Автостат»: «Самые ходовые автомобили на вторичном рынке те, что не успели сильно состариться, а это, как правило, иномарки, так как отечественный парк заметно старее». Тянуть с покупкой подержанного авто не стоит также из-за колебания курса доллара и евро по отношению к нашему рублю, считает генеральный директор АТЦ «Автовэй» Игорь Азаров. Он напомнил, что, поскольку продажи новых иномарок упали в том числе из-за валютных колебаний и таможенных пошлин, то для подержанных машин нынешний кризис не столь страшен, так что сейчас самое время для покупки. ЗР



Видавший виды «Мерседес» способен приносить доход продавцу даже в такой форме.

Продавец секонд-хэнда сегодня старается предоставить покупателю массу сопроводительных документов к машине, чтобы убедить: стоящий товар!



For journal-plaza.net

Исправленному верить?

Максим Сачков



«ЛАДА-КАЛИНА»

Изготовитель ..... ОАО «АВТОВАЗ»	В эксплуатации «За рулем» ..... с июня 2008	Предыдущие публикации в журнале
Год выпуска 2008	Пробег на момент отчета ..... 40 тыс. км	..... 2008, № 9; 2009, № 2, 9

Уже год я жду подвоха от своей подопечной – «Калины»-универсала, и небеспочвенно. Предшественница (седан еще из первых партий) за тот же самый период подарила целый букет неисправностей, в числе которых были крупные и неприятные. Но смена пока держится молодцом. Заводская работа над ошибками дала свои плоды.

Первая зима прошла тихо и мирно. Двигатель безотказно заводился в любую погоду. Правда, температура не опускалась ниже 23 градусов мороза. От реагентов несколько сколов на капоте и рамке ветрового стекла, полученных в ходе 60-часовых испытаний, порыжели – на серебристом фоне их видно невооруженным взглядом.

Весной мир наполняется новыми звуками. Вот и под капотом «Калины» появился противный и громкий свист: его издавал при каждом включении кондиционера проскальзывающий по шкиву приводной ремень (маркировка 6PK1018). Отрегулировали натяжение – замолчал. Заодно осмотрели возмутителя спокойствия: еще походит. Дребезг появился и у системы выпуска. Неприятные звуки пропали после замены порвавшейся резиновой подушки глушителя. Новые «сверчки» в салоне не поселились, а к негромким трелям старых знакомых я привык. Впрочем, если в целом оценивать шум и вибрации, хуже точно не стало.

Большое приключение – жаркий тест – «Калина» перенесла достойно, без неполадок. Подробно о путешествии в Астраханскую область написано в ЗР, 2009, №9.

Серьезного ремонта «Калина» не потребовала. Лишь типичная для многих отечественных автомобилей мелочовка. Бывали, конечно, и неприятные моменты: например, без предупреждения перестали работать указатели поворота. Причина – в реле, выпущенном псковским предприятием «Авар». Деталь-то копеечная, и заме-



Заглушка постепенно отходила от кузова и наконец следует ее примеру. Молдинг потихоньку следует ее примеру. Не подклеиваю – испытания продолжаются.



Замок пятой двери приходится постоянно очищать от грязи и смазывать, а зимой еще и обильно поливать размораживателем. Конструкция неудачная, а страховки нет – из салона или с брелока не открывается.

For journal-plaza.net

на занимает пару минут, зато впечатлениями по дороге до магазина я обеспечил себя на несколько лет вперед. Неудобно всякий раз открывать окно, чтобы просигналить рукой, куда поворачиваешь, да и не все окружающие правильно понимают жесты. К сожалению, среди представленных на прилавке запчастей альтернативы псковским изделиям не оказалось – довольствовались продукцией того же производителя. Посмотрим, насколько хватит этого реле.

К ТО-30 000 км универсал подошел в добром здравии. Нет угрожающих люфтов и стуков в подвесках и рулевом управлении, тормоза по-прежнему цепкие, не потеют двигатель и коробка передач. Видимых течей не обнаружил, однако от одного обслуживания до другого (15 тыс. км) пришлось долить около 300 г моторного масла и 1 л антифриза. Не выявил неполадок и мотор-тестер – все параметры системы управления двигателем в норме. Кстати, прибором можно определить состояние нейтрализатора – он функционирует нормально. Все работы, предписанные заводом-изготовителем, выполнили силами редакционного техцентра. Таким образом, заплатили только за детали, здорово сэкономив на обслуживании. Один километр пробега без учета потери стоимости обошелся в 3,02 руб.

Ну а вздумай мы сейчас продать «Калину», получили бы примерно 250 000 руб. (стоимость новой, напомню, в прошлом году была 306 000 руб.). С учетом этой разницы цена 1 км – 4,42 руб.; цифра небольшая, и еще, думаю, уменьшится. Ведь от обслуживания мы отказались, потеряв при этом гарантию. Надеюсь, что «Калине» она не понадобится. **ЗР**



Перетерлась и оборвалась одна из «подтяжек» задней полки. Через месяц за ней последовала другая.

После зимы система выпуска стала издавать негромкие, но неприятные звуки. Виновница – на фото.



РАСХОДЫ НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ «ЛАДЫ-КАЛИНА» (0–40 000 км)

Статья расхода	Цена, руб.
Расходы на содержание (0–20 000 км)	87 336
Из них на бензин	54 072
Расходы на содержание (20 000–40 000 км)	33 415
ТО-30 000 (только материалы)	2600
Реле указателей поворота	120
Антифриз 1 л	100
Подушка глушителя	50
Лампы фар и фонарей	530
Бензин А95 (средний расход – 7,2 л/100 км)	30 015
Общие расходы (0–40 000 км)	120 751
Стоимость 1 км пробега	3,02

Реле указателей поворота фирмы «Авар» прослужило меньше года. Для подстраховки купил пару новых – на замену и про запас. Хорошо, что менять просто.





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 «Магна ПКФ». Все комплектующие, из которых собираются готовые изделия, проходят на ОАО «АВТОВАЗ» обязательные испытания. Безопасный кардан обязательно должен быть маркирован иглоударным 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 «Магна ПКФ», г. Сызрань 8 (8464) 37-03-03
ЗАО «Кардан», г. Сызрань 8 (8464) 37-03-38

ЗАКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО КАРДАН

На правах рекламы

For journal-plaza.net

Мирное сосуществование

Сергей Канунников



PEUGEOT 308

Изготовитель	«Автомобили Пежо»
Год выпуска	2008
В эксплуатации «За рулем»	с мая 2008
Пробег на момент отчета	25 тыс. км
Предыдущие публикации в журнале	2008, № 9; 2009, № 4

Откровенно говоря, поначалу я считал его более хлипким. Наверное, виной тому уж больно экстравагантный, какой-то несерьезный облик с немного вызывающе выпяченной передней «губой». Но постепенно доверие к 308-му росло, особенно после нескольких командировок, в том числе зимней – в Великий Устюг по совсем не бархатным дорогам. На ходу машина комфортна, причем это ощущение растет с увеличением скорости. Подвеска неожиданно стойко справляется с ямками и даже ямами. В общем, за 25 000 км мы сжились: я прощаю машине специфичность посадки – некоторую аморфность сидений и излишне горизонтальный руль, берегу синхронизаторы, которые не любят спортивного переключения вниз, а «Пежо», если надо, старается побыстрее раскрутиться до 4000–4500 об/мин, обеспечивая очень темпераментный разгон.

В начале зимы с улыбкой повесил пластмассовый щиток (в инструкции – зимняя заслонка), которым предписано закрывать решетку радиатора от попадания снега. Причем эту защиту рекомендуют снимать при буксировке прицепа или езде со скоростью выше 120 км/ч. Очевидно, ужас перед русской зимой у французов еще с 1812 года. По моим наблюдениям, мало кто из московских владельцев утруждал себя установкой заслонки. Впрочем, она и не мешает.

Акробатический этюд – замена лампы фары. Может, новые отходят больше 10 000 км?



Увы, за год «Пежо» поцарапали (не по моей вине!) три раза. Спасала страховка, поэтому расходы не учитываю. Удивительно рано – на 11-й тысяче – одна за другой сгорели лампы ближнего света. Мелочь? Посмотрел бы я на конструктора, который сумеет быстро вернуть машине «зрение», особенно в потемках, и особенно левой фаре, лампу в которой менять крайне неудобно. Плюс инструкция невразумительная! А ведь где-нибудь между Марселем и Ниццей тоже бывают темные дороги и не на каждом километре найдешь механика, набившего руку на бесхитростной вроде бы операции. Впрочем, сложность простых по своей сути работ – общая автомобильная болезнь XXI века.

На 17-й тысяче потребовалось долить примерно пол-литра антифриза, на 20-й отошел предохранитель левого стеклоподъемника – и всё! Иных неприятностей «Пежо» не доставлял. Техническое обслуживание на фирменной СТО свелось к замене масла и фильтров. Проверка всего и вся показала полную исправность машины.

Один километр пробега на «Пежо» (включая летний южный маршрут – см. ЗР, 2009, № 9) обошелся в 4,18 руб. Это примерно столько же, сколько у других редакционных машин-одноклассников. Финансовый показатель подпортили дополнительное оборудование и шины с дисками. Впрочем, если 308-й и дальше не станет расстраивать, стоимость километра пробега уменьшится. Надеюсь, так и будет. ЗР

РАСХОДЫ НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ PEUGEOT 308 (0–25 000 км)

Статья расхода	Цена, руб.
Расходы на содержание (0–2500 км)	22 776
Из них на бензин	5819
Расходы на содержание (2500–25 000 км)	81 830
Шины и диски колес	27 000
Лампы фар	400
Антифриз	140
ТО-20 000 км (расходные материалы и работа)	6680
Бензин А95 (средний расход – 9,2 л/100 км)	47 610
Общие расходы (0–25 000 км)	104 606
Стоимость 1 км пробега	4,18

For journal-plaza.net

Караул устал…

Игорь Моржаретто



KIA SPECTRA

Изготовитель ..... «ИжАвто»	В эксплуатации «За рулем» ..... с июля 2006	Предыдущие публикации в журнале ..... 2006, № 10; 2007, № 10; 2009, № 5
Год выпуска 2006	Пробег на момент отчета ..... 76 тыс. км	

Говорят, к хорошему привыкаешь быстро: если сел за руль иномарки, пусть и бюджетной, можно надолго забыть о регулярных визитах на сервис. Увы, в жизни не совсем так. Каждый механизм со временем устает, даже если его обслуживать по всем правилам. Для любого автомобиля установлен свой срок – и для дешевого, и для престижного лимузина. Разница в том, что бюджетная машина стареет, как правило, чуть раньше. Что, собственно, и случилось с темно-красной редакционной «Спектрой». Вроде бы вчера еще была молодкой, а сегодня за ее плечами три года эксплуатации и 76 000 км пробега. Причем первые 10 000 км – в экстремальных условиях теста «60 часов «За рулем». В котором она, к слову, в свое время (в 2006-м) вышла победительницей. Но после пробега 60 000 км проблемы полезли одна за другой.

Сначала, как только цифры одометра перевалили за роковую черту, приказал долго жить стартер. Новый обошелся не слишком дорого для иномарки – 3900 руб. Его поменяли в редакционном техцентре. Когда разобрали старый, выяснилось, что его можно отремонтировать... Но кто же об этом знал? Зато теперь у меня есть запасной стартер, – вдруг пригодится…

Родное сцепление прожило 65 000 км – накладки износились до заклепок. Новый комплект обошелся еще в 3500 руб. Для иномарки срок службы явно маловат: помнится, на моем служебном «Рено-Символ» сцепление проходило больше 110 000 км.

А как объяснить безвременную кончину третьего подряд радиатора печки? Я уже менял его зимой 2008 года, затем в январе нынешнего, и вот в августе снова в салоне резко пахнуло антифризом, а стекла изнутри покрылись жирным налетом. Дилер дважды заменил злосчастный узел по гарантии (тогда я подсмотрел: это обходилось ему каждый раз в 10 100 руб.). Теперь мы обслуживаем автомобиль самостоятельно. Родной корейский радиатор купили в магазине за 2300 руб. (предлагали китайский за 1300 руб., но мы решили не экспериментировать) плюс 850 руб. за антифриз… При этом специалисты редакционного ТЦ с большим сомнением осмотрели новый узел – упаковка заводская (и магазин проверенный!), но выглядит так непре-

For journal-plaza.net

зентабельно, будто сделан из отходов… Качество материалов и сборки просто отвратительное! Боюсь, скоро и этот экземпляр потребуется заменить.

Были и мелкие проблемы – например, в какой-то момент перегорели чуть ли не все габаритные лампочки. Эпидемия, что ли? Про многочисленные скрипы, которые досаждают уже давно, даже не говорю. Кузов устал… Передний бампер совсем облез. На пробеге 75 000 км устроили очередное ТО. Одновременно поменяли передние колодки (900 руб.) и тормозную жидкость в приводе (250 руб.).

Приятным подтверждением того, что мы все делали правильно, была «сдача норм» ГТО с первого раза! Стенд показал: характеристики в норме, системы работают в соответствии с государственными требованиями. Единственная претензия – буквально перед въездом на пункт инструментального контроля сгорели обе лампочки освещения номера, но их я сразу же купил в магазине (2 × 10 руб.) и мигом заменил. Других замечаний не было.

Тут я расслабился. Но ненадолго: на пробеге 76 000 км указатель уровня топлива залег на ноль. В техцентре быстро определили: надо менять датчик (изношена контактная дорожка реостата). Новый, как обещают, обойдется примерно в 1000 руб. (его надо заказывать и ждать минимум неделю). И пусть снять-поставить датчик недолго (он прячется в топливном баке под задними сиденьями), но работа грязная. И обидная: иномарка ведь, а не заезженные «Жигули»…

Как бы то ни было, при подсчетах выяснилось, что общие затраты на эксплуатацию «Спектры» относительно невелики: километр пробега обошелся владельцу (то бишь редакции) в 3,14 руб. Это немного. Скажем, километр на «Чери-Фора» стоил нам 3,83 руб. (ЗР, 2009, № 9), а на «Шкоде-Октавия» – 4,43 руб. (ЗР, 2009, № 7). Настораживает другое: до 60 000 км цена километра у «Спектры» была ниже – 3 руб., но затем стремительно начала расти. Боюсь, эта тенденция сохранится…

Три с половиной года назад редакционная «Спектра» стоила 360 000 руб., сейчас за похожую по комплектации и пробегу машину на вторичном рынке можно выручить примерно 200 000 руб. (хотя просят, конечно, больше). Только вот продавать ее в нынешних условиях, решили мы в редакции, смысла нет. Пусть лучше еще послужит – поможет накопить опыт эксплуатации. **ЗР**

РАСХОДЫ НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ И ОБСЛУЖИВАНИЕ «КИА-СПЕКТРА» (0–76 000 км)

Статья расхода	Цена, руб.
Расходы на содержание (0–60 000 км)	180 500
Из них на бензин	139 200
Расходы на содержание (60 000–76 000 км)	58 150
ТО-75 000 (масло, фильтры)	1300
Замена тормозных колодок передних (с заменой жидкости)	1150
Стартер	3900
Радиатор отопителя (с заменой антифриза)	3150
Шины летние «Мишлен» (с учетом шиномонтажа)	8250
Сцепление в сборе	3500
Бензин А92, средний расход – 11 л/100 км	36 900
Общие расходы (0–76 000 км)	238 650
Стоимость 1 км пробега*	3,14

*Без учета стоимости автомобиля, дополнительного оборудования, налогов и страховки.



Виновник сбоев в работе стартера – бендикс: ослабли пружины, поджимающие ролики, из-за чего он начал проскальзывать. К сожалению, отдельно муфта не продается. Но при желании ее можно восстановить, заменив пружины.



Третий по счету радиатор потек по стыку между бачком и сотами. А новый радиатор отопителя выглядит как восстановленный. Боюсь, и он прослужит недолго.

На правах рекламы

товар сертифицирован

Антикризисные цены SM – в помощь автолюбителям

Поршневые кольца SM Premium в Вашем автомобиле

ТИТАНОВОЕ ПОКРЫТИЕ НА КОМПРЕССИОННОМ КОЛЬЦЕ

- 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

SM GERMANY PRECISION-PARTS

Перенос технологии из гоночного спорта в Ваш автомобиль

Поршневые кольца с коробчатым маслосъемным кольцом – новый этап в развитии компании MVI на российском рынке. Это один из двух видов колец, выпускаемых компанией MVI.

Достоинства колец **SM**:

- высокий ресурс работоспособности колец
- эффективно снимают масло со стенок цилиндра
- не боятся перегрева двигателя.

Компания MVI разработала способ защиты от подделки и предоставила своим дилерам **"оптический ключ"** в виде двух пластин, которые прикладываются к упаковке, и Вы можете увидеть следующее:

ORIGINAL-SM - при использовании первой пластины

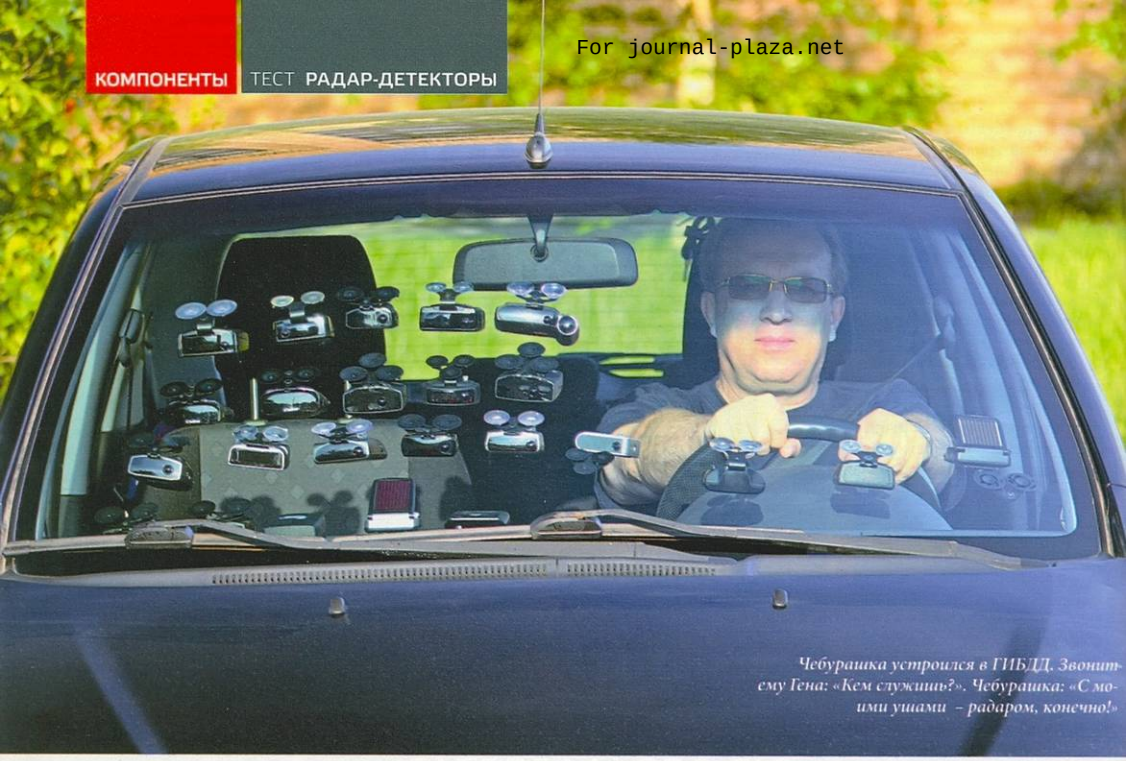
O/E SUPPLIER SINCE 1973 - при использовании второй пластины.

Спрашивайте у региональных дилеров. Только у них есть весь ассортимент продукции SM.

Представительство MVI в России:
+7 495 6235340; +7 495 6235773
http://www.sm-original-germany.com
По вопросам организации регионального представительства обращаться:
+7 926 1094505

реклама

For journal-plaza.net



Чебурашка устроился в ГИБДД. Звонит ему Гена: «Кем служишь?». Чебурашка: «С моими ушами – радаром, конечно!»

Эсвэчебурашки

По поводу целесообразности этих испытаний возник спор. Смущала не оценка технически сложных изделий, в которых прежде надо суметь разобраться. Проблема – в плоскости морали: как ни крути, а радар-детектор – некое средство противодействия Закону. В Финляндии обладатель такой игрушки нарвется на солидный штраф, в Люксембурге может и за решетку угодить. А вот немцы и американцы полагают, что подобные электронные штучки дисциплинируют водителей и способствуют снижению аварийности… Последний аргумент оказался решающим: Алексей Воробьев-Обухов и Михаил Колодочкин испытали 24 радар-детектора. Съемку в режиме реального времени вел Константин Якубов.

ПРЕДМЕТ ЭКСПОРТА

Кто сможет с ходу назвать отечественное техническое изделие, которое покупают у нас китайцы, и не потому, что за копейки, а оттого, что не в состоянии его передрать? Так вот, это российские радары! Передовая СВЧ-техника восточным соседям пока не по зубам: слепое копирование не дает результата. Так что радары гибэдэдэшников, как и Чебурашка с его ушами-локаторами, – истинно российские. Зато среди опробованных 24 радар-детекторов преобладают «иностранцы».

Пояснения относительно некоторых использованных в материале терминов даны в Нашей справке.

ЧТО НАМ ИЗЛУЧАЮТ?

Чтобы испытать радар-детекторы, нужны заведомо исправные радары и квалифицированные консультанты. С этим осложнений не возникло: питерское ООО «Симикон» специализируется как раз на производстве микроволновых систем, в частности – тех самых радаров и фоторадарных комплексов, с которыми любой водитель знаком не понаслышке.

Для проведения испытаний нам выделили три прибора. «Радис» – хорошо знакомый многим мобильный измеритель скорости, который используется дорожно-патрульной службой довольно давно. «Бинар» – новенький видеоизмеритель с двумя (!) телекамерами, фиксирующими как крупный, так и общий план дорожной ситуации, к тому же он записывает целый видеосюжет о нарушении. А фоторадарный комплекс «КРИС»П – самый «вредный» в этой троице: обучен самостоятельно передавать информацию о нарушителе на удаленный мобильный пост. Далее эти сведения можно перенести на сервер УГИБДД при помощи флэш-накопителя. Отдал в конце смены флэшку начальнику – нарушитель получит квитанцию по почте.

Радары могут работать на различных частотах (см. Нашу справку), однако в России используется в основ-

For journal-plaza.net

24 место — Super Cat SV-28R



Заявленный производитель ..... не указан, Китай

Ориентировочная цена ..... 7000 руб.

Судя по коробке, украшенной иероглифами, этот прибор попал к нам серыми тропами. Он может работать автономно, заряжаться на солнышке, отключаться при остановке автомобиля и даже фиксировать излучение на частотах спецслужб (а вдруг они сообщают дорожному патрулю именно о вас!). Но все это лишь при условии исправности. Наш экземпляр так и не ожил, заставив пожалеть о бесцельно потраченных деньгах.

23 место — Star Pro 30



Заявленный производитель ..... Star Dreams, Китай

Ориентировочная цена ..... 2900 руб.

Вряд ли это «профессионал» – прибор при выключении даже не запоминает предустановленный режим «город»! А режим «без звука» включается только во время приема сигнала радара (!) и потом сам отключается. Так что ездить в тишине не получится. Да еще и одна из присосок оказалась бракованной. Помехоустойчивость средненькая. Неудивительно, что оба радара он не увидел вообще!

22 место — Stealth 390



Заявленный производитель ..... «Балтик-Спутник», Россия

Ориентировочная цена ..... 1200 руб.

Есть крепление на козырек. Вызывает сомнения чувствительность к лазерному излучению, поскольку нет приемного окна-линзы. На приборе всего пара кнопок. Запоминает режим «город». Помехоустойчивость невысокая. Звук негромкий и нерегулируемый! Чутья не проявил: «Радис» заметил с 50 м, на второй радар не отреагировал вообще.

21 место — Saver G-213



Заявленный производитель ..... GS Electronics, Россия

Ориентировочная цена ..... 510 руб.

Все соответствует цене: супердешевая пластмасса, острая железная скоба для крепления на козырек, короткий шнур с ненадежным плоским разъемом, приемник прямого усиления. Нет ни памяти настроек, ни регулировки громкости. Работает только в диапазоне X, поэтому, наверное, и помехами не докучает. «Радис» при испытаниях был замечен только за 50 м, а «Бинар» остался невидимым.

ном K-диапазон. Его «пожилой коллега» X-диапазон, в общем-то, морально устарел, а новомодный инфракрасный La-диапазон, напротив, используется лишь в единичных моделях лазерных радаров. В любом случае, при выборе радар-детектора помните, что максимальное число реально необходимых диапазонов – три.

ПОМЕХА СПРАВА!

Помехоустойчивость радар-детекторов – тема отдельного доклада…

Производитель способен задрать их чувствительность до небес, однако тогда проклятая электроника начнет ловить не только полезный сигнал, но и все, что «плохо лежит», – помехи от светофоров, автоматических дверей, ЛЭП, шлагбаумов, радиотелефонов и т. д. и т. п. Попытки же улучшить помехозащищенность приводят к потере чувствительности. Вывод очевиден: радар-детекторов, абсолютно защищенных от помех, не существует. А самое распространенное решение, позволяющее потребителю уживаться с этим противоречием, – переключатель режимов типа «город/трасса». В городе помех гораздо больше, поэтому жертвуем чувствительностью, за городом – наоборот.

Разработчики радаров давно знают слабые места «визави», а потому выбирают для своих творений импульсный режим работы. Грубо говоря, радар выдает не постоянный сигнал, а короткие посылки (с паузами), отличить которые от помех очень непросто. А большинство систем помехозащищенности, используемых в радар-детекторах, основано... на фильтрации коротких импульсов! Иными словами, такое изделие «видит» сигнал радара, но считает его помехой и никак не реагирует.

Напомним, что нормальная работоспособность радар-детекторов во многом зависит от правильной установки. В частности, металлизированная тонировочная пленка на стекле убивает их чувствительность. То же самое способны сделать любые предметы, загораживающие обзор, например щетки стеклоочистителей. Вот почему радар-детектор, который по инструкции следовало посадить на магнит, приклеенный к торпедо, сразу вызвал у нас недовольство: и салон уродовать неохота, и не видно ему ничего…

Испытаниям с радарами предшествовала многодневная городская и загородная езда: каждый из 24 участников преодолел примерно по 70 км

На смену прячущимся в кустах гаишникам пришли безразличные фоторадарные комплексы.



«Бинар» – новичок на наших дорогах. Но по талантам заткнет за пояс многих.





«Радис» знаком почти каждому, кто хоть однажды был пойман за превышение скорости.

«КРИС»П – это вот такой незаметный треножник. Стоит себе на обочине или возле отбойника и «шпионит»…

For journal-plaza.net

20 место Beltronics RX 65 Pro



Заявленный производитель
Beltronics, США

Ориентировочная цена 21 000 руб.

Прибор упакован в шикарную коробку – не стыдно подарить. Имеет сложный алгоритм программирования. Дисплей позволяет отображать частоту сигнала в гигагерцах, его уровень (в виде гистограммы) и даже спектр.

Уровень помехоустойчивости – средненький. «Радис» заметил легко, но «Бинар» остался невидимым.

19 место Jaron JR-8 Pro



Заявленный производитель
Jaron, Япония

Ориентировочная цена 10 600 руб.

Особенность прибора – возможность автономной работы с подзарядкой аккумулятора от солнечной батареи. При этом встроенный датчик вибраций сам включает питание спустя пару секунд после начала движения. На этом плюсы заканчиваются и начинается большой минус: в городе этот радар-детектор орет почем зря. «Радис» поймал с ходу, а «Бинар» – лишь за 80 м до него.

18 место Mongoose UB-720TX



Заявленный производитель
Alliance Marketing Europe

Ориентировочная цена 3300 руб.

К достоинствам устройства отнесли хорошо читаемый матричный светодиодный дисплей. А вот оригинального вида компас показывает лишь восемь из бесконечного множества направлений, притом лишь в темноте. Мол, днем вы и так видите, куда едете. Помехоустойчивость весьма посредственная. «Радис» обнаружил за полтора километра, а его напарника проигнорировал.

17 место Cobra XRS 9340



Заявленный производитель
Cobra Electronics Corporation, Китай

Ориентировочная цена 5300 руб.

Для борьбы с помехами (коих немало!) здесь предложена хитрая функция IntelliMute. Звук блокируется, если обороты двигателя меньше тех, которые вы вводите в память прибора. Это, в общем-то, работает – только вот как выбрать нужный порог? Ведь 2000 об/мин в городе на третьей передаче – не то же самое в смысле скорости, что на шоссе на пятой! Отловил лишь один радар из двух.

по одному и тому же маршруту. Удобство пользования, помехоустойчивость, индикация – старались оценить все. Но главное – это, конечно же, поединок с «чебурашками». Кто кого?

УШАМИ НАЗАД!

Стрелок с разнообразным «оружием» стоит в боевой готовности на обочине, а «жертва» сначала убегает от него примерно на пару километров, затем разворачивается и движется навстречу судьбе, прислушиваясь к пискам приборчика на ветровом стекле. И так –



Рабочий момент дежурства – экипаж ДПС на «мурманской дорожке» под Питером.

16 место Cobra XRS 9840



Заявленный производитель
Cobra Electronics Corporation, Китай

Ориентировочная цена 9000 руб.

Голосовое меню не русифицировано. Тем не менее, несмотря на множество настроек, все интуитивно понятно. Есть цифровой вольтметр, компас на восемь делений и яркий ЖК-дисплей, который постоянно беспокоит ложными сообщениями вместе с «диктором», если только не включить режим IntelliMute. «Радис» отловил легко, а «Бинар» разглядел лишь с 50 м.

15 место Crunch 211B



Заявленный производитель
Standard, Корея

Ориентировочная цена 2400 руб.

Простой в управлении прибор. Имеет лазерный сенсор с диаграммой направленности до 180 градусов. Предусмотрены режимы «трасса», «городское шоссе», «улица». Уровень помехоустойчивости – средний. Светодиодная линейка индикатора днем видна плохо. «Радис» обнаружил сразу, а вот «Бинар» – лишь с 20 м.

14 место Saver 425



Заявленный производитель
ООО «НПП «Орион СПб», Россия

Ориентировочная цена 1500 руб.

Простое в обращении и недорогое устройство не докучает в городе слишком частыми ложными срабатываниями, хотя при включении «радует» громкими соловьиными трелями самотестирования. Внешний вид соответствует ценовому уровню, но придраться практически не к чему. Вынесенный на поверхность «глаз» настроен на перехват луча лазера с любого направления. Оба радара почуял с 750 м.

13 место Star Pro 60



Заявленный производитель
Star Dreams, Китай

Ориентировочная цена 4600 руб.

Помех почти не ловит. При включении приятный женский голос говорит: «Езжайте осторожно!». Опция полезная, потому что индикатор виден лишь в темное время. Оптическое окно рассчитано на перехват лазерного луча с любого направления. Вот только зачем? Сбоку или сзади будет уже поздно! «Радис» прибор поймал легко, а его коллегу не заметил.

For journal-plaza.net

НАША СПРАВКА

ИЗ ЖИЗНИ РАДАРОВ

• Как радар измеряет скорость?

Радар излучает электромагнитный сигнал и ловит его отражение от автомобиля. Если машина движется, то частоты излученного и отраженного сигналов не совпадают. По их разнице радар вычисляет скорость автомобиля.

• На каких частотах работают дорожные радары?

В мире наибольшее распространение получили четыре диапазона: **X**-диапазон (10,525 ГГц), **K**-диапазон (24,15 ГГц), **Ka**-диапазон (35,2 ГГц), **La**-диапазон, он же – лазерный (700–1000 нм). В России разрешены только X-, K- и La-диапазоны.

• Какова дальность работы радаров?

Она зависит от рельефа дороги, погодных условий, точности наведения и т. п. Максимальная дальность при благоприятных условиях превышает 1 км, ГОСТ определяет дальность радара не менее чем в 300 м. Это гарантированный минимум. Понятно, что в реальных условиях измерения могут проводиться как на большем расстоянии, так и на меньшем. Конструктивно радар устроен так, что либо выдает достоверное значение измеряемой скорости, либо не выдает никакого.

• Возможно ли измерение скорости в движении?

Да, возможно. Некоторые типы радаров вычисляют скорость патрульного автомобиля (по отраженному от дороги сигналу) и учитывают ее при определении скорости предполагаемого нарушителя, который может двигаться как в попутном, так и во встречном направлении. При этом на экран радара выводится только скорость нарушителя.

• Чем радар-детектор отличается от антирадара?

Различие принципиально, хотя в обиходе часто используют оба термина без разбора. Антирадар – это активный генератор помехи, нарушающий работу измерительного средства; его использование повсеместно запрещено. Радар-детектор – это, по сути, пассивный радиоприемник, настроенный на нужные частоты. Но и он в ряде стран находится вне закона.

• В чем отличие принципа работы лазерного радара от обычного?

Лазерный радар – это фактически дальномер. Он несколько раз подряд измеряет дальность, которая при движении объекта изменяется, а потом высчитывает производную от дальности по времени – получается скорость. Для России это пока экзотика.

Мы экспортируем не только сырье, но и СВЧ-технику.



На правах рекламы

чтобы грипп не застал врасплох

К гриппу у нас зачастую относятся довольно легкомысленно. Многие считают его самой обычной простудой, от которой не может быть особых неприятностей, кроме насморка, кашля, больной головы и в худшем случае – высокой температуры. А между тем, грипп – это весьма серьезная вирусная инфекция, ежегодно уносящая по всему миру тысячи жизней.

У гриппа и других ОРЗ действительно есть немало общих симптомов, что во многом и привело к существующей путанице. И все же отличить грипп от "обычной" простуды при желании может практически каждый. Для гриппа характерно острое и яркое начало. Практически сразу же поднимается температура тела, причем до самых высоких цифр (39-40°С). Кашель и насморк чаще всего в первые сутки отсутствуют, зато развивается вирусная интоксикация, которая сопровождается головной, мышечной и суставной болью.

Как правило, со всеми симптомами гриппа и простуды стараются справиться при помощи жаропонижающих, обезболивающих и противокашлевых препаратов. Но мало кто помнит о том, что самым лучшим лечением всегда считалось устранение основной причины заболевания, в данном случае – вируса.

Арбидол, предотвращая проникновение вируса внутрь клеток, помогает быстрее справиться с болезнью и избежать осложнений гриппа.



ОАО «Фармстандарт-Лексредства» РУ№003610/01

На российском фармацевтическом рынке сегодня представлено множество противовирусных средств. Возникает вопрос: "А что же выбрать?" Ответ прост – **Арбидол** – современный "антивирус" российского производства.

Арбидол предотвращает проникновение вируса внутрь клеток и тем самым прерывает его размножение и распространение по организму, тем самым помогая смягчить течение гриппозной интоксикации и сократить продолжительность болезни.

Хорошая переносимость **Арбидола** позволяет использовать его для лечения гриппа и ОРВИ у всех членов семьи, начиная с 3 лет. А во время сезонной эпидемии своевременный профилактический прием Арбидола может послужить надежной защитой от заражения даже при постоянных контактах с "гриппующими".

ПЕРЕД ПРИМЕНЕНИЕМ ОЗНАКОМЬТЕСЬ С ИНСТРУКЦИЕЙ. ИМЕЮТСЯ ПРОТИВОПОКАЗАНИЯ.

For journal-plaza.net

12 место — Crunch 217B



Заявленный производитель ..... Standard, Корея

Ориентировочная цена ..... 4200 руб.

Круговой прием лазера. Компас – с оригинальным круглым табло, развернутым к водителю, но показывает лишь восемь направлений. Ложных тревог практически нет! Кронштейн с присосками довольно эффектно стыкуется с корпусом. «Радис» почуял за 1500 м, а «Бинар» – только с 5 м!

11 место — Crunch 2110



Заявленный производитель ..... Standard, Корея

Ориентировочная цена ..... 2200 руб.

Практически нет ложных срабатываний. Прибор предельно прост в обращении. Днем светодиодный индикатор почти не виден. Лазерный луч ловит в диапазоне 180 градусов. Заявленная способность обнаружения импульсного радара не имеет практического смысла, она сводится к запоздалому сообщению: вас уже засекли! О радаре «Радис» предупредил охотно, а «Бинар» предпочел не замечать вообще…

10 место — Stinger S430



Заявленный производитель ..... LG Association, Корея

Ориентировочная цена ..... 4000 руб.

Простой и удобный для крепления на стекло или торпедо прибор. Есть ошибка перевода в русскоязычной инструкции: на самом деле при включении звуковые сигналы всегда разрешены, а не блокированы. Ложных срабатываний мало, и это хорошо. «Радис» отловил издалека, а «Бинар» проигнорировал.

9 место — Crunch 2160



Заявленный производитель ..... Standard, Корея

Ориентировочная цена ..... 4300 руб.

Почти идеальная помехоустойчивость. Встроен голосовой интерфейс на правильном русском языке. Функция VG-2, защищающая от обнаружения полицией самого прибора там, где они запрещены, в наших условиях – лишь трата денег (это, кстати, относится и к другим участникам теста). «Радис» поймал уверенно, а «Бинар» откровенно прозевал, запищав, только когда до него оставалось метров пятьдесят…

для каждого изделия. В общем, за день намотали туда-сюда несколько сотен километров.

Впрочем, один заготовленный заранее столбец пришлось-таки из таблицы выкинуть. Если «Радис» довольно легко ловился большинством изделий, а «Бинар» уверенно обнаружила только треть радар-детекторов, то чудище на треножнике по имени «КРИС»П вообще отказалось с нами сотрудничать! Первый заезд, второй, десятый – молчание… Так ловит-



Жить стало лучше? Похоже, все вокруг довольны.

8 место — LKT RD-10



Заявленный производитель ..... LKT, Корея

Ориентировочная цена ..... 1500 руб.

Прибор – проще не бывает: ни одной кнопки, нет даже выключателя. Воткнул, пискнул, поехали! При этом не беспокоит ложными срабатываниями – их немного. Лазер не обнаруживает. «Радис» почуял издалека, а вот «Бинар» – в полукилометре от него.

7 место — Star 2015



Заявленный производитель ..... Star Dreams, Корея

Ориентировочная цена ..... 2400 руб.

Все просто, помехоустойчивость хорошая. Есть память предустановленных режимов. И никаких изюминок, разве что аж два фотоприемника для лазерного излучения. С тем, что ловит луч спереди, все понятно, а сзади... Какой в этом смысл? «Радис» заметил сразу, а «Бинар» – за 1100 м.

6 место — Crunch Silver Bullet II



Заявленный производитель ..... Standard, Корея

Ориентировочная цена ..... 4300 руб.

Пищит часто и не по делу. ЖК-индикатор понравился: хорошо виден и днем, и ночью. В комплектацию входят крепление на козырек, присоски, зажимы для фиксации шнура питания... и две батарейки АА: прибор может работать и от них в течение 30–40 часов! Радары услышал издалека, наравне с лучшими образцами.

5 место — LKT RD-20



Заявленный производитель ..... LKT, Филиппины

Ориентировочная цена ..... 1800 руб.

Есть приемник лазерного луча – в пределах 180 градусов. Предусмотрен режим «город», есть кнопки выключения световых и звукового индикаторов, но все вместе выключить нельзя. Крепление – на приклеиваемый к торпедо магнит. Неудобно и некрасиво. Да и как при этом правильно сориентировать прибор и вывести его из тени дворников? При выключении питания теряются установки. Но радары поймал лихо.

For journal-plaza.net

КОММЕНТАРИЙ СПЕЦИАЛИСТА



Илья БАРСКИЙ, к.т.н., генеральный директор ООО «Симикон»

Честно говоря, сама идея испытаний радар-детекторов поначалу вызвала у меня неприятие: считаю, что эпоха подобных изделий близится к закату. Более того, я убежденный сторонник борьбы за порядок на наших дорогах. И если скорость движения ограничена законом, то не нужно пытаться его обойти, пропагандируя технические новинки подобного профиля. Как профессионал, я прекрасно понимаю, что противостояние дорожных радарных комплексов и радар-детекторов технически уже выиграно первыми, а потому решил принять активное участие в испытаниях, чтобы лишний раз подтвердить это.

Пытаться увернуться на дороге от фоторадарных комплексов типа «КРИС» сегодня бесполезно. Они по инструкции устанавливаются под углом к проезжей части, а потому захватывают ограниченный участок пространства. Но главное заключается в том, что такие фоторадары передают информацию о нарушителе на удаленный пост (мобильный или стационарный), и в этом смысле совершенно безразлично, спереди сфотографирован нарушитель или сзади. Радару, конечно, все равно, он может измерить скорость и так, и этак, но измерения «в спину», как показывает опыт работы многих инспекторов, гораздо более эффективны. И номера задние обычно почище, да и фары ночью не мешают «видеть» телекамерам. Так что в официальную методичку по внедрению и использованию передвижных фоторадаров уже включена рекомендация использовать их для определения скорости преимущественно удаляющихся целей: вероятность фиксации нарушения выше, с радар-детекторами никаких сложностей. Другой вопрос, что еще не все сотрудники ДПС работают в соответствии с этой рекомендацией, но это дело поправимое. В целом же я убежден, что ЗР провел важную и интересную работу, наша фирма с удовольствием приняла в ней участие.

ся КРИС радар-детекторами или не ловится? И почему?

Ответ подсказали разработчики, и он требует осмысления. Дело в том, что существует рекомендация устанавливать такие комплексы не только под углом к полосе движения, но и… по ходу движения: они должны «стрелять в спину», когда сбрасывать скорость уже поздно! (Хотя, формально говоря, измерения спереди ничем не хуже.) А заранее поймать излучение радара, «стреляющего» в противоположном от тебя направлении, довольно тяжело. Вот почему отловить излучение КРИСа, установленного как надо, «к лесу задом, к Ивану передом», нам не удалось. Другое дело, что на дороге мы ни разу не встретили гаишный комплекс, направленный в спину. Но, думаем, перестроятся гаишники очень быстро. И вместо фотографии переднего номера будут присылать «вид сзади».

Когда поймут, что обнаружить такого «чебурашку» куда сложнее, чем обыкновенного…

СТАТЬ ВЕЧНО УБЕГАЮЩИМ?

Наше мнение: радар-детекторы исторически обречены. Однако сегодня они в ходу, так что будем пользоваться тем, чему они обучены. Понятное дело, если на дороге вы поняли, что машину уже засекли, бить по тормозам бесполезно, но если удастся поймать «чужой» или отраженный сигнал, шанс избежать наказания есть. Суждения авторов относительно каждого из проверенных радар-детекторов приведены ниже, результаты замеров и экспертные оценки сведены в таблицу. В ней же промежуточные коэффициенты: в каждом испытании за лучший результат полагается 5 баллов, за худший – 1 балл, остальные оценивают-

4 место — Whistler XTR-695



Заявленный производитель ..... The Whistler Group, Филиппины

Ориентировочная цена..... 10 000 руб.

Довольно помехоустойчивый, имеет точный компас с шагом 5 градусов, систему «антикон» (требует периодически давить на кнопку), вольтметр. Удобен для автомобилей с неотключаемым гнездом прикуривателя: через 3 часа прибор выключится сам. Возможно подключение кабеля INTELLICORD с дистанционным управлением. На радары отреагировал с ходу.

3 место — Sho-Me 520



Заявленный производитель .....Sho-Me, Корея

Ориентировочная цена..... 3000 руб.

Почти не выдает ложных сигналов. К неудобствам отнесем отсутствие индикации беззвучного режима – при том что его установка сохраняется в памяти. При включении прибора никогда не знаешь, включен ли звук. Светодиодный индикатор на удивление яркий и хорошо читается, если только солнце не бьет прямо в него. Аж три линзы фотоприемника гарантируют круговую чувствительность к лазеру. Радары отловил сразу.

2 место — Whistler Pro 58



Заявленный производитель ..... The Whistler Group, Филиппины

Ориентировочная цена..... 5700 руб.

Помех немного. Обидно, что приложенная инструкция не соответствует прибору, поскольку в реальности у него не матричный дисплей, а светодиодный индикатор, на котором в принципе невозможно отображение информации. Зато есть липкий коврик для крепления на торпедо и шнур для подключения непосредственно к бортсети, минуя прикуриватель. Обнаружил наши радары с максимального расстояния.

1 место — Stinger S650



Заявленный производитель ..... LG Association, Корея

Ориентировочная цена..... 6200 руб.

В отличие от модели S430, имеет ЖК-индикатор, компас и русифицированный голосовой сервис. Единственный прибор, имеющий три цветные накладки центральной части корпуса: темную, серебристую и бордовую. Точный (с шагом 5 градусов) компас и очень хорошая помехоустойчивость. Хорошо видимый дисплей. Оба тестовых радара поймал издалека.

For journal-plaza.net

РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ РАДАР-ДЕТЕКТОРОВ

Наименование	Дальность обнаружения радара				Помехоустойчивость, баллы (× 0,2)	Эргономика, баллы (× 0,1)	Затраты		Итог, баллы
	Модель «Радис», м	Промежуточный коэффициент (× 0,3)	Модель «Бинар», м	Промежуточный коэффициент (× 0,3)			Цена, руб.	Промежуточный коэффициент, баллы (× 0,1)	
1. Stinger S650	1700	5,00 (1,50)	1700	5,00 (1,50)	5 (1,0)	5 (0,5)	6200	3,89 (0,39)	4,89
2. Whistler Pro 58	1700	5,00 (1,50)	1700	5,00 (1,50)	4 (0,8)	5 (0,5)	5700	3,99 (0,4)	4,70
3. Sho-Me 520	1700	5,00 (1,50)	1700	5,00 (1,50)	4 (0,8)	4 (0,4)	3000	4,51 (0,45)	4,65
4. Whistler XTR-695	1700	5,00 (1,50)	1700	5,00 (1,50)	4 (0,8)	5 (0,5)	10 000	3,15 (0,31)	4,61
5. LKT RD-20	1700	5,00 (1,50)	1700	5,00 (1,50)	4 (0,8)	2 (0,2)	1800	4,7 (0,47)	4,47
6. Crunch Silver Bullet II	1700	5,00 (1,50)	1700	5,00 (1,50)	2 (0,4)	5 (0,5)	4300	4,26 (0,43)	4,33
7. Star 2015	1700	5,00 (1,50)	1100	3,59 (1,08)	4 (0,8)	4 (0,4)	2400	4,63 (0,46)	4,24
8. LKT RD-10	1700	5,00 (1,50)	500	2,18 (0,65)	5 (1,0)	5 (0,5)	1500	4,81 (0,48)	4,13
9. Crunch 2160	1700	5,00 (1,50)	50	1,12 (0,34)	5 (1,0)	5 (0,5)	4300	4,26 (0,43)	3,77
10. Stinger S430	1700	5,00 (1,50)	–	1,00 (0,30)	5 (1,0)	5 (0,5)	4000	4,32 (0,43)	3,73
11. Crunch 2110	1700	5,00 (1,50)	–	1,00 (0,30)	5 (1,0)	4 (0,4)	2200	4,67 (0,47)	3,67
12. Crunch 217B	1500	4,53 (1,36)	5	1,01 (0,30)	5 (1,0)	5 (0,5)	4200	4,28 (0,43)	3,59
13. Star Pro 60	1700	5,00 (1,50)	–	1,00 (0,30)	4 (0,8)	5 (0,5)	4600	4,20 (0,42)	3,52
14. Saver 425	750	2,76 (0,83)	750	2,76 (0,83)	4 (0,8)	4 (0,4)	1500	4,81 (0,48)	3,34
15. Crunch 211B	1700	5,00 (1,50)	20	1,05 (0,31)	3 (0,6)	4 (0,4)	2400	4,63 (0,46)	3,27
16. Cobra XRS 9840	1700	5,00 (1,50)	50	1,12 (0,34)	3 (0,6)	5 (0,5)	9000	3,34 (0,33)	3,27
17. Cobra XRS 9340	1700	5,00 (1,50)	–	1,00 (0,30)	3 (0,6)	4 (0,4)	5300	4,06 (0,41)	3,21
18. Mongoose UB-720TX	1500	4,53 (1,36)	–	1,00 (0,30)	3 (0,6)	5 (0,5)	3300	4,45 (0,45)	3,20
19. Jaron JR-8 Pro	1700	5,00 (1,50)	80	1,12 (0,34)	2 (0,4)	5 (0,5)	10 600	3,03 (0,30)	3,04
20. Beltronics RX 65 Pro	1700	5,00 (1,50)	–	1,00 (0,30)	3 (0,6)	5 (0,5)	21 000	1,00 (0,10)	3,00
21. Saver G-213	50	1,12 (0,34)	–	1,00 (0,30)	4 (0,8)	2 (0,2)	510	5,00 (0,50)	2,14
22. Stealth 390	50	1,12 (0,34)	–	1,00 (0,30)	3 (0,6)	3 (0,3)	1200	4,87 (0,49)	2,03
23. Star Pro 30	–	1,00 (0,30)	–	1,00 (0,30)	3 (0,6)	2 (0,2)	2900	4,53 (0,45)	1,85
24. Super Cat SV-28R	–	1,00 (0,30)	–	1,00 (0,30)	1 (0,2)	4 (0,4)	7000	3,73 (0,37)	1,57

Самый дорогой из проверенных радар-детекторов стоит в сорок с лишним раз больше самого дешевого!



Населенный пункт кончился, а ваши приключения – начинаются. Примерно в километре «ниже по течению» водителю подробно объяснят, как не надо ездить по «населенке».



Подобные сценки скоро канут в Лету. Тот же «КРИС»П легко выполнит план за десяток экипажей – успевай только квитанции рассылать. Доход – государству!

ся пропорционально показанному результату. К примеру, самый дешевый, ценой в 510 руб., прибор получил в номинации «Затраты» оценку 5 баллов, самый дорогой, за 21 000 руб., – 1 балл, а тот, что стоит 4200 руб., – 4,28. У каждого параметра свой «весовой» коэффициент, максимальный, 0,3, – за дальность обнаружения, минимальный, 0,1, – за эргономику. Напоминаем: наше дело – привести объективные оценки и высказать свое мнение относительно каждого прибора. Несогласным предлагаем выстроить рейтинг детекторов так, как подсказывает их собственное разумение.

Однако призываем водителей не посвящать жизнь тому, чтобы научиться половчее увиливать от радаров, – проще не давать поводов подлавливать себя на нарушениях скоростного режима. ЗР

Благодарим ООО «Симикон» (Санкт-Петербург) и фирму Star Dreams (Москва) за помощь в подготовке статьи.

СПРОСИМ ЧИТАТЕЛЕЙ

По вашему мнению, радар-детектор:

- **29%** *повышает безопасность движения*
- **35%** *помогает нарушителям уйти от наказания*
- **36%** *абсолютно бесполезен*

For journal-plaza.net



Лицом в снег

Марка «Матадор», знакомая нам еще со времен СССР, сейчас принадлежит шинному концерну «Континенталь». Новое поколение словацких зимних шин Nordicca опробовал Сергей Мишин.

Нешипованные шины MP 59 Nordicca пришли на смену популярным моделям с индексами 55, 56 и 58. Рисунок протектора асимметричный, какой и подобает современным высокоскоростным зимним шинам. Наиболее быстрые модификации новинки способны держать скорость до 240 км/ч.

Среди других особенностей – объемные ламели нового поколения, гарантирующие высокое сцепление на льду и снегу благодаря множеству острых кромок. А на асфальте при больших нагрузках они «замыкаются», повышая жесткость блоков, что улучшает реакции автомобиля на действия рулем. Назначение элементов традиционно: за сцепление на льду, снегу и мокром асфальте отвечает внутренняя часть протектора – она сделана более мягкой и подвижной за счет увеличенного количества ламелей. Шашки внешнего плеча максимально жесткие – для улучшения управляемости на асфальте. Четыре продольные и множество поперечных канавок служат для интенсивного отвода воды и слякоти из пятна контакта. Новая резиновая смесь протектора HD Silica улучшает сцепление на мокрой и скользкой дороге, снижает сопротивление качению и увеличивает срок службы покрышек.



Шины выпускают 34 типоразмеров – от 185/65R15 T до 225/40R18 V.

MP 91 Nordicca 4×4 SUV – нешипованная модель для вседорожников. По заверению производителей, новинка обладает отличной тягой и способностью надежно маневрировать и быстро останавливаться как на мокром асфальте, так и на промороженных дорогах. На внутренней части протектора хорошо заметны две продольные пилообразные канавки, призванные улучшить разгон на заснеженных и грязных дорогах и стабилизировать поведение автомобиля.

Два продольных прямых канала отводят воду из пятна контакта и тем самым отодвигают начало аквапланирования. Они также улучшают чувствительность рулевого управления и помогают удерживать автомобиль на заснеженной прямой и в лужах.

Как и в легковой шине, здесь использованы такие же смыкающиеся под нагрузкой ламели и резина с высоким содержанием силики. А поскольку этим шинам предстоит работать и на разбитых дорогах, у низкопрофильных модификаций предусмотрено защитное кольцо в зоне посадки на колесный диск. Это значительно снижает вероятность «прокусывания» боковины.

В продаже 18 размеров – от 205/70R15 H до 255/55R17 V.

Знакомство с шинами Nordicca началось еще в аэропорту Рейкьявика. До отеля около 200 км – по темноте, сырому асфальту, при едва плюсовой температуре. Дорога – от прямой до закрученных в бараний рог поворотов, с подъемами и спусками. Скорость – около 100 км/ч, а на отдельных участках – 140. Шины понравились: держат курс, реагируют на руль и тормозят почти как летние. «Сузуки-Витара», обутая в «Нордику», – машина собранная, готовая к любым маневрам и вместе с тем комфортная (конечно, если дорожные неровности не слишком серьезные).

Второй тайм играли на следующий день. Подъем в горы на 750 м сквозь наполненные снежными зарядами тучи по дорожному ассорти – мокрый, обледеневший, грязный асфальт чередовался со снежными переметами. При околонулевой температуре нешипованным шинам приходится особенно тяжко. Снег влажный и очень скользкий, быстро спрессовывается и тает в пятне контакта. Тем не менее новые шины лицом в эту слякоть не ударили, вдобавок вполне уверенно одолевали снежные тропинки и даже целину. ЗР

For journal-plaza.net

АНТИФРИЗ «ЛУКОЙЛ ЭКСТРА G11»

Ориентировочная цена – 100 руб. за 1 л



Этот антифриз выпускает ООО «ЛЛК-Интернешнл» – дочерняя компания ЛУКОЙЛа, а разработали его состав специалисты немецкого концерна BASF SE. Как указано на этикетке, коррозию алюминиевых деталей системы охлаждения предотвращает пакет присадок, содержащий как органические кислоты, так и силикаты. А вот аминов, нитритов и фосфатов в нем нет. Такая рецептура должна, по утверждению компании, сохранить работоспособность антифриза на протяжении пяти лет или 250 000 км пробега.

Подобные гибридные составы, известные как G11, обычно имеют срок службы не более трех лет. Очевидно, немецким химикам удалось каким-то образом преодолеть эту планку.

РАЗВЕТВИТЕЛИ ГНЕЗДА ПРИКУРИВАТЕЛЯ

Ориентировочная цена – 165 и 270 руб.



Компания Mystery Electronics известна прежде всего аудио- и видеосистемами. Тем неожиданнее стало появление под этим брендом такого нехитрого изделия, как разветвитель прикуривателя. Однако и здесь нашлась изюминка. Оба разветвителя – MCA 1/3 (тройник) и MCA 1/2 («двойник») – имеют шарнирное сочленение со штекером, что позволяет наиболее удобно сориентировать гнезда. При этом тройник MCA 1/3 снабжен гнездом с биметаллическим контактом для подключения собственно прикуривателя, что обрадует курильщиков. Правда, в любом случае суммарная мощность подключаемых устройств не должна превышать 120 Вт.

АККУМУЛЯТОРНЫЕ БАТАРЕИ

Ориентировочная цена – 1500 руб. за батарею емкостью 55 А·ч



В кризисный год предприятие АКОМ порадовало автолюбителей линейкой батарей BRAVO: при современной кальциевой технологии они недороги. Такие батареи почти не теряют воду при эксплуатации, а следовательно, не требуют ее долива. Батареи имеют емкость от 55 до 90 А·ч и выпускаются с прямой и обратной полярностью выводов. Секрет снижения себестоимости – в переходе на отечественные комплектующие.



ЗИМНЯЯ ЖИДКОСТЬ ДЛЯ ОМЫВАТЕЛЯ СТЕКЛА

Ориентировочная цена – 250 руб. за 4 л

Компания Liqui Moly придумала новый состав для омывателя стекол Antifrost. Не замерзающая до –25°С жидкость благодаря тщательно подобранным присадкам легко удаляет налет от противогололедных реагентов, не оставляет разводов, не причиняет вреда пластику, резине и окрашенным поверхностям, облегчает скольжение стеклоочистителей. Как обещают, последние от взаимодействия с новой омывайкой не будут трескаться и прослужат заметно дольше. А сверх того Antifrost наполняет салон приятным дынным ароматом.

ПОДУШКИ АМОРТИЗАТОРА

Ориентировочная цена – 190 руб.



Российская компания SS20 освоила выпуск модернизированных подушек амортизаторов, отличающихся цветом: они теперь не черные, а терракотовые. Эффектный цвет призван защитить от подделок, наводнивших рынок. Идея проста: производством цветной резины не владеют даже многие крупные предприятия, ведь технология ее приготовления более сложная, а стало быть, дорогая. Подделывать такие изделия нерентабельно. Разумеется, цена продукта возросла, но незначительно – на 14 рублей за комплект.

Благодаря ступенчатой форме одной из подушек полностью исключен контакт дистанционной втулки с кузовом, что делает работу подвески менее шумной. Кстати, втулка в подушке SS20 цельная, она лучше держит форму, чем разрезная штатная, поэтому гайка штока не ослабевает со временем.

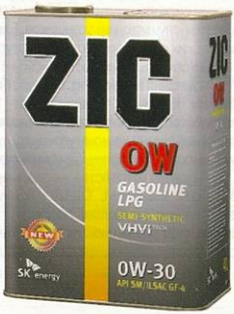
Применяемость указана на упаковке: это задние амортизаторы переднеприводных моделей ВАЗов, а также передние амортизаторы «классики» и «Нивы».

ПОЛУСИНТЕТИЧЕСКОЕ МОТОРНОЕ МАСЛО

Ориентировочная цена – зависит от региона, в Москве 210 руб. за 1 л

Корпорация SK Energy хорошо известна автолюбителям своими полусинтетическими маслами ZIC. Но до сих пор такие масла имели вязкость не ниже 5W-30. И вот – прорыв: ZIC 0W-20 и 0W-30 – полусинтетические, созданные на основе базового масла YUBASE+ группы III+. При этом по качеству масла относятся к группе SM по API, чем обычно может похвастаться лишь заметно более дорогая синтетика!

Новые масла особенно оценят россияне, эксплуатирующие автомобили в холода до –35°С, хотя есть у новинок и универсальное преимущество. По сравнению с прежними ZIC 5W-30 обещана экономия топлива за счет уменьшения трения в двигателе, особенно в период его прогрева.



For journal-plaza.net



КОНЦЕНТРАТ ОМЫВАТЕЛЯ В ТАБЛЕТКЕ

Ориентировочная цена – 10 руб.

Как известно, в бачок омывателя на худой конец можно заливать воду летом или водку зимой. На худой – потому что моющие свойства этих популярных жидкостей оставляют желать лучшего. Чтобы удалить следы насекомых, разводы от реагентов, нужны специальные поверхностно-активные добавки. Они-то и содержатся в таблетке, придуманной специалистами отечественной фирмы «ХОРС». От водителя только и требуется, что бросить пилюлю в бачок омывателя – целую, если он 5-литровый, а на меньший хватит и половинки. Такую таблетку удобно возить с собой на случай, если омывайка или незамерзайка неожиданно кончится, а автомагазина поблизости нет.

БЕЗДИСКОВЫЕ РЕСИВЕРЫ

Ориентировочная цена – 7200 и 15 000 руб.



Когда-то давно в автомобилях стояли радиоприемники, позволявшие слушать лишь то, что передают в эфир. Потом появились кассетные магнитолы, которые, в свою очередь, уступили место CD-ресиверам. И вот круг замкнулся: компания Clarion предлагает головные устройства FZ409e и FZ709e, в которые нельзя вставить ни кассету, ни диск. Опять голое радио? Не совсем: записанную любимую музыку можно прослушать с цифровых носителей. Для их подключения предусмотрены разъем USB, слот для карт памяти, а в модели, что подороже, еще и беспроводной интерфейс Bluetooth.

От нажимных кнопок также избавились: все управление – через сенсорный дисплей. Полное отсутствие подвижных частей делает новинки особенно надежными и нечувствительными к русской зиме, а программа BBE-MP позволяет восстановить сжатые файлы MP3 почти до исходного качества. Можно слушать файлы и в форматах AAC и WMA – их устройства также «переваривают».

КОМПЬЮТЕРНАЯ ДИАГНОСТИЧЕСКАЯ USB-ПРИСТАВКА

Ориентировочная цена – 7000 руб.



Когда «дело в бобине», обычные сканеры мало помогают: неисправности в системе зажигания обычно не записывают свои коды ошибок. Межвитковое замыкание, изменившийся зазор в свечах, обрыв жилы высоковольтного провода остаются нераспознанными программой самодиагностики ЭБУ. На этот случай ООО «НПП «АСЕ» предлагает использовать приставку «Автоас-Экспресс», которая выдаст на экран ноутбука осциллограмму импульсного напряжения, причем без присоединения емкостного или индуктивного датчика к электросхеме самого автомобиля! Прибор позволит посмотреть форму сигнала не только в цепях зажигания, но и на форсунках и даже на диодах генератора – достаточно... поднести датчик к аккумулятору.

САБВУФЕРЫ

Ориентировочная цена – от 11 000 руб.

Новую серию сабвуферов Morel Ultimo SC не назовешь дешевой. Но ведь и звуковая катушка диаметром 130 (!) мм, намотанная шестигранным алюминиевым проводом, – своего рода эксклюзив! Такая обмотка позволяет более плотно уложить витки, обеспечив лучший теплоотвод при минимальной массе. А он ой как нужен, поскольку фирма гарантирует длительную работу сабвуфера с подводимой мощностью в 600 Вт, а кратковременно – и до 2 кВт. У литого бумажно-карбонового диффузора высокая жесткость при ничтожной массе, что гарантирует минимальные нелинейные искажения.

Новые сабвуферы выпускают в типоразмерах 10 и 12 дюймов с катушками сопротивлением 2 и 4 Ом.





НОВАЯ ЛИНЕЙКА ИММОБИЛАЙЗЕРОВ

Ориентировочная цена – от 4400 до 7500 руб.

Российская компания «УльтраСтар» в сотрудничестве с Заводом опытного приборостроения (Калуга) предлагает линейку иммобилайзеров StarLine – модели S350, S470, S770, – построенную по принципу «от простого к сложному». Эта троица автоматически опознает владельца авто по брелоку (диалоговая авторизация в диапазоне 2,4 ГГц) , использует устойчивое к взлому шифрование кодов управления с защитой от ретрансляции и подбора кода. Модель S470 оснащена датчиком движения и может использоваться в охранных системах с дистанционным пуском двигателя. Старшая версия S770 дополнительно имеет беспроводной индикатор состояния иммобилайзера, который можно установить в салоне совершенно открыто, не выдавая при этом расположения модуля блокировки.

ПОТОЛОЧНЫЙ МОНИТОР С DVD-ПРОИГРЫВАТЕЛЕМ

Ориентировочная цена – 23 000 руб.

Монитор VCM-11DXX компании Soundstream имеет диагональ 11,2 дюйма и показывает картинку с разрешением 800×480 пикселов. Для того чтобы устройство органично вписывалось в любой интерьер, в комплект входит три набора сменных накладок – черного, серого и бежевого цвета. Назвать устройство просто DVD-проигрывателем не совсем верно, поскольку, кроме дисков, он читает USB-флэшки и карты памяти SD. Еще одно важное преимущество новинки: для высококачественного воспроизведения звука нет необходимости прокладывать аудиокабель к штатной магнитоле – встроенный FM-трансмиттер передаст сигнал на свободной частоте прямо на радиоприемник. Ну и наконец, еще один, инфракрасный передатчик позволит слушать звуковое сопровождение через беспроводные наушники.



For journal-plaza.net

Кризис – а где это?

Если посвятить себя изучению электронных гаджетов, то не возникнет и повода вспомнить о кризисе – здесь все в развитии. Алексей Воробьев-Обухов набирался оптимизма, знакомясь с новинками бортовой аудио- и видеотехники.

Начнем, пожалуй, с головных устройств, на то они и головные. Фирма Pioneer, например, обновила всю линейку ресиверов. Теперь можно смотреть и слушать то, что записано на USB-флэшке, iPod и iPhone, а также на карте памяти SD… Причем некоторые устройства не обязательно подсоединять кабелем: расширены возможности беспроводного интерфейса Bluetooth. Отрадно, что в кризисный год новые модели начального уровня, работающие с USB и iPod, не только не подорожали, а, напротив, стали доступнее! Дизайн всей линейки ресиверов также претерпел изменения, нынешний называется «Круги на воде». В меню среди семи возможных языков и русский, при этом «старшие» модели слушаются голосовых команд и позволяют пролистывать странички скользящим движением пальца. В ряде моделей имеется не только FM-, но и УКВ-диапазон. Изменилась и система обозначений головных устройств: теперь это 4-значный индекс, первая цифра которого говорит о классе – от начальных моделей (1XXX) до самых навороченных (8XXX).

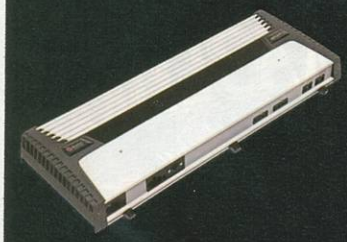
Не сидели без дела и другие производители. Например, тем, чьи доходы особо не пострадали, адресована интересная цифровая медиастанция iXA-W404R в формате 2DIN от компании Alpine. А тех, кто не желает переплачивать за громкий бренд, но все же стремится получить «олл инклюзив», заинтересует мультимедийная система



Наушники Alpine SHS-N103 рассчитаны прежде всего на автолюбителей: для складывающихся «ушей» найдется место в любом бардачке. ИК-интерфейс избавит от лишних проводов в салоне и необходимости искать нужное гнездо на ресивере. Другое дело, что головное устройство подойдет не всякое, а только с ИК-передатчиком. Из других особенностей отметим автоматическую систему контроля входного сигнала, которая, во-первых, не даст оглохнуть от слишком громкого звука, а во-вторых, автоматически отключит питание при простое в течение более 5 минут. Стоят наушники около 1500 рублей.



Хотя ресивер Mystery MMTD-9170 NV выполнен в однодиновом формате, его выдвижной экран сделает честь двухдиновому устройству: целых 7 дюймов по диагонали. Пригоден для просмотра фильмов, записанных как на DVD, так и в формате MPEG4, а то и просто из эфира. Вход USB тоже предусмотрен, но он меньшего, чем на флэшках, размера: потребуется переходный кабель. А вот чтобы найти дорогу к дому, ничего больше не нужно – в состав системы включен навигатор с картами от Navitel. Цена модели – около 21 500 рублей. Немало, но зато получите практически все, что мыслимо в подобном устройстве.



Усилители Boston GT используют новую схемотехнику и эксклюзивную технологию Boston DualMode, благодаря которой способны безопасно работать на нагрузку в 1 Ом. Кроме того, схема Q-Tune улучшает басовое звучание фронтальных динамиков, не перегружая их. Напряжение входного сигнала от 0,2 до 8 В делает усилитель универсальным по отношению к разным головным устройствам. Принудительное охлаждение позволяет монтировать усилитель в автомобиле в любом положении, а компьютерная диагностическая система надежно защищает от любых аварийных режимов – перегрева, короткого замыкания, всплесков напряжения в бортсети. Интересно, что в каждый усилитель зашит серийный номер, который нельзя удалить или изменить (жуликов просят не беспокоиться). Изображенная на фото модель GT 4100 стоит 43 600 рублей.

Устройство Alpine iXA-W404R не зря названо медиастанцией. Оно может работать в связке с iPod и iPhone, причем извлекает из них не только звуки, но и видеозаписи. Продвинутые системы обычно игнорируют формат MP3, а эта новинка благосклонна к сжатой музыке. Сенсорный экран с функцией Scrollview позволяет прокручивать меню скользящим движением пальца. К станции подключают телефон с Bluetooth, камеру заднего вида и телевизионную антенну. Там же, где сигнал с Останкинской телебашни не принимается, остается смотреть кино и слушать концерты в записи, причем неограниченно долго, ведь к станции можно подключить не только флэшку, но и жесткий диск с сотнями гигабайтов памяти. Стоит эта модель около 24 000 рублей.



For journal-plaza.net

Mystery MMTD-9170NV с телевизором и навигатором: ей достаточно однодиновой шахты.

Конечно, современные ресиверы неплохо «играют» и сами по себе, но истинных ценителей звука ищите у прилавков с усилителями. Например, американская фирма SPL by Soundstream привлекает линейкой Gorilla. Даже самая младшая модель (семейство с индексом GRLA представлено четырьмя 2-канальными, тремя 4-канальными усилителями плюс тремя моноблоками) выдает на 4-омной нагрузке 150 Вт. А моноблоки могут не только работать на нагрузку всего в 1 Ом, но и подключаются парой на один сабвуфер! Продвинулась в деле усиления звука и компания Boston: на 20% увеличила в новом модельном году мощность при сохранении прошлогодних габаритов.

Впрочем, не всем нравится, когда от басов сотрясаются внутренности и весь автомобиль. Выход из ситуации – беспроводные стереонаушники с инфракрасным интерфейсом. Они, кстати, обойдутся куда дешевле усилителя и сабвуфера.

Неплохо бы еще знать, куда рулить под любимые мелодии. В стане навигаторов тоже не наблюдается кризисного затишья: покупатели встретят новые имена, порой такие удачные, как GlobusGPS. Прибор готов работать с тремя навигационными программами на выбор: Navitel, CityGuide или «Автоспутник».

Есть новинки и среди других электронных устройств – все не охватить даже такому толстому журналу, как ЗР. А потому за дальнейшей информацией (и покупкой) стоит просто пойти в магазин. Проблемы, как потратить деньги, не возникнет. Где ты, кризис?! **ЗР**

На правах рекламы



Ресивер Pioneer DEH-2110UB принимает радиопередачи не только в диапазоне FM, но и в отечественном УКВ. Дисплей покажет название станции и передаваемую по каналу RDS информацию, а в фонотеке пригодятся записи не только на CD, но и на USB- флэшке в любом из трех форматов: WMA, WAV или MP3. В последнем, как известно, файлы довольно сурово сжаты и потому качество звука хуже. Разработчики, однако, уверяют, что придумали алгоритм восстановления информации ASR, делающий разницу в звучании практически неощутимой. Это довольно странно с позиций теории, но во время презентации действительно было заметно, что звучание качественное. Мощность каждого из четырех каналов встроенного усилителя на транзисторах MOSFET – 50 Вт. Приобрести новинку можно примерно за 4000 рублей.



Навигатор GlobusGPS GL-500 не только поддерживает разные картографические приложения, но и самостоятельно выходит в Интернет, что позволяет пользователю получать информацию о пробках, читать электронную почту, общаться по «аське» (не на ходу, боже упаси!) и вообще посещать любые сайты, используя браузер Internet Explorer. В навигатор встроена также функция GPS-мониторинга, то есть возможна передача информации о местонахождении автомобиля. Кроме того, на 5-дюймовый экран можно вывести картинку с камеры заднего вида, причем встроенный датчик освещенности автоматически подстроит яркость изображения. Карта читается и в солнечный день, но при этом она не ослепит водителя при въезде в туннель или в закрытый паркинг. Стоит новинка около 11 000 рублей.



Новые акустические системы серии A компании VARTA Electronics начинаются с размерности не менее 5,25 дюйма, поскольку все, что меньше, по мнению разработчиков, не может претендовать на звание флагмана. В новой линейке фирма использовала легкие и прочные алюминиевые диффузоры. Кроссовер здесь – отдельный блок. Комплект V-SPA6.2 стоит около 4000 рублей и порадует чистым звуком мощностью до 160 Вт.

MOTUL для ухода за авто: мощь и блеск

В этом номере мы завершаем серию публикаций о профессиональных смазочных материалах MOTUL рассказом о средствах по уходу за автомобилем.

Средства для ухода за автомобилем, выпускаемые компанией MOTUL, наравне с другими смазочными материалами французского производителя, являются продуктами высоких технологий, в которых нашли применение многие инновации и ноу-хау, разработанные компанией MOTUL.

Обеспечить должное функционирование двигателя вашего автомобиля и улучшить выдаваемые им характеристики помогут сразу несколько видов очистителей и присадок MOTUL. В первую очередь это средство для очистки системы смазки бензиновых, дизельных, наддувных и атмосферных двигателей **MOTUL Engine Clean**, которое очищает двигатель, обеспечивает длительную чистоту нового масла (добавляется в масло перед заменой) и восстанавливает компрессию. Средство **MOTUL Fuel System Clean**, специально разработанное для очистки систем питания бензиновых двигателей, оказывает усиленное воздействие на клапаны, карбюраторы, форсунки и камеры сгорания, обеспечивая тем самым превосходную мощность двигателя. Что немаловажно, средство **Fuel System Clean** обладает способностью связывать и выводить скопившуюся в топливном баке влагу. Аналогичное по характеристикам средство есть и для дизельных двигателей – это очиститель **MOTUL Diesel System Clean**. Средство **MOTUL Carbu Clean** с успехом устранит из карбюратора вашей машины лаковые и смолистые отложения. При сезонной эксплуатации автомобиля рекомендуется применять топливную присадку **MOTUL Stabilizer**. Это средство компенсирует негативное влияние некачественного топлива, защитит бензин от окисления и осмоления, гарантирует лёгкий запуск двигателя после сезонного хранения.









Для ухода за остальными системами автомобиля и кузовом предназначены два средства MOTUL. Очиститель тормозных механизмов и контактов **MOTUL Brake Clean Contact Cleaner** – это мощный очиститель без содержания хлора, применяемый для очистки тормозных дисков, сцепления, металлических частей, электрических контактов и свечей зажигания. В результате его применения металлические поверхности надолго остаются чистыми и сухими. А многоцелевая смазка **MOTUL E.Z. Lube Multi Protect** имеет двойное действие: она не только смазывает, но и защищает металлические детали автомобиля от коррозии, создавая на них стойкую защитную плёнку.





Компания MOTUL позаботилась и о внешнем облике вашего автомобиля. Очиститель **MOTUL Shine & Go Silicon Clean** благодаря эксклюзивной формуле на силиконовой основе придает блеск и оживляет цвета виниловых и пластмассовых деталей экстерьера и интерьера вашего автомобиля и создает на них долговременную защитную пленку.



Наконец, отремонтировать проколотую шину в дальней дороге вам поможет средство для быстрого ремонта шин **MOTUL Tyre Repair**, которое восстанавливает и камерные, и бескамерные шины.



MOTUL www.motul.ru

For journal-plaza.net



Подлить масла

Повысить конкурентоспособность российских изделий призывают с самых высоких трибун. А могут ли у нас производить, к примеру, хорошее моторное масло? Утвердительный ответ дают Михаил Колодочкин и доцент кафедры ДВС Петербургского политехнического университета, к.т.н. Александр Шабанов.

РЕМОНТИРОВАТЬ НЕ БУДУ!

Механик был краток: «Какое масло заливаешь, наше? Тогда извини – ремонтировать не буду. Его не отмыть, как положено, а всех собак потом на слесаря повесят!».

Визит на рядовую СТО никак не был связан с темой экспертизы, но брошенная фраза запомнилась мгновенно. Для убедительности мастер охотно показал черную, похожую на мазут грязь в масляном поддоне и на клапанной крышке. Из чего тут же был сделан вывод, что даже такой примитивный продукт, как моторное масло, в России «варить» не умеют.

Насчет примитивности продукта спорить не станем. Наше дело – испытать что-нибудь сугубо отечественное и совсем свеженькое: нужно же верить во что-то хорошее! Выбор пал на «Синтойл» из подмосковного Обнинска, создатели которого бравируют использованием самых современных технологий. Вот и сравним – и не с чем-нибудь, а с продукцией «Шелла»!

Для экспертизы взяли по два масла – минеральное и полусинтетическое. Почему не синтетику? Потому, что основной потребитель отечественных бюджетных масел – это, как правило, небогатый владелец скромной нашемарки, а такие машины дорогими и накрученными продуктами обычно не балуют. Естественно, подобрали аналоги по всем возможным классификациям. Минералка – класса 15W-40, полусинтетика – 10W-40. По API соответственно SG/CD и SL/CF. Это нормальный современный уровень масел. При этом «шеллы» обошлись нам вдвое дороже российских.

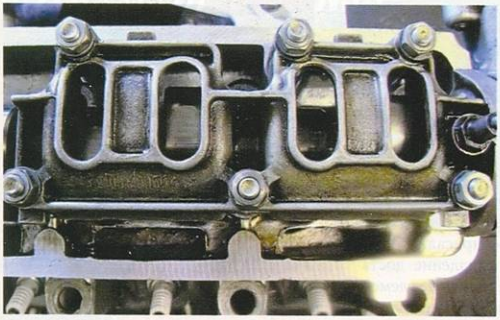
СМАЗЫВАТЬ, МЫТЬ, ЗАЩИЩАТЬ

Зачем двигателю масло? Оно смазывает детали, уменьшая силы трения. Кроме того, оно, создавая разделяющие пленки, предотвращает износ. А еще масло моет и охлаждает двигатель. Насколько хорошо – зависит от его качества, которое определяется как свойствами основы, то есть базового масла, так и пакетом присадок, с помощью которых формируют характеристики конечного продукта.

Пакеты присадок «масленщики» уже давно не делают сами – покупают их у фирм, специализирующихся на разработке и производстве подобных продуктов. Именно этот факт часто используют в недобросовестной рекламе: мол, мы накупили фирменных присадок, а потому и продукт у нас фирменный! Но вся сложность в том, что основа у каждого масла чаще всего своя. Именно поэтому продукты, совпадающие по классификациям и даже построенные на практически одинаковых пакетах присадок, могут работать по-разному.

И еще одна тонкость. Подогнать характеристики свежего масла под стандарты лучших мировых образцов не так-то и трудно, а вот сохранить эти характеристики в процессе длительной работы масла в реальном моторе – задача сложнейшая. Тот, кто решает ее успешнее дру-

For journal-plaza.net



Клапанный механизм одного из двигателей после проведения испытаний. На каком масле он работал? По внешнему виду не определить.



Поддон двигателя спустя месяц испытаний: мазутоподобная грязь не обнаружена.

Наша экспертиза показала: Россия может производить конкурентоспособное масло!

гих, достигает максимально возможного на данный момент уровня качества.

ПАРАЛЛЕЛЬНЫЙ ЗАБЕГ

Вопросов много. Как отреагирует мотор на замену супермасла более дешевым? Как долго разные масла проживут в полностью идентичных условиях работы на практически одинаковых моторах? Как будут меняться их свойства в процессе работы? Насколько поразному они моют двигатель и сколько дают отложений? Каков будет износ мотора при работе на разных маслах?

А если короче, за что переплачиваем более чем вдвое, покупая дорогое импортное масло, – за громкое имя или за реальные достоинства?

Ответ на эти вопросы можно получить только в ходе длительных ресурсных испытаний реальных двигателей. Два аналогичных мотора с примерно одинаковой степенью износа устанавливают на стенды. Естественно, сначала их разбирают, обмеряют и фотографируют. Взвешивают контрольные детали – поршневые кольца, вкладыши подшипников. По изменению их веса судят о скорости износа. Кроме того, взвешивают детали маслоотделителя, который стоит в клапанной крышке. А в масляный поддон монтируют фрагмент радиатора радиоэлектронных схем – ребристую пластину, на которой будут осаждаться масляные отложения. Все это – для контроля моющей способности и склонности к отложениям моторных масел.

Итак, моторы собраны, поставлены на стенды, обвешаны аппаратурой. В одном двигателе «Шелл», в другом – «Синтойл». Сначала – минералка, потом – полусинтетика. Можно начинать забег. А это 120 моточасов в полностью идентичных режимах – аналог 10 тыс. км пробега. Практически месяц на каждую пару масел. Итого два месяца работы, 4 тонны бензина! И куча проб, отобранных на различных стадиях испытаний. Дорого же нынче стоит удовлетворение любопытства…

После окончания испытаний каждой пары – разборка двигателя, снова обмеры, взвешивание, фотосессия. А потом – самое интересное. Один из моторов вновь собрали, и на нем проделали одинаковые серии испытаний сначала для свежего, потом для отработанного моторного масла. По результатам сразу стало ясно, насколько его старение не нравится движку. А потом пробы масел были отданы в лабораторию, чтобы оценить, как сильно изменились их основные физико-химические параметры в процессе работы.

ПРИБЕЖАЛИ...

Что же в итоге? Вывод первый, патриотический: большой разницы между маслами марок «Шелл» и «Синтойл» на начальной стадии испытаний моторы не почувствовали! При работе на минералке вся разница в мощности мотора, расходе топлива и мощности трения уложилась в погрешность измерений. А на полусинтетике «Синтойл» даже чуть-чуть выиграл у «Шелла» по расходу топлива – двигатель умерил свой аппетит на 2–3%!

На правах рекламы

ЕСТЕСТВЕННОЕ ВОССТАНОВЛЕНИЕ МУЖСКОЙ СИЛЫ



Рег. уд. № 000374/01 ФСНСЗР реклама

ПОМОГАЕТ:

- вернуть способность к появлению эрекции в «нужное» время
- стимулировать половую активность

Может использоваться лицами, страдающими сердечно-сосудистыми расстройствами

ИМПАЗА – УВЕРЕННОСТЬ В СВОИХ СИЛАХ!

Информация по телефонам:
(495) 681-09-30
(495) 681-93-00
www.impaza.ru

ПРОКОНСУЛЬТИРУЙТЕСЬ СО СПЕЦИАЛИСТОМ. УТОЧНИТЕ ВОЗМОЖНЫЕ ПРОТИВОПОКАЗАНИЯ

For journal-plaza.net

Сенсация? Можно было бы ответить утвердительно, но на отработанных маслах картина существенно изменилась. Отработанный «Синтойл» добавил сразу около 10% к расходу топлива, тогда как «Шелл» увеличил расход всего на 5,3%. Впрочем, на полусинтетике все более гуманно – изменение свойств масла «Шелл» мотор практически не почувствовал, а «Синтойл» ухудшил экономичность мотора примерно на 3%. Все это – следствие изменения мощности трения, которая существенно меняется при старении масла.

Забавно, что у всех масел вязкость по мере наработки на двигателе снижается, а у полусинтетики «Синтойл» меняется как-то хитро: при низких температурах (40°С) она тоже уменьшается, при 100°С практически не меняется, а вот высокотемпературная, при 150°С, начинает расти. Трение, а вместе с ним и расход топлива увеличиваются, зато скорость износа на этом масле минимальная. И это ясно: вязкость выше, толщина разделяющей пленки больше, поэтому скорость износа и падает.

А что с ресурсом испытуемого продукта? Обычно считают, что срок службы масла заканчивается, когда вязкость выходит за пределы, предписанные заявленным классом по SAE, и когда резко падает его моющая способность, которую характеризует величина щелочного числа. Кроме того, масло «кончается», когда резко уменьшается концентрация активных компонентов – цинка, фосфора, кальция. В таком случае говорят, что произошло выпадение присадки. Причем происходит это выпадение достаточно резко: вот были активные элементы в масле, а через пару сотен километров, глядишь, и нет их совсем. Так вот, по нашим данным, ни одно масло к порогу своего срока службы не подошло!

Что это значит? Да то, что во всех маслах использованы эффективные и «долгоиграющие» пакеты присадок. Но, будем объективны, основа масла «Шелл» пока что лучше.

Что касается моющей способности, с ней все хорошо: двигатель после всех масел остался чистым! Никаких черных битумоподобных отложений мы не нашли. И масса отложений на контрольных весовых элементах в клапанной крышке и масляном поддоне отличалась незначительно – в пределах погрешности измерения. А за моющую способность тоже отвечают пакеты присадок. Но их мы уже похвалили…



СПРОСИМ ЧИТАТЕЛЕЙ

Верите ли вы в конкурентоспособность отечественных моторных масел?



ЧТО ВЫБРАТЬ?

Совет прост. Если накатывать за сезон больше 10 тыс. км, «Шелл», конечно, предпочтительнее. А если сезонный пробег сравнительно невысокий, то можно смело применять масла из Обнинска. И в любом случае свежее масло лучше поработавшего. **ЗР**

ПАРАМЕТРЫ МАСЕЛ «СИНТОЙЛ» И «ШЕЛЛ»

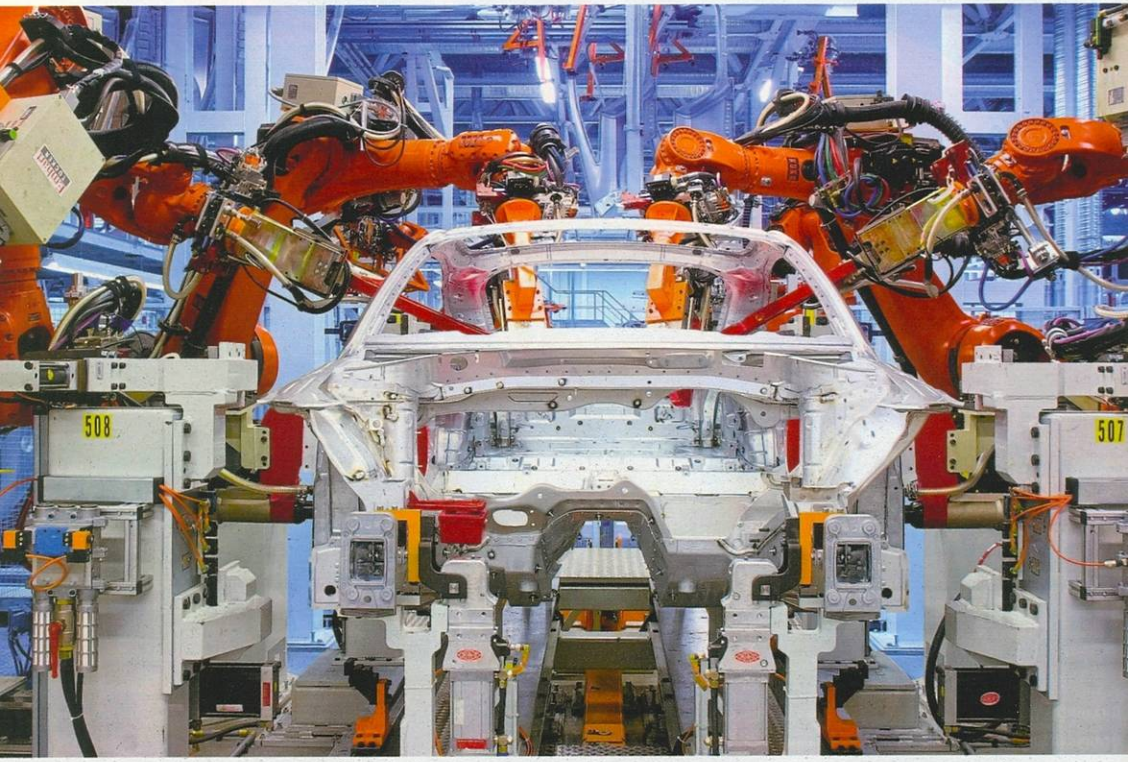
Параметр	Марка масла			
	Shell Helix 15W-40 API SG/CD	«Синтойл-Супер» 15W-40 API SG/CD	Shell Helix Plus 10W-40 API SL/CF	«Синтойл-Премиум» 10W-40 API SL/CF
				
Основные физико-химические параметры*				
Изменение кинематической вязкости при 40°С, %	–7,3	–5,6	–7,9	–4,0
Изменение кинематической вязкости при 100°С, %	–6,1	–3,8	–6,2	–0,7
Изменение кинематической вязкости при 150°С, %	–1,6	–3,3	–5,1	7,0
Изменение щелочного числа, %	–14,1	–3,4	–6,8	–16,4
Кислотное число, мг КОН/г	0,6	0,5	0,8	0,6
Содержание активных элементов**				
Фосфор, масс. %, до/после испытаний	0,12/0,12	0,12/0,11	0,14/0,12	0,16/0,12
Цинк, масс. %, до/после испытаний	0,08/0,08	0,08/0,07	0,08/0,08	0,07/0,07
Увеличение содержания продуктов износа***				
Алюминий, ppm	22,8	10,1	6,9	7,2
Железо, ppm	3,9	7,7	4,2	0,6
Хром, ppm	2,1	3,0	0,4	0,3

*Характеризует стабильность масла и его ресурс. Чем меньше, тем лучше. **Характеризует противоизносные свойства. Чем меньше, тем лучше.
***Параметр говорит о защитных свойствах. Чем меньше, тем лучше.

For journal-plaza.net

Не до жиру

С каждым сброшенным килограммом автомобиль становится быстрее, экономичнее и экологичнее. В компании «Ауди» целенаправленно занимаются облегчением машин вот уже без малого 30 лет. Результаты и перспективы оценил Дмитрий Федоров.



ВЕС СБРОСИТЬ!

На протяжении всей своей эволюции автомобиль неуклонно набирал вес. Машины росли в размерах, обзаводились новым оборудованием, приспосабливались к жестким нормативам безопасности. При этом требовали мощных моторов – соответственно становились прожорливыми, выбрасывали больше вредных веществ. Только в 80-е годы эту тенденцию удалось переломить. В числе основателей теории облегчения была компания «Ауди».

Вложиться в программу по снижению веса – значит сэкономить на более сложных разработках, направленных на снижение расхода топлива и выбросов CO_2. Убираем 100 кг массы автомобиля – и получаем от 0,3 до 0,5 л сэкономленного горючего и уменьшение выброса CO_2 на 8–11 г/км. Кроме того, более легкий автомобиль проще наделить образцовой управляемостью и высокими скоростными качествами. На языке инженеров «Ауди» подобная взаимосвязь называется «весовой спиралью». Ведь чем легче кузов, тем менее массивными можно сделать элементы подвески. Легкий автомобиль резвее разгоняется и быстрее тормозит, а значит, он обойдется двигателем меньшего литража и легкими тормозными дисками.

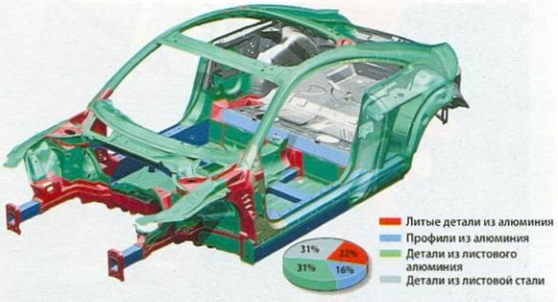
АЛЮМИНИЙ ИЛИ СТАЛЬ?

Наиболее сложный и трудоемкий для облегчения элемент конструкции – кузов. Пятнадцать лет назад «Ауди» совершила индустриальный прорыв, когда представила публике роскошный A8 первого поколения с цельноалюминиевым кузовом, состоящим из литых и экструдированных деталей. (Последние получают, продавливая металл через отверстие требуемого сечения.) Технология получила фирменное обозначение ASF (Audi Space Frame). До появления «Ауди-A8» в мире не было крупносерийной модели с полностью алюминиевым кузовом и, самое главное, с пространственным несущим каркасом. Кстати, немецкая фирма к настоящему моменту выпустила более 550 тысяч разных кузовов, сделанных по технологии ASF.

For journal-plaza.net



В структуре кузова суперкара «Ауди-R8» преобладают алюминиевые элементы, выполненные методом экструзии.

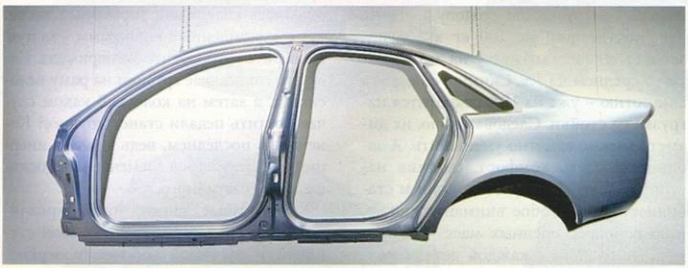


Спортивный TT – единственная модель «Ауди», чей кузов представляет собой сочетание алюминиевых и стальных элементов.

Алюминий – очень капризный материал: хуже стали поддается штамповке, из-за толстой оксидной пленки доставляет немало хлопот при сварке. Но перспектива на 40% снизить массу кузова по сравнению со стальным аналогом стала для инженеров прекрасным стимулом.

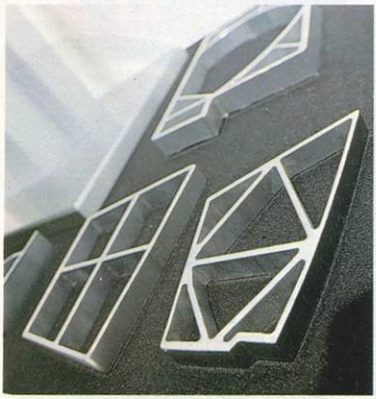
За прошедшие годы технологии шагнули далеко вперед. Точечную сварку заменили лазерной: такой шов не только более прочен, но и почти незаметен. Благодаря этому разработчики купе TT отказались от декоративной накладки на стыке панелей крыши и боковины. Многие детали крепят саморезами и заклепками, избегая нагрева. Это очень важно для того же TT, кузов которого – комбинация алюминиевых и стальных панелей с разными термическими свойствами. Уровень автоматизации при сборке кузова к настоящему времени возрос с 25 до 80%, и отставания от традиционных «стальных» технологий по этому показателю практически нет.

Технология ASF хороша тем, что ее легко подстроить под нужды конкретной машины. Например, в A8 больше всего литых алюминиевых деталей – 34% массы конструкции. Кузов суперкара R8 на 70% состоит из экструдированных элементов, придающих ему повышенную жесткость, а для спортивного «Ауди-TT» и вовсе разработали гибридную пространственную раму, в которой примерно две трети деталей алюминиевые, а оставшиеся – стальные. Кстати, этим достигли лучшей развесовки по осям – более тяжелые стальные панели сконцентрированы у TT в хвосте и уравновешивают расположенный спереди двигатель. Интересно, что технология формовки под давлением позволила без особых



Инженеры немецкой фирмы стараются максимально сократить количество кузовных деталей. К примеру, боковину A8 второго поколения изготавливают цельной. У предшественника она состояла из восьми элементов.

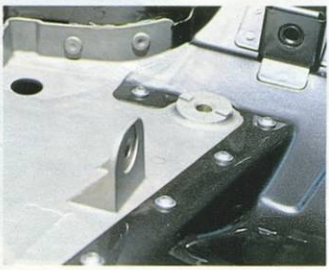




Винты-саморезы используют в труднодоступных местах кузова. Их вкручивают роботы, способные развить усилие до 1500 Н.

При разработке деталей, играющих важную роль в силовой структуре кузова, инженеры «Ауди» стараются смоделировать аналоги из живой природы. К примеру, идеалом видится строение птичьих костей – легких и прочных.

Стальные и алюминиевые детали с различными термическими свойствами соединяют без сварки – винтами-саморезами, заклепками или болтами. В кузове купе 229 таких соединений, в родстере – 250, причем 80% из них дополнительно проклеивают. Так устраняют угрозу контактной коррозии.



БЕСПЛАТНАЯ ГОРЯЧАЯ ЛИНИЯ ПО РОССИИ 8-800-333-7167

For journal-plaza.net





Средняя стойка кузова А4 сварена из металла разной толщины. Внизу, в районе возможного удара, применен элемент потолще, вверху – более тонкий.

Методом экструзии получают детали самого разного сечения. Перед нами – порог спортивного «Ауди-ТТ» в разрезе.

затрат создать разные силовые элементы для купе и родстера – построить для каждого собственную силовую схему. В итоге жесткость кузова купе по сравнению с ТТ первого поколения увеличилась наполовину, а у родстера – вдвое!

Результаты впечатляют. Однако алюминий заметно затратнее в производстве, чем обычная сталь, – и сам металл дороже, и обработка. Активно использовать его в более массовых моделях слишком расточительно. Поэтому при подготовке моделей А4, А5 и Q5 сделали ставку на высокопрочные стали, позволяющие снижать толщину деталей без потери прочности. Например, в кузове А4 последнего поколения 11 различных сортов стали: 38% деталей выполнено из стали глубокой вытяжки, 32% – из высокопрочных марок, 18% – из особо высокопрочных, а 12% – из термоупрочненных (трос диаметром 1 мм из такой стали способен выдержать нагрузку 150 кг). В итоге кузов похудел на 10% по сравнению с машиной предыдущего поколения, которая на 120 мм короче и на 50 мм уже.

СВИНЕЦ И КОЛЕСА

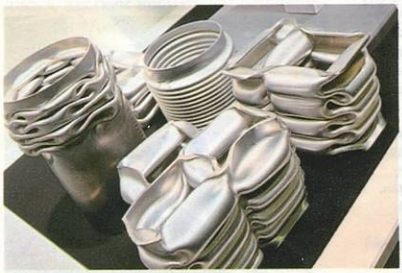
Чем легче автомобиль в целом, тем меньше нагрузка на ходовую часть. Так, похудевший на 100 кг кузов позволяет снизить нагрузку на амортизатор в среднем на 7%. Скиньте с корпуса еще сотню – уже на 18% сократится нагрузка на стойки. Следовательно, их диаметр можно заметно уменьшить. А заодно повысить комфорт, смягчив настройки амортизаторов, пружин и стабилизаторов. Особое внимание снижению неподрессоренных масс – например, минус 1 кг с каждой детали подвески эквивалентен 5 кг, снятым с кузова. «Ауди» стремится использовать в подвеске и другие легкие материалы. Уже 15 лет стабилизаторы поперечной устойчивости для А4 изготавливают из пластмассы, экспериментируют с рычагами из кевлара.

Втрое выгоднее по сравнению с невращающимися элементами подвески облегчать колеса или тормозные диски: тут сэкономленный килограмм – за пуд! Не верите – проведите эксперимент. Навесьте свинцовые грузики на раму велосипеда, а затем на колеса. В каком случае крутить педали станет труднее? Конечно, в последнем, ведь момент инерции вращающегося элемента куда больше, чем у статичного.

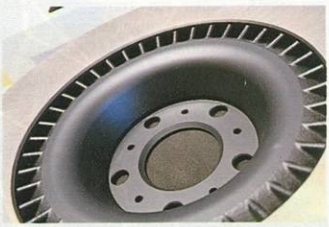
Тормозные диски комбинированной конструкции – с алюминиевой ступицей и чугунной рабочей поверхно-

Рычаги подвески, выполненные из углепластика, пока очень дороги даже для мелкосерийных спортивных моделей.

Алюминиевые детали проще запрограммировать на допустимую деформацию при ударе.

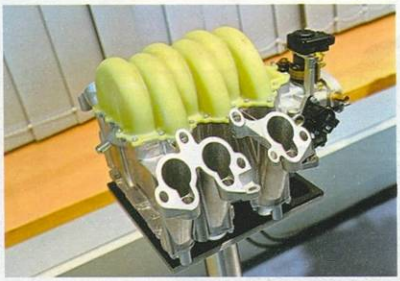






Для массового производства композитных тормозных дисков инженеры «Ауди» разработали новую технологию. Чугунная рабочая поверхность имеет по внутреннему диаметру штифты, которые при формовке центральной части заливаются алюминием. Специальная форма этих штифтов помогает диску очищаться от грязи и рассеивать тепло.

For journal-plaza.net



Эксперименты с пластиковыми впускными коллекторами на «Ауди» начали еще в 1982 году. На конвейере они появились десять лет спустя.



Возможно, колеса некоторых моделей вскоре станут составными – с кованой центральной частью и литыми спицами. Такие гораздо легче цельнолитых и заметно дешевле полностью кованых.

стью – применяют на спорткарах R8, TT RS или RS6. Возможно, это решение перейдет и на многотиражные модели. Экономия на каждой машине – 22 кг. А если пересчитать в статическом эквиваленте, умножая реальную разницу в массе на 16, – целых 352 кг!

В стадии разработки – алюминиевые колеса составной конструкции: центральная часть у них кованая, а обода и спицы литые. Выигрыш – 14,4 кг по сравнению с чисто литыми колесами. Для получения такого же эффекта за счет облегчения кузова с него пришлось бы срезать 230 кг металла (14,4 кг × 16).

ВТОРОСТЕПЕННЫХ ДЕТАЛЕЙ НЕТ

Когда потери в облегченной ходовой части сведены к минимуму, автомобиль вполне потянет мотор меньшего объема, причем без ущерба для динамики. Сейчас 2-литровый турбодвигатель выдает такие же показатели, как и атмосферная «шестерка» объемом 3,2 л, но при этом экономичнее и легче. Правда, он пока не для представительских машин – кто же купит A8 с 2-литровым мотором, пускай даже наддувным?!

Немалый потенциал скрыт и в деталях двигателя. Достаточно поставить облегченные шатуны, и тут же снизится нагрузка на коленчатый вал, с которого тоже можно соскрести лишние граммы. В итоге меньше энергии затрачивается на раскручивание мотора, он умеряет аппетит и охотнее реагирует на нажатие педали акселератора. С 1996 года «Ауди» изготовляет корпуса коробок передач и впускные коллекторы для некоторых спортивных моторов из магния, который на треть легче алюминия.

Инженеры «Ауди» не брезгуют и второстепенными, казалось бы, деталями, ведь собранные по разным уголкам граммы дают в итоге весомые цифры. Наиболее яркие примеры: у кроссовера Q5 основа пола багажника сделана из пластиковых сот взамен прессованной древесины – минус 2,5 кг с машины. Передняя поперечина мягкого верха у кабриолета A5 выполнена из магниевого сплава вместо алюминия – минус 1,5 кг. Пластмассовые, а не стальные трубки системы охлаждения – еще 410 г долой.

Что в перспективе? В немецкой компании не спешат раскрывать секреты. Однако журналистам пообещали, что следующее поколение представительского седана A8 получит кузов с увеличенной на 25% жесткостью. Изюминка – в новом алюминиево-медном сплаве, который пойдет на изготовление большинства силовых панелей пола. Полоска толщиной 13 и шириной 30 мм выдерживает без деформации подвешенный к ней груз в 10 т. И это не единственная новинка в технологиях снижения массы будущих моделей «Ауди». Как говорится, всему свое время. ЗР



Наглядной демонстрацией преимуществ теории снижения массы служит опытное купе A5 с алюминиевыми панелями кузова и капотом из кевлара. Разница с обычной машиной ощутима – и в динамике разгона, и в устойчивости в поворотах.

For journal-plaza.net

Кажется, дождь начинается

Предсказывать погоду очень просто, если речь о погоде в машине. В роли автомобильного синоптика – Глеб Макаров.

Чтобы создать комфортные условия в салоне, воздух, как правило, приходится подогревать либо охлаждать. Пойдем буквально от печки. В щите моторного отсека установлен радиатор, которому отдает тепло жидкость из системы охлаждения двигателя. Вентилятор засасывает забортный воздух, тот нагревается, проходя через радиатор отопителя, и из дефлекторов дует теплом.

Остудить салон сложнее. Когда температура за бортом выше 20°С, без кондиционера не обойтись. Представьте замкнутый контур, по которому циркулирует хладагент, постоянно меняющий свое агрегатное состояние. Будучи в жидкой фазе, он поступает в испаритель, через который проходит горячий воздух с улицы, – хладагент отбирает тепло и превращается в пар. Вновь вернуть его в жидкое состояние помогает компрессор: он повышает давление – пар начинает конденсироваться, а уже в конденсаторе, расположенном в носовой части автомобиля и охлаждаемом набегающим воздушным потоком, хладагент становится текучим.

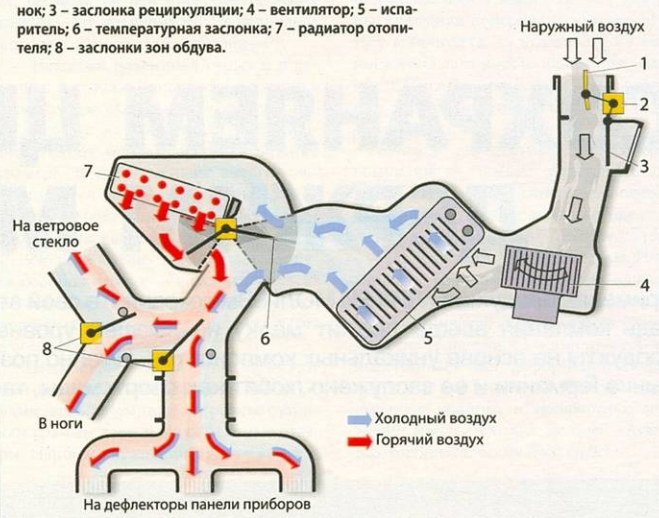
Итак, тепло и холод мы получили, остается их правильно смешать и подать в салон. Через испаритель забортный воздух проходит беспрепятственно, а на пути к радиатору стоит заслонка. Нужно поднять температуру – шторка открывается, и печка греет. В зависимости от исполнения эту заслонку перемещает сам водитель либо автоматика.

Самая примитивная и дешевая система – с ручным управлением. Поворачивая ручку, сидящий за рулем задает положение заслонки. Иными словами, дозирует подачу теплого воздуха. Главный недостаток – при смене режима движения изменяется температура потока, выходящего из дефлекторов.

Поэтому установки оснастили температурными датчиками: один – в воздуховоде, другой – на панели приборов. Электронный блок сверяет их показания и отдает команды сервоприводу, поворачивающему заслонку. Пе-

ПРИНЦИПИАЛЬНАЯ СХЕМА УСТРОЙСТВА КЛИМАТИЧЕСКОЙ УСТАНОВКИ:

1 – заслонка подачи свежего воздуха; 2 – привод заслонок; 3 – заслонка рециркуляции; 4 – вентилятор; 5 – испаритель; 6 – температурная заслонка; 7 – радиатор отопителя; 8 – заслонки зон обдува.





Автоматический климат-контроль Climatronic на «Фольксвагене-Джетта». Температура, скорость вращения вентилятора и работа компрессора – под надзором электроники.

For journal-plaza.net



Климатическая установка «Форда-Фьюжн». Водитель сам настраивает печку, включает при необходимости кондиционер и систему рециркуляции, регулирует скорость воздушных потоков.



Полуавтоматическая климатическая установка на «Ладе-Калина». Ее особенность – на красно-синей шкале вокруг ручки, регулирующей температуру воздуха, нанесены цифры.

ревели ручку на 22°С, и автоматика будет поддерживать заданную температуру. Правда, по-прежнему вручную приходится управлять вентилятором, включать при необходимости кондиционер и рециркуляцию.

В полностью автоматической системе, называемой климат-контролем, электронный блок командует не только заслонками, но и вентилятором с бесступенчатой регулировкой и даже компрессором кондиционера. Задаете нужную температуру и распределение потоков, а остальное электроника возьмет на себя. Она следит за температурой охлаждающей жидкости и воздуха на панели приборов, в дефлекторах, снаружи автомобиля, контролирует давление хладагента и даже учитывает интенсивность солнечного излучения. Кстати, в режиме Auto (он включается соответствующей кнопкой) на многих автомобилях компрессор кондиционера работает, даже когда на улице прохладно. Подсушивая воздух в салоне, он вытягивает из бака лишние литры топлива. Желаете сэкономить? Перейдите на ручное управление.

Электроника вмешивается и в режим рециркуляции, анализируя качество воздуха. Датчик с чувствительным элементом из оксида олова реагирует изменением проводимости на вредные вещества, содержащиеся в выхлопных газах. Малейший запашок – и заслонка закроется. Кроме того, заботливая система перекрывает доступ воздуха с улицы, если вы воспользовались омывателем ветрового стекла или включили заднюю передачу.

Раздельный климат-контроль отличается парой лишних датчиков, заслонок и воздуховодов, ведь микроклимат для каждого пассажира настраивается индивидуально. Более того, на шикарных моделях для создания должного комфорта одной установки недостаточно – для второго ряда требуется дополнительный испаритель, располагающийся между передними сиденьями или в багажнике. Однако компрессор все равно один, а потому часто употребляемый термин «с двумя кондиционерами» не совсем точен.

Погода заказана – счастливого пути!

ЗР

На правах рекламы

www.bannerbatteries.com

Banner

НОВОЕ ПОКОЛЕНИЕ АККУМУЛЯТОРОВ

НОВЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ ДЛЯ ПРОМЫШЛЕННОГО ТРАНСПОРТА



Требования, предъявляемые сегодня к современным аккумуляторам промышленного автотранспорта, очень высоки: циклическая устойчивость, устойчивость к вибрациям, ток холодной прокрутки, удобство в обслуживании и надежность эксплуатации - актуальны как никогда!
Кроме того, аккумулятор должен обеспечивать требования по повышенному потреблению электроэнергии и эксплуатационной безопасности. Этим требованиям строго соответствует аккумулятор нового поколения Banner Buffalo Bull.



ООО «Баннер Баттериен»
Телефон: (495) 514-0175
Факс: (499) 270-5650
E-Mail: office.bru@bannerbatteries.com

Banner Batterien
THE POWER COMPANY

For journal-plaza.net

Как авто вы назовете

Имя часто предопределяет судьбу – не только человека, корабля, но и автомобиля. Разгадывать смысл, заложенный в названия марок и моделей, взялся Глеб Макаров.

ПАРК СОВЕТСКОГО ПЕРИОДА

В СССР запускаемое на конвейер транспортное средство редко нарекали особым, замысловатым именем. Очереди и так гарантировали сбыт на годы вперед. Но как-то отличать машины дру от друга было все-таки надо. После войны между автозаводами просто разделили числа от 1 до 1000 – они шли после аббревиатуры изготовителя и не несли никакой информации, а служили лишь порядковым номером. Но вскоре стало очевидно: даже при всей скудости модельных рядов тысячи на всех не хватит, тем более что в строй вступали новые заводы.

«Жигули» ознаменовали собой рождение не только нового народного автомобиля, но и единой для отрасли системы индексов, действующей в стране и даже в некоторых независимых теперь государствах бывшего Союза по сей день. Первая цифра, стоящая после названия марки, у легковых автомобилей указывала на объем двигателя, у грузовиков – на полную массу, а у автобусов – на длину. Второе число говорило о типе транспортного средства, например: легковушка, грузовик или цистерна. Все последующие несли дополнительную информацию о модели и модификации.

Конечно, помимо индексов существовали и имена: «Жигули», «Волга», «Москвич», «Запорожец»... Но цифровые обозначения то и дело всплывали в разговоре, чтобы уточнить, какая машина у соседа – «копейка» или «семерка». Кстати, за границей вазовские модели называли более уважительно: «Рива», «Нова», «Самара», а марку – простым, но благозвучным для иностранного уха словом «Лада». А вот десятому семейству имени не придумали ни на родине, ни на чужбине. Не исключено, что из-за этого стали падать продажи. Но, пожалуй, самыми удачными и долговечными оказались имена «Нива» и «Волга». Недаром первое теперь увенчано эмблемой «Шевроле», а другое перешло даже на новую машину Горьковского завода, выпущенную на лицензионной платформе. Не исключено, что «Сайбер» не последняя модель, которая носит название великой русской реки..

В БУКВАХ И ЦИФРАХ

Зашифровывать в хитрых индексах технические данные издавна принято и за рубежом. В первую очередь это касается дорогих автомобилей, которым есть чем похвастаться. Например, объемом двигателя. Баварский концерн отвел для этого две последние цифры трехзначного обозначения – у БМВ-750 под капотом пятилитровый двигатель (первая цифра указывает на класс, или, как говорит производитель, серию модели). Конкурент из Штутгарта, наоборот, скрывал рабочий объем (округленный и уменьшенный в десять раз) в трех цифрах. Правда, в последнее время это правило не всегда работает. Чтобы привлечь покупателей, производители идут на маленькие хитрости, указывая на шильдике меньшие показатели. Например, у модели с шильдиком 450 под капотом 4,7-литровый мотор. Хотя бывает и обратная ситуация.

Расширение модельного ряда внесло свои коррективы – БМВ на неко-



Шильдик *600* на корме «Мерседес-Бенца S 600» не всегда означает 6-литровый двигатель под капотом. На модели 1991–1998 годов выпуска (заводской индекс W 140) одно другому соответствует, а с 1998 года (W 220 и W 221, последний на фото) объем чуть скромнее – 5,5 л.



За 60 лет существования марки САЗБ неизменной осталась девятка в индексе. В 1949 году появилась модель 92. Через 30 лет индекс состоял уже из трех цифр (САЗБ-900), а в середине 1980-х разросся до четырех. Сегодня в России продают модели 9-3 и 9-5, а в Штатах – кроссовер 9-7X.

Вместе со сменой имиджа «Мазда» обновила и индексы: вместо 121, 323, 626 появились 2, 3, 6. В Японии им дали имена «Демио», «Аксела» и «Атенза»..



For journal-plaza.net

НЕТ, ЭТО НЕ ФУТБОЛЬНЫЙ МАТЧ...

Внешность «Ситроена-DS», представленного на Парижском автосалоне в 1955 году, язык не повернется назвать архаичной и некрасивой. Недаром DS созвучно с французским déesse – богиня. За 20 лет производства иными стали лишь бамперы и фары, двигатели увеличились в объеме с 1,9 до 2,3 л, что отражалось в индексах. «Ситроен-DS Inside» – концепт, но, возможно, вскоре мы увидим новую богиню стиля.



«Ситроен-DS 19» 1955 года.



«Ситроен-DS Inside» 2009 года.



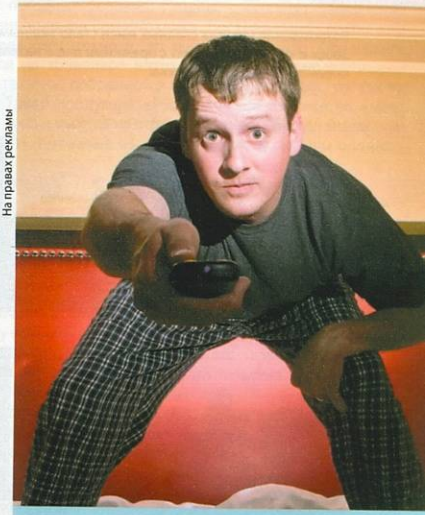
Вступая в новую жизнь, «Хёндай» решил отказаться от старых невзрачных имен, заменив их индексами. Хэтчбеки i30 и i20 вместе с полноразмерным кроссовером ix55 уже в строю, а скоро их ряды пополнит компактный i10. На очереди «Соната» и «Санта-Фе».

торых автомобилях вовсе отказался от ставшего привычным обозначения, оставив только названия моделей (примеры – вседорожник X5 или родстер Z4). «Мерседес» остался верен традициям, но перед числом начал ставить букву или даже набор букв. Например, A 170 говорит о компактном хэтчбеке, а CLS 350 – о четырехдверном купе.

Двух- и трехзначные индексы до середины 90-х годов прошлого века носили и модели еще одной известной немецкой фирмы. Правда, в обозначениях «Ауди» не было скрытого смысла. К примеру, модели 80 и 100 принадлежали к разным классам. Любопытно, что со сменой имиджа марки преобразились и названия. Оставшись почти прежней, «восьмидесятка» получила обозначение A4, «сотка» – A6. А дальше, как у земляков-конкурентов, семья разрослась и в алфавите «Ауди» появились новые буквы – спортивные S и RS, купе TT и вседорожники Q.

Лавры немецких грандов не дают покоя многим производителям. Особенно крупным японским компаниям, выпускающим люксовые марки. Возможно, совпадение, но флагман модельного ряда «Лексус» с гибридным мотором получил индекс LS 600h. Что-то напоминает, не правда ли? Кстати, тут есть еще одна интересная особенность. У гибридных «лексусов», в отличие от бензиновых мо-

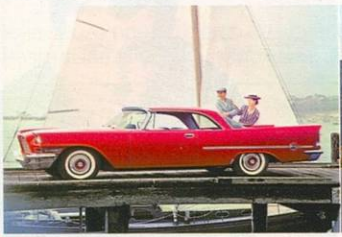
На правах рекламы



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
ИМЕЮТСЯ ПРОТИВОПОКАЗАНИЯ. ОЗНАКОМЬТЕСЬ С ИНСТРУКЦИЕЙ

For journal-plaza.net

Возрождение некогда славных имен стало модным как в Европе, так и за океаном. Новые «Додж-300С» и «Чарджер» роднят с прежними лишь названия, зато современный «Челленджер» копирует внешность предшественника.



«Крайслер-300С» 1957 года.



«Крайслер-300С» 2003 года.



«Додж-Чарджер» 1968 года.



«Додж-Чарджер» 2006 года. Версия SRT-8.



«Додж-Челленджер T/A» 1970 года.



«Додж-Челленджер R/T» 2008 года.

дификаций, шильдик говорит не об объеме двигателя, а о возможностях бензинового и электрического моторов. Якобы вместе они готовы потягаться с обычным 6-литровым агрегатом.

Легендарный «Порше-911» не имеет ничего общего со службой спасения. Изначально его окрестили 901-м, но запротестовала фирма «Пежо», запатентовавшая трехзначные комбинации с нулем посередине. Поэтому первое поколение окрестили 911/901, а нынешнее носит индекс 911/997. Как вы поняли, второе число – заводское обозначение модели, а первое стало атрибутом бестселлера. Многие фанаты марки считают, что только заднемоторный 911-й достоин носить имя «Порше». Как ни странно, у остальных моделей с моторами, расположенными спереди и в базе, имена как раз есть: «Бокстер», «Кайман», «Панамера», «Кайен».

МАГИЯ СЛОВ

Ох уж эти американцы! Даже цифры напишут словами! Как вам название «Бьюик Super Eight», что в переводе означает «супервосьмерка». Или «Паккард Twelve» с 12-цилиндровым двигателем. Порой не столь громкие, но удачные имена живут десятилетиями, передавая новым моделям славу предшественников. Например, «Тойота-Королла» – один из самых растиражированных автомобилей в мире, ведущий родословную аж с 1966 года. Или «Фольксваген-Гольф», перевоплотившийся уже в шестом поколении.

Стоит учитывать и языковые особенности той страны, куда будут поставлять автомобиль. Думаю, что многих российских покупателей отпугнет лишь одно упоминание модели «Передана», выпущенной малайзийской фирмой «Протон». Отдельное спасибо маркетологам «Джи-Эм», которые перекрестили модель «Калос» в «Авео».

Каждый имеет право на второй шанс, гласит пословица. Неплохой ход – черпать имена из прошлого. Одно из таких использовал «Фольксваген», возродив после 17-летнего перерыва модель «Сирокко». Интересно, удастся ли этому автомобилю навести столько же шума на рынке, сколько возбудил одноименный ураган в Средиземноморье?

В последние десятилетия стало модным придумывать искусственные имена. Они не несут никакого смысла, не имеют ничего общего с природой или географией, их нет ни в одном словаре мира. Возможно, именно из-за своей оригинальности и простоты произношения они хорошо приживаются в автомобильном мире. Например, имя «Приус» переживает уже третье поколение гибридов «Тойоты». Словотворчеством увлекается и другая японская фирма – «Ниссан»: слова «Тиида» или «Теана» вы найдете только в автомобильном лексиконе.

Экспрессивным итальянцам, видимо, стало скучно жить с сухими цифрами – это не расчетливые немцы. Поэтому «Альфа-Ромео» намерена переименовать компактный хэтчбек с индексом 147 в «Милано», пополнив компанию «МиТо» (сокращение от «Милан-Турин»), «Бреры» и «Спайдера». Глядишь, настанет черед и 159-й. Не исключено, что в погоне за былой славой фирма вернет будоражащие память имена «Джульетта», «Монреаль», «Альфасуд».

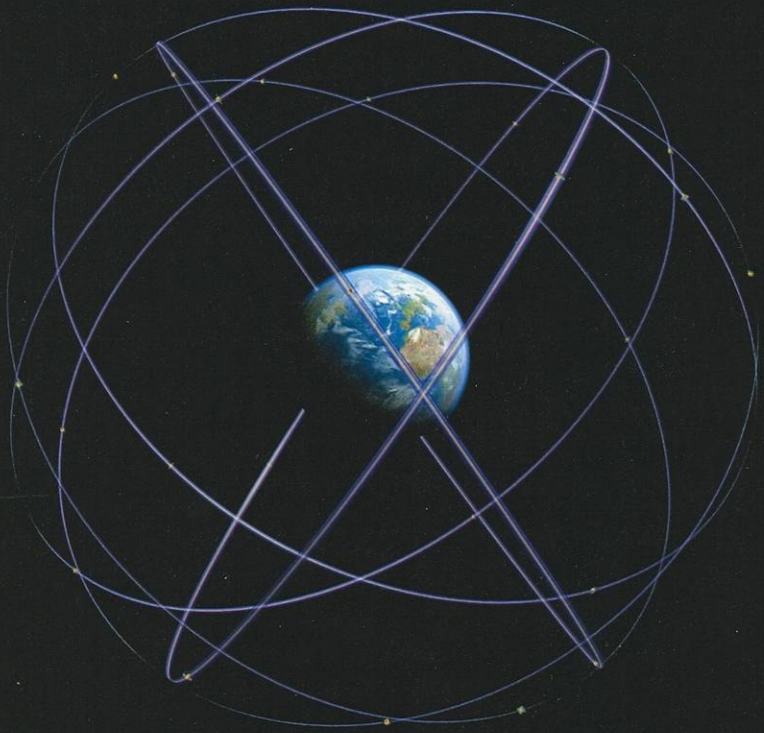
«Кадиллак», наоборот, хочет откреститься от прошлого. В предыдущем десятилетии средний возраст хозяина автомобиля с гербом Детройта на эмблеме достиг 60 лет! Сломать сложившийся стереотип «машина для пенсионера», показать, что «Кадиллак» не только шикарный лимузин, но и модный автомобиль для молодых и амбициозных, – единственный шанс удержаться на рынке. Хотя жаль, что красивейшие, имеющие полувековую историю имена «Эльдорадо», «Флитвуд», «Де Виль», «Севиль» уступили место безликим аббревиатурам DTS, STS, CTS.

Интересно, как будут величать автомобили через полстолетия? Увидим ли мы двадцать пятое поколение «Короллы»? А может, «Мерседес» начнет придумывать красивые названия вместо строгих букв и цифр? Кстати, об этом уже сейчас стоит задуматься производителям. Не исключено, что в недалеком будущем встречать новую модель будут не столько по одежке, сколько по имени. ЗР

For journal-plaza.net

Космические поводыри

О ней часто говорят сегодня с самых высоких трибун, под нее выделяются колоссальные средства: ГЛОНАСС. Зачем она рядовому россиянину? На экскурсию по небесным сферам приглашает специалист по спутниковой навигации Марина Рожкова.



ЧТО ТАКОЕ ГЛОНАСС? ЧЕМ ОНА ЛУЧШЕ ИЛИ ХУЖЕ GPS?

ГЛОНАСС (глобальная навигационная спутниковая система) – российская система спутниковой навигации. Фактически это группировка спутников специального назначения. С околоземных орбит они передают сигналы, по которым навигационное устройство вычисляет свои координаты на местности. Затем они отображаются в виде метки на карте.

Проект запустили еще в СССР: первый спутник для нужд навигации вывели на орбиту в 1982 году. Изначально систему планировали использовать для оборонных нужд – рядовым гражданам точная навигация на местности была недоступна. Нарушившего запрет могли запросто обвинить в шпионаже (такие случаи бывали!).

Известную и сравнительно давно используемую по всему миру систему ориентации GPS (Global Positioning System) создало и финансирует министерство обороны США. Ее сигнал стал доступен с 2000 года, и сегодня количество моделей навигационных устройств, работающих с ней, не поддается счету.

С точки зрения пользователя, ГЛОНАСС совершенно аналогична GPS, российская система не лучше и не хуже американской, просто они разнятся по некоторым техническим параметрам. Наша несколько поотстала в сложные 1990-е годы. И если сегодня сигнал GPS доступен в любой точке Земли, то с ГЛОНАСС можно работать не везде: на околоземную орбиту выведены пока 19 из 24 спутников, требуемых для полного навигационного покрытия планеты, а полноценно функционируют только 17; кроме того, потребителям доступна всего одна модель навигатора.

ЗАЧЕМ РОССИИ СВОЯ СИСТЕМА?

Прежде всего, для оборонных целей. Представьте ситуацию: все наши танки, самолеты, ракеты ориентируются по сигналу американской системы навигации. А если в один «прекрасный» момент заокеанские партнеры возьмут да и нажмут (ну, захотелось!) кнопку «стоп» и сигнал исчезнет? Вся российская военная техника вмиг «ослепнет».

For journal-plaza.net

НУЖНА ЛИ ГЛОНАСС КОМУ-ТО ЕЩЕ?

Да, она может заинтересовать любую страну, которая не хотела бы зависеть от навигационной монополии Штатов. Более того, собственные системы уже начинают разрабатывать Евросоюз (Galileo), Китай и Индия. Если поторопиться и завершить формирование спутниковой группировки ГЛОНАСС, она может стать первой и главной альтернативой GPS, что даст возможность, помимо предоставления услуг навигации, экспортировать ее оборудование и технологии во многие страны. ГЛОНАСС тогда станет основой для одной из немногих успешно функционирующих несырьевых отраслей экономики России. Но нужно закончить развертывание спутниковой группировки в ближайшие два года.

ОРИЕНТАЦИЯ ДЛЯ ЭКОНОМИКИ?

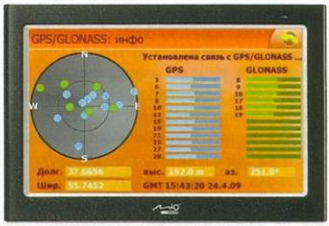
И на гражданке зависеть от кого-то – себе в убыток. Допустим, у некой транспортной компании есть 20 грузовых автомобилей и каждый ежедневно простаивает в многокилометровых пробках или делает крюки, тогда как возможны другие, оптимальные маршруты, пусть и объездные. Сколько убыточных километров проходит каждая машина в день? А если подсчитать убытки транспортных компаний огромной страны... Повсеместное внедрение навигационных технологий способно повысить эффективность работы транспорта – сократить общий пробег, минимизировать холостой, повысить скорость передвижения, ускорить доставку товаров. А экстренные службы – милиция, пожарные, скорая помощь – станут прибывать на вызовы в разы быстрее, чем сейчас.

МОЖЕТ, КОЗНИ АМЕРИКАНЦЕВ – ВСЕГО ЛИШЬ СТРАШИЛКИ?

Предположения излишни – был прецедент. В 1999 году во время бомбардировок Югославии американцы вырубили сигнал GPS для «чужих» на довольно большой части Европы... Но дело не только в «рубильнике». Одновременное использование обеих спутниковых систем в ряде ситуаций может оказаться спасительным для любого рядового автомобилиста. Скажем, вы попали в ущелье или в район высотной застройки, где «ваш» спутник заслонен препятствиями, сигнал к прибору не проходит. А «их» спутник чуть в стороне и в зоне видимости. Вот поэтому-то большинство приемников ГЛОНАСС изначаль-



Спутник системы ГЛОНАСС с развернутыми солнечными батареями.



На экране опытного образца двухсистемного навигатора Mio C725 доступные в данной точке спутники. Счет 11:6 в пользу GPS.

На правах рекламы

Эксперт в области систем кондиционирования и охлаждения двигателя!

Behr Hella Service - эксперт в области систем кондиционирования и охлаждения двигателя. Продукция компании насчитывает более 6000 наименований и отличается высоким качеством, надежностью и длительным сроком эксплуатации.

- широкий ассортимент продукции для различных марок и моделей легковых автомобилей: радиаторы, компрессоры, интеркулеры, виско-муфты, осушители и многое другое
- высокое качество от крупнейшего поставщика оригинального оборудования в Европе
- техническая поддержка от специалистов компании

BEHR HELLA SERVICE

Behr Hella Service в России: 115054 г. Москва, ул. Валовая, д. 21/125, (495) 236-13-63 www.hella-russia.ru

For journal-plaza.net



Двухсистемный навигатор, встроенный в торпедо «Лады-Приора».



Мультимедийная система с навигатором ГЛОНАСС в автомобиле ТагАЗ-С100 (опытный образец).

но выполняют двухсистемными, то есть с поддержкой GPS – в этом случае и надежность, и точность определения координат несколько выше.

КАК НАСЧЕТ АНОНИМНОСТИ?

Конечно, в рамках навигационной системы связь односторонняя: навигатор, как телевизор, просто принимает сигнал. О ваших передвижениях никто, кроме вас, знать не будет, если только вы не используете навигацию, встроенную, например, в сотовый телефон и вдобавок не «зарядили» его определенными программами-приложениями. Вот тогда ваши перемещения можно отследить.

НАСКОЛЬКО ЭТО РАЗОРИТЕЛЬНО?

Спутниковый сигнал (как ГЛОНАСС, так и GPS) абсолютно бесплатен и доступен всем. Другое дело, какие-то платежи придется вносить за некоторые дополнительные сервисы: сообщения о пробках, передачу данных в охранное агентство. Если эти сервисы требуют подключения к Интернету, то за трафик, разумеется, будете платить.

А ЕСЛИ УСТАРЕЕТ?

Устаревает не столько сам прибор, сколько заложенная в него информация. Ее обновление не требует замены самого навигатора, но каждый день появляются приборы с новыми сервисными функциями, более удобные и совершенные. То есть навигаторы, как и любая техника, подвержены моральному старению. Вы свободны в своем выборе – менять весь прибор или только обновлять карты.

ЧТО ДОРОЖЕ?

У нас в продаже пока что лишь один навигатор с поддержкой системы ГЛОНАСС – точнее, двухсистемная модель Glospace SGK-70, которая работает и с нашими, и с американскими спутниками. Стоит она около 16 тысяч рублей, тогда как средненький навигатор с GPS – около 5 тысяч. Работает прибор не вполне надежно да и функционально отстает от того, что может дать GPS-аналог. По габаритам тоже проигрывает. Так что советуем подождать, пока отечественная или китайско-японская промышленность освоят производство продвинутого оборудования с поддержкой российской навигационной системы. Скорее всего, это случится не раньше 2011 года. Пока же практически все бытовое навигационное оборудование, доступное автомобилистам, работает исключительно с GPS.

Несколько компаний в России уже разрабатывают встроенные автомобильные навигаторы. Один из таких проектов – создание отечественной полноценной мультимедийной системы, объединяющей спутниковый навигатор с поддержкой ГЛОНАСС, маршрутный компьютер, аудиовидеоцентр, противоугонную систему. Если результат будет успешным, сразу появятся сотни тысяч автомобилей с ГЛОНАСС-навигатором (точнее, с двухсистемной навигацией), которые к тому же получат отечественную мультимедийную электронику на уровне той, что установлена в иномарках среднего и даже премиум-сегмента.

А ЧТО ЕЩЕ?

У спутниковой навигации постоянно появляются все новые области применения. Взять, например, так называемые трекеры. Это миниатюрное устройство можно положить в портфель сынашкольника, в сумку бабушки-старушки, привязать к ошейнику любимой собачки или засунуть в автомобильную аптечку. После этого на интернет-странице специального сервиса вы сможете в любой момент увидеть на карте, где находится трекер и, стало быть, сам объект, то есть не потеряются ни бабушка, ни сын, ни собака, ни машина. А можно задать зону, и при выходе трекера за ее пределы вас оповестит об этом SMS-сообщение.

На всякий случай устройство снабжают «тревожной» кнопкой. Одно нажатие попавшего в беду – и в эфир идет сигнал о ЧП. Тот, кто его получит, находит на карте, где именно случилось происшествие, – и вперед, на помощь! Разумеется, рядового потребителя вполне устроят и GPS-трекеры, а вот, например, отслеживание местонахождения заключенных с помощью новомодных трекеров-браслетов отдавать на откуп иностранной компании, согласитесь, не стоит. ЗР



Glospace SGK-70 – первый отечественный навигатор, работающий с ГЛОНАСС. Другого пока не придумали...



Трекер, в отличие от навигатора, сообщает удаленному пользователю свое местонахождение. Экран и кнопки ему не нужны.

For journal-plaza.net

Дело чести марки

Для России и других европейских стран кроссоверы «КИА-Спортидж» выпускают в небольшом словацком городе Жилина. Познакомиться с производством и выяснить причину неисправности автомобиля, участвовавшего в марафоне «60 часов «За рулем», отправился Дмитрий Федоров. Фото автора и КИА.

В РАЗВИТИИ

Выросший на пустом месте в предгорьях Больших и Малых Татр новенький завод КИА – одно из двух промышленных предприятий в округе. К моменту заключения соглашения с корейцами в 2004 году в Жилине и предместьях проживало примерно 700 тысяч человек, 15% из которых сидели без работы. Сейчас почти 3 тысячи трудятся на КИА, и будет больше, когда предприятие выйдет на проектные 300 тысяч машин в год и понадобится третья смена. К ныне выпускаемым моделям – «Сиду» с тремя вариантами кузова и кроссоверу «Спортидж» – добавится вседорожник ix35, идущий на смену «Туссану». В прошлом году собрали 201 тысячу машин (пока это рекорд), из них 18% через калининградскую сборку отправили в РФ. Россия – крупнейший рынок сбыта для предприятия.

ВОСТОК И ЗАПАД

На фоне спокойствия нависающих над долиной гор и сладко расслабляющей запущенности окрестных деревень завод КИА кажется перенесенным из Кореи островом развитой цивилизации. Кто не знает, что корейцы – закоренелые прагматики? Однако, купившись на удачное географическое положение предприятия – почти центр Европы! – и дешевую словацкую рабочую силу, не экономили на национальных традициях. Начиная с чистоты (пол надраен так, что в нем отражаются кузова плывущих по конвейеру машин) и заканчивая пристрастием к пестрому – спецовки рабочих различных участков разнятся цветом. Начало смены, как на оборонном заводе в военное время:



For journal-plaza.net



Это не фотомонтаж: пол отдраен до зеркального блеска!

люди едва не бегут к рабочим местам. Такой дисциплины и рвения я не видел даже на японских предприятиях. Более ста камер наблюдения позволяют отслеживать все операции, определять слабое звено за считаные секунды.

Штамповка, сварка, окраска автоматизированы даже на более высоком уровне, нежели на корейских предприятиях, так что руководители завода в Жилине имеют право утверждать, что брака в словацких машинах меньше, нежели у техники, производящейся на Востоке. Людей вне рабочих постов почти не видно, передвижения лишь в цехе штамповки, но это не бездельники, а те, кто контролирует геометрию присланных деталей. Им забот хватает, ведь в Словакии производят лишь 16 кузовных элементов (потенциал – шесть десятков), остальные поступают из Кореи. Зато операторам здешних штамповочных станков достаточно всего десяти минут, чтобы заменить матрицу и начать изготавливать иную деталь. (Попутно замечу, что в цехе необычайно тихо – уровень шума не превышает 87 дБ.) Запас изделий хранится на автоматизированном складе, вместимость которого рассчитана мак-

Центр управления полетами в корейской интерпретации. Под пристальное видеонаблюдение поставлены все важнейшие участки производства.



На правах рекламы

amega BATTERIES

Лучший европейский аккумулятор 2007



Гарантия 50 месяцев



Гарантия 30 месяцев
Пусковые токи увеличены до 50 А



Гарантия 24 месяца

Лучший украинский аккумулятор 2009
по результатам теста журнала
«За Рулем»

For journal-plaza.net



Призывы повышать качество чуть ли не на каждом шагу.



Один из ярких признаков корейского менталитета: памятный камень у дерева, посаженного президентом концерна «Хёндай-КИА».

симум на полтора дня работы завода. На одной сварочной ветке можно производить до восьми типов кузова (пока изготавливают всего четыре). Проверку качества каждого вначале доверяют лазерным сенсорам, но окончательное добро все равно дают люди, тщательно ощупавшие каждую деталь.

На сборочном конвейере в составе каждой смены около 500 человек. Роботы выполняют наиболее ответственные и тяжелые операции, скажем, установку приборной панели или вклейку стекол. Двигатель, трансмиссия и ходовая часть подаются на автоматизированных платформах единым блоком. Его предварительной сборкой занимается субподрядчик – компания «Мобис», расположившаяся по соседству с моторным заводом. Чтобы «поженить»

НЕ НАШ СЛУЧАЙ

Хозяева предложили опробовать любой из выпускающихся вариантов «Спортиджа», и я выбрал топ-версию со 175-сильным бензиновым V6. Из тех соображений, что журналисты ее еще не тестировали, а российское представительство КИА рассматривает возможность поставки кроссовера в нашу страну.

Пробег предстоял дальний – полторы тысячи километров от Жилины до немецкого Франкфурта-на-Майне, где как раз в те дни открылся международный автосалон. Под колеса «Спортиджа» легли самые разные дороги – от узких словацких шоссе до скоростных германских автобанов. Мы посетили Прагу, Дрезден, Магдебург, заезжали в маленькие деревеньки и даже устроили машине небольшой внедорожный экспириенс на мотокроссовой трассе.

Двигатель не впечатлил. В разгоне машина, конечно, лучше той, что с бензиновым мотором объемом 2 л и тем же 4-ступенчатым автоматом. Если сравнивать с 2-литровой версией с механической коробкой, то разница в динамике – десятые доли секунды. Но автомат не любит переключать скорости, особенно в моменты, когда этого хочет водитель. Ждать его реакции приходится столь долго, что можно составить средних размеров трактат о бренности земного бытия. Да и 6-цилиндровый движок за рекордами не гонится. На максимальные обороты он выходит с ленцой, не проявляя ни грамма темперамента, а по крутящему моменту 175-сильный V6 проигрывает даже 112-сильному дизелю из российской спецификации. Последний выдает максимум тяги уже на 1800 об/мин, а «шестерку» для этого нужно крутить до 4000 оборотов. А расход бензина! Увеличенного до 65 л топливного бака (у прочих «спортиджей» – 58 л) едва хватает на 400 км с небольшим. И это если ехать в самом экономичном режиме. Причем бортовой компьютер всегда показывает величину среднего расхода не выше 12 л/100 км, в реальности же выходило минимум 15 л.

Не вижу большого смысла поставлять в Россию «КИА-Спортидж» с 2,7-литровым двигателем. Его цена (судя по стоимости одноплатформенного «Хёндай-Туссан» с таким же мотором) составит около миллиона рублей, причем за такие деньги, помимо дополнительных кубиков мотора, вы не получите ничего, что свойственно топверсии. Ксеноновые фары, раздельный климат-контроль и даже клавиши управления магнитолой на руле остаются мечтой для владельцев корейского кроссовера. Зато под рулем абсолютно бесполезный в России блок круиз-контроля. Словом, разумным соотношением цены и качества, в отличие от 2-литровых «спортиджей», 6-цилиндровая версия похвастаться не может. Недаром покупателям большинства европейских стран модификации с бензиновыми двигателями объемом 2,7 л даже не предлагают. Не надо и нам.





For journal-plaza.net

На правах рекламы



кузов с шасси и силовым агрегатом, достаточно закрутить несколько гаек. Надо сказать, КИА гордится тем, что собирает в Словакии двигатели. И справедливо. Помимо корейцев, сборочные предприятия в стране развернули «Фольксваген» и «Пежо», но они не решились наладить сборку таких сложных агрегатов. А корейцы мало того, что изготавливают по два типа бензиновых (1,4 и 1,6 л) и дизельных (1,6 и 2 л) моторов для собственных нужд, так еще и готовы поставлять двигатели на завод «Хёндай» в соседней Чехии.

Обкатка на тестовом треке – обязательная процедура для всех выпущенных машин.

ОБИДНО, ДОСАДНО

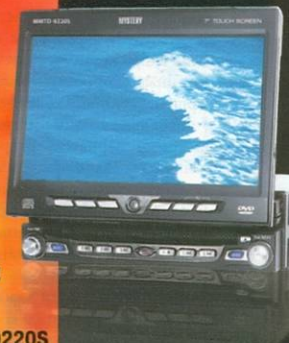
Во всех цехах через каждый десяток-другой метров призывы повышать качество. Мне стало даже неудобно задавать вопрос по поводу «Спортиджа», участвовавшего в наших скоростных испытаниях (ЗР, 2009, № 10). Напомню, у автомобиля, оказалось, неправильно были отрегулированы углы установки колес, поэтому он безжалостно истирал шины.

Скорее всего, в этом нет вины словаков. Мне показали стенд, на котором регулировку развала-схождения колес проходит каждый автомобиль. Перед отправкой к дилеру – обязательный тестовый пробег по трехкилометровому треку. Вероятно, неприятность с нашей машиной случилась уже в России: надеемся сообщить вам подробности в ближайших номерах. Для корейцев даже частный случай если не нож в сердце, то откровенный вызов. Мне пообещали, что досадный инцидент расследуют со всей скрупулезностью. В серьезности настроя корейцев нисколько не сомневаюсь: им есть что терять – честь марки. **ЗР**

Между конвейерами обширные зоны отдыха для рабочих. В них даже компьютеры с выходом в Интернет.



MYSTERY



DVD VIDEO

MPEG4 VIDEO

MMTD-9220S
Автомобильная мультимедийная система с выдвижным сенсорным 7" ЖК монитором

от 14 444р



HD ready

HDMI

MTV-3205W
Жидкокристаллический телевизор с диагональю экрана 32"

от 15 490р

www.mysteryaudio.ru

ООО «Торговый дом Автоэлектроника»
тел.: (495) 287-20-18

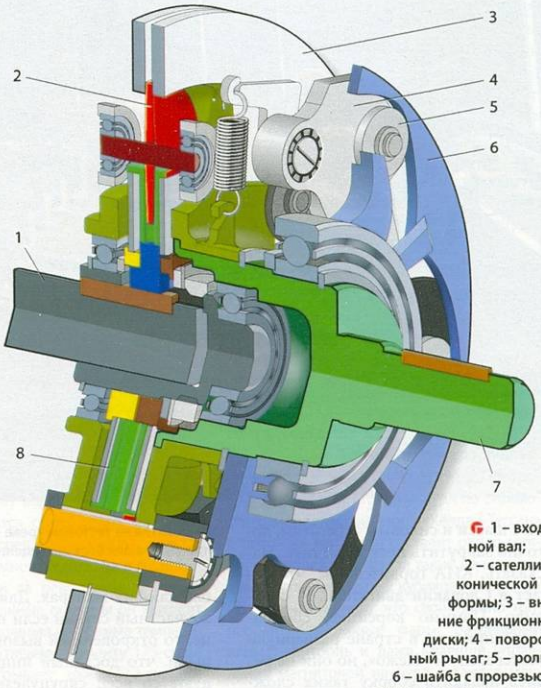
For journal-plaza.net

Вариация на тему диска

Бесступенчатые трансмиссии на автомобилях уже не экзотика, а реальная альтернатива классическим гидромеханическим автоматам и роботизированным коробкам. Более того, постоянно совершенствуются уже известные схемы вариаторов и появляются новые. Один из ярких примеров – дисковый вариатор, разработанный российской компанией «Комбарко». По устройству и принципу действия новинка отличается от уже привычных – клиноременных и цепных. На входном валу закреплены внутренние фрикционные диски, тогда как внешние связаны с корпусом вариатора и потому неподвижны. Между внутренними и внешними дисками зажаты сателлиты конусной формы, они вращаются вместе с выходным валом и одновременно вокруг своей оси.

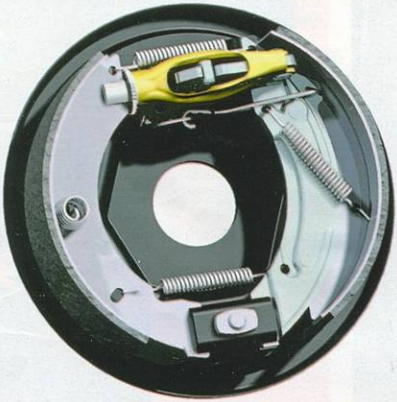
Чтобы изменить передаточное отношение, нужно воздействовать на поворотные рычаги сателлитов. Ход последних задает шайба с прорезью хитрой формы. Сателлиты в результате перемещаются в радиальном направлении наружу или внутрь, тем самым изменяя соотношение угловых скоростей входного и выходного валов вариатора.

Новая конструкция компактнее традиционной, что немаловажно при нынешней плотной компоновке подкапотного пространства. При этом диапазон передаточных отношений шире. Кроме того, как утверждают разработчики, дисковый вариатор менее чувствителен к пробуксовкам (для клиноременного они смертельно опасны). Оценить все преимущества на практике можно будет, как только разработка проделает путь от стенда до реального автомобиля.



1 – входной вал; 2 – сателлиты конической формы; 3 – внешние фрикционные диски; 4 – поворотный рычаг; 5 – ролик; 6 – шайба с прорезью; 7 – выходной вал; 8 – внутренние фрикционные диски.

Без электроники, но...



Так выглядит новый тормоз с автоматикой. Его можно, кстати, приобрести отдельно для «апгрейда» имеющегося прицепа. Разумеется, понять принцип работы по снимку не удастся – на то и ноу-хау!

Тем, кто ездит с прицепом, оборудованным механическими накатными тормозами, хорошо известна трудность ручной регулировки их чувствительности: настроив систему так, что торможение начнется при минимальном ходе тяги, рискуете лишить прицеп заднего хода. А стоит «загрубить» тормоза – возникнут проблемы с рабочим торможением и стабильностью прицепа.

Инженерам фирмы Knott впервые удалось сконструировать тормозной механизм для прицепов, который не только автоматически минимизирует и «выбирает» свободный ход по мере износа колодок, но и отводит их при движении задним ходом. При этом удалось обойтись без компьютерных чипов и вообще без электричества: система чисто механическая – редкость для современных изобретений!

Однако фирма настоятельно рекомендует не пренебрегать прогрессом и дополнительно установить электронную систему стабилизации ETS02, способную вмиг успокоить завихлявший прицеп.

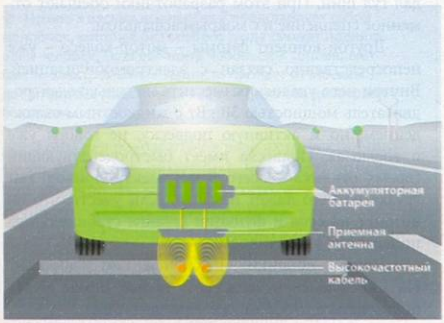
For journal-plaza.net

Подзарядка без контакта

Это изобретение немецкой инжиниринговой фирмы IAV (Ingenieurgesellschaft Auto und Verkehr). Суть проста: разработчики предлагают проложить под крайней правой полосой автобанов, самой тихоходной, высокочастотный кабель, чтобы благодаря эффекту электромагнитной индукции на ходу подзаряжать аккумуляторы электромобилей. Чтобы было понятнее: все, как в трансформаторе, но без железного сердечника. Тут простые вещи заканчиваются и начинаются сложные: для эффективной передачи энергии (а инженеры IAV обещают потери на уровне не более 10%) необходимы правильный подбор частоты переменного тока (и это никак не привычные 50–60 Гц из розетки) и по возможности небольшой и стабильный дорожный просвет. Далее, придется наладить обмен информацией между электромобилем и передающим энергию оператором-провайдером: надо же как-то списывать деньги за зарядку! Впрочем, в этой сложности есть свой плюс: коль скоро будет найден способ «радиообмена», он может послужить и для автоматического управления движущимся в правом ряду автомобилем. В итоге у водителя появится своеобразный автопилот, который позволит иногда расслабиться.

Между прочим, идея, реализованная пока в масштабе 1:28, не нова, просто раньше писатели-фантасты предлагали использовать индукционный механизм для непосредственного питания тягового электромотора. Теперь же система станет более гибкой: пока есть запас энергии в аккумуляторах, можно нестись по левой полосе автобанов или кататься по городским улицам, а когда на табло вспыхнет красная лампа резервного остатка электричества, нужно просто выехать на шоссе с «энергетической полосой».

Подобные проекты встречались в научно-популярной литературе середины прошлого века. Действующий макет в натуральную величину покажут в Германии лишь к концу этого года.



На правах рекламы

где взять силы?

Острые респираторные вирусные инфекции (ОРВИ) и в третьем тысячелетии продолжают оставаться серьезной проблемой здравоохранения для большинства стран мира, считают ученые. Для этих инфекций характерны исключительная легкость механизма передачи возбудителей, высокая восприимчивость населения, массовый характер заболеваемости.

Передаются респираторные вирусные заболевания воздушно-капельным путем. Даже если на улицу выходить в маске, на работе не включать кондиционеры и не устраивать сквозняков, опасность заражения полностью не исчезает.

Не все лекарственные препараты, которые применяются при инфекционных заболеваниях, могут справиться с этим внесезонным заболеванием. Защитить организм способна только иммунная система и прежде всего продуцируемые ею интерфероны — это особая группа белков. Интерфероны вырабатываются в ответ на внедрение в клетку любых генетически чуждых «агентов», препятствуя их размножению. Однако, если у человека нарушена эта защитная функция, то и борьба с вирусами может затянуться надолго.

Современный лекарственный препарат-иммуномодулятор Амиксин активизирует выработку интерферонов самим организмом. А это значит, что он повышает способность здоровых клеток противостоять агрессии вирусов.

В настоящее время появился современный лекарственный препарат-иммуномодулятор **Амиксин**, который активизирует выработку интерферонов самим организмом. А это значит, что он повышает способность здоровых клеток противостоять агрессии вирусов. Дальновидные люди применяют **Амиксин** для профилактики, достаточно всего одной 1 таблетки в неделю. Это поможет защитить себя и своих близких от гриппа и простуды. Курс состоит из 6 таблеток, то есть для того, чтобы пройти полную профилактику, необходима всего одна упаковка **Амиксина**.



ОАО «Фармстандарт-Томскхимфарм» РУ №ЛСР-000175/08

ПЕРЕД ПРИМЕНЕНИЕМ ОЗНАКОМЬТЕСЬ С ИНСТРУКЦИЕЙ. ИМЕЮТСЯ ПРОТИВОПОКАЗАНИЯ.

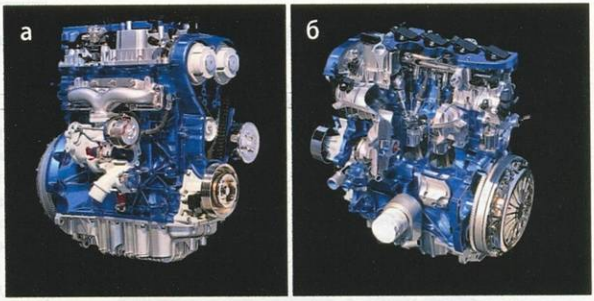
Бум journal-plaza.net

Вместо обжор

Разработчики двигателей ныне соревнуются не в том, у кого лошадиных сил больше, а в том, у кого меньше кубиков. Имеется в виду рабочий объем двигателя. Впрочем, не забыты и «лошадки»: их «поголовье» должно по меньшей мере оставаться прежним. Достижение поставленной цели наречено даунсайзингом.

На прошедшем недавно Франкфуртском автосалоне новое семейство уменьшенных, но не ослабевших моторов показал «Форд». Это 4-цилиндровые двигатели EcoBoost, выдающие при рабочем объеме 1,6 и 2,0 л мощность 150–180 и 200 л.с. соответственно. Моторы предназначены для европейской гаммы автомобилей – в США народ еще не «опустился» до признания «четверок». Но семейство EcoBoost придет и на историческую родину концерна: оно позволит заменить прожорливые 8-цилиндровые двигатели экономичными «шестерками», развивающими 370 л.с. при 3,5-литровом объеме.

Теперь о деталях. Три кита, на которых базируется конструкция новых двигателей, – это непосредственный впрыск бензина под давлением 200 бар (обеспечивает распыл топлива до частиц диаметром менее 20 мкм), турбонаддув с малоинерционным ротором, раскручивающимся до 200 000 об/мин (позволяет получать максимальный крутящий момент уже с 1500 оборотов коленчатого вала в минуту), автоматическая регулировка фаз газораспределения.



Посетители автосалона могли подробно рассмотреть новые массовые двигатели «Форда» как снаружи (а), так и изнутри (б).

Двигатели семейства EcoBoost сэкономят по сравнению с нынешними до 20% топлива, удовлетворяя требованиям Евро V. К 2012 году в мире будет произведено уже 1 300 000 новых моторов. В Европе их сборкой займутся заводы в немецком Кёльне и румынской Крайове.

Шины и электричество

Нынешний автосалон во Франкфурте проходил под девизом грядущей электрификации автомобилей. Казалось бы, какое до этого дело фирме, занятой почти исключительно производством резиновых, а стало быть, не проводящих ток изделий? Как выяснилось, и ей ничто электрическое не чуждо. Взять хотя бы шины: оказывается, будущим электромобилям нужны особенные.

Ведь главная проблема электротяги – малый запас энергии на борту и, как следствие, малый пробег между запр… то есть зарядками. А следовательно, необходимо, чтобы катился электромобильчик особенно легко, без лишнего сопротивления – в том числе и со стороны шин! На выставке «Мишлен» представил такие «электропокрышки» – узкие, низкопрофильные, с увеличенным наружным диаметром и необычным рисунком протектора. Диаметр пришлось увеличить, поскольку узкие шины сильнее изнашиваются, что и компенсируется меньшим количеством оборотов колеса на километр пути. А рисунок подобран такой, чтобы седокам бесшумного по определению электромобиля не досаждал гул шин. При этом разработчики обещают отменное сцепление и с мокрым асфальтом.



Мотор-колесо уже работает в реальном концепте электромобиля. Но до серийной зрелости пройдет еще какое-то время.

Другой концепт фирмы – мотор-колесо – уже непосредственно связан с электромобилизацией. Внутри него удалось разместить не только электродвигатель мощностью 30 кВт с жидкостным охлаждением, но и активную подвеску, не говоря уже о тормозах. Подвеска имеет быстродействующий (время отклика – всего 3 мс) электропривод. Нагрузка на него ляжет немалая, если учесть, что он возьмет на себя и функции штанги стабилизатора поперечной устойчивости.

Когда новинки покатятся по дорогам? На «Мишлене» утверждают: новые шины будут пользоваться спросом уже через два года.

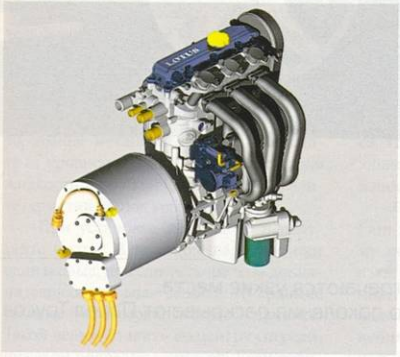


Шина для электромобиля чем-то похожа на мотоциклетную, но это первое впечатление, и оно обманчиво.

For journal-plaza.net

Чтоб электроны не закончились

Актуальные ныне автомобили на электротяге страдают общим недостатком – в их аккумуляторах быстро «заканчиваются электроны». Один из способов подзарядки на ходу мы только что описали, но есть и другие, куда более реалистичные. Компания Lotus предложила свой вариант – агрегат под названием Range Extender. По сути, это старый знакомый «движок», или, по-научному, бензогенератор. Трехцилиндровый двигатель, работающий также на этаноле или метаноле, весит всего 56 кг и развивает мощность 35 кВт при скорости вращения 3500 об/мин. Поскольку эти обороты являются одновременно и рабочими, и максимальными, конструкцию двигателя удалось существенно упростить: ему не нужны ни турбонаддув, ни игры с фазами, ни даже «лишние» клапаны в цилиндрах (вполне достаточно двух). Но изюминки все же есть: блок цилиндров, головка и выпускной коллектор отлиты единой деталью из алюминиевого сплава, что уменьшает габариты агрегата и его массу. Вместо массивного маховика используется ротор генератора, непосредственно пристыкованный к валу двигателя.



Новинка весьма компактна и представляет собой моноблок, который без особого труда сможет поднять один человек. Если добавить небольшой топливный бак, то электромобиль запросто проедет от Москвы до Питера без подзарядки извне и даже без дозаправки бензином.

Lotus вел разработку в рамках проекта Limo-Green («Зеленый лимузин»), что имеет отношение, конечно же, не к цвету авто, а к его экологичности.

Концепт такого полноразмерного гибрида класса люкс, результат сотрудничества «Ягуара», «Капаро», Lotus и компании MIRA, уже показал рекордно низкие для этого сегмента выбросы углекислого газа, не превышающие 120 г/км.

На правах рекламы

КОГДА ДОРОГА КАЖДАЯ СЕКУНДА

Изучая влияние отрицательных эмоций на психосоматическое состояние человека, особенно в экстремальных ситуациях, психологи пришли к выводу, что негативные эмоции, душевные конфликты замедляют реакцию человека на происходящее, что существенно повышает риск возникновения дорожно-транспортных происшествий. Нередко причиной нарушения ПДД как пешеходами, так и водителями становится их неблагоприятное психофизиологическое состояние. Типичные для водителей на наших дорогах агрессивный стиль вождения, торопливость, соперничество являются внешними проявлениями всеобщей повышенной тревожности.

К сожалению, тревога – бич нашего времени. Проблемы на работе, страх за близких, семейные конфликты, долги, трудная экономическая ситуация в стране вызывают состояние озабоченности и тревожности, что мешает водителю успешно разрешить возникшую на проезжей части проблему.

В большинстве случаев, когда черная полоса житейских невзгод проходит, способность владеть собой восстанавливается, поскольку у здорового человека чувство тревоги является временным ощущением. Но при наличии постоянно действующих стрессовых ситуаций или неспособности организма адекватно на них реагировать, вовремя не ликвидированная тревожность может превратиться в устойчивую привычку – неадекватно реагировать на любые события, или перейти в психическое расстройство.

Тревожное расстройство проявляется чувством постоянного внутреннего напряжения, невозможностью расслабиться, беспокойством по мелочам, чрезмерными опасениями по поводу грядущих/минувших неприятностей в повседневной жизни. Человеку трудно сосредоточиться, сконцентрировать внимание, его не покидает ощущение «пустоты в голове» из-за тревоги и беспокойства. На малейший раздражитель человек реагирует не только выраженной эмоцией, но и ощутимым изменением частоты пульса, появлением нехватки воздуха, «комка в горле», тошноты и неприятных ощущений в животе. При этом сама проблема далеко не так серьезна, как реакция человека на нее.

У водителей «взаимоотношения» с лекарствами более сложные, чем у других людей, так как некоторые препараты оказывают значительное влияние на ответные реакции организма на внешние раздражители. Дурную шутку с водителем могут сыграть препараты на основе пустырника, валерианы или мелиссы, седативный эффект которых способен ослабить концентрацию внимания. А на дороге так важна каждая секунда...

Инновационный российский препарат **Афобазол®** позволяет справиться с навязчивой тревогой, не нарушая привычного ритма жизни. Афобазол® снимает чувство тревоги и внутреннего дискомфорта, при этом оказывая лёгкое активизирующее действие на нервную систему, позволяя «держать всё под контролем». Афобазол® может применяться у тех, кто водит автомобиль, т.к. он не замедляет скорость реакции, не ослабляет память, не вызывает привыкания. Афобазол® выпускается в удобной таблетированной форме и отпускается из аптек без рецепта.

Помните о том, что только эмоционально уравновешенный водитель способен видеть и предвидеть, прогнозировать ситуацию и принимать правильные решения. Не позволяйте тревоге и беспокойству манипулировать вами!

На правах рекламы



ИМЕЮТСЯ ПРОТИВОПОКАЗАНИЯ, НЕОБХОДИМО ОЗНАКОМИТЬСЯ С ИНСТРУКЦИЕЙ

For journal-plaza.net



Видит око...

При самостоятельном обслуживании любого автомобиля встречаются узкие места. Смысл этого выражения применительно к «Мазде-3» первого поколения раскрывают Павел Трусов и Игорь Козлов. Фото Александра Батыру.

НА ПЕРВЫЙ ВЗГЛЯД И ПОСЛЕ

Оно самое сильное, первое впечатление. Но нередко обманчивое. Так и сейчас: заглянул под капот – сразу отметил удобный доступ ко всем горловинам, что не предвещает трудностей с заменой жидкостей.

Поначалу так и есть. Масло из двигателя сливаем, вывернув ключом «на 19» пробку в картере, при этом штатная пластиковая защита моторного отсека не мешает. В ней предусмотрено отверстие для доступа к фильтру, через которое пройдет и съемник. Но только если под капотом 1,6-литровый мотор. У двухлитрового фильтр расположен в другом месте, а защита та же, унифицированная. Придется ее снимать – удобнее на смотровой канаве или подъемнике (следует надеть головной убор, дабы уберечься от осыпающейся грязи). Запаситесь терпением: крепежа много, в том числе гаек, приваренных к закладным пластинам. Если соединение закисло, такая гайка обрывается и крутится вместе с болтом. Как же неудобно придерживать ее ключом «на 10»! При первой возможности замените крепеж вазовскими саморезами вместе с закладными пластинами – этим ржавчина не страшна.

Для замены охлаждающей жидкости защиту снимаем без раздумий, поскольку в ней нет отверстия для доступа к сливной пробке в левом бачке радиатора. Прежде чем ее выкручивать, приготовьте широкую емкость для сбора жидкости и дайте мотору хорошенько остыть – чтобы не обжечься и не сорвать голову пластиковой пробке. На горячую это запросто.

Поменять масло в МКП несложно – доступ к пробкам вполне приемлемый.

For journal-plaza.net

В автомате замена не предусмотрена, однако не стоит уповать на официальный регламент. Если масло дурно пахнет или сильно потемнело, лучше его поменять, чем рисковать здоровьем недешевого агрегата. Ключом «на 19» откручиваем пробку в поддоне и сливаем отработку. Через трубку щупа заливаем столько же свежего ATF Mercon V (без вариантов!), после чего пускаем двигатель. Передвинув селектор АКП по всем позициям с двух-трехсекундной задержкой в каждой из них, проверяем уровень и при необходимости доводим до нормы. Такую замену дилеры считают достаточной несмотря на то, что около половины объема поменять не удается.

Владельцы часто довольствуются частичной заменой тормозной жидкости. Делают так: шприцем отсасывают из бачка отработавшую и заливают столько же свежей. При ежегодной замене такой способ вполне приемлем. Но в «трешке» им не воспользуешься, поскольку из-за сетки в горловину не залезешь даже иголкой. Поэтому загодя доработайте пробку: проделайте в ней отверстие, вставьте в него вентиль от бескамерного колеса и заполните герметиком лабиринт воздуховода, связывающего полость бачка с атмосферой. Надев штуцер шинного насоса на вентиль, создайте в бачке небольшое избыточное давление (до 0,5 атм) и выгоните старую жидкость через штуцеры прокачки. Поочередно – через задний правый, задний левый, передний правый и передний левый тормозные механизмы. При этом следите за уровнем в бачке, подливая свежую жидкость, а по окончании работы удалите герметик из-под крышки.

При установке защиты не перепутайте болты. В штатном варианте они одинаковые, но если установлена дополнительная стальная защита, то крайние угловые болты могут оказаться длиннее. Такой нельзя ставить по центру спереди, иначе он повредит радиатор! Если собираетесь заменить и поликлиновый ремень, не спешите прикручивать защиту к правому брызговику моторного отсека – его все равно придется снимать.

ВСТАВЛЯЕМ ПИСТОНЫ

Главное – запомнить положение ремня на шкивах, а уж о его натяжении позаботится автомат. Его отводим в сторону, поворачивая ключом «на 14» болт ролика по часовой стрелке. Усилие потребуется немалое, поэтому нужен хотя бы полуметровый рычаг.

Для замены воздушного фильтра отстегиваем четыре пружинные защелки крышки, приподнимаем ее за правую сторону и вынимаем фильтрующий элемент – все просто. Если подошло время менять свечи, то фильтр пока не ставим. Освобождаем трубку вакуумного усилителя, отстегнув хомут в задней части корпуса фильтра, и ключом «на 10» откручиваем три болта корпуса. Отводим его по ходу авто и, чтобы не мешал, заводим за тросик газа. Крышку приподнимаем повыше и подпираем ее, скажем, отверткой. Путь к катушкам открыт. Выкручиваем болты крепления и вынимаем катушки из колодцев, при этом проводку отсоединять необязательно. Свечи – под ключ «на 16». При их затяжке выдерживаем момент 15 Н·м, иначе свеча может обломиться, что доставит немало хлопот. Болты катушек тоже затягиваем в меру, чтобы не расколоть крепежные ушки. Устанавливая корпус фильтра, обязательно убедитесь, что шланги вентиляции картера вошли в зажимы. Часто этим пренебрегают – шланги перетираются и мотор начинает хандрить.

Топливный фильтр встроен в насос и согласно регламенту замене не подлежит. Решение спорное, но в дилерской практике не отмечено каких-либо проблем с питанием двигателя даже при пробегах под 150 тыс. км.

С заменой передних колодок трудности вряд ли возникнут, важно лишь не перепутать их: внутренние, с трехпалой пластиной, вставляем в поршень. На оригинальных колодках стрелки показывают направление вращения колеса. Прежде чем вворачивать направляющие пальцы, очистите их от продуктов износа и обязательно смажьте.

С задними колодками сложнее. Они же работают и от ручника, поэтому поршень суппорта надо не вдавливать, а вкручивать. Без приспособления тут не обойтись, за что оценку снижаем. О том, что все подвижные соединения суппортов надо смазать, напоминать, надеемся, излишне. А вот поработать педалью и ручником по окончании работ, чтобы выбрать все зазоры и привести систему в рабочее состояние, забывают порой и бывалые.

Меняем лампочки. К правой фаре доступ отличный, а к левой путь преграждает воздухозаборник. Демонтировать его несложно – снимаем резиновое кольцо, придерживающее деталь около радиатора, и извлекаем пистон над фарой. Кстати, все пистоны в машине, по сути, одинаковы: сперва извлекаем сердцевину, а затем вынимаем тело. Причем, несмотря на шлицы под крестовую отвертку в шляпке сердце-

Mazda 3

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Дебют – 2003 год, рестайлинг – в 2006-м. В 2009-м представлено новое поколение модели.

КУЗОВА: седан, хэтчбек.

ДВИГАТЕЛИ: бензиновые, 1,6 л, 105 л.с.; 2,0 л, 150 л.с.; 2,3 л, с турбонаддувом 260 л.с.

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ: М5 или А4.

ПРИВОД: передний.

КОМПЛЕКТАЦИИ: Base, Touring, Flash Edition*, Sport, MPS*.

ЦЕНЫ В СЕНТЯБРЕ 2009 ГОДА (с учетом скидок): от 535 000 руб. за Base, от 578 000 руб. за Touring и от 731 000 руб. за Sport.

*К моменту подготовки материала не было в наличии.

НЕКОТОРЫЕ РАБОТЫ ПО ЗАМЕНЕ

Наименование позиции	Периодичность, тыс. км (лет)
Масло в двигателе, масляный фильтр	20 (1)
Воздушный фильтр двигателя	60*
Салонный фильтр	60*
Топливный фильтр	–**
Свечи зажигания	60
Ремень привода навесного оборудования	120
Масло в МКП/АКП	60 (3)/–
Антифриз в системе охлаждения	200 (11)***
Жидкость в приводе тормозов	40 (2)

*Проводка каждые 20 тыс. км или раз в год.
**По факту критического снижения давления в топливной рампе.
***Только FL22. Срок службы прочих жидкостей, допущенных к применению, – 100 тыс. км или четыре года.

ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ НЕКОТОРЫХ РАБОТ У ДИЛЕРОВ

Работа*	Стоимость, руб.**
Компьютерная диагностика двигателя	1980
Замена масла и фильтра двигателя	2430
Замена фильтра воздушного/салонного	320/640
Замена свечей зажигания	700
Замена ремня навесных агрегатов	700
Замена охлаждающей жидкости	1280
Замена ламп в фонарях (седан)	320
Замена тормозных колодок передних/задних	1280/1280
Нормочас	1600

*Для двигателя 1,6 л.
**Постоянным клиентам «Ю.С.ИМПЕКС» предоставляется скидка: 10% на работы и запчасти при общей сумме до 15 000 руб., 15% – до 20 000 руб.; 20% – более 20 000 руб.

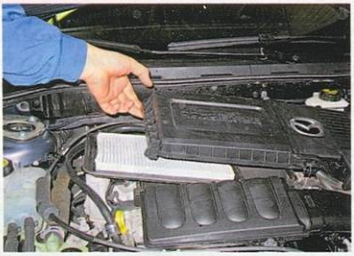
ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ НЕКОТОРЫХ ЗАПЧАСТЕЙ У ДИЛЕРОВ

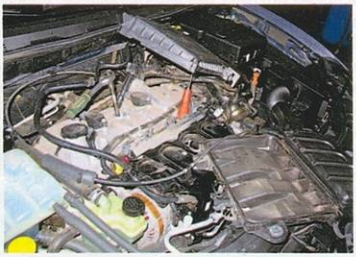
Запчасть	Стоимость, руб.*
Крыло переднее	5550
Накладка бампера переднего	13 670
Блок-фара	12 060
Капот	13 040
Фильтр масляный/воздушный/салонный	290/1060/1000
Свечи зажигания, комплект	780
Ремень поликлиновый	2850
Тормозные колодки передние/задние	3730/4190

*Постоянным клиентам «Ю.С.ИМПЕКС» предоставляется 10-процентная скидка на запчасти.

For journal-plaza.net

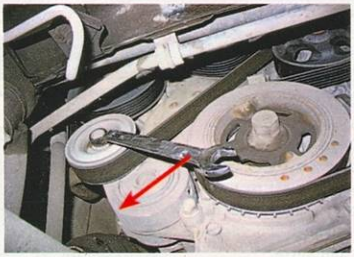
Воздушный фильтр неправильно не вставишь: помогут стрелочка «вверх» и надпись «перед», а для особо невнимательных элемент сделали асимметричным.





Труднее всего поменять свечу в четвертом цилиндре на моторе 1,6 л. Длина ключа зависит от подпорки крышки фильтра, а она – от податливости шлангов. На двухлитровом моторе все проще.

Натяжитель поликлинового ремня крутим за болт ролика по часовой стрелке. Только без удлинителя на ключе (как на фото) его вряд ли стронешь с места.





Прежде чем вкручивать поршень, отделите от него прикипевшую манжету, чтобы не порвалась. Для этого отлично подходит тупая спица, смоченная в тормозной жидкости.

Без такого приспособления заменить задние колодки непросто. Конечно, его можно приобрести. Уже на второй замене окупится.





Вид на левую фару со стороны снятого воздуховода двигателя. Патрон лампы поворотника показан стрелкой. Проще подобраться к нему, сняв крышку блока предохранителей.

Чтобы разом увидеть все лампочки в крышке багажника, будете долго выковыривать 13 пистонов обивки.





Не жалейте денег на качественные лампочки для фонарей – реже придется разбирать полмашины (если у вас седан)!

При замене ламп хэтчбека самый сложный доступ – к третьему стоп-сигналу. Устанавливая накладку, проверьте, все ли пружинные защелки на месте (порой они вылетают).





При виде наполовину разобранного салона боязно самостоятельно менять салонный фильтр (показан стрелкой). И не надо – стоимость этой работы у дилеров многим покажется гуманной.

For journal-plaza.net

ОЦЕНКА ТРУДОЕМКОСТИ ОБСЛУЖИВАНИЯ*

Название операции	Описание операции	Итоговая оценка
Замена масла в двигателе	+ В штатной защите моторного отсека есть отверстие для доступа к фильтру – Маловато отверстие в дополнительной защите (если установлена)	4
Замена воздушного фильтра	+ Не нужен инструмент – Велика вероятность сорвать с фиксаторов шланги вентиляции картера	3,5
Замена свечей зажигания	+ Можно не снимать разъемы с катушек – Надо снимать корпус воздушного фильтра, затруднен доступ к свече четвертого цилиндра	3,5
Замена ремня навесных агрегатов	+ Есть автомат натяжителя – Сложная трасса укладки, неудобно придерживать гайки, оторвавшиеся от закладных пластин	4
Замена ОЖ двигателя	+ Есть пробка в левом бачке радиатора – Нужна широкая емкость для ловли потока	4
Замена масла в МКП	+ Приемлемый доступ к пробкам – Нужно снимать защиту моторного отсека	4
Замена тормозных колодок	+ Простота конструкции передних механизмов – Нужно приспособление для замены колодок в заднем механизме	3
Замена салонного фильтра	+ Похвалы ничто не заслуживает – Крайне неудобный доступ, нужно отсоединять АКБ и центральный блок коммутации	2,5
Замена ламп в основных фарах	+ Удобный доступ справа – Нужно снимать воздуховод двигателя для доступа к левой фаре	4
Замена ламп в противотуманных фарах	+ Похвалы ничто не заслуживает – При отсутствии подъемника доступ затруднен	3,5
Замена ламп в фонарях	+ Продуманный доступ на хэтчбеке – Сложный доступ на седане (много крепежа, тугие защелки)	3**

*Авто с мотором 1,6 л и МКП в сравнении с «Ладой-Приора», трудоемкость обслуживания которой условно оценена в четыре балла по пятибалльной шкале (ЗР, 2008, № 1).
**Средний балл за два варианта исполнения.



вины, ее действительно проще вынуть, чем выкрутить.

У седана на крышке багажника таких пистонов чертова дюжина – повозитесь, пока доберетесь до лампочек. Не проще и с крайними секциями фонарей, что в крыльях, – чтобы преодолеть хватку мощных защелок, удерживающих порожек, нужна сила в руках. Не потому ли столько «трешек» ездит с перегоревшими лампочками? Чем возиться с их заменой, проще подавать сигналы руками...

Хэтчбек, похоже, проектировали другие люди. Здесь для замены лампочек предусмотрели лючки в обивках, а чтобы их снять, инструмент не нужен. Лишь после замены ламп в третьем стоп-сигнале под накладкой пятой двери может завестись «сверчок».

СЕКРЕТНЫЕ ПРИЕМЫ

Перед заменой салонного фильтра снимаем клемму с аккумулятора. Но только при выключенном зажигании и не раньше, чем дроссельная заслонка закончит калибровку, то есть прекратит жужжать!

Отодвинув пассажирское кресло до упора назад, готовим лежбище. Для удобства неплохо постелить на пол толстый ватник. Снимаем накладку порога и три щитка: перед дверным проемом, под бардачком и снизу центральной консоли. Отсоединив нижние разъемы от коммутационного блока, выкручиваем барашковые гайки и, откинув блок вниз, снимаем верхние разъемы и сам блок с кронштейна. Снимаем и кронштейн, вывернув ключом «на 10» две гайки. Цель близка: лючок в отопителе уже можно потрогать… Отсоединяем разъемы с датчиков температуры, примостившихся на лючке, и выкручиваем четыре самореза. Доступ к верхнему переднему перекрыт теплоизоляцией трубки испарителя, часть поролона попросту обрываем. Наконец снимаем лючок и вынимаем элемент – сперва нижнюю, а затем верхнюю часть. С установкой свои трудности: для равновесия опираемся одной рукой на порог, другой вставляем верхнюю половинку фильтра, а... незадействованной частью тела – нижнюю. При этом важно, чтобы нижняя половинка точно попала в паз верхней!

Чтобы упростить задачу, некоторые мастера снимают накладку панели, дверной уплотнитель и бардачок. Считают, что так удобнее (хотя вряд ли это слово здесь вообще уместно). ЗР

Благодарим компанию «Ю.С.Импекс» за помощь в подготовке материала.

For journal-plaza.net

Самарские новости

www.2114.ru autoclub

Интернет-клуб владельцев «Лады-2114»: образован в 2008 году, насчитывает около 9500 постоянных посетителей; на сайте 96 200 сообщений по 3700 темам. Адрес: www.2114.ru. Советы клуба прислал Дмитрий Мамаев (на форуме – dmitrijm).

Имя клубу дала лишь одна из моделей АВТОВАЗа, но советы, размещенные в техническом разделе форума, пригодятся владельцу любой «Самары».

Многие гадают, где в машине **уложить аптечку, огнетушитель и знак аварийной остановки**, ведь штатные места для них не предусмотрены. Велик соблазн использовать в качестве хранилища нишу запаски. Так зачастую и поступают, не задумываясь о том, что в экстренном случае придется разгружать багажник, теряя драгоценное время. Не лучше ли, доработав спинку заднего сиденья, как советуют на форуме, обустроить местечко за ним? Нужно закрепить под саморезы облицовки пару начальных планок сайдинга и через отверстия в них пропустить резиновые жгуты, которые и зафиксируют обязательный багаж. Или иначе: доработать похожим образом боковые стенки багажника – будет проще не только добираться до предметов крайней необходимости, но и раскладывать сиденье.

Штатные форсунки омывателя неважно держатся в гнездах на капоте, их приходится постоянно поправлять. А можно поставить форсунки от «Шевроле-Нива» – у этих крепление более надежное и жидкость распыляют лучше. Этот простой совет пригодится и владельцам «калин».

В руководстве по эксплуатации ни слова о том, есть ли в машине **салонный фильтр**, хотя на некоторых он установлен. И многие владельцы годами не меняют элемент только потому, что не подозревают о его существовании. Результат – недостаточно вентилируется салон, запотевают стекла, накапливаются неприятные запахи. Знайте: фильтр (если таковой имеется) расположен в коробе воздухопритока под пластиковой накладкой вентилятора. Снимать ее не обязательно – при определенной сноровке можно поменять элемент, слегка отогнув накладку.

Знакомое явление: в режиме максимальной теплоотдачи печки (рычаг на панели сдвинут до упора вправо) через центральные дефлекторы поступает, как и положено, горячий **воздух**, но **на ветровое стекло – едва теплый**. Все потому, что не согласована работа заслонок. Сделайте так: укоротите одну из тяг, подходящую к отопителю слева, для чего снимите нижнюю накладку под рулевым валом и, переведя рычаг в крайнее правое положение, извлеките фиксатор оболочки тяги, поддев ее шилом. С помощью круглогубцев накрутите на проволочной тяге дополнительно один-два витка (сколько именно – подберите опытным путем) и откусите столько же родных. При сборке сперва наденьте эти колечки на рычаг заслонки и, переведя рычаг до упора, зафиксируйте оболочку. Теперь полный ход заслонки гарантирован.

Если дисплей показывает, что за бортом минус 40°С, значит, в цепи **датчика температуры** пропал контакт, и, пока его не восстановишь, на градуснике не «потеплеет». Чаще всего морочит голову провод «массы», а найти дефектный участок бывает непросто. Чтобы не разбирать полмашины, прикрепите жилу к корпусу в любом удобном месте под капотом. **ЗР**

Если и другим интернет-клубам владельцев определенных марок и моделей есть что посоветовать полезного, обращайтесь по адресу: ***ikozlov@zr.ru.***



Один из вариантов органайзера. Приемлем лишь в случае, если багажник не загружать под завязку.

Устанавливая салонный фильтр, добейтесь плотного его прилегания на посадочном месте.



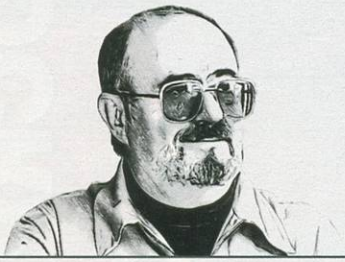
Кейс с инструментом фиксируем ремнем, закрепленным болтами номерного знака.



ОТ ОТДЕЛА ЭКСПЛУАТАЦИИ ЗР.

Аптечку, огнетушитель и знак аварийной остановки лучше держать под рукой, в салоне. Кто попадал в аварийные ситуации или оказывал помощь другим водителям, поймет, о чем речь. Как разместить эти предметы – другой вопрос. Например, аптечку можно просто положить под пассажирское сиденье позади усилителя пола, огнетушитель – зафиксировать на кронштейне (если сообразите, как его закрепить) или ремнями с «быстродействующими» застежками перед ним, а знак аварийной остановки – вдоль порога сбоку от водительского сиденья (ЗР, 2008, № 7). Возможны и другие варианты. Их поиск АВТОВАЗ почему-то оставил на усмотрение владельцев.

For journal-plaza.net



Бреши в обороне

Газообмен двигателя с трехкомпонентным нейтрализатором изучал Анатолий Вайсман.

Сегодня наиболее распространена трехкомпонентная система нейтрализации отработавших газов – она преобразует ядовитые CO, CH и NO_x в безвредный водяной пар, углекислый газ и азот. Главное устройство системы – сам нейтрализатор. Называть его катализатором неправильно, хотя такой термин и укоренился в зарубежной литературе. Катализаторы – это лишь вещества, в присутствии которых ускоряются химические реакции. Они «встроены» в конструкцию нейтрализатора. Отсюда более строгое название устройства: каталитический нейтрализатор.

Правильная работа нейтрализатора возможна только при стехиометрическом составе смеси ($\lambda = 1{,}0$) либо очень небольших отклонениях от него. Взгляните на график: изменение λ всего на 0,5% резко меняет картину. Если смесь «чуть-чуть» обеднить, на выброс CO и CH это почти не повлияет, но резко вырастут оксиды азота. В России согласно ГОСТ Р 52033-2003 содержание CO должно быть не выше 0,5% при минимальных оборотах холостого хода (900 об/мин) и 0,3% при повышенных (2000–3500 об/мин). Выброс CH в обоих режимах не должен превышать 100 ppm. Оксиды азота ГОСТ не нормирует. Зато есть важное требование: вредные выбросы не должны выходить за установленные границы в период всего срока эксплуатации машины. Последнее – серьезная проблема.

Итак, начнем эксперименты. Подопытная – свежая инжекторная «семерка» с пробегом чуть больше 10 тыс. км, недавно прошедшая ТО. На всякий случай проверили основные параметры двигателя. Зазор в клапанах выставлен у дилера на глазок – от 0,12 до 0,17 мм! Мы исправили. А система впрыска в полном порядке: ДМРВ, датчик положения дросселя, регулятор холостого хода в норме, осциллограмма датчика кислорода, как из учебника! Параметры токсичности легко уложились в нормы ГОСТа: CO – 0,38%, CH – 64 ppm, CO_2 – 13,72%, O_2 – 0,49%, $\lambda = 1{,}00$.

А теперь смоделируем наиболее типичные и часто встречающиеся неисправности и посмотрим, как система держит оборону.

Датчик кислорода (лямбда-зонд) не вечен. Когда он тихо угаснет, этого не заметит хозяин. Зато контроллер ЭСУД начеку – мотор будет работать! Но хорошо ли? Отключаем датчик. Контроллер тотчас стал «мыслить» по резервной схеме, без коррекции смеси по сигналу лямбда-зонда, включил на щитке сигнал «Проверь двигатель».Смесь обогатилась до $\lambda = 0{,}964$. Такой выхлоп сродни карбюраторному. Трехкомпонентный нейтрализатор как бы лишился ступени (отнюдь не дешевой!), в которой окислы азота восстанавливались в азот, и стал двухкомпонентным, вроде изделий конца XX века, в которых датчика кислорода вообще не было. Конечно, с CH и CO он тоже справляется хуже. Содержание CH (200 ppm) выше втрое, а угарного газа (1,68%) – за пределами норм ГОСТа даже для устаревшей системы. К тому же без сигнала датчика кислорода параметры отработавших газов настолько нестабильны, что это само по себе мешает нейтрализатору хорошо работать. Конечно, его состояние зависит и от качества топлива, но вывод ясен: исправный датчик кислорода абсолютно необходим.

Свечи. Любителей экономить на них немало – вот и проверим, что получается. Поставили сильно потрепанный комплект. Кстати, работа двигателя на слух практически не изменилась. А газоанализатор не проведешь – углеводороды подскочили до 2988 ppm, CO – до 1,79%, примерно как при отключенном лямбда-зонде. Из-за пропусков воспламенения кислород повысился до 4,09%,

Нет сигнала датчика кислорода, ЭСУД работает по резервной программе и поэтому обогатила смесь.



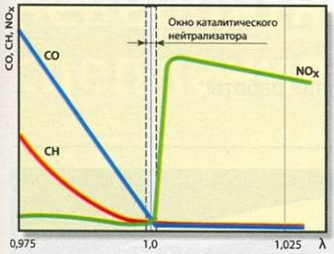
Небольшой подсос воздуха в ресивер – и смесь резко обеднилась. В отработавших газах много кислорода.



Убитый ДМРВ: смесь очень богатая (CO до 6%), кислорода в отработавших газах почти нет.



For journal-plaza.net



Содержание токсичных компонентов в отработавших газах после каталитической очистки.

а углекислый газ (это же конечный продукт!) закономерно упал до 10,28%. Но учтем, что свечи бывают разной «свежести», у кого-то результаты могут быть и хуже.

Прогоревший клапан смоделировали, как и в прежних опытах. Уменьшили зазор на 0,1 мм. Цилиндр практически перестал работать, содержание CH – 1232 ppm, CO – 0,33%, CO_2 – 12,28%, а кислород, не найдя себе применения в неработающем цилиндре, уходил в трубу – там его 2,77%.

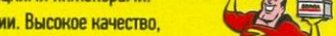
Подсос воздуха, если, конечно, он не слишком значительный, внешне может не проявляться. Но когда отсоединили от ресивера трубочку и в крошечное отверстие стал поступать лишний воздух, смесь резко обеднилась – до λ = 1,319. Содержание CO упало до 0,12%. Уровень CH вырос до 304 ppm. CO_2 логично снизился до 10,57%, а O_2 подпрыгнул аж до 5,19%.

ДМРВ (датчик массового расхода воздуха) коварен. В ходе длительной эксплуатации он понемногу стареет, при этом контроллер системы впрыска меняющиеся условия отслеживает и постепенно адаптируется к ним. Но не беспредельно! Когда параметры ДМРВ «уйдут» больше чем на 25%, придется его менять. Адаптация – процесс не мгновенный, так что при внезапном отказе датчика, обрыве провода и т. п. работа системы нарушается: растет расход топлива, падает мощность и т. д. Хотите подтверждения? Поставили на машину убитый ДМРВ марки Siemens – и обманутый контроллер, решив, что воздуха избыток, тут же обогатил смесь до λ = 0,834. Двигатель как будто не отреагировал, но газоанализатор показал рост CO до 6,01% – почти в 16 раз, CH до 256 ppm – примерно в 4 раза, кислорода, естественно, почти нет – всего 0,14%, а CO_2 – 10,91%. Это типичная картина сгорания очень богатой смеси.

Подытожим. Трехкомпонентная система нейтрализации отработавших газов успешно функционирует только при условии, что состав смеси близок к стехиометрическому. Хотя сама система впрыска способна адаптироваться к небольшим отклонениям в отдельных ее звеньях, внезапно возникший дефект в двигателе, датчиках системы впрыска и т. д. препятствует нейтрализации газов. Вывод банален: экологически чистой может быть лишь та машина, в которой все элементы исправны. **ЗР**

СПРОСИМ ЧИТАТЕЛЕЙ

Есть ли нейтрализатор на вашем автомобиле?



На правах рекламы



Аккумуляторные батареи **BERGA** выпускаются более 80 лет, достойно продолжая традиции инноваций и качества, заложенные выдающимися немецкими инженерами. **BERGA** входит в тройку самых известных аккумуляторов в Германии. Высокое качество, выдающиеся характеристики и рекордный срок службы отмечен признанием немецкого союза автомобилистов **ADAC**.



BERGA - торговая марка ведущего в мире производителя стартерных аккумуляторных батарей Johnson Controls. Генеральный дистрибьютор аккумуляторов **BERGA** - компания **ARMTEK** - один из крупнейших продавцов автозапчастей в России и Белоруссии.

BERGA BATTERIEN

ARMTEK *в городах России*

Москва
Адрес: 129329, г. Москва ул. Кольская, д. 12, стр. 5
Телефон: 8 (495) 783-60-90
E-mail: sale@atrin.ru
Интернет магазин: http://shop.atrin.ru

Санкт-Петербург
Адрес: 198095, г. Санкт-Петербург, Митрофаньевское шоссе д.10-А
Телефон: 8 (812) 347-73-74
E-mail: info@spb.armtek.ru
Интернет магазин: http://spb.atrin.ru

Нижний Новгород
Адрес: 603135, г. Нижний Новгород, ул. Удмуртская, 38
Телефон: 8 (831) 463-76-09, 257-73-84
E-mail: info@nn.armtek.ru
Интернет магазин: http://nn-atrin.ru

Ростов-на-Дону
Адрес: 344092 г. Ростов-на-Дону, ул. Стартовая, 3/11
Телефон: 8 (863) 297-60-62, 297-62-17
Email: abornev@rostov.armtek.ru
Интернет магазин: http://rostov.atrin.ru

Брянск
Адрес: Брянск
пр-т Ст. Димитрова, 51
Телефон: 8 (4832) 62-16-01, 62-16-02
Email: inf@bryansk.armtek.ru
Интернет магазин: http://bryansk.atrin.ru

Новосибирск
Адрес: 630052, г. Новосибирск, ул.Хилокская, д. 9
Телефон: 8 (383) 335-19-18, 303-00-52
Email: inf@nsk.armtek.ru
Интернет магазин: http://nsk.atrin.ru

Пермь
Адрес: 614055, г. Пермь, ул. Промышленная, д. 105
Телефон: 8 (342) 220-28-42, 220-49-34, 220-76-24, 220-76-12
Email: azimut@perm.armtek.ru
Интернет магазин: http://perm.atrin.ru

Самара
Адрес: 443046, Самарская область, Волжский район, п.г.т. Смышляевка, Городок Строителей, ул. Механиков, д. 2/12
Телефон: 8 (846) 977-09-15, 977-09-17
E-mail: info@samara.armtek.ru
Интернет магазин: http://samara.atrin.ru

Челябинск
Адрес: 454053, г. Челябинск, ул. Физкультурная, д. 34
Телефон: 8 (351) 239-42-14, 239-42-15, 239-42-16, 239-42-17
Email: ilchenko@chel.armtek.ru
Интернет магазин: http://chel-atrin.ru

For journal-plaza.net

Законопатим щели

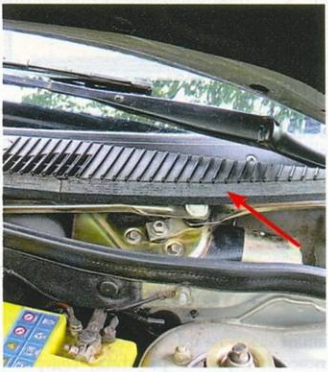
Чтобы воздух в машине был чист, облегчите салонному фильтру условия работы, советует Борис Ездаков.

На первый взгляд, салонный фильтр для нормального функционирования автомобиля не столь важен – ведь ездили же без него! Но если уж он есть на машине, то должен исправно работать. Увы, вспомним первые «десятки» с их насмерть запотевающими в ливень стеклами – следствием крайне неудачного расположения фильтра. В дождь он намокал, и как только владелец включал вентиляцию, езда вслепую была обеспечена.

Салонный фильтр «Калины» продуман лучше, расположен иначе. Но и тут кое-что можно улучшить. Скажем, летом фильтр сильно забивается не только пылью, но и тополиным пухом. Это естественно, ведь пух крайне летуч, так что с этим остается лишь примириться. Не вырубать же миллионы тополей! Но поверх фильтра скапливается мусор покрупнее, например неведомо как попавшая сюда листва. Мы к ней еще вернемся, отметим лишь, что она явно затрудняет доступ воздуха в салон. Порой из-за этого меняют фильтр, которому еще служить и служить. Он, кстати, вдвое дороже, чем фильтр для двигателя, – видимо, так рынок реагирует на повышенный спрос. А регламентированный срок службы салонного фильтра – всего 15 тысяч километров. Это вдвое меньше, чем у воздушного фильтра двигателя. Наверняка и этот норматив не случаен – показывает важную роль салонного фильтра. Однако бьет по карману!

Доступ к фильтру прост – он под правой половиной пластиковой накладки рамы ветрового стекла, закрепленной винтами под «звездочку» TORX 20 (обзаведитесь соответствующей отверткой – она не раз еще пригодится!). Пользоваться заменителями не советую – испортите винты.

И вот «гармошка» в руках. Стряхнув с нее листья, вооружился пылесосом и продул фильтр в направлении, обратном нормальному движению воздуха. Пыли вылетело облако – бумага даже цвет изменила, посветлела. Поставил на место, включил вентилятор. Даже на самой малой скорости его вращения воздух пошел в салон гораздо свободнее, чем до чистки. Значит, хорошо будет вентилироваться и на ходу, от скоростного напора. Спросил себя: что помешает так же пылесосить фильтр через каждые 15 тысяч? Вот и погляжу, на сколько «официальных ресурсов» его хватит. А что касается листвы, то сначала надо разобраться, как она тут оказалась.



Моя доработка: полосу резины приклеил к накладке – «мусоропровод» перекрыт.

В пластмассовой накладке рамы ветрового стекла щелочки узкие – листьям не проскочить. Но когда осмотрел внимательнее капот, нашел настоящий «мусоропровод»! Между задней кромкой капота по всей его ширине и пластмассовой накладкой – щель шириной 15 мм. Заделать ее оказалось несложно: посадил на клей «Момент» полоски пористой резины сечением 10×15 мм. Крупному мусору и листве теперь хода нет. ЗР

На правах рекламы



For journal-plaza.net

Сдвиг по фазе



За ответ на задачу № 20 «Воспитание ремнем» Сергей Воронов из Вологды получает от торговой компании ЗАО «РИК» автомобильный GPS-навигатор NTW (модель GNT-C430) с кардридером Microsonic. Подробности – на сайте www.r-i-c.ru.

Кратко напомним задачку. Парень ехал ночью по таежной трассе, когда в его «девятке» с ремня ГРМ срезало штук пятнадцать зубьев, и мотор замер. До леспромхоза полсотни километров – водитель попытался оживить машину, чтобы хоть как-нибудь доехать. У него получилось!

Действительно, в постоянном жестком соприкосновении с зубьями шкива ремень может лишиться части своих зубьев – сталь шкива все-таки крепче резины ремня, даже армированной. Волокна от возраста и нагрузок надламываются, в стареющей резине появляются трещинки и со временем разрастаются; особенно уязвимы самые нагруженные места, например у основания зубьев. За 60 тыс. км пробега «девятки» каждый нагружается и разгружается около 25 млн. раз!.. Напряжения в зубьях особенно велики при пуске сильно выстуженного двигателя с задубевшим ремнем. Чем это кончается? Герой задачи, как заметили многие участники конкурса, *«еще легко отделался: мотор скорее всего, 1,5-литровый, а был бы 1,3-литровым, не избежать погнутых клапанов…»*

Другой вариант развития событий – досрочное, без каких-либо признаков усталости материала, разрушение зубьев: они как бы содраны, даже видны ошметки волокон армирующих нитей. Нам пишут: *«Возможно, ремень был сильно замаслен. Либо, как бывает на двигателях переднеприводных ВАЗов, клинило помпу. В таких случаях, пока не устраните причину, ремни обречены»*. Наконец, как утверждают некоторые авторы, попадаются низкокачественные, плохо обработанные шкивы, которые и сами быстро изнашиваются, и пожирают ремни. Впрочем (вспомним условие задачи), если осыпалось полтора десятка зубьев на одном участке ремня, а остальные сохранились, то эта версия ни при чем.

Ну и как быть страдальцу из задачи? Может, заменить поврежденный ремень колготками подружки? Как ни странно, в редакцию поступили и такие наивные советы. Их авторы забыли, что ремень ГРМ должен не просто крутить распредвал, но и жестко синхронизировать обороты коленчатого и распределительного валов. Как ни натягивай колготки – не получится.

Итак, отвалились 15 зубьев подряд. Дальнейшие действия предложил победитель конкурса. Совершенно справедливо указал: *«Нужен ремень со всеми 111 зубьями»*. Но где же его взять на таежном тракте?.. А ведь мы не только испытывали читателей на сообразительность, но и проверяли память старшего поколения. Многие вспомнили-таки совет В. Зоммера из июньского номера за 1984 год, а кому-то, писали, довелось им воспользоваться. Выход – ремень разрезать посередине вдоль на два узких ремня, а затем установить половинки так, чтобы беззубый участок одного перекрывался зубастым участком другого. Но и тут есть нюансы. Победитель отметил: *«Когда на первой половине ремня «щербина» наезжает на шкив коленвала, нежелательно, чтобы «щербина» второй половины оказалась на шкиве распредвала»*. Верно, это увеличивает неравномерность нагрузки и риск срезать другие зубья, вдвое ослабленные. Посему следует сместить одну половину относительно другой не на 180, а примерно на 90 градусов. И еще: *«Совмещаем наши ремни наружными, ровными сторонами…»*. Действительно, при этом риск сползания ремней меньше. Но отметим и обстоятельство, осложняющее ситуацию: в отличие от ВАЗ-2105, по поводу которого давал совет В. Зоммер, на переднеприводных ВАЗах легко вытащить лишь порванный ремень. Иначе, чтобы его снять, владелец должен еще вывинтить болт крепления шкивов к коленвалу и снять шкив привода генератора. Операция эта сложная, силовая. Понятно, почему некоторые предлагают разрезать ремень не снимая его, а затем уже, ослабив натяжение, сместить одну часть относительно другой. Но тут уж как у кого получится.

Разумеется, после придется выставить фазы по меткам, а затем выработать тактику и график дальнейшего движения. Важно свести нагрузку на привод ГРМ к минимуму – ехать с умеренными оборотами, без рывков. Глядишь, при удачном раскладе доберетесь до цели. ЗР

Благодарим всех участников конкурса. А Сергея Воронова поздравляем с победой!

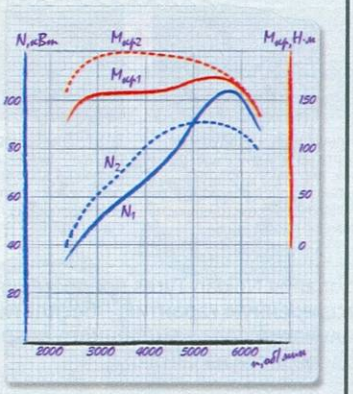
ЗАДАЧА № 23

ОШИБКА

«Я учусь в МАДИ. В одном из журналов увидел графики мощностей (N_1 и N_2) и крутящих моментов ($M_{кр.1}$ и $M_{кр.2}$) в зависимости от оборотов для двух разных двигателей. Рисовали, похоже, далекие от техники художники – в графиках очевидны существенные ошибки!»

А как их оценят участники конкурса знатоков?

Ответ с пометкой «Конкурс» отправьте до 1 декабря 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.



For journal-plaza.net



На прочном основании

Опыт эксплуатации «КИА-Соренто» обобщил Игорь Козлов. Фото Константина Якубова.

ЕСТЬ ЛИ VIN НА РАМЕ?

Читатели часто спрашивают: как в сжатые сроки удается добыть сведения о слабых местах в конструкции тех или иных машин? У дилеров. Но кому охота выносить сор из избы? Только с развитием Интернета лукавить им не резон – шила в мешке не утаишь!

Сегодня речь пойдет о «Соренто» первого поколения и его рестайлинговой модификации (см. Историю модели). Эти машины собирали в Корее, а позже и в России – на предприятии «ИжАвто». Их нетрудно распознать по VIN – соответственно KNE и XWK. Своей популярностью автомобили обязаны разумной цене, в том числе на вторичном рынке. Торг на шестилетки с дизелем и АКП начинается с 530 тыс. рублей, а на трехлетки – с 640 тыс. Интересная деталь: свежие бензиновые экземпляры стоят дороже дизельных, а пожилые – наоборот. Учтите это при выборе силового агрегата – когда-нибудь машину придется продавать.

Как и должно быть у классического вездехода, кузов сидит на мощной раме. И пусть такая конструкция тяжелее несущего кузова, зато, как показывает практика, более живуча. К кузову, если автомобиль не бывал в авариях, обычно претензий нет. Разве что на кромке капота могут появиться сколы краски, а позднее и ржавчина. Она же нередко поедает VIN, выбитый на лонжероне рамы, около правого заднего колеса. Если номер не читается, то при регистрации авто возникнут осложнения.

На дорестайлинговых машинах первых партий нередко капризничал климат-контроль. Причина – в небрежно надетом электрическом разъеме, который нужно лишь плотно надвинуть. Случалось, отказывал силовой транзистор, отвечающий за изменение скорости вентилятора. Деталь недорогая, да и поменять ее не сложно.

ТРИ ПЛЮС ДВА

На машины первого поколения ставили бензиновые моторы 2,4 и 3,5 л серии «Сириус II» и «Сигма», а также дизель A-Engine объемом 2,5 л. После рестайлинга модель получила новый 3,3-литровый бензиновый двигатель серии «Лямбда», а дизель, оставшись, по сути, прежним, стал заметно мощнее – 170

For journal-plaza.net

ИСТОРИЯ МОДЕЛИ

- **2002** Дебют «КИА-Соренто». Код модели: JC. Кузов: 5-дверный универсал. Двигатели: бензиновые – Р4, 2,4 л, 102 кВт/139 л.с. и V6, 3,5 л, 144 кВт/195 л.с.; дизельный с системой впрыска «коммон рейл» и турбонаддувом, Р4, 2,5 л, 103 кВт/140 л.с. Привод полный, М5 или А4.
- **2003** Крэш-тест EuroNCAP: 9 баллов за фронтальный удар и 16 – за боковой. Отмечена повышенная вероятность повреждения коленей водителя и переднего пассажира. Итог: четыре звезды.

  Крэш-тест IIHS: итоговая оценка «А» – достаточный уровень безопасности.

  Крэш-тест NHTSA: оценка «хорошо» за лобовой удар и «отлично» – за боковой.
- **2006** Рестайлинг: изменились бамперы, оптика, решетка радиатора, накладки на боковинах, центральная консоль и материалы отделки. Новый бензиновый двигатель с изменяемыми фазами газораспределения: V6, 3,3 л, 182 кВт/248 л.с. Мощность дизельного мотора повышена до 170 л.с. Новая А5.
- **2008** Начало серийного производства модели в Ижевске.
- **2009** Представлен новый «КИА-Соренто».





Так выглядел салон до рестайлинга – монументально и вполне эргономично.

В обновленном интерьере изменилась только центральная консоль.

В потолочной консоли удобные карманы для очков.



вместо 140 л.с. Этого достигли применением других форсунок и турбокомпрессора с изменяемой геометрией направляющего аппарата. Только лучше бы не достигали: надежность турбин стала ниже. И прежние-то с трудом дотягивали до 120–130 тыс. км, а новые…. Долгожителями считаются прослужившие хотя бы сотню тысяч, но, как правило, к 50 тыс. км будьте готовы увидеть в улитке лужу масла – верный признак кончины. При замене турбины обязательно снимите интеркулер, слейте просочившееся в него масло и промойте его радиатор бензином. Если этого не сделать, то клапан EGR, и без того быстро засоряющийся, придется чистить чуть ли не после каждой поездки. Заметим, что расположен клапан неудобно – под впускным коллектором, куда запросто не доберешься.

На 170-сильных моторах также прибавилось хлопот с форсунками, точнее, с болтами их крепления. Нередко крепеж обрывается и форсунка выстреливает из двигателя, чаще почему-то из третьего или четвертого цилиндра. Если болт оборвался по шляпке – повезло. Хуже, если заподлицо с головкой: повозитесь, выкручивая обломок. Обязательно поменяйте и остальные болты, пусть даже они кажутся вам целыми. В среднем раз в 100 тыс. км каждую форсунку нужно извлекать для профилактики. Сделать это бывает непросто из-за сажи, сковавшей ее в колодце. Используйте простой прием: вывернув свечу накаливания, залейте в цилиндр грамм семьдесят – сто моторного масла, после чего закрутите свечу на место и проверните коленвал за болт шкива. Порой достаточно небольшого усилия, чтобы форсунка вышла, оставшись невредимой. Не забудьте потом удалить масло из цилиндра и обязательно замените уплотнительные колечки!

Топливная аппаратура «Бош» в целом весьма надежна. Но и ее можно прикончить, если заправлять машину сомнительной соляркой или игнорировать сигнал на щитке приборов, оповещающий о скоплении воды в отстойнике фильтра. Кстати, будьте аккуратны с соответствующим датчиком – легко отламывается по резьбе!

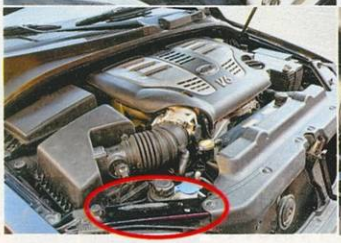
На бензиновом моторе «Сириус II» может отказать термостат, что чаще случается после замены охлаждающей жидкости. Если заметили, что вентилятор системы охлаждения стал чаще обычного работать на большой скорости, значит, пора в магазин. Но не покупайте родной термостат! Дело в том, что момент его открытия плохо сочетается с теплоотдачей системы охлаждения. Это признал и завод, выпустив соответствующий TSB (технический сервисный бюллетень), где предписано менять термостат на деталь 25500-2B000 от двигателя «Гамма» или 25510-42010 от дизеля.

«Сириус II» снабжен сравнительно сложным приводом валов: один ремень приводит ГРМ, а второй – балансирные противовесы. И если к первому от-

For journal-plaza.net

Шесть выпуклостей на клапанной крышке дизеля – бутафория: мотор четырехцилиндровый.





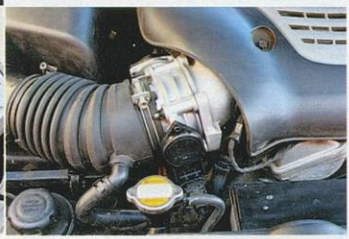
Бензиновый мотор 3,3 л серии «Лямбда». Дополнительный VIN находится в месте, отмеченном овалом.

Если после дорожной встряски двигатель заглох, верните клапан отсечки топлива в рабочее положение, надавив на резинку.



Пустячный болтик, оборвавшись, может доставить немало хлопот – форсунка выстрелит из мотора.





Дроссельный узел мотора 3,3 л частенько меняют по гарантии. Или за счет клиента, лишившегося такого блага.

Штуцер радиатора нередко обламывают, облокачиваясь на него при замене ремня ГРМ. Будьте аккуратны!



ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ НЕКОТОРЫХ ЗАПЧАСТЕЙ У ДИЛЕРОВ

Запчасть	Стоимость, руб.
Крыло переднее/заднее	8000/22 800
Накладка бампера переднего/заднего	12 500/12 700
Блок-фара/фонарь	16 000/7100
Капот	21 600
Фильтры масляный/топливный (бензин)	300/1300
Фильтры масляный/топливный (дизель)	1000/5300
Фильтр воздушный двигателя/салона	700/2100
Термостат (мотор «Гамма»)	900
Турбокомпрессор (дизель)	53 000
Радиатор охлаждения двигателя (бензин)	15 500
Тормозные диски передние/задние	10 600/8400

ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ НЕКОТОРЫХ РАБОТ У ДИЛЕРОВ

Работа	Стоимость, руб.*
Компьютерная диагностика электронных систем	600
Диагностика ходовой части и тормозов	2400
Замена масла и фильтра двигателя (с демонтажом защиты)	900
Замена ремня ГРМ Р4/V6	4250/6700
Замена подшипника передней ступицы	1900
Замена стоек и втулок стабилизаторов	1600
Замена болтов форсунок (дизель)	1000
Чистка контактов разъема климат-контроля/раздатки	1200/700
Замена тормозных колодок передних/задних	1000/1000
Регулировка углов установки колес	1800
Нормочас	1600

*В компании «АВТОМИР на Маломосковской» действует скидка 25%.

носятся с должным трепетом, то ко второму.... Некоторые умудряются выставить метки балансирных валов в противофазе, то есть сместить их от истинного положения ровно на один оборот (балансир вращается в два раза быстрее коленвала), и тогда «неглавный» ремень быстро рвется. То, что мотор трясется, – не самое страшное. Хуже, когда под хлыст «оборванца» попадает датчик положения коленвала.

Моторы серии «Лямбда» сравнительно молоды, но уже успели отличиться плавающей неисправностью, когда без видимой причины повышаются обороты холостого хода и загорается лампа *Check Engine*. Погасить ее удается, только заменив узел электронной дроссельной заслонки. Из других особенностей отметим цепной привод ГРМ, не нуждающийся в уходе, и затрудненный доступ к свечам в правой головке – чтобы их поменять, надо снять впускной коллектор. Некоторым мастерам лень возиться, поэтому три свечи из шести они попросту не меняют. Хотите в этом убедиться – привяжите коллектор к мотору едва заметной нитью и после работ проверьте: если нить цела, значит, свечи точно не меняли.

Самыми неприхотливыми проявили себя моторы серии «Сигма», которые устанавливали также на «Хёндай-Терракан». Типичных поломок агрегатов не отмечено, однако есть эксплуатационные неудобства: столь же плохой, как на «лямбдах», доступ к свечам и необходимость через каждые 60 тыс. км менять ремень ГРМ и ролики. Кроме того, эти моторы довольно прожорливы.

В ЗАКОУЛКАХ

Машин с МКП на вторичном рынке немного, но почти у всех один недостаток: при сбросе газа на нейтрали коробка погромыхивает. Не пугайтесь, это промежуточный вал гуляет в опорах – его шум безобиден. Специалисты неохотно берутся за устранение дефекта, поскольку подбор регулировочных шайб подшипников весьма трудоемок: агрегат надо разобрать и собрать по меньшей мере дважды. А пыл владельцев, недовольных посторонними звуками, охлаждает стоимость ремонта. Ресурс сцепления – 100–120 тыс. км. Как правило, первым сдается выжимной подшипник, под свист которого не только успеете добраться до сервиса, но и, если повезет, проедете с десяток тысяч километров.

For journal-plaza.net



Расходники в ходовой: втулки и стойки стабилизаторов, подшипники передних ступиц.



Эти масленки не видели смазки. Результат – недешевый карданный вал предстоит менять.



Автоматы Jatco RXC, как и трехрежимные раздатки EST, весьма надежны, не забывайте только регулярно менять масло. А вот у двухрежимной TOD частенько подгорает пакет фрикционов, отчего машина в движении начинает подергиваться. Одна из причин банально проста: завод экономит на масле. Порой в картер после заливки на конвейере входит еще до 0,7 л! Вывод: при покупке машины первым делом проверяем уровень масла. Если карданные валы с пресс-масленками, не забываем их шприцевать. Масленок нет – не повезло: такие узлы более 60 тыс. км не живут.

С подвесками хлопот немного. Каждые 30–90 тыс. км (в зависимости от условий эксплуатации) потребуют замены втулки и стойки стабилизаторов, а к 50 тыс. км – хотя бы один подшипник передней ступицы. Шаровые опоры, сайлент-блоки, рулевые наконечники служат 150 тыс. км и более.

Тормозные колодки ходят в среднем 30–40 тыс. км (АКП/МКП), причем передние и задние – одинаково. Тормозных дисков чаще хватает на два комплекта колодок, реже – на три. Если сзади стоят барабанные механизмы (это большая редкость), то до 80 тыс. км о замене колодок можете не беспокоиться, а тормозные барабаны заменит, скорее всего, уже следующий владелец машины. ЗР

Благодарим компанию «АВТОМИР на Маломосковской» за помощь в подготовке материала.

ПРИМЕРНЫЕ ЗАТРАТЫ НА СОДЕРЖАНИЕ НЕКОТОРЫХ ВЕРСИЙ

Затраты* (ремонт и ТО у дилера)	Стоимость, руб.	
	2,5 АКП	3,5 АКП
Средняя цена трехлетнего экземпляра с пробегом 75 тыс. км	732 600	753 000
Стоимость ТО у дилеров за пробег 75–150 тыс. км включительно (с расходниками)	103 940	105 800
Вероятные затраты за пробег 75–150 тыс. км (деталь с заменой)		
Стойки и втулки стабилизаторов подвесок (три замены)	9100	
Подшипники передних ступиц	11 600	
Ремонт раздатки TOD	12 000	
Силовой транзистор отопителя	2700	
Чистка клапана EGR (дважды)	6000	–
Турбокомпрессор	57 500	–
Тормозные диски и колодки	27 400	
Тормозные колодки (две замены)	15 600	
ИТОГО	978 440	937 200
Средняя цена шестилетнего экземпляра с пробегом 150 тыс. км	628 000	574 200
Потери за три года эксплуатации (сумма затрат на авто с вычетом его продажи)**	350 440	363 000
Средний расход топлива в городе (данные производителя), л/100 км	11,5	17
Расходы на топливо (ДТ/А92 = 22 руб./л)	189 750	280 500
Стоимость 1 км пробега***	7,2	8,58
Возможные дополнительные затраты за пробег 75–150 тыс. км (деталь с заменой)		
Радиатор охлаждения двигателя	17 100	
Передний карданный вал	25 000	
Датчик уровня топлива	–	9800

*Цены на сентябрь 2009 года. **Без учета шин, инфляции и ДТП.
***С учетом расходов на топливо.

For journal-plaza.net

ЛУЧШИЙ СОВЕТ НОМЕРА

За совет, как размагнитить подшипники, Евгений Хватов из Смоленской области получает от южнокорейской компании SK Energy канистру масла ZIC. Олегу Мосову из Пермской области компания «Авто-Новь» вручает буксировочный трос-рулетку (подробности – на сайте VGUSEV.INFO) за оригинальную технологию ремонта глушителя.



Е. ХВАТОВ, Гагарин Смоленской обл.

Открытые **подшипники коробки передач** и любых других агрегатов и узлов машины оберегайте от намагничивания! Иначе они притягивают содержащие железо продукты износа, частицы попадают между шариками (роликами) и их дорожками качения – и губят подшипник. Во избежание беды рекомендую перед сборкой агрегата подшипники размагничивать. Здесь показано несложное устройство – петля для размагничивания кинескопов старых телевизоров. Я закрепил ее на рамке теннисной ракетки. Устройство нужно включать не более чем на пару секунд, поэтому на нем выключатель. Размагничиватель можно сделать также из старого силового трансформатора, просто разомкнув его магнитопровод. Недостающую часть заменит подшипник – магнитный поток должен идти через него.



О. МОСОВ, Чайковский Пермской обл.

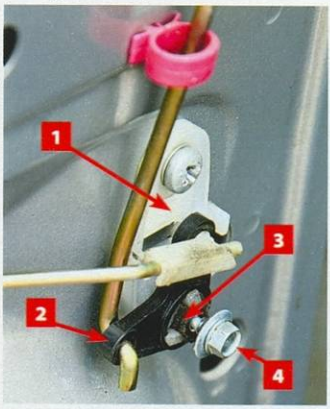
После длительной эксплуатации автомобиля нередко разрушается сварочное **соединение перегородок глушителя со стенками корпуса** – при работающем двигателе они неприятно дребезжат. Так случилось на моем ВАЗ-2110. Сам металл корпуса был еще в приемлемом состоянии, поэтому с заменой я решил повременить. По следам сварки на наружной поверхности определил места расположения перегородок, наметил и высверлил отверстия – по четыре на каждую перегородку. С помощью заклепочника (заклепки продаются в хозяйственных магазинах) закрепил перегородки. Места расположения перегородок можно определить и по-другому – слегка деформировав корпус глушителя молотком.



От отдела эксплуатации ЗР. *В данном случае важно своевременно вмешаться – если перегородка совсем отвалится, вернуть ее на место будет гораздо сложнее.*

В. ПОНЕДЕЛЬНИК, Московская обл.

На «Калине» пластмассовый (черный) **рычаг 2** (см. фото) **ручной блокировки двери** закреплен консольно. Со временем его основание **1** (из белой пластмассы) выгибается внутрь – и рычаг может слететь с фиксирующих усиков. Я установил внутрь отверстия черного рычага втулку **3** из кусочка дюритового шланга – она немного выступает над поверхностью рычага. Ориентируясь по ее оси, просверлил отверстие диаметром 3 мм во внутренней панели двери – и завернул винт-саморез **4**. Получив вторую точку крепления, основание перестало гнуться.



А. БАНОВ, Самара

Если **двигатель** на холостом ходу **работает неустойчиво** либо глохнет, возможно, что на участке между ДМРВ и впускными клапанами двигателя подсасывается «неучтенный» воздух. Но найти и устранить неисправность посреди дороги удается не всегда – лучше добраться до гаража или сервиса, а там уже заняться ремонтом. Доехать несложно. Для этого снимем электрический разъем с колодки ДМРВ – обороты холостого хода будут повышенными, но устойчивыми и обеспечат уверенное движение.

Е. ТЮНЧИН, Москва

При снятии **обивки автомобильной двери** приходится извлекать из панелей пластмассовые крепления, которые зачастую ломаются. Чтобы сделать операцию щадящей, используют покупные приспособления либо самодельные. Мой подход, наверное, самый простой: пользуюсь малым гвоздодером.

For journal-plaza.net

Приручение иномарки

Сегодня выбор автомобилей с установленным на заводе ручным управлением свелся к одной модели – классическим «Жигулям». Видимо, априори считается, что ни на что другое инвалид накопить не может. А если сможет? Иномарки «приручал» Алексей Воробьев-Обухов.

Нынче среди прикованных к инвалидному креслу могут оказаться владелец или президент банка, талантливый высокооплачиваемый программист, спортсмен-параолимпиец... Да и просто отсудивший у виновника солидную компенсацию за утраченную мобильность. Иными словами, есть спрос на иномарки с ручным управлением – только нет их в автосалонах.

Однако все не так уж плохо: в России уже есть где установить ручное управление на любой автомобиль. Причем на вполне законных, устраивающих ГИБДД основаниях. Само дополнительное оборудование (рычаги, тяги, педали и т. п.) может быть как местного, так и зарубежного производства, от чего, естественно, зависит и цена вопроса, и время, которое придется потратить на легализацию переделок в ГИБДД. В случае, когда время – деньги, стоит, пожалуй, присмотреться к шведским комплектам фирмы Autoadapt, заказать которые можно через официального российского дистрибьютора SAFE Systems.

Предлагаемая шведами конструкция ручного управления педалями газа и тормоза Carospeed Menox предназначена для автомобилей с автоматической коробкой передач (либо с механической, если есть возможность выжимать сцепление ногой). Ограничений, относящихся к модельному ряду, практически нет, но установщики рекомендуют перед окончательным выбором модели предварительно посоветоваться с ними. Дело в том, что кронштейны крепления изготавливаются на месте индивидуально по чертежам из базы



For journal-plaza.net



При установке дополнительной левой педали газа правую закрывают щитком, чтобы на нее нельзя было случайно нажать.



Рычаг Carospeed (газ-тормоз) ничуть не испортил салон «Опеля» и сделал его удобным для водителя с ограниченными возможностями.

Пусть электронный джойстик, заменяющий и руль, и педали, до России еще не дошел, но «приручить» другими средствами «Мерседес» уже можно!

данных Autoadapt либо на основе проведенных замеров. В последнем случае это обходится дороже и занимает дополнительные пять – семь дней. Еще одна причина такого подхода – необходимость сохранить гарантию на автомобиль. К сожалению, здесь все решает конкретный дилер, и вам подскажут, где с этой точки зрения лучше приобретать машину.

Сама система Carospeed Menox чисто механическая. Она представляет собой рычаг «газ-тормоз», перемещение которого вперед вызывает торможение, а назад – ускорение автомобиля. Причем дизайн этого рычага отнюдь не испортит интерьер: сделано в Швеции. Положение рукоятки и усилие на ней регулируются индивидуально, ходы вперед и назад – тоже. Специальная кнопка позволяет также зафиксировать тормоз в нажатом состоянии.

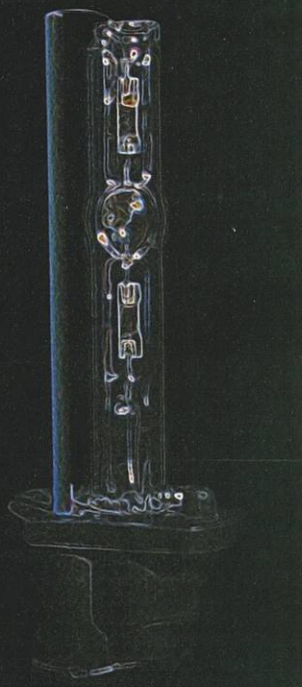
Фирма предлагает и установку дополнительных педалей. Например, можно продублировать педаль газа слева от тормоза, поставить выносные педали, расположенные ближе к подушке сиденья, сделать автомобиль с универсальным управлением – и для обычного водителя, и для водителя-инвалида. В зависимости от сложности работ и оборудования потребуется от 14 до 59 тысяч рублей. Для «Жигулей» – дороговато, для иномарки – вполне приемлемо.

Разумеется (и автор очень рад, что сегодня уже можно с полным основанием употребить это слово!), таких фирм-установщиков не одна и не две. Найти их в том или ином регионе России поможет Интернет. Вот только три адреса: koch.newmail.ru, invatehnika.narod.ru, safe-ta.ru. Главное, чтобы вам предоставили сертификаты на право проведения работ и устанавливаемое оборудование, иначе проблем с ГИБДД не избежать.

Хотя, честно говоря, поездить туда-сюда в любом случае придется. Потому что существующий порядок регистрации переоборудованного автомобиля достаточно сложен и состоит из четырех шагов. Для начала необходимо зарегистрировать новое авто (без изменений!) как обычно, но без прохождения техосмотра. Затем заполнить специальный бланк заявления на внесение изменений в конструкцию ТС и подписать его в ГИБДД. После переоборудования получить экспертное заключение одной из сертифицированных организаций (их список есть в МРЭО) и, наконец, пройти техосмотр, в ходе которого в ПТС сделают запись об изменениях. На двух последних этапах и потребуется пакет документов от фирмы-установщика. А за предпоследний придется, увы, еще и доплатить. Впрочем, иногда экспертное заключение уже входит в предоставляемый пакет документов. **ЗР**

На правах рекламы

PROSPORT PERFORMANCE



Ксеноновый свет

Опт: (495) 253-94-49
Розница: (495) 901-9976
tuning@prosport.ru
www.prosport.ru

For journal-plaza.net

Война продолжается

В ДОБДД МВД РФ подготовили аналитический отчет «Аварийность на автомототранспорте по итогам первого полугодия 2009 года». Игорь Моржаретто изучал, где и как аварии случаются чаще всего.

Во-первых, радостная новость: в первом полугодии 2009-го основные показатели аварийности, по данным милиционеров, продолжали снижаться. Но, во-вторых, они все же остались непозволительно высокими: было зарегистрировано 84 365 ДТП с пострадавшими, в них погибли 10 277 и получили ранения 106 392 человека.

ЗДЕСЬ ЖИТЬ ОПАСНО

Где чаще всего случаются аварии? Почти три четверти всех ДТП происходит в городах, но тяжесть их последствий относительно невысока: шесть погибших на 100 пострадавших. На автомобильных дорогах вне городов произошло всего 29% аварий, но из-за того, что помощь не смогла прийти вовремя, травмы 15 пострадавших из ста оказались смертельными. Самые тяжелые автокатастрофы случились на федеральных дорогах. Пусть их не так много, но они стали причиной смерти 17 человек из каждой сотни пострадавших.

Увы, самая опасная «должность» у нас в стране – пешеход. Наезд на безлошадных граждан – наиболее массовый вид ДТП. В первом полугодии зарегистрировано 30 тыс. наездов, погибло 3,2 тыс. пешеходов и почти 29 тыс. получили ранения.

РАСПРЕДЕЛЕНИЕ КОЛИЧЕСТВА ДТП ПО ВИДАМ (первое полугодие 2009 года), %*

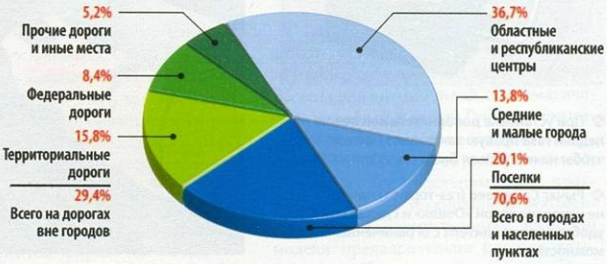
Наезд на пешехода	35,6
Столкновение	34,8
Опрокидывание	13,1
Наезд на препятствие	7,6
Наезд на стоящее транспортное средство	2,9
Наезд на велосипедиста	2,1
Падение пассажира	1,7
Иное	1,9

ОСНОВНЫЕ ПРИЧИНЫ ДТП, %*

Превышение скорости	25,4
Несоблюдение очередности проезда	19,6
Необученные за рулем	9,7
Выезд на встречку	8,5
Несоблюдение дистанции	7,4
Несоблюдение правил проезда перехода	6,6
Пьяный за рулем	2,6
Проезд на красный	2,1

*Так как одно ДТП может одновременно относиться к двум или более видам, сумма превышает 100%.

РАСПРЕДЕЛЕНИЕ ДТП ПО МЕСТАМ ИХ СОВЕРШЕНИЯ, %



В первом полугодии 2009 года основные показатели аварийности, по данным МВД, продолжали снижаться. Но все равно оставались одними из самых высоких в Европе. В 84 тыс. ДТП погибли 10,2 тыс. человек и 106 тыс. получили ранения.

Больше всего народу полегло в Московской области (231), Москве (178), Краснодарском крае (133), Санкт-Петербурге (113), Ростовской (97) и Нижегородской (93) областях. Стало быть, опаснее всего передвигаться по Москве и ее окрестностям.

Кстати, вину за часть происшествий несут сами пешеходы: они переходили проезжую часть не там, где положено, неожиданно выходили на дорогу из-за транспортных средств, сооружений, деревьев и т. д. Но более 85% всех ДТП случилось из-за нарушений правил дорожного движения водителями.

Как подтверждение известной истины («И какой же русский не любит быстрой езды?») – статистические данные: большинство аварий случается из-за превышения скорости. А еще, оказывается, мы, водители, очень не любим уступать дорогу, из-за чего и страдаем...

ТРАКТОРИСТ РАЗБУШЕВАЛСЯ

Что хорошо – в стране снизилось (аж на 17%!) количество ДТП по вине нетрезвых водителей, но все равно в таких авариях погибли 715 и были ранены 7 тыс. человек. В среднем в РФ удельный вес «пьяных» происшествий составил 6,6% (каждое пятнадцатое). Безопаснее стало передвигаться в общественном транспорте: количество аварий по вине пьяных водителей автобусов уменьшилось на 12,5%. Больше всего таких случаев в Бурятии. А в Хабаровском крае зафиксировано единственное в стране ДТП по вине нетрезвого… водителя трамвая!

Настораживает, что почти не уменьшилось число аварий, совершенных трактористами. В них погибли 84, ранены 379 человек. Такие происшествия отличаются самой высокой тяжестью последствий – смертельные травмы получили 18 пострадавших из ста. При этом каждый восьмой тракторист был пьян! ЗР

For journal-plaza.net

Дело о наивном водителе

Скажем сразу: на сей раз юрист ЗР успеха не добился – слишком многое сработало против его подзащитного. Однако эта история может научить уму-разуму многих и многих наивных водителей, надеется Сергей Смирнов.



«РАЗВОД» ДОРОЖНЫЙ

Инспектор ДПС Цуканов работал в ночную смену на 33-м километре Московской кольцевой автодороги. Смена уже заканчивалась, когда инспектор остановил проезжавшую мимо поста ГИБДД «Газель» (хотя никакого нарушения правил не было). Водитель фургончика предъявил документы – они оказались в порядке. Лейтенант внимательно посмотрел на шофера и тут же пришел к выводу: налицо признаки опьянения («запах алкоголя изо рта и несвязная речь»).

– Выпивали? – задал инспектор вопрос Андрею П.

– Что вы, конечно нет! Правда, вчера в обед выпил грамм сто, – честно признался тот.

Ответ водителя «Газели» несказанно обрадовал инспектора, и он предложил для проверки подуть в «специальный прибор». Чудо диагностики оказалось... брелоком для ключей явно китайского производства, который лейтенант извлек из кармана. Андрей робко заикнулся, что вроде бы нужны понятые, сертификат на прибор, а также принтер. На это инспектор ответил, что ничего такого у него при себе нет, а поэтому придется проехать на медицинское освидетельствование.

– Это недолго, за два часа управимся...

– Я не могу два часа кататься по врачам, – запротестовал водитель, – у меня полный фургон замороженных продуктов!

– Я вас понимаю. Тогда есть другой вариант, – сказал инспектор и поглядел на часы. – Сейчас я оформлю отказ от освидетельствования, направлю дело в суд, а там вы объясните ситуацию, расскажете про продукты – и судья дело закроет.

– И прав меня не лишат? – удивился Андрей.

– Нет, не лишат. Вы же отказались от освидетельствования ввиду крайней необходимости, – убедительно заявил инспектор.

За несколько минут он остановил два автомобиля, о чем-то договорился с водителями и вручил Андрею П. временное разрешение и несколько протоколов.

«РАЗВОД» СУДЕБНЫЙ

В назначенное время П. приехал в судебный участок № 237 района Южное Чертаново, но судьи на месте не оказалось. «А ваше дело уже рассмотрели – можете получить постановление. Только нужно

For journal-plaza.net

расписаться в двух местах», – сообщила помощница судьи. Андрей прочитал документ и чуть не потерял дар речи: его, оказывается, лишили права вождения на полтора года! Было даже указано, что он в ходе судебного заседания признал свою вину!

Намереваясь восстановить справедливость, водитель П. пришел в редакцию. Я изучил материалы дела – все оформлено правильно. Требовалось найти какие-то зацепки. Основной упор решил сделать на то, что само по себе требование инспектора Цуканова пройти медицинское обследование незаконно (поскольку не имело оснований), соответствующее оборудование отсутствовало, поэтому водителя нельзя считать виновным.

Как ни жаль, доказать незаконность требования инспектора в районном суде не удалось: в деле имелись все необходимые протоколы и даже подписи понятых. Нам удалось связаться с одним из понятых, который рассказал, что его остановил инспектор и «попросил подписать какие-то бумажки». Этот «свидетель» даже не видел П.! Но в суд он прийти отказался, сославшись на занятость. Второй понятой по указанному сотрудником ДПС адресу не проживал. Поэтому основным докладчиком (и обвинителем по совместительству) по делу выступил сам инспектор Цуканов.

Не удалось нам доказать и тот факт, что мировой судья даже не рассматривал дело, а принял решение заочно. На запрос из более высокой инстанции – районного суда мировой дал ответ, что такого-то числа дело рассмотрено в соответствии с установленной процедурой, то есть как полагается. Как оказалось, по просьбе помощницы судьи Андрей подписал документ, удостоверяющий, что ему... во время судебного заседания разъяснили его права и обязанности!

Доверчивость обошлась бедолаге очень дорого. Постановление о лишении прав осталось в силе, Андрей лишился работы.

СОВЕТЫ В ДОРОГУ

Понятно, что нельзя управлять транспортным средством в нетрезвом виде. Но факт опьянения сотрудники ГИБДД и медицинские работники должны доказать в строго определенном, законном порядке. То, что гражданин за рулем, с его же слов, накануне выпил рюмку, еще не доказательство его «пьяного» состояния. (И вообще, если абсолютно уверены в своей трезвости, о «вчерашнем» лучше не говорите!) Если инспектор не предоставляет сертификат алкотестера, а прибор не снабжен принтером, требуйте направления на медицинское обследование! То же, если освидетельствование проводится без понятых или вы не согласны с показаниями алкотестера. Ни в коем случае не отказывайтесь от тестирования! Если вам дают подписать какой-либо документ, сначала внимательно его прочитайте.

Ни при каких обстоятельствах нельзя отказываться от освидетельствования на состояние опьянения. Лучше потерять какое-то время на эту процедуру, чем лишиться прав надолго.

И еще – совет тем водителям, которых привлекают в качестве понятых: не стоит ставить свою подпись, не будучи реальным очевидцем описываемого события. Прикиньте, однажды и вы можете оказаться на месте Андрея... **ЗР**

На правах рекламы

Keep Going™

Energizer® - источник непрерывной энергии.
Почувствуйте энергию известного бренда!

С появлением стартерного аккумулятора эта энергия доступна и для автомобиля.
Теперь у Вас не будет сомнений в правильности выбора аккумулятора на замену!

Новейшая серия предлагает больше, чем просто аккумуляторы с долгим сроком службы для легковых и грузовых автомобилей. С Energizer® у Вас в распоряжении максимум энергии при эксплуатации в условиях любой сложности.





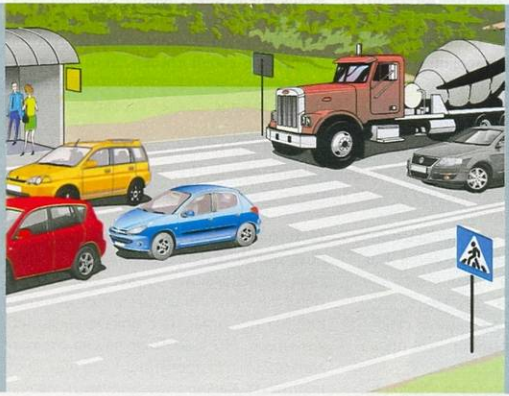
Эксклюзивный дилер Energizer® в России
НПКФ "Ливи-Кар"
+7(495) 225-37-95
www.livi-car.ru

© Торговая марка Energizer® является собственностью Eveready Battery Company, Inc. и используется в соответствии с лицензией. Производство и дистрибуция концерна Johnson Controls, Inc.

For journal-plaza.net

Узкое место

Пробки давно уже бич не только крупных российских городов – даже в небольших райцентрах то и дело образуются заторы. Но виноваты в этом часто сами водители. Видят же, например, что впереди на перекрестке скопление автомобилей,





I. Сразу за переходом начинается пробка. Кто из водителей, остановившись перед переходом, нарушил Правила?
1 – водитель грузовика
2 – водитель легкового автомобиля
3 – никто

II. Разрешен ли въезд на парковку грузовому автомобилю?
4 – да
5 – да, если разрешенная максимальная масса не превышает 3,5 т
6 – нет

III. Перед железнодорожным переездом в ожидании открытия шлагбаума стоит вереница автомобилей. Разрешен ли водителю такой маневр?
7 – да
8 – да, если не создается помех встречным транспортным средствам
9 – нет

IV. Можно ли переоборудовать обычные фары для использования газоразрядных источников света – так называемого «ксенона»?
10 – да
12 – нет
11 – да, только при наличии омывателя и автоматического корректора фар





шие типу данного светового прибора.

V. Синий фон знака 5.25 означает, что в данном населенном пункте не действуют правила, устанавливающие ограничения движения в населенных пунктах. Поэтому водитель легкового автомобиля не имел права парковаться на левой стороне дороги (пункт 12.1 Правил), а водитель автобуса – на противоположной части дороги, так же частично, так как данная дорога обозначена знаком 2.1 (пункт 12.5 Правил).

VI. Согласно пункту 8.5 Правил при наличии знаков 5.15.1 или 5.15.2, предписывающих направления движения по полосам, поворот налево с трамвайных путей выполнять не разрешается.

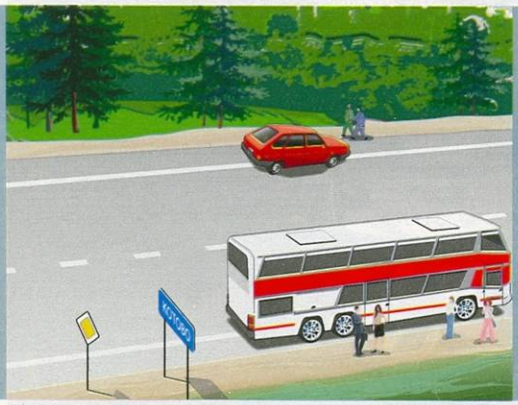
VII. В данной ситуации запрета на выполнение разворота нет.

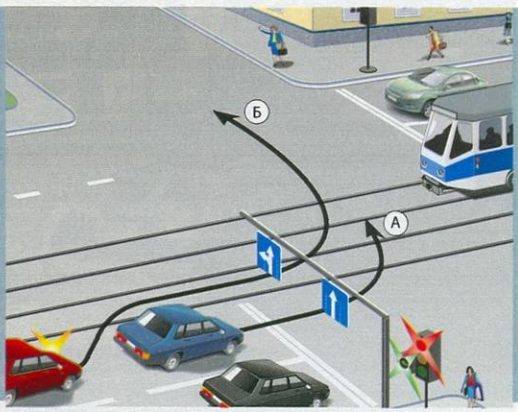
Кроме того, отсутствует необходимость уступать дорогу грузовому автомобилю, так как он движется в направлении стрелки, включенной в дополнительной секции однопозиционного светофора. Поэтому, согласно пункту 6.2 Правил, водитель грузового автомобиля должен руководствоваться сигналом основного светофора.

VIII. Пункт 11.5 Правил запрещает обгонять транспортные средства, совершающие обгон или объезд. Это правило действует и в отношении изображенного случая, несмотря на то что мотоциклист обгоняет пересекающий легковой автомобиль без изменения полосы движения.

For journal-plaza.net

но продолжают проталкиваться вперед. В результате образуется «стоячая» пробка; все гудят, ругаются, а толку – ноль. Как же избежать подобных ситуаций? Где именно обязан остановиться водитель, чтобы не мешать другим участникам движения? Ответ вы найдете, решив задачу № 1, которую прислал Михаил Свешников из Иркутска. Остальные задания подготовили Дмитрий Митрошин и Олег Воеводов (иллюстрации).





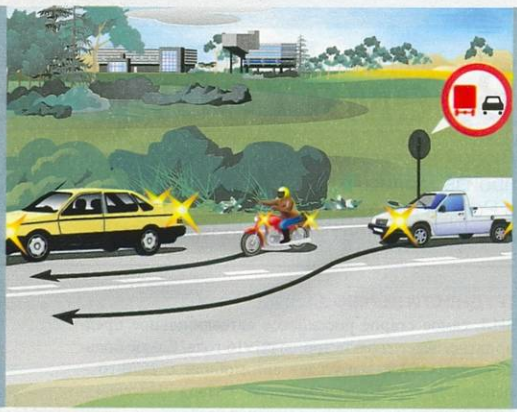
V. Нарушил ли кто-то из водителей Правила, поставив транспортное средство на стоянку?
13 – водитель автобуса
14 – водитель автомобиля
15 – оба водителя
16 – никто не нарушил

VI. Как поступить водителю, решившему повернуть налево?
17 – убедившись, что не создается помех трамваю, выехать на трамвайные пути и завершить маневр
18 – дождаться, когда автомобиль, стоящий в левой полосе, покинет перекресток, и при наличии зеленой «стрелки» выполнить поворот
19 – возможно любое из перечисленных действий

VII. Водителю легкового автомобиля разворот:
20 – разрешен
21 – разрешен после того, как он уступит дорогу грузовику
22 – запрещен

VIII. Можно ли автомобилю приступить к обгону?
23 – да
24 – нет





Ответы на задачи «Экзамена на дому»:
3, 4, 9, 12, 15, 18, 20, 24

I. Пункт 14.4 Правил запрещает въезжать на перекресток, если перед ним образовался затор, который вынудит водителя остановиться на переходе. Границы перехода в данном случае определяются зеброй, на которую никто из водителей не заехал.

II. Дополнительная табличка с изображением автобу-са перед знаком «Место стоянки» означает место стоянки транспортных средств у остановки автобуса (троллейбуса), где возможна пересадка на соответствующий вид транспорта (табличка 8.21.2). Такими обозначениями для въезда на стоянку грузовиков нет.

III. Несмотря на то что прерывистая линия дорожной разметки не пересекает въезду на левую сторону дороги, пункт 15.3 Правил однозначно запрещает объезжать с выездом на полосу встречного движения стоящие перед перекрестком транспортные средства.

IV. Несмотря на то что в настоящее время установка четырехсекционных светофоров не предусмотрена, делать этого нельзя, так как пункт 3.4 Правил несправедливо ограничивает видимость светофоров для водителей, приближающихся к перекрестку. Поэтому, если вы подъехали к перекрестку на зеленый сигнал светофора, но видите, что впереди образовался затор, не выезжайте на перекресток, иначе вам придется стоять на нем вместе с нарушителями.

For journal-plaza.net



Время собирать марки

Любой советский мальчишка мог с гордостью назвать все марки и модели автомобилей, которые производились в СССР. А сейчас далеко не всякий специалист с уверенностью скажет, сколько в России работает автозаводов и какие машины на них собирают. Пеструю картину современного автопрома пишет Игорь Моржаретто.

ТРУДНОСТИ ПЕРЕВОДА

ЗИЛ, самое старое российское автомобильное предприятие, ведет свою историю с 1916 года. Самое большое, АВТОВАЗ, выпускает автомобили с 1970-го – меньше 40 лет. А самое молодое – завод «Ниссан» – открылось всего несколько месяцев назад.

Россия по праву считается автомобильной державой с сильными традициями. Ведь мы не только занимаемся сборкой машин мировых брендов, но и выпускаем собственные модели. Более того, продаем за рубеж как готовые автомобили, так и машинокомплекты для сборки. В списке автомобильных стран по объемам выпуска Россия до прошлого года занимала почетное седьмое место. Другое дело, что кризис повлиял на ситуацию и несколько изменил расстановку сил. Но это ведь временно, мы еще себя покажем… Однако вернемся в день нынешний.

Действующие предприятия российского автопрома можно классифицировать несколькими способами. Традиционный предполагает деление на «наши» и «иностранные». К числу первых (берем пока в расчет изготовителей легковых машин) обычно относят АВТОВАЗ, ГАЗ, «ИжАвто», УАЗ, ко вторым – всех остальных производителей. Это не совсем корректно, потому что в России работают принадлежащие нашим акционерам предприятия, где собирают иномарки. И наоборот, «исконно русский» АВТОВАЗ с ярко выраженными итальянскими корнями сегодня на четверть принадлежит французской компании. А куда отнести совместное предприятие «ДжиЭм-АВТОВАЗ»? Мне кажется, проще рассматривать

For journal-plaza.net

российский автопром в региональном разрезе, потому что сегодня сложилось несколько вполне полноценных автомобильных кластеров. Термином «кластер» обозначают «совокупность однородных элементов, идентичных объектов, образующих группу». В РФ с точки зрения производства автомобилей таких уже как минимум три, еще два-три созревают.

ВЫШЛИ МЫ ВСЕ ИЗ ПОВОЛЖЬЯ

Так уж сложилось, что российским центром автомобилестроения всегда было Поволжье, и регион старается сохранить эту отрасль за собой. Здесь в той или иной мере успешно работают заводы, выпускающие легковые автомобили восьми марок (ГАЗ, УАЗ, «Лада», «Шевроле», «Иж», КИА, «СанЙонг», ФИАТ). Сразу оговоримся: да, в Ижевске ситуация непростая, завод стоит, но это вовсе не означает, что выпуск машин прекращен навсегда... Количество моделей подсчитать непросто, ведь один АВТОВАЗ выпускает «лады» 25 (!) наименований и модификаций, а если вспомнить еще дочерние предприятия, которые тоже собирают на вазовских платформах свои автомобили… Поэтому для простоты подсчета договоримся, что в Тольятти делают пять базовых моделей («Жигули», они же «классика», «Самара», «Калина», «Приора», «4×4», в девичестве «Нива»); в Нижнем Новгороде – три модели «Волги» (31105, 3102, «Сайбер»); в Ульяновске – три модели УАЗа («классика», «Хантер», «Патриот»). «ИжАвто» собирал в этом году «каблучок» Иж-2717, универсал ВАЗ-2104 (тоже «классика»), «КИА-Спектра» и «Соренто». Плюс «Шевроле-Нива» из Тольятти. В общей сложности получается, что в Поволжье выпускают аж два десятка моделей легковых автомобилей. Есть из чего выбрать!

Кстати, этот регион – еще и главный российский поставщик автобусов и грузовых автомобилей. Кроме традиционных нашемарок (ГАЗ, ПАЗ, КамАЗ и т. д.), здесь давно и успешно собирают иностранные коммерческие автомобили («Исудзу», «Тата», ФИАТ, «Форд»). А еще здесь расположены главные предприятия по производству автокомпонентов. Правда, большинство до мирового уровня не дотягивает…

ОКНО В ЕВРОПУ

Последние годы Санкт-Петербург и Ленинградская область наперебой расхваливали конкурентные преимущества своих территорий для организации сборочных автозаводов и производства автокомпонентов, предлагали самые разные льготы – и результат превзошел ожидания. Регион уже получил около 2 млрд. долларов иностранных инвестиций и надеется создать на своей территории новый российский автокластер, пафосно называемый уже с чьей-то легкой руки русским Детройтом (впрочем, это звание оспаривают и другие области). Но не в имени дело. При советской власти здесь не было ни одного автомобильного предприятия, а сейчас в городе и области работают четыре сборочных завода («Форд», «Тойота», «Дженерал моторс», «Ниссан»), еще один («Хёндай») запустят в будущем году. На действующих предприятиях выпускают автомобили пяти марок – «Форд», «Тойота», «Опель», «Шевроле», «Ниссан». Пока восемь моделей, но это только начало.

В России уже как минимум три полноценных кластера, специализированных на производстве автомобилей, еще два-три созревают.

Логично причислить к тому же кластеру и Калининградскую область. Она административно входит в состав Северо-Западного федерального округа и экономически тоже сильнее всего связана с Санкт-Петербургом. На калининградском заводе «Автор» иномарки собирают с 1997 года. Сегодня это автомобили пяти зарубежных марок – БМВ, «Хаммер», «Кадиллак», «Шевроле», КИА, в общей сложности 25 моделей (это еще что – в прошлом году собирали 27 моделей семи марок!). Понятно, что выпуск одних моделей штучный, другие тиражируют десятками тысяч. В разные годы тут экспериментировали и с китайскими машинами, но потом от этой идеи отказались. Зато Калининградская область по-

ПРОЕКТНАЯ МОЩНОСТЬ РОССИЙСКИХ АВТОСБОРОЧНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ (легковых автомобилей в год)*



*По данным Минпромторга РФ. **«Пежо-Ситроен-Мицубиси».

 For journal-plaza.net

МАРКИ И МОДЕЛИ АВТОМОБИЛЕЙ, КОТОРЫЕ СОБИРАЮТ В РОССИИ

Производитель/бренд	Модель
Поволжье	
АВТОВАЗ/«Лада»	«Жигули»-«классика»
	«Самара-2»
	«Калина»
	«Приора»
	«4×4» – бывш. «Нива»
«Дж-Эм-АВТОВАЗ»/«Шевроле»	«Шевроле-Нива»
ГАЗ/«Волга»	31105
	3102
	«Сайбер»
УАЗ	«классика» (3151 и модификации)
	«Хантер»
	«Патриот»
«Соллерс – Набережные Челны»/ФИАТ	«Албеа»
	«Добло»
«Соллерс – Набережные Челны»/«СанЙонг»	«Рекстон»
	«Кайрон»
	«Актион»
«ИжАвто»/«Иж»	2717
«ИжАвто»/«Лада»	«Жигули»-универсал (ВАЗ-2104)
«ИжАвто»/КИА	«Спектра»
	«Соренто»
Северо-Запад	
«Автотор»/«Хаммер»	H2
	H3
«Автотор»/«Шевроле»	«Трейлблейзер»
	«Тахо»
	«Лацетти»
	«Авео»
	«Эпика»
«Автотор»/«Кадиллак»	STS
	CTS
	BLS
	SRX
	«Эскелейд»
«Автотор»/БМВ	3-я серия
	5-я серия
	7-я серия
	X3
	X5
	X6
«Автотор»/КИА	«Опирус»
	«Маджентис»
	«Карнивал»
	«Каренс»
	«Сид»
	«Спортидж»
	«Мохаве»
«Форд»/«Форд»	«Фокус»
	«Мондео»
«Тойота»/«Тойота»	«Кэмри»
«Дженерал моторс»/«Опель»	«Антара»
«Дженерал моторс»/«Шевроле»	«Каптива»
	«Круз»
«Ниссан»/«Ниссан»	«Теана»
	«Икс-Трейл»
Центр	
«Автофрамос»/«Рено»	«Логан»
«Фольксваген»/«Фольксваген»	«Гольф»
	«Джетта»
	«Пассат»
	«Тигуан»
	«Туарег»
«Фольксваген»/«Шкода»	«Фабия»
	«Октавия»
	«Суперб»
Юг	
ТагАЗ/ТагАЗ	«Вега»
	«Роуд Партнер»
	«Тайгер»
ТагАЗ/«Хёндай»	«Акцент»
	«Элантра»
	«Санта-Фе Классик»
	«Соната»
«Дервейс»/«Лифан»	«Бриз»

прежнему остается лидером в сборке мототехники (работают два завода).

КАЛУЖСКАЯ АНОМАЛИЯ

Не так давно к борьбе за право носить сомнительный титул российского Детройта (сомнительный потому, что американский автопром давно находится в состоянии кризиса, предприятия закрываются, а Детройт считается одним из самых некрасивых и криминальных городов США) подключилась Калужская область. Продуманная политика привлечения инвесторов помогла заполучить сюда «Фольксваген», «Вольво» (грузовики), консорциум «Пежо-Ситроен» и «Мицубиси». Пока легковые автомобили выпускает только завод «Фольксваген», зато двух марок («Фольксваген» и «Шкода») и восьми моделей. Обещают, что в ближайшее время список расширится.

Если сложить все цифры, получается, что сегодня в России на двух десятках автомобильных площадок собирают автомобили 24 марок, а количество моделей – 72!

Меньше 150 км от Калуги до Москвы, поэтому я возьму на себя смелость объединить два города в один кластер – Центральный. Примерно на полпути между ними Серпуховский автозавод, но он сейчас простаивает. Зато в самой столице, как известно, легковые автомобили выпускает завод «Автофрамос»; на конвейере пока одна модель – «Рено-Логан».

МОЛОДЫЕ-РАННИЕ

В принципе, вполне возможно, что через какое-то время (после окончания кризиса, понятно) в стране образуется еще два кластера: Южный и Уральский. На Таганрогском автомобильном заводе (Ростовская область) собирают легковые автомобили двух марок: ТагАЗ и «Хёндай» – на сегодня это семь моделей. Кстати, в том же Таганроге выпускают также грузовики и автобусы марки «Хёндай». А вторая площадка ТагАЗа по сборке легковых автомобилей, что в городе Азове, только ждет часа, когда рынок начнет восстанавливаться…

В Южном округе есть еще два автосборочных предприятия. Сейчас они больше стоят, чем работают, но готовы при удачной конъюнктуре нарастить мощности. Это завод «Дервейс» в Черкесске, где производят китайские автомобили «Лифан-Бриз», и Аргунский автомобильный завод в Чеченской Республике – там собирают ВАЗ-2107.

На Урале о запуске амбициозных проектов по сборке легковых автомобилей заявили сразу несколько предприятий, но реализовать их успел лишь завод «АМУР» («Автомобили и моторы Урала») в Свердловской области. На нем собирали китайские «ZX-Лендмарк» и «Джили-СК». Сейчас в связи с отсутствием спроса (а также из-за негативного отношения российского правительства ко всем «китайским проектам» в целом) производство практически остановилось.

ПО ГАМБУРГСКОМУ СЧЕТУ

Если сложить все цифры, получается, что сегодня в России на двух десятках автомобильных площадок собирают автомобили 24 марок, а количество моделей и вовсе потрясает – аж 72 наименования! Сегодня общий годовой потенциал производителей – порядка 2,1 млн. легковушек, а через три-четыре года он может увеличиться до 3,1 млн. Чем не великая автомобильная держава!

В стране несколько «законсервированных» брендов, таких как «Донинвест» (под ним выпускали в Ростовской области корейские и французские машины), «Вортекс» (китайские автомобили собирали в Азове), традиционные наши «Ока» и «Москвич»… Они ведь вполне могут возродиться! Несколько лет назад руководители «Автотора» и «Соллерса» заявляли, что не исключают возможности выпуска машин под своим именем. А еще в будущем году заработают корейский и франко-японский заводы, «готовятся к прыжку» несколько китайских производителей… Так что в будущем палитра марок и моделей, уверен, станет еще ярче и разнообразнее. Причем наряду с иностранными именами останутся и национальные бренды.

О марках «Руссо-Балт» и «Маруся» я даже не упоминаю… **ЗР**

For journal-plaza.net

Анатолий ЧАБУНИН: Мы могли бы сделать больше

Дорожную отрасль лихорадит последние лет десять. Сначала случилась реформа системы финансирования, в результате которой темпы строительства упали раза в два, а вот теперь – кризис и деньги еще урезали. Будем ли мы в обозримом будущем ездить по новым, современным трассам, расспрашивал Игорь Моржаретто руководителя Федерального дорожного агентства Минтранса РФ (Росавтодор) Анатолия Чабунина.



– Анатолий Михайлович, вам пришлось вступить в должность в тяжелое время – финансирование строительства и содержания дорог сокращается. Планы ввода новых объектов в этом году сильно урезаны?

– По основным объектам, где работы начались раньше, темпы сохранились, а вот новые, перспективные стройки действительно пришлось заморозить. Что сдаем в этом году? В ноябре завершаем реконструкцию участка федеральной дороги М-3 «Украина» в Московской области – сдаем современный участок длиной 12 км и новую развязку. Еще, несмотря на трудности – я имею в виду не только экономическую ситуацию, но и погоду, которая не баловала, – сдали более 700 км трассы «Амур» (Чита – Хабаровск) с асфальтобетонным покрытием. На других федеральных дорогах до конца года будет введено в эксплуатацию 423 км, в том числе 140 км на автомобильной трассе М-4 «Дон». И конечно, сегодня полным ходом идет строительство олимпийских объектов.

Введены в эксплуатацию четыре уникальных моста, доставшихся нам в наследство от прежних времен. Это три моста через Волгу: в Ульяновске – первая очередь, длина 5,8 км (его начали строить еще в 1987 году!), в Волгограде – первая очередь, длина 4,1 км, у села Пристанного в Саратовской области – вторая очередь, длина 2,8 км. А еще мост через Оку с обходом города Мурома во Владимирской и Нижегородской областях – первая очередь, длина 1,4 км. Конечно, для такой огромной страны, как наша, это мало.

Кроме того, будет капитально отремонтировано более 1000 км дорог и завершен ремонт на участках общей протяженностью более 3,3 тыс. км.

– Гордитесь успехами?

– Не стыжусь. Но, конечно, могли бы сделать и больше: кадры есть, техника, проекты многие готовы. Но, сами знаете, финансирование нам сократили.

– А чего ждать в будущем году?

– По прогнозам, общий объем ассигнований на нужды отрасли на 2010 год будет значительно уменьшен и составит 265–270 млрд. рублей (в 2009 году – 333 млрд.). Но правительство поставило задачу так: продолжить все стройки, начатые до 2009 года. Это так называемые переходящие объекты. По ним финансирование сокращено на 15%, однако это уменьшение компенсировано за счет того, что цены на стройматериалы снизились. Приоритетны те стройки, которые связаны с международными обязательствами России. Это объекты в олимпийском Сочи и во Владивостоке, где пройдет форум стран Азиатско-Тихоокеанского экономического сотрудничества. Еще – кольцевая автодорога в Петербурге, дорога Чита – Хабаровск, трасса М-4 «Дон». О новых проектах в нынешних условиях речи пока нет.

– Если на федеральных дорогах жизнь все-таки продолжается, то на других – региональных, муниципальных – из-за

СПРАВКА РОСАВТОДОРА

Все крупные дорожные стройки указаны в программе «Развитие транспортной системы России (2010–2015 годы)» (утверждена постановлением Правительства РФ от 20.05.2008 года № 377). В ней заложены и средние затраты на строительство новых участков автодороги. К примеру, на дороге М-1 «Беларусь» они составляют 669 млн. рублей на 1 км, на М-3 «Украина» – 362 млн., М-5 «Урал» – 176 млн., М-8 «Холмогоры» – 751 млн. рублей. Стоимость 1 км скоростной трассы Москва – Санкт-Петербург составляет 907 млн. рублей (включая создание 4–8-полосной проезжей части, строительство обходов населенных пунктов и организацию 10-полосного движения на выходе из Москвы).

For journal-plaza.net

Анатолий Михайлович ЧАБУНИН



Родился в 1960 году в поселке Чаны Новосибирской области. Окончив школу, работал слесарем на заводе «Электросигнал». В 1990-м получил диплом экономиста, окончив Новосибирский институт народного хозяйства. Работал в финансовых органах Новосибирской области, затем – в Восточно-Сибирской контрактной корпорации. В 2001 году возглавил бюджетно-финансовое управление Министерства энергетики России (позже – Федеральное агентство по энергетике). С 2004-го – в Федеральном дорожном агентстве: был начальником финансового управления, заместителем руководителя. В марте 2009 года возглавил агентство.

отсутствия средств всякие ремонтные работы, как я понимаю, прекратились вовсе? Местные бюджеты пострадали от кризиса больше всего и, я слышал, в некоторых областях совсем перестали выделять деньги на содержание дорог…

– Для этой цели Росавтодор в будущем году направит в регионы 36 млрд. рублей в виде субсидий, из них 23 млрд. – на региональные программы. В их числе «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Забайкалья», «Строительство олимпийских объектов и развитие города Сочи как горно-климатического курорта» и др. Средства выделяются также на развитие транспортной системы Чеченской Республики, Сахалина и Курильских островов, на строительство дороги в Дагестане, на приведение в порядок транспортной инфраструктуры в Ярославле в связи с его тысячелетием. Министерство финансов выделит еще 40 млрд. рублей в виде бюджетных кредитов субъектам РФ на строительство, модернизацию и ремонт автомобильных дорог. Но все равно финансирование регионов сокращается примерно на треть.

– Если проехать по Европейской части России, я не говорю уже о Сибири, видно, что в одной области дороги приличные, а в другой – никуда не годятся. От чего это зависит?

– От того, богат регион или не очень. Есть регионы-доноры, это в первую очередь нефтегазовые области. И есть регионы небогатые, которым оказывают серьезную помощь из федерального бюджета. Но в 2009 году и те и другие, к сожалению, значительно снизили объемы финансирования дорожной отрасли.

– А кто их контролирует? Или они сами себе хозяева, хотят – направят деньги на ремонт дорог, хотят – на поддержку малоимущих?

– Для этого есть Бюджетный кодекс, есть законодательные собрания на местах – они должны контролировать. Но понятно, что все зависит от местных руководителей. От того, смогут ли они обосновать необходимость дорожных субсидий из центра, и от того, как этими деньгами распорядятся.

– А почему на строительство дорог мы тратим так много? Я посмотрел цифры на вашем же официальном сайте: километр новой дороги в США, на Аляске, стоит менее 9 млн. долларов, а трасса «Беларусь» обходится в 20–25 млн. долларов за километр...

– Отмечу два момента. Во-первых, некорректно сравнивать региональную американскую дорогу и трассу, входящую в состав основного европейского транспортного коридора. К ним разные требования, на них разные нагрузки. Во-вторых, в России действует иная методика расчета стоимости дорог: в общие затраты включается стоимость земли, предоставление нового жилья тем, кого расселяют, перенос коммуникаций и т. д. Это составляет не менее 30% общей сметы. Если вычесть эти расходы, то российские дороги окажутся несколько дешевле зарубежных.

– Как повлиял экономический кризис на стоимость работ на российских дорогах?

– В этом году произошло снижение цен на ГСМ, цемент и металл, другие строительные материалы – это раз. У подрядных организаций освободились мощности – это два. В результате стоимость строительства и ремонта автомобильных дорог снизилась почти везде на 15–25%. ЗР

СПРОСИМ ЧИТАТЕЛЕЙ

Состояние дорог в вашем регионе за последние три года:

30%	*улучшилось*
34%	*ухудшилось*
36%	*осталось прежним*

На правах рекламы



For journal-plaza.net





Страшное слово на букву «Б»

Еще недавно покупатели выстраивались в очереди за машинами, автозаводы не успевали подсчитывать прибыли – и так быстро все изменилось! Над крупнейшими предприятиями отрасли замаячил призрак банкротства. Что это такое и стоит ли его бояться, попытался выяснить Игорь Моржаретто.

ПЕРВЫМ БЫЛ «МОСКВИЧ»

Из словаря я узнал, что «банкротство (несостоятельность) – это признанная уполномоченным государственным органом (судом) неспособность должника (гражданина либо организации) удовлетворить в полном объеме требования кредиторов и (или) исполнить обязанность по уплате обязательных государственных платежей». Проще говоря, способ заставить гражданина или компанию платить по долгам. За рубежом эта отработанная веками процедура обеспечивает в финале максимальное удовлетворение всех сторон: кредиторы получают свои долги (пусть не сразу, по частям, за счет продажи имущества и т. д.), но и должник при этом может продолжать работу (если он не мошенник, конечно, – но тогда им занимаются другие органы). Кстати, по определению, главной целью банкротства является «восстановление платежеспособности должника». Вот так… Мы же сейчас находимся в самом начале капиталистического пути, поэтому считаем, что термины «банкротство» и «окончательный и бесповоротный крах» – синонимы. Процедура банкротства до конца не отработана (да что там – сам закон уже три раза серьезно корректировался!), акценты не расставлены. Не удивительно, что даже само слово звучит страшно… Поэтому я, чтобы никого лишний раз не пугать, буду использовать сокращение – Б.

Впервые наш автопром столкнулся с угрозой Б. еще 10 лет назад: тогда этой процедуре собирались подвергнуть завод «Москвич». Экзекуцию по просьбе столичного правительства отложили (а зря: «жалость» обошлась налогоплательщикам в миллиарды рублей), но позже, в январе 2004 года, на «Москвиче» все-таки ввели внешнее управление. А в феврале 2006-го предприятие было признано банкротом. На тот момент долг компании Минфину РФ, правительству Москвы и налоговым службам достиг 23,3 млрд. рублей. С тех пор за счет продажи земли и зданий удалось выплатить долги работникам (по зарплате), коммунальщикам, налоговикам, а в цехах, которые так и не пригодились «Москвичу», успешно работает российско-французское предприятие «Автофрамос». Увы, сегодня понятно: «Москвич» в нынешних условиях все равно не выжил бы. Бездарные руководители ускорили его кончину, Б. – лишь жирная точка в конце пути.

Сегодня по этой дороге движутся сразу несколько крупных предприятий.

For journal-plaza.net

Банкротство (или несостоятельность, по-русски) – это способ заставить гражданина или компанию платить по долгам. Главной целью банкротства является «восстановление платежеспособности должника».



НА РУИНАХ БЛАГОПОЛУЧИЯ

Недавно арбитражный суд Удмуртии признал обоснованным иск ОАО «ИжАвто» о Б. и ввел на предприятии режим наблюдения сроком на шесть месяцев. Компания должна кредиторам свыше 14 млрд. рублей. Завод сейчас не работает, а его оборудование арестовано по просьбе кредиторов. Причем сам же завод и попросил признать его несостоятельным – видимо, чтобы отсрочить выплату долгов.

Как будут развиваться события после начала процедуры Б., предугадать сложно. Возможно, если руководители предприятия смогут договориться с компаниями КИА и АВТОВАЗ о поставках машинокомплектов, он снова заработает – закон этого не запрещает. Главное, что владельцы ничего не могут сделать с имуществом завода (чтобы в случае чего не пострадали кредиторы), а внешний управляющий должен проследить, чтобы все шаги были направлены на оздоровление предприятия. Но пока конвейеры стоят (с мая!), из 5,5 тыс. рабочих, трудившихся на предприятии до кризиса, осталось немногим более 3 тыс. человек, да и те заняты в основном на общественных работах (то есть убирают территорию), за что государственная администрация Удмуртии платит каждому по 6–7 тыс. рублей в месяц.

Почему прибыльный еще совсем недавно завод оказался в таком тяжелом положении? Тому немало объективных причин (общая экономическая ситуация, падение рынка, девальвация рубля и т. д.), но анализ, который провела Счетная палата, показал: завод управлялся из рук вон плохо, руководители не думали о завтрашнем дне.

Чудовищные долги висят и на других российских предприятиях – ГАЗе и АВТОВАЗе. Пер-

На правах рекламы

KAMAZ

ГАРАНТИЯ КАЧЕСТВА И НАДЕЖНОСТИ!



ДЕТАЛИ ЦИЛИНДРО-ПОРШНЕВОЙ ГРУППЫ ПРОИЗВОДСТВА ОАО "КАМАЗ" - ГАРАНТИЯ КАЧЕСТВА И НАДЕЖНОСТИ.

- **Надежность**

Надежность деталей цилиндро-поршневой группы производства ОАО "КАМАЗ" достигается за счет высокой усталостной прочности, износостойкости, точности и стабильности размеров, а также высокого качества изготовления.

- **Низкий расход масла на угар** (не более 0,1%)
- **Доступные цены**

ФИРМЕННЫЕ ЗАПЧАСТИ КАМАЗ - ТОЛЬКО В ЗАЩИЩЕННОЙ УПАКОВКЕ.

Для контроля несанкционированного вскрытия применяются защитные наклейки с липким слоем. При удалении наклейки на упаковке проявляется неудаляемая надпись "ВСКРЫТО!"



Call-центр (8552) 45-27-45
Тел./факс: (8552) 39-39-33
callcentre@kamaz.org
www.kamaz.ru

Весь товар сертифицирован. Реклама

For journal-plaza.net

вый, правда, пока сумел договориться с кредиторами о реструктуризации и отсрочке платежей. А второй получил от государства 25 млрд. рублей (и рассчитывает получить еще). Надолго ли их хватит?

МАЛЕНЬКИМ ЕЩЕ ХУЖЕ

В таком же, если не в худшем, положении находятся и производители автомобильных компонентов. Мало кто знает, например, о проблемах Егоршинского радиозавода – поставщика АВТОВАЗа. Только вмешательство прокуратуры, вынудившей волжан погасить долги поставщику, спасло Режевской механический завод. Самарскому заводу клапанов грозит Б. – у предприятия нет денег даже на оплату коммуналки. Принадлежащие «Группе СОК» производители электрических и световых компонентов ОСВАР и «Автосвет» (Владимирская область) тоже имеют перспективой «глобальную реструктуризацию». Список можно продолжить...

Понятно, что основной причиной критического состояния поставщиков стала закупочная политика автопроизводителей. АВТОВАЗ, к примеру, ввел оригинальную систему расчета за комплектующие: частично живыми деньгами (но по расценкам, которые установил сам покупатель!), частично векселями со сроком погашения в 2014 году (можно сказать, «безвозмездно, то есть даром»). И это, естественно, не могло не сказаться на экономическом положении поставщиков.

Однако, по мнению аналитика компании Finamauto Алексея Захарова, у производителей комплектующих есть способ выжить в этой ситуации: надо активнее переориентироваться на вторичный рынок – заняться поставками деталей, узлов и агрегатов для ремонта. Ведь в условиях падения продаж новых автомобилей возрастает потребность в сервисном обслуживании старых. Компании, которые имеют в своем ассортименте товар для вторички, получают шанс выжить в кризис.

Время банкротств в автомобильной отрасли еще не закончилось. Очевидно одно: для выживания есть пути – просто нужно уметь их находить.

ВЫЖИВУТ ТОЛЬКО СЕРВИСМЕНЫ

Число разорившихся дилеров множится. Немудрено: продажи новых автомобилей снизились более чем на 50%. Прогнозы не радуют: в лучшем случае в этом году удастся сбыть около 1,4 млн. штук – совсем немного. Некоторого оживления можно ожидать только весной 2010-го. Закономерно, что целый ряд дилеров (по некоторым оценкам экспертов, около трети!) подошел вплотную к Б. В группе риска не только небольшие региональные центры, имевшие дело с одной-двумя марками, но и крупные игроки. Летом о несостоятельности объявили столичные сети «Инком-Авто» и «Элекс-Полюс», которые еще пару лет назад значились среди самых успешных в отрасли. В Перми признана банкротом дилерская компания «Авто-Сити», в Санкт-Петербурге фирме «Фаст Мотор СПб» предъявлен иск о несостоятельности. В Башкирии процедуру Б. инициировали три автомобильные компании – дилеры ГАЗа, КИА и «Фольксвагена».

Причин тому несколько. Если говорить о дилерской сети АВТОВАЗа, то в ней положение продавцов усугубляет, мягко говоря, невразумительная сбытовая политика завода. А если рассматривать картину вообще, на грани краха оказались те центры, что набрали в прошлые годы кредитов (не важно, на развитие бизнеса ли, строительство шоу-румов или на закупку партии машин). Пришло время отдавать – а рынок-то упал... Есть еще одна причина Б.: в условиях кризиса «не выдерживают нервы» у банков (большинство автодилеров имеют крупные задолженности). Правда, эта волна прошла – кредиторы стали аккуратнее, глядя на ошибки коллег. Скажем, около года назад один из региональных дилеров был признан банкротом по заявлению банка. Финансисты, получив в качестве компенсации за непогашенный кредит около сотни автомобилей, долго не могли превратить в деньги этот непрофильный актив и в конце концов продали машины себе в убыток... Сейчас банки, как правило, не жаждут крови заемщиков-неудачников, а стараются разумно реструктурировать задолженность.

В этом году прошел процедуру банкротства крупнейший в мире автопроизводитель – «Дженерал моторс». Для многих топ-менеджеров последствия оказались неприятными, а для самого производства – полезными.

Однако основная проблема российских дилеров – сугубо внутренняя. В период бурного роста авторынка слишком многие были «заточены» односторонне: продавать, продавать и еще раз продавать. Лучшим руководителем дилерской компании считался тот, кто мог выбить у автопроизводителя дополнительные квоты на поставку машин. Кризис поставил торговлю с головы на ноги – примерно в ту же ситуацию, в которой уже давно живут зарубежные продавцы. Сейчас на передний план выходят техобслуживание и вторичный рынок автомобилей. Тот, кто сумел организовать качественные ремонт и обслуживание, выстроил грамотный «трейд-ин», сумел удержать старого клиента и привлечь нового, тот выжил и даже неплохо себя чувствует. Кто не сумел – ушел или обречен уйти из бизнеса.

Кризис выявил в отечественной дилерской сети деформации, которые за границей уже скорректированы жесткой конкуренцией. Еще одно лекарство – наличие рынка покупателя, а не рынка продавца, какой был у нас до недавнего времени. Не случайно многие руководители дилерских предприятий признают, что кризис очистит сектор автопродаж от «накипи» и сделает его более профессиональным.

Так что же такое банкротство – благо или зло? Ни то ни другое. Это рабочий инструмент регулирования рынка. Причем чаще после Б. предприятие не закрывается – на место неэффективного собственника приходит новый. Сумеет – выведет фирму из кризиса, найдет ей место под солнцем. А может статься, и он потерпит фиаско…

Кстати, вспомним, что произошло после Б. компании «Дженерал моторс». Для многих топ-менеджеров последствия оказались неприятными, но для производства – полезными. Во всяком случае, снова открылись многие сборочные заводы, идет набор кадров… ЗР

For journal-plaza.net

Берите в руки транспортир

В России скоро появится новый грузопассажирский «Фольксваген». Чем намерен привлечь расчетливых коммерсантов наследник европейского бестселлера? За ответом на предварительную презентацию «Транспортера» отправился Михаил Гзовский. Фото «Фольксваген».

Рекламный ролик запомнился реалистичностью, даже приземленностью. Один день жизни фургона показали без прикрас: рабочие с размаху закидывают в кузов мешки цемента и трубы, нещадно гоняют машину по грязи строек, да еще и с прицепом. Глядя на глянцевые бока и симпатичную, совсем не грузовую мордашку «Транспортера» 2009 года, подумал, что не смог бы обращаться с ним так немилосердно.

Полвека назад эта модель действительно слыла кондовой и не претендовала на супертехнологичность. Теперь она смотрит на мир другими глазами – элегантными, современными фарами. Кстати, противотуманки подсвечивают левый или правый поворот вслед за движением рулевого колеса.

Обновленные машины серии T5 первыми среди коллег по цеху оборудованы ассистентом перестроения – Side Assist, который зажигает светодиоды в наружных зеркалах заднего вида при появлении автомобиля в мертвой зоне. До сего дня подобной роскошью поль-



For journal-plaza.net

зовались владельцы «туарегов». В зеркала встроены также антенны навигации и радио. Еще одно новшество – указатель давления воздуха в шинах, сравнивающий скорость их вращения и на этом основании фиксирующий прокол.

В измененном салоне – очередной вариант пассажирского сиденья со встроенным вещевым ящиком. На водителя смотрят современные приборы, среди которых и указатель рекомендуемой передачи. Вообще, теме экономичности уделили много внимания. Оно и понятно: «Транспортер» ведь работяга, а не пижон. Или вы уже об этом позабыли?!

Обновлена вся линейка турбодизелей, в которой четыре двигателя одного литража, оснащенных впрыском Common Rail. При объеме 2 л они перекрывают диапазон мощности от 84 до 180 л.с. Все – с турбонагнетателями, а наиболее мощный – с двухступенчатым наддувом. Уровень внешнего шума сократили на 4–5 дБ, что для человеческого уха равноценно почти двукратному снижению. В среднем расход топлива и выброс CO_2 снижены на 10%, при этом ездовые качества, как уверяют, стали лучше. Даже наименее мощная версия развивает максимальный крутящий момент уже с 1250 об/мин.



Высокотехнологичное «лицо» «Транспортера» смотрится свежо.



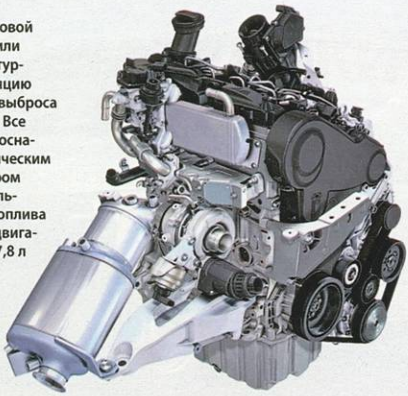
Кто сказал, что салон коммерческой машины должен быть непременно спартанским?

Volkswagen Transporter – имя остается, техника меняется!

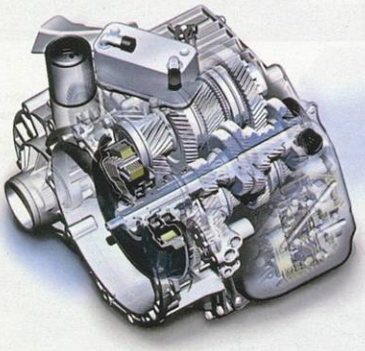
Он стал дружелюбнее к водителю и экономичнее.

Опять же впервые на коммерческом автомобиле использована 7-ступенчатая механическая коробка DSG. На сей раз ее настроили согласно развозной специфике грузовичка. Первая передача короткая – быстрый старт со светофора гарантирован. Седьмая, наоборот, удлинена, благодаря чему удается экономить топливо. Максимальная же скорость достижима на шестой передаче.

For journal-plaza.net



В моторах новой серии применили низкотемпературную рециркуляцию для снижения выброса окислов азота. Все модификации оснащают каталитическим нейтрализатором и сажевым фильтром. Расход топлива 180-сильным двигателем – всего 7,8 л на 100 км.



Механическая коробка DSG с двумя сцеплениями и семью передачами с функцией овердрайва сочетает удобство традиционного автомата и экономичность «ручных» трансмиссий: быстродействие и экономичность в одном флаконе. Коробка, устанавливаемая на T5, готова переварить до 600 Н·м, хотя наиболее мощный дизель развивает «всего» 400 Н·м.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Общие данные	VOLKSWAGEN TRANSPORTER KASTEN (стандартная база)			
Размеры, мм: длина/ширина/высота	4892/1904/1990			
база	3000			
дорожный просвет	165			
Радиус поворота, м	11,9			
Масса снаряжен./полная, кг	1762/2600		1809/2800	1856/2800
Грузоподъемность, кг	838		991	944
Объем грузового отсека, л	5800			
Время разгона 0–100 км/ч, с	19,7	15,3	12,5	10,0
Максим. скорость, км/ч	146	157	172	191
Топливо/запас топлива, л	ДТ/80			
Расход топлива, л/100 км: загородный цикл	6,0		6,6	
городской цикл	9,4		10,1	9,9
смешанный цикл	7,2		7,9	7,8
Двигатель				
Расположение	спереди поперечно			
Конфигурация/число клапанов	P4/16			
Рабочий объем, см³	1968			
Мощность, кВт/л.с.	62/84 при 3500 об/мин	75/102 при 3500 об/мин	103/140 при 3500 об/мин	132/180 при 4000 об/мин
Крутящий момент, Н·м	220 при 1250–2500 об/мин	250 при 1500–2500 об/мин	340 при 1750–2500 об/мин	400 при 1500–2000 об/мин
Трансмиссия				
Тип	переднеприводная			
Коробка передач	M5		DSG7	
Ходовая часть				
Подвеска: спереди и сзади	независимая многорычажная			
Рулевое управление	реечное с усилителем			
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/дисковые			
Размер шин	205/65R16, 215/65R16			

На платформе T5, помимо «Транспортера», построены пассажирские «Мультивэн», «Каравелла» и «Калифорния».



Два наиболее мощных силовых агрегата доступны в сочетании с полным приводом 4Motion. Сердце системы – многодисковая муфта Haldex четвертого поколения с электронным управлением взамен прежней Haldex2, которой командовала механика. Давление масла задает электронасос, аккумулятор давления позволяет периодически отключать его ради экономичности. Накопленное в аккумуляторе давление перераспределяется компьютером, так что момент, передаваемый на задние колеса, изменяется плавно и точно. Как правило, поток мощности уходит на передние колеса «Транспортера». Но при пробуксовке Haldex перебросит на заднюю ось до 100% момента. За доплату предложат механическую блокировку дифференциала. Так что теоретически «Транспортер» в состоянии справиться даже с таким внедорожным упражнением, как диагональное вывешивание!

А на практике? Скоро узнаю! В моих руках приглашение теперь уже на ездовую презентацию «Транспортера» и пассажирских модификаций. Свидание, думаю, будет интересным. ЗР

For journal-plaza.net

Пересчитав на тонно-годы

Вопреки не самым лучшим с точки зрения экономики временам, традиционная галерея Ильи Сорокина собрала немало интересных и необычных, прежде незнакомых широкой публике экспонатов. А по грузовикам осенняя выставка, пожалуй, даже поставила рекорд! Особым интересом к труженикам перевозок, представленным в «Олдтаймер-галерее», проникся Сергей Канунников.



Мастерская Евгения Шаманского показала прекрасно воссозданный фургон «Москвич-400-422» – советский взгляд на популярный в 1940-х стиль woody. Рядом – ожидающий реставрации ЗИС-155, самый распространенный городской автобус 1950-х. Задняя часть кузова «Москвича» – из дерева и фанеры. Машина с 23-сильным двигателем перевозила 250 кг. В период с 1949 по 1956 год выпустили 11 129 таких «москвичей» (включая модернизированную версию 401-422). Автобусов с 95-сильным мотором (и хватало же мощности!) с 1949-го по 1957-й построили 21 741 штуку. ЗИС-155 вмещал 52 пассажира, из них 28 человек могли сидеть.



Редчайший экземпляр пикапа ГАЗ-4, грузопассажирской модификации ГАЗ-А. Более того, сегодня сведений о других сохранившихся экземплярах нет. В кузове машины грузоподъемностью 0,5 т – откидные лавки для пассажиров. Мотор объемом 3,3 л развивал 40 л.с. «Газику» повезло: реставрация близка к завершению.

For journal-plaza.net



Среди великого множества модификаций знаменитого «Форда-Т» был и прообраз нынешних фермерских машин – пикап, большую часть кузова которого делали из дерева. В Москву машину 1921 года выпуска (на фото – посредине) привезли недавно. Говорят, на ходу!

«Мерседес-Бенц L1500» 1942 года представила мастерская Вячеслава Лена. Машины класса 1500 кг выпускали с 1937-го по 1944-й в разных вариантах: от штабных до санитарных и грузовых. Устанавливали 6-цилиндровые двигатели мощностью 44 л.с., затем – 60 л.с., позволявшие развивать до 80 км/ч. С 1941 по 1943 год произвели около 4900 экземпляров.



Музей техники Вадима Задорожного порадовал поклонников военных машин редким БТР-40, приспособленным для езды по железной дороге. Стальные катки на откидных рычагах имели пружинные амортизаторы и позволяли передвигаться по рельсам со скоростью до 65 км/ч. Построили всего несколько таких; некоторые, говорят, еще служат в Забайкальском округе.



На правах рекламы

НЕ ЖДИ!
КАМАЗы КУПИ!
Новые автомобили
КАМАЗ 2008г. выпуска
СКИДКА ДО 20%

КАМАЗ-65116



КАМАЗ-6520



Рассрочка - 13% годовых
Лизинг - удорожание от 5% в год
Без участия банка

ОАО "КАМАЗ"
Н. Челны, (8552) 45-27-32, 45-27-33

KAMAZ
www.kamaz.ru
www.kamazleasing.ru

Весь товар сертифицирован. Лизинг и рассрочку оплачивает клиент. Подробности на www.kamazleasing.ru. Количество товара ограничено. Срок проведения акции.

For journal-plaza.net

Троллейбус без троллей

Колеса этого автобуса приводит... электродвигатель! И электричество он получает не по проводам через токоприемник, а от собственной энергетической установки. Подробности разузнал Константин Закурдаев.

Года два назад специалисты Ликинского автобусного завода и компании «Русэлпром» задумали оснастить серийный низкопольный ЛиАЗ-5292 дизель-электрической силовой установкой. Сегодня это единственная отечественная разработка в данной области с реальными шансами быть запущенной в производство. Обещают, что ЛиАЗ-гибрид станет серийным в конце 2010 года.

Преимущества гибридного привода лучше раскрываются именно на общественном транспорте. Ведь чистота выхлопа важна прежде всего горожанам. Кроме того, автобус-гибрид обеспечивает пассажирам больший комфорт: у него лучше плавность хода, меньше вибраций, он заметно тише. К тому же именно в городских условиях, когда автобусам постоянно приходится то тормозить, то набирать скорость, дизель-электрическая силовая установка позволяет заметно снизить расход топлива.

...Откинув крышку моторного отсека, упираюсь взглядом в ярко-красный 4-цилиндровый дизель «Камминс-ISBe4-185» (соответствует требованиям Евро IV). Это совсем не тот мотор, что на обычных ЛиАЗах, – он примерно на четверть слабее. Уменьшение мощности до 185 л.с. (их вполне достаточно,

ЛиАЗ-5292 гибрид

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Размеры, мм:

длина	12 000
ширина	2500
высота	3220
колесная база	5960
Количество мест	87–106 (в т. ч. 18 для сидения и 2 инвалидных)
Снаряженная масса, кг	12 700
Полная масса, кг	19 700

ДВИГАТЕЛЬ:
Cummins ISBe4-185, 136 кВт/185 л.с. при 2500 об/мин; тяговый электродвигатель – 132,5 кВт.

МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ:
85 км/ч.



Характерным горбом на крыше дизель-электрический ЛиАЗ-5292 напоминает газобаллонную модификацию автобуса.

For journal-plaza.net



Под пластиковым обтекателем на крыше размещены суперконденсаторы и силовые преобразователи.

Справа внизу – дизель «Камминс», слева – асинхронный генератор.



От салона обычного ликинского автобуса гибрид отличается только сплошной задней стенкой – она такая же, как на первых образцах ЛиАЗ-5292 с поперечным расположением двигателя.



На правах рекламы

НЕ ЖДИ!
КАМАЗы КУПИ!

Новые автомобили
КАМАЗ 2008г. выпуска

СКИДКА ДО 20%

КАМАЗ-6460

КАМАЗ-65115

Рассрочка - 13% годовых
Лизинг - удорожание от 5% в год
Без участия банка

ОАО "КАМАЗ"
Н. Челны, (8552) 45-27-32, 45-27-33

KAMAZ
www.kamaz.ru
www.kamazleasing.ru

Весь товар сертифицирован. Лизинг и рассрочка автомобилей осуществляет ОАО "Автомобильная компания "КАМАЗ". Подробности смотрите на www.kamazleasing.ru. Количество товара ограничено. Все предложения не являются публичной офертой.

For journal-plaza.net

Гибридный ЛиАЗ хоть и опытный образец, но удовлетворяет всем эксплуатационным требованиям: место водителя отделено от салона сплошной перегородкой, а центральный вход – с выдвижным пандусом для заезда детских и инвалидных колясок.





Место водителя особых изменений не претерпело, но посередине панели приборов появился дисплей с информацией о работе электрооборудования и силовой установки.



ПРЕДШЕСТВЕННИК

В начале 1947 года на дороги вышел 60-местный автобус ЗИС-154. Модель была передовой для своего времени: алюминиевый несущий кузов вагонного типа с мотором в заднем свесе, широкие автоматические двери, высокая плавность хода. Но главное новшество – силовой агрегат и трансмиссия. Дизель (сначала GMC 4-71, потом его отечественная копия ЯАЗ-204) передавал крутящий момент на генератор постоянного тока, который питал энергией тяговый электродвигатель, расположенный под полом салона. Электрооборудование разработал и поставлял завод «Динамо». ЗИС-154 не отличался надежностью, расходовал очень много топлива, был шумным и ужасно дымил. Серийный выпуск завершился в 1950 году на отметке 1165 экземпляров.



чтобы крутить ротор генератора), снижение рабочего объема благотворно отразились на расходе топлива. К тому же мотор постоянно работает на невысоких оборотах. Добавим рекуперацию энергии при торможении – она также улучшает экономичность. В общем, гибридный ЛиАЗ-5292, по предварительным расчетам, должен расходовать в мегаполисе на 25% меньше топлива, чем серийный аналог, а в пробке экономия возрастет двукратно!

Если у некоторых зарубежных гибридов реализована параллельная схема привода (с ведущими колесами механически связаны и дизель, и электродвигатель), то для ЛиАЗа выбрали другую, называемую последовательной. Крутящий момент от ДВС полностью достается асинхронному генератору переменного тока. А получающий от него энергию тяговый электромотор вращает колеса.

Интересно, что вместо батарей, давно применяемых на машинах с гибридной установкой, для ЛиАЗа решили использовать суперконденсаторы. Аккумуляторные батареи отличаются от последних большей удельной энергией, однако они подразумевают ограничение числа циклов заряда и разряда, а главное, обладают вдвое меньшим ресурсом. Для батарей он составляет около шести лет, а ведь автобус служит в среднем лет десять-двенадцать. Значит, придется как минимум один раз менять отнюдь не дешевую батарею. А суперконденсаторы проработают весь срок. Кроме того, у них низкий уровень саморазряда, они устойчивы к механическим воздействиям и перегрузкам по напряжению и переразряду.

Именно суперконденсаторы сделали реальным создание ЛиАЗа с дизель-электрическим приводом. Они накапливают электроэнергию, вырабатываемую генератором и получаемую в результате рекуперации при торможении. Это резерв, необходимый автобусу при движении на подъем и наборе скорости.

Казавшийся фантастическим проект гибридного ЛиАЗ-5292 реализован в августе 2008 года. По сути, это был всего лишь опытный образец, выставочный макет и заявка на членство в международном клубе производителей, работающих над созданием машин с альтернативными источниками энергии. Строительство ходового образца для дорожных испытаний заняло еще несколько месяцев. Но и эта машина пока лишь прототип, на котором проверяют жизнеспособность технических решений.

Сначала автобусу устроили 600-километровый испытательный пробег порожняком, а теперь проводят испытания с проектной нагрузкой. Нужно выявить детские болезни, оптимизировать конструкцию. Ведь если гибрид подорожает по сравнению с базовой моделью более чем на 20–25%, значит, игра не стоит свеч – перевозчики просто не проявят к машине интереса. По мнению разработчиков, уже сейчас есть основания говорить, что вместо шести отнюдь не дешевых суперконденсаторов хватит трех, а с их охлаждением справится набегающий воздушный поток, что снизит затраты. Да и сами суперконденсаторы компании «Максвелл» в перспективе неплохо бы заменить отечественными.

Ликинские специалисты верят: с дизель-электрической силовой установкой все сложится удачно. Было бы здорово: перевозчикам – экономия, нам – глоток чистого воздуха. ЗР

For journal-plaza.net



Оружие дальнего боя

Уже сегодня два КамАЗа с автоматическими трансмиссиями возят грузы по дорогам страны. Константин Закурдаев заглянул под рулевую колонку и убедился: вместо педали сцепления – ровная площадка.

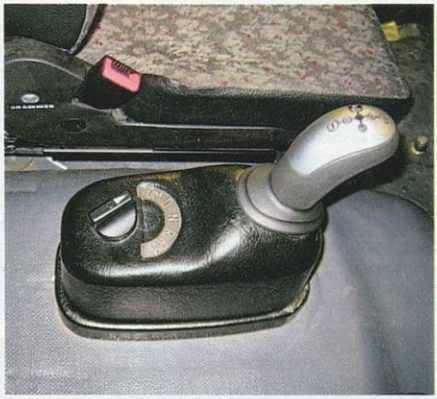
С оснащенным автоматической коробкой передач магистральным тягачом КамАЗ я познакомился на выставке «Интеравто-2009». К автомобилю подошел сзади и сначала не заметил красующуюся на стенде в метре от переднего бампера коробку ZF AS Tronic фирмы «Цанрадфабрик» (Zahnradfabrik). Лишь поднявшись в кабину, понял, что оказался за рулем не совсем обычного автомобиля. Под ногами всего две педали, а правая рука вместо привычной «кочерги» легла на ладный рычаг джойстика. В памяти всплыла строчка пресс-релиза почти годичной давности: «Камский автозавод в следующем году намеревается выпустить первые серийные автомобили с автоматизированной коробкой передач». Неужели свершилось?

Как пояснили заводчане, автоматические трансмиссии установлены на двух седельных тягачах, проходящих опытную эксплуатацию, причем одна из них дополнена интардером (трансмиссионный тормоз). При наличии заказов серийный выпуск грузовиков, оснащенных подобными агрегатами, можно развернуть уже в этом году. На первом этапе коробки будут импортными, но если такие модификации станут пользоваться спросом, производство AS Tronic можно организовать на созданном в Набережных Челнах СП «ЦФ КАМА».

Состыкованная с 400-сильным дизелем КамАЗ-740.63-400 12-ступенчатая коробка передач AS Tronic – самая современная в модельном ряду ZF. Она изготовлена по модульному принципу и, в отличие от классического автомата, представляет собой, по сути, 12-ступенчатый механический агрегат с роботизированным переключением пере-

For journal-plaza.net

Магистральный седельный тягач КамАЗ-5460, по новой заводской системе обозначений – КамАЗ-ТМ1840.



Переключателем, расположенным на блоке управления трансмиссией, водитель выбирает режим работы, а джойстиком может переключать передачи вручную. Обозначение *N/A* на джойстике указывает на автоматический или ручной режим, а *S* – на режим поиска оптимальной передачи при ручном управлении.

КамАЗ-ТМ1840

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Размеры, мм:	
длина	6280
ширина	2500
высота	3470
колесная база	3950
Снаряженная масса, кг	7350
Нагрузка на седло, кг	10 500*
Полная масса тягача, кг	18 000*
Полная масса автопоезда, кг	40 000

ДВИГАТЕЛЬ:
КамАЗ-740.63-400, V8, 11,76 л; 400 л.с. при 1900 об/мин, 1764 Н·м при 1250–1350 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ:
привод на заднюю ось, А12.

ШИНЫ:
315/60R22,5.

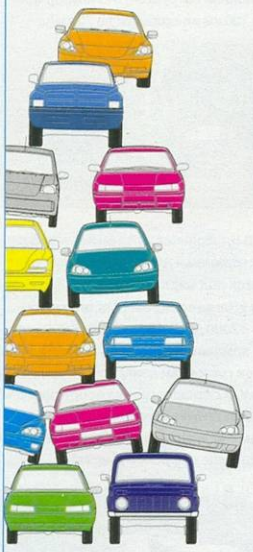
**Для дорог с допускаемой осевой нагрузкой 13 т.*

дач. Электроника AS Tronic управляет выбором передач в соответствии с данными о загрузке двигателя. Электропневматический механизм переключения позволяет принудительно переходить на верхнюю или нижнюю передачу или полностью перевести управление в ручной режим.

Любопытно, что Камский автозавод начал внедрение автоматов именно с магистральных тягачей, а не с предназначенных для работы в городе среднетоннажников или грузовиков повышенной проходимости. Но такова общеевропейская тенденция. Автоматический выбор и переключение передач позволяет стабилизировать, а иногда и заметно уменьшить расход топлива и износ агрегатов. Поэтому новая коробка добавит очков магистральным КамАЗам, отставание которых в экономичности и долговечности от зарубежных машин бросается в глаза. Кроме того, камский магистральник дороже городских среднетоннажников да и большей части внедорожников завода, а значит, разрыв в цене версий с автоматической и обычной коробками менее заметен.

Вероятно, завод может надеяться на стабильный спрос тягачей с автоматами. Впрочем, окончательно это решат перевозчики. ЗР

На правах рекламы





GARMIN®
www.garmin.ru

ПРОРВИСЬ СКВОЗЬ ПРОБКИ

Автонавигаторы ГАРМИН:

- покажут, как лучше объехать пробки в Москве, а скоро и в Питере
- проложат оптимальный маршрут
- покажут Ваше местоположение
- надёжны и просты в управлении
- содержат подробные карты Москвы, СПб., а также более 400 городов и 60 регионов России.

Для приёма информации о пробках необходима антенна GTM 25 (в комплект не входит)
* по данным Каналис Эстимэйтс

Реклама. Товар сертифицирован



МИРОВОЙ ЛИДЕР АВТОНАВИГАЦИИ*

For journal-plaza.net



ЗиЛ жив

Более того, автомобили этой марки явно молодеют. Во всяком случае, ЗиЛ-4329В1, показанный на «Интеравто-2009», далеко ушел от капотных предков. Не только внешне. Грузовик удовлетворяет нормам Евро III, перевозит до 6 т со скоростью 85 км/ч. Турбодизель с интеркулером ММЗ Д-245.30Е3 развивает 151 л.с. и радует экономичностью. Радиус разворота равен общей длине машины – 6,9 м, что особенно ценно в городских условиях и при маневрировании.

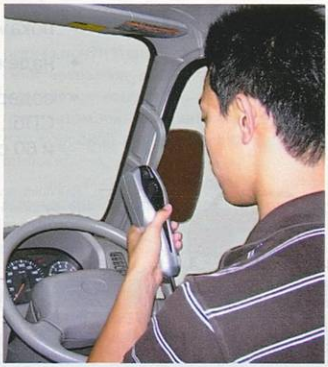
Траву кушают

Электричество как источник энергии, может, и подходит для легковых авто, но тяжелому грузовику нужно что-то подешевле аккумуляторов. Концерн «Вольво» сделал ставку на диметилэфир (ДМЭ) и с 2010 года запустит трехлетнюю программу эксплуатационных испытаний, в которой будут задействованы 14 тягачей «Вольво-FH» с двигателем D13 мощностью 440 л.с. Для перевода на сжиженный ДМЭ бак заменили вместительным баллоном, выдерживающим давление около 5 бар, разработали новый ТНВД, перенастроили систему впрыска. Зато не нужен фильтр твердых частиц: при работе на ДМЭ сажа не образуется. А самое главное – новое топливо легко получать из биомассы или природного газа. Как считают в ЕС, к 2030 году ДМЭ заменит до 50% дизельного топлива.



«Тойота» против саке

Разумеется, только если речь идет о водителе, особенно грузовика или автобуса. Разработан и проходит испытания на грузовиках «Хино» (марка принадлежит корпорации «Тойота») новый алкотестер-иммобилайзер, не позволяющий «принявшему на грудь» пустить двигатель. Если алкогольных паров в выдыхаемом воздухе немного, прибор просто вежливо предупредит о повышенной опасности и не заблокирует пуск двигателя. Главная же особенность новинки такая: процесс проверки фотографируется алкотестером, затем фотография поступает в администрацию фирмы-перевозчика – и тем самым исключается всякая возможность фальсификации выдоха с помощью, например, компрессора. Или постороннего лица.



КОРОТКО

Совместная работа фирм Ricardo и Force Protection Europe увенчалась появлением легкого армейского вседорожника «Оцелот», представленного на международной выставке Defence Systems & Equipment 2009 близ Лондона. В автомобиле массой 7,5 т применена оригинальная торсионная подвеска, двигатель «Штайр» агрегатирован с 6-ступенчатой коробкой передач ZF. Дизайн выполнен с учетом максимальной защиты от пуль и мин.



Коммерческий электрогрузовик, собранный на базе «ИВЕКО-Дейли», выпустили в Бразилии. На месте бензобака в нем установлены никель-кальций-хлоридные батареи «Зебра-Z5». Кроме того, для увеличения пробега использовали систему рекуперации, аналогичную KERS, применяемой в болидах формулы 1. Автомобиль способен проехать (с полной нагрузкой) без подзарядки до 100 км на скорости до 70 км/ч.



В Нидерландах уже 60 лет выпускают грузовики для коммерческих перевозок под маркой ДАФ (DAF). За это время ежегодное производство выросло с 2000 до 65 000 машин. В 2006 году компания первой стала оснащать все свои грузовики двигателями уровня Евро V. А с прошлого года продукция ДАФ соответствует еще более строгим нормам – EEV, для которых даже не придумали еще цифровой индекс!



For journal-plaza.net

Ценовой диапазон, руб.	Марка, модель	Цена, руб.*	
		min	max
200 000	«Лада-2105»	161 440	180 930
	«Лада-2107»	171 670	189 460
	Daewoo Matiz	179 000	286 000
	«Лада-2104»	185 000	196 600
	ЗАЗ Chance	189 000	295 000
250 000	«Лада-Самара» хэтчбек 3-дв.	228 000	253 200
	Daewoo Nexia	229 000	270 000
	«Лада-Самара» хэтчбек 5-дв.	240 270	298 830
	«Лада-Самара» седан	246 500	254 200
300 000	«Лада-Калина» седан	254 350	317 560
	«Лада-Калина» хэтчбек	254 350	317 557
	«Лада 4×4» 3-дв.	256 400	293 380
	Lifan Breez седан	259 000	299 000
	«Лада-Калина» универсал	259 114	322 321
	Chery QQ6	259 900	288 000
	Geely MK	269 000	339 000
	FAW Vita седан	269 000	285 000
	ГАЗ-31105	270 000	336 000
	Citroën Berlingo First	274 000	636 700
	Chery Amulet	278 000	336 000
	BYD F0	280 000	325 000
	«Лада-2111» универсал	284 100	299 100
	«Лада-Приора» седан	285 700	376 750
	«Лада-2112»	293 300	296 900
	«ВАЗ-2112» купе	296 930	–
	KIA Picanto	299 000	399 000
	«Лада-Приора» хэтчбек	288 900	376 750
	«Лада 4×4» 5-дв.	291 040	320 000
	Chery Kimo (S12)	299 000	–
	Renault Logan	299 000	414 500
	KIA Picanto	299 000	399 000
	Hyundai Getz	299 900	573 900
350 000	Chevrolet Lanos	310 150	355 700
	FIAT Panda	320 300	556 000
	Chevrolet Spark	335 300	465 300
	Ford Focus	345 000	625 000
	Hyundai Accent	347 700	425 700
	Vortex Estina	349 900	379 900
	Geely Vision	349 000	399 000
	Great Wall Peri	349 000	413 000
	TarA3 Vega	349 900	469 900
	UAZ Hunter	350 000	399 000
400 000	KIA Spectra	359 000	429 000
	«Лада-Калина Спорт»	361 047	–
	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
	BYD F3 седан	375 000	415 000
	Citroën C3	376 000	686 000
	Peugeot 107	380 500	442 000
	Citroën C2	389 000	631 000
	BYD F3-R	390 000	405 000
	Renault Clio	396 300	569 100
	FIAT Doblo Cargo	399 000	458 000
	KIA Rio	399 000	459 000
	Hyundai i20 3-дв.	399 900	584 900
450 000	Peugeot 206 3-дв.	405 000	566 300
	Citroën Berlingo	407 000	967 500
	Hyundai i20 5-дв.	409 900	594 900
	UAZ Pickup	410 000	497 000
	Chevrolet Niva	412 000	486 000
	Peugeot 206 5-дв.	415 000	566 300
	Chevrolet Aveo хэтчбек 3-дв.	415 860	464 770

Ценовой диапазон, руб.	Марка, модель	Цена, руб.*	
		min	max
450 000	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
	Chevrolet Aveo седан	423 130	526 130
	Chevrolet Aveo хэтчбек 5-дв.	425 860	535 620
	Great Wall Sailor	435 000	479 000
	Great Wall Cool Bear	435 000	510 000
	UAZ Patriot	440 000	645 000
	Renault Symbol	449 900	566 000
500 000	Suzuki Swift	452 000	494 500
	Suzuki Splash	460 000	566 000
	Hyundai Porter	460 000	525 000
	Nissan Almera Classic	461 400	585 500
	Opel Corsa	461 600	777 200
	Suzuki SX4 Sedan	463 000	557 000
	Skoda Octavia Tour	464 000	614 000
	TarA3 Tager	469 900	625 900
	SEAT Cordoba	469 900	569 900
	Chery Tiggo	470 000	599 000
	Volkswagen Polo	475 200	968 000
	TarA3 Road Partner	479 900	574 900
	Mazda 2	481 000	730 500
	Renault Kangoo	486 000	615 600
	Chevrolet Lacetti хэтчбек	487 020	621 820
	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
	Chevrolet Lacetti седан	498 250	633 650
	Citroën C3 Picasso	499 000	732 000
	KIA cee'd хэтчбек 5-дв.	499 000	639 000
	Nissan Micra	499 900	655 300
	Hyundai Matrix	499 900	659 900
	Peugeot 207 3-дв.	500 000	847 500
550 000	Chevrolet Lacetti универсал	504 650	592 050
	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 фургон	539 000	–
	Mitsubishi Lancer X	539 000	834 030
	FIAT Panda 4×4	540 750	–
	Citroën C4 Grand Picasso	542 500	967 000
	Skoda Roomster	549 000	679 000
	Peugeot 308 5-дв.	549 000	787 000
600 000	Great Wall Wingle	555 000	580 000
	Opel Astra седан	556 700	688 300
	Nissan Note	562 500	694 100
	Opel Astra универсал	571 700	803 300
	Skoda Octavia	579 900	889 000
	KIA pro_cee'd	579 000	639 000
	Citroën C4 хэтчбек	580 000	782 000
	Opel Astra GTC	580 300	778 300
	Opel Vectra GTS	582 000	1 165 000
	Ford Fiesta	582 400	736 400
	FIAT 500	582 750	619 500
	Mitsubishi Colt	586 600	698 900
	Honda Civic седан	591 300	726 300

Ценовой диапазон, руб.	Марка, модель	Цена, руб.*	
		min	max
600 000	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
	Volkswagen Golf Plus	622 993	811 992
	Honda Civic седан	623 700	774 900
	SsangYong Actyon	631 000	820 000
	Toyota Corolla	637 000	799 000
	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	–
	SEAT Altea XL	649 900	879 900
700 000	Opel Vectra	651 000	990 000
	Volkswagen Jetta	655 638	809 550
	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 Sonata NF	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	739 900	1 269 900
	Suzuki Grand Vitara 3-дв.	745 000	970 000
	Opel Corsa GSi 3-дв.	746 200	–
800 000	Mitsubishi Galant	759 000	908 040
	Mazda BT-50	759 000	1 032 000
	FIAT Ducato Combi	760 000	780 000
	Toyota Verso	760 000	977 000
	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
	Renault Grand Scenic	782 900	946 300
	Ford S-MAX	783 200	1 248 200
	Renault Scenic	785 500	902 400
	SsangYong Kyron	787 000	1 000 000
	Volvo C30	787 800	1 676 500
	Citroën C5 седан	789 000	1 558 000
	Volkswagen Cross Golf	795 846	864 997
	Ford C-MAX	795 200	1 098 200
	Volkswagen Touran	798 243	973 938

For journal-plaza.net

Ценовой диапазон, руб.	Марка, модель	Цена, руб.* min	Цена, руб.* max
850 000	BMW 1 Series 3-дв.	809 800	1 378 200
	Mazda 6 седан	811 000	1 163 000
	Citroën C4 Picasso	814 000	1 044 000
	Honda Civic хэтчбек	820 100	941 050
	Chrysler Sebring	822 100	989 100
	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.	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
	Mercedes-Benz A-Klasse 3-дв.	873 800	976 600
	Chrysler PT Cruiser Limited	878 150	923 160
	Honda Accord	885 100	1 091 800
	Opel Corsa OPC	887 700	–
	MINI Cooper	890 700	1 247 000
	Hyundai Coupe	891 900	1 093 900
	SAAB 9-3 Sport седан	896 000	1 536 000
	Opel Astra OPC	896 300	–
	Cadillac BLS	896 535	1 194 306
	Dodge Caliber	898 487	1 121 469
	Mitsubishi Outlander XL	899 000	1 290 900
	Opel Meriva OPC	899 600	–
950 000	Opel Astra TwinTop	901 600	1 071 600
	Volvo V50	902 300	1 525 100
	Volkswagen Crafter	902 791	–
	Chevrolet Captiva	903 700	1 190 800
	Renault Koleos	905 000	1 195 000
	Audi A3	917 700	1 644 800
	MINI Cooper S	925 200	1 090 800
	Ford Focus CC	927 400	1 059 400
	MINI Cooper Clubman	931 500	978 000
	Mercedes-Benz A-Klasse	937 200	1 117 600
	Volkswagen Scirocco	939 141	1 148 576
	Mitsubishi Pajero Sport	941 400	1 227 000
	Audi A3 Sportback	942 700	1 117 100
	Citroën C5 Tourer	944 000	1 629 000
	Skoda Superb	949 000	1 699 000
1 000 000	Opel Zafira	950 400	970 400
	Volkswagen Tiguan	972 736	1 251 883
	Mitsubishi Grandis	977 400	1 261 800
	Subaru Forester	979 000	1 342 600
	Nissan Teana	985 000	1 238 500
	FIAT Croma	987 000	1 102 500
	Subaru Legacy	987 600	1 427 300
	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
1 000 000	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	1 008 882	1 236 375
	Alfa Romeo 147	1 027 181	1 180 561
	Chevrolet TrailBlazer	1 028 400	1 309 800
	Peugeot 308 CC	1 036 000	1 153 000
	KIA Opirus	1 039 000	1 059 000
	Honda CR-V	1 047 250	1 309 800
	Ford Escape	1 050 000	1 180 000
	Volkswagen Passat CC	1 052 000	1 801 000
	Dodge Nitro	1 055 040	1 368 255
	Mazda 3 MPS	1 062 000	1 101 000
	Opel Insignia	1 071 300	1 565 800
	Volkswagen Golf GTI	1 073 152	1 127 347
	Volkswagen Eos	1 096 208	1 416 699
	Mazda MX-5	1 100 000	1 275 000
1 200 000	Alfa Romeo MiTo	1 101 547	1 148 026
	Subaru Impreza WRX	1 106 300	1 413 800
	Audi A4 седан	1 111 500	1 850 000
	Opel Zafira OPC	1 113 400	–
	Volvo S60	1 115 900	1 449 900
	SsangYong Rodius	1 116 000	1 259 000
	Mitsubishi Pajero Sport	1 129 000	1 389 000
	BMW 3 Series седан	1 133 700	2 204 200
	Citroën C-Crosser	1 135 000	1 301 000
	Peugeot 4007	1 135 000	1 302 240
	Peugeot 407 Coupé	1 135 900	1 487 200
	BMW 1 Series Coupe	1 136 700	1 622 300
	Jeep Compass Sport	1 140 615	1 255 635
	Honda Pilot	1 141 000	1 727 000
	Ford Focus ST	1 141 100	1 172 100
	Ford Galaxy	1 141 300	1 518 400
	Hyundai Grandeur	1 149 900	1 326 900
	Mercedes-Benz C-Klasse седан	1 152 600	1 937 200
	Jeep Compass Limited	1 153 950	1 219 890
	Jeep Liberty	1 153 950	1 219 890
	Land Rover Defender	1 165 000	1 315 000
	Honda Type-R	1 171 150	–
	Audi A4 универсал	1 181 500	1 920 000
	SAAB 9-3 Convertible	1 189 000	1 419 000
1 300 000	Cadillac CTS	1 206 342	1 555 000
	BMW 1 Series кабриолет	1 209 100	1 822 400
	Renault Laguna Coupé	1 220 000	1 263 000
	Hyundai Genesis Coupe	1 229 900	–
	Subaru Outback	1 241 900	1 538 000
	Alfa Romeo GT	1 264 223	1 575 631
	Land Rover Freelander 2	1 272 000	1 739 000
	Chrysler 300C	1 295 430	2 855 000
1 400 000	Ford Kuga	1 317 400	1 487 400
	Mitsubishi Pajero IV 3-дв.	1 357 000	1 743 000
	BMW 3 Series универсал	1 357 300	2 304 300
	Nissan Navara	1 365 500	1 495 500
	Mercedes-Benz Vito	1 394 756	1 759 956
1 500 000	Volvo S80	1 402 300	2 874 400
	Subaru Impreza WRX STI	1 405 300	1 524 500
	Nissan Pathfinder	1 406 000	1 901 000
1 500 000	Mazda CX-7	1 409 000	1 527 000
	Volvo V70	1 425 400	1 774 100
	Jeep Cherokee	1 437 492	1 599 045
	BMW 3 Series купе	1 440 800	2 387 800
	Jeep Wrangler	1 450 680	1 879 290
	Alfa Romeo 159	1 459 786	2 193 799
	Chrysler 300C Touring AWD	1 463 300	1 650 950
	Land Rover Discovery 3	1 475 000	2 145 000
	Mitsubishi Pajero IV 5-дв.	1 484 000	1 899 000
	Chrysler Sebring Cabrio	1 497 749	1 560 689
	Ford Focus RS	1 498 800	–
1 700 000	Dodge Caliber SRT4	1 501 850	–
	Audi TT Coupe	1 513 400	2 148 000
	Audi A4 Allroad	1 557 300	1 627 300
	Audi A5	1 583 200	2 123 820
	Audi A6 седан	1 587 200	2 146 700
	BMW X3	1 613 600	2 355 900
	BMW 5 Series седан	1 616 300	3 007 600
	Ford Explorer	1 631 000	1 916 500
	Audi S3	1 633 300	1 704 300
	Volvo XC60	1 635 400	1 999 900
	Cadillac SRX	1 636 209	2 063 858
	Hyundai ix55	1 643 900	1 799 900
	Volkswagen Touareg	1 652 432	4 214 884
	Volvo C70	1 698 200	1 968 400
	Volvo XC70	1 668 500	1 999 900
2 000 000	Renault Vel Satis	1 715 900	1 993 500
	Cadillac STS	1 718 685	1 897 470
	Hyundai Genesis	1 749 000	1 999 900
	Nissan 350Z	1 749 500	–
	BMW 3 Series кабриолет	1 758 000	2 554 800
	Subaru Tribeca	1 760 000	1 858 100
	Chevrolet Tahoe	1 781 600	1 936 000
	Nissan Murano	1 799 000	1 925 000
	Audi Q5	1 799 500	2 207 700
	Mercedes-Benz GLK	1 801 000	2 126 056
	Toyota Land Cruiser Prado	1 866 264	2 084 558
	Lexus GS 300	1 884 000	2 140 000
	Volvo XC90	1 884 900	3 149 600
	Mazda CX-9	1 887 000	–
	BMW Z4	1 936 300	2 580 800
	Alfa Romeo Brera	1 956 757	2 444 784
2 500 000**	BMW 5 Series универсал	2 000 900	3 107 800
	Alfa Romeo Spider	2 026 475	2 582 446
	Nissan Patrol	2 055 000	2 134 000
	Citroën C6	2 067 000	2 454 000
	Audi Q5	2 076 755	–
	Jeep Commander	2 076 800	1 791 125
	Honda Legend	2 168 250	2 175 000
	Lexus RX 350	2 190 000	2 695 000
	Jeep Grand Cherokee	2 214 400	2 218 000
	Audi TTS Coupe	2 228 200	2 298 200
	Chrysler 300C SRT8	2 715 410	–
	Mercedes-Benz E-Klasse седан	2 245 000	4 828 340
	Volkswagen Phaeton	2 421 650	4 474 053

*Для базовой комплектации.

**Обзор цен на автомобили стоимостью выше 2 500 000 руб. – в ближайших номерах ЗР.

Комментарий ЗР

Массового наплыва желающих приобрести машины в салонах по-прежнему не наблюдается. Дабы привлечь их, дилеры постепенно стабилизируют цены и, как прежде, интригуют покупателей привлекательными кредитными программами. Эти инструменты активизации продаж в основном и двигают рынок. В выигрыше те производители, которые, помимо реализации спецпрограмм, сумели открыть в России свои банковские подразделения вроде «БМВ Банка» или «Тойота Банка». Выгодные кредиты способны привлечь к именитым брендам новых покупателей.

Аналитики сходятся во мнении, что авторынок нащупывает дно. С начала года он сократится примерно на 55%. Это серьезно, но не смертельно. Смягчить ситуацию могут выплаты премий за утилизацию, которые планируются правительством со следующего года.

Тем временем производители продолжают предлагать новые модели. «УЗ-Дэу» начала продажи бюджетных версий «Матиза» и «Нексии», «Тойота» объявила о приеме заказов на «Версо».

For journal-plaza.net

Выбор пустыни

Услышав строгое: «На улице курить запрещено», коллеги спешно прячут сигареты по карманам. Предупреждение служащего аэропорта в Ашхабаде привело в недоумение, но здесь такие правила. Курить в общественных местах нельзя, как, впрочем, и за рулем. Это, наряду с превышением скорости и разговором по мобильнику, грубое нарушение…

Мы прилетели в столицу Туркменистана увидеть тех, кто смог преодолеть трудные километры ралли-рейда «Шелковый путь». Участники гонки проехали Южный Урал и плато Устюрт. Под конец оставалось самое сложное – пустыня Каракумы. А у нее свой взгляд на водительские качества каждого пилота, и просто так она не покорилась никому.

Безусловные лидеры в классе «Автомобили» – гонщики команды «Фольксваген» в один голос утверждали, что последние четыре дня гонки оказались самыми тяжелыми. Еще бы, условия были очень похожи на прошедший «Дакар».

СОВСЕМ НЕ ПРОСТЫЕ ДОРОГИ

Когда мы приехали в бивуак, разбитый рядом с аэродромом города Туркменбаши, там царило спокойствие. Механики мирно спали кто где, дожидаясь экипажей с заключительного скоростного участка. Журналисты спасались от жары под навесами.

«Знаете, что Нассер разбил свой «Туарег?» – спрашивает один из организаторов марафона. – Теперь новый лидер гонки – Карлос Сайнс». Для нас это стало откровением: ситуация изменилась, пока мы преодолевали 600 километров от Ашхабада до бивуака. Где-то дорога была лучше немецкого автобана (ровная и прямая, как стрела, по семь полос в одну сторону), а где-то похожа на подмосковную бетонку перед ремонтом. К тому же в отсутствие указателей и информационных щитов трудно ориентироваться – приходилось постоянно быть начеку. Наши проблемы разделили и экипажи техничек. Но им было легче: помогала навигация, установленная в машинах. А больше всего досталось штурманам боевых экипажей. В Каракумах трудно найти ориентиры для привязки к местности, чтобы проложить маршрут, – вокруг ничего, кроме песка. Поэтому часто приходилось вести пилота только по приборам, а ведь высокий темп движения оставлял минимум времени на принятие решения.

СИЛА ХАРИЗМЫ

«А как случилась авария с Нассером?» – спрашиваю в шатре, где организована



For journal-plaza.net

По эффектной картинке трудно представить, что песок может быть опасным и жестоким. Но когда горы мелких частиц кремния простираются до горизонта, становится не по себе. Кажется, пустыня делит людей на своих и чужих. Максим Гомянин отправился в Каракумы встретить тех, кого пустыня признала своими. Фото автора, «Фольксваген» и КамАЗ.

столовая. «Говорят, наехал на камень и несколько раз перевернулся», – отвечают мне с досадой.

Причину огорчений я понял позже. Катарский гонщик Нассер аль-Аттиях оказался улыбчивым молодым человеком, совсем не страдающим звездной болезнью. За неделю кочевой жизни он перезнакомился почти со всеми пилотами, а с некоторыми успел подружиться. Он сумел расположить к себе практически весь бивуак и приобрел много болельщиков, поэтому-то его сход и вызвал такое разочарование.

«Нассер ехал впереди меня. Я увидел лишь, что его «Туарег» подпрыгнул и перевернулся. Но в спорте такое бывает. Здесь можно доверять только своим глазам и дорожной книге», – поведал Карлос Сайнс, видевший аварию.

Вечером у фольксвагеновских техничек было многолюдно: все пришли посмотреть на машину Нассера. «Перевертыша» выдавало лишь отсутствие задней кузовной панели, а внешне «Туарег» выглядел вполне целым. Механики среагировали очень профессионально: быстро выстроившись буквой «Г» возле заднего левого колеса (именно им машина зацепила камень), перекрыли доступ зевакам. Но все же было видно, что подвеске досталось сильно.

ПРОФЕССИОНАЛ

Это о том, кого пустыня признала своим, – о победителе ралли-рейда «Шелковый путь» Карлосе Сайнсе. Когда его «Туарег» въехал в сервисную зону, автомобиль мгновенно обступили журналисты. Еще бы, Матадор – персона номер один для прессы и признанный лидер команды.

Я поразился его профессионализму. Пилот только-только примчал с тяжелого спецучастка, где боролся за лидерство, а после такого напряжения облепившие машину люди с камерами не могут не раздражать. Но нет, Карлос открывает дверь, с минуту приходит в себя и, улыбаясь, вылезает из своего «Туарега». Он уже готов к другому, тоже нелегкому «спецучастку» – общению с дотошной прессой. Причем столько, сколько нужно.

Его соперничество с Нассером стало украшением гонки. Катарец всю дистанцию несся вперед, не желая уступать. Карлос был вынужден догонять. Постепенно испанец отыгрывал потерянное время, и на последнем этапе оба спортсмена оказались уже в равных условиях. Но, вероятно, Каракумы решили, что зрелость и опыт должны победить молодость и горячность.



For journal-plaza.net

VOLKSWAGEN RACE TOUAREG 2: МАШИНА ЧЕМПИОНА





Под паутиной стальных труб прячется 2,5-литровый турбодизель, развивающий 280 л.с. и более 600 Н·м крутящего момента. С ним машина разгоняется до 100 км/ч за 6,1 с (на твердом покрытии), а максимальная скорость достигает 190 км/ч.



«Фольксваген» использует шины BF Goodrich 235/85 на колесах 7J×16.



Задняя часть машины – настоящий «тревожный чемоданчик». Здесь две лопаты, пара запасок и места для крепления трапов, которые подкладывают под колеса, если автомобиль застрял.



У машины сдвоенные амортизаторы ZF Sachs и вентилируемые тормозные диски «Брембо» диаметром 320 мм. Суппорты (спереди 6-поршневые, сзади 4-поршневые) – из алюминиевого сплава.



Быстросъемные передняя и задняя (на фото) кузовные панели сделаны из карбона. Вес задней – 50 кг. Карбоновые двери можно полностью снять, облегчая доступ в кокпит.

На вечере, который «Фольксваген» устроил в честь победы, Сайнс держался все так же сосредоточенно. Лишь глаза выдавали усталость. Он подобрал слова благодарности для всех членов команды, а затем подсел к аль-Аттияху, и они долго что-то обсуждали.

Удивительно – хотя один победил, а другой проиграл, в разговоре двух гонщиков не было напряжения. Это особенность ралли-рейдов: пустыня не только проверяет на прочность, но и объединяет людей.



Карлос Сайнс вернулся с заключительного этапа победителем «Шелкового пути».

ГОНКА ОСОБОГО ЗНАЧЕНИЯ

Ралли-рейд «Шелковый путь» в Туркменистане – событие государственной важности. Видеосюжеты с этапов постоянно показывали по местным телеканалам,

For journal-plaza.net

КОКПИТ VOLKSWAGEN RACE TOUAREG 2:



1 – каркас безопасности сделан из стали, которая используется в авиастроении
2 – на дисплее отображается скорость, обороты двигателя, номер передачи
3 – кнопка включения звукового сигнала
4 – рычаг 5-ступенчатой секвентальной коробки передач
5 – блок плавких предохранителей вынесен на центральную консоль
6 – тумблеры включения головного света: фар – слева, противотуманок – справа



1 – счетчик пройденного пути показывает количество пройденных километров и расстояние между пунктами. Параметры можно ввести вручную с помощью клавиатуры
2 – GPS-навигатор – основной инструмент штурмана
3 – здесь отражается информация о давлении в шинах
4 – кнопка включения системы пожаротушения
5 – тумблер выключателя электропитания
6 – кнопка включения аварийной сигнализации



Фирдаус Кабиров ведет свой КамАЗ к победе в зачете грузовиков.

Прибывшие на финиш КамАЗы проходят «водные процедуры».



В ходе гонки компрессионные нагрузки на позвоночник могут привести к травме. Массаж снижает ее вероятность.



всячески поддерживали гонщиков, персонал и журналистов. Вот один пример.

Чтобы застать награждение, мы помчались в Ашхабад сразу после старта заключительного этапа, открытого президентами (!) России, Казахстана и Туркменистана. Скорость была высокой, и, проезжая перекресток, я заметил инспектора ДПС, который, глядя в нашу сторону, что-то передавал по рации. На следующем посту нас уже ждали милиционеры... стоя по стойке «смирно» и взяв под козырек. И так на каждом посту. Но опаздывали не только мы – технички тоже «валили на все деньги», однако инспекторы и к ним были благосклонны.

Для местных жителей соревнование стало событием. Нам махали руками, всегда были доброжелательны. А однажды на обочине остановился «Лексус» и оттуда высыпала целая семья с просьбой сфотографироваться на фоне наших «туарегов», обклеенных логотипами ралли-марафона.

Итак, пустыня сказала свое заключительное слово. Команды получили бесценный опыт перед будущим «Дакаром», а КамАЗ и «Фольксваген» снова готовы принять вызов. Но это еще не все: родилась хорошо спланированная гонка.

Многим спортсменам пришлась по душе организация «Шелкового пути», и они хотели бы вернуться сюда, предоставив пустыне еще одну возможность выбрать сильнейших. ЗР

For journal-plaza.net



Национальная гордость

Побывав на чешском этапе Intercontinental Rally Challenge, Вадим Никишев не только стал свидетелем борьбы в перспективной серии, но и перенесся в прошлое.

Ралли – очень интересный вид автоспорта... если смотреть его по телевизору: развалился в кресле, а тебе показывают самые интересные моменты борьбы. Планы изнутри поворота и снаружи, записи из салонов боевых машин, прыжки с трамплина, вертолетная съемка… В реальности все не столь комфортно: ночной спецучасток, проложенный прямо по улицам городка Злин, утром сменяется лесным допом. Рассветная свежесть перетекает в дневную жару, и вслед за гонщиками люди с фотокамерами перемещаются на очередной спецучасток – на этот раз в чисто швейковскую деревушку.

К началу действа мы успели заранее, до прохода «нулей» (они не участвуют в зачете и утюжат трассу перед «каналом» – боевыми экипажами). Звук первого из них сразу насторожил: это не вой высокооборотных атмосферников зачета IRC, не «строчка» выхлопа турбомоторов группы N, а… Точно! «Нулем» шла раритетная «Шкода-130 RS».

Ралли «Барум» отсчитывает историю с 1971 года, когда в окрестностях Злина собрались любители-энтузиасты. В следующем году на дорожки вышли уже участники чемпионата тогдашней ЧССР. В эти годы в стартовых списках значились преимущественно шкодовские модели – 100, 110 и 120. Схема проведения несколько отличалась от принятых ныне – в основном это были спринты и параллельные гонки, кстати, удобные для зрителей. Но даже тогда многое решала не только скорость на отдельных участках, но и надежность на всей дистанции. Горные серпантины на границе со Словакией, лесные допы, ночные спецучастки и асфальт вперемежку с гравием – таким было ралли «Барум». Уже в четвертом сезоне на старт вышли ставшие сейчас легендарными Вальтер Рёрль и Франц Виттман. Да и техника повзрослела: «Рено-Альпин», «ФИАТ-131 Абарт», «Порше-911 SC» и те же «шкоды-130 RS». Именно на такой норвежский гонщик Джон Хогланд одержал три победы – в 1976, 1979 и 1980-м.

Поскольку ралли «Барум» входило в календарь Кубка Дружбы соцстран, с европейскими пилотами боролись и наши на «москвичах» и «ладах». И, надо признать, вполне успешно!



Знакомство Жени Новикова с «Фабией-S2000» состоялось лишь накануне гонки. Однако наш пилот ехал очень достойно и, если бы не досадная поломка, мог финишировать в первой шестерке.

For journal-plaza.net

«Лада ВФТС», незаслуженно забытая на родине, до сих пор пользуется популярностью среди пилотов Восточной Европы.



А потом на трассу вышли автомобили групп А и В вроде мощной «Шкоды-130 L», «Рено-5 Турбо» или «Ауди-Кваттро». В начале 1990-х ралли «Барум» присвоили коэффициент 10, что сильно увеличило его привлекательность для европейских звезд. В XXI веке чешский этап с коэффициентом 20 стал одним из самых значимых в Кубке Европы. Правда, продукты национального автопрома Чехии смотрелись уже не так выигрышно. К тридцатилетию «Барума» Роман Креста на «Шкоде-Октавия WRC» смог преподнести землякам сюрприз, выиграв это ралли, но «Фабия WRC» в мировом первенстве не блистала, и раллийную программу свернули до появления серии Intercontinental Rally Challenge. Официально заводская «Фабия» нынешнего поколения в спецификации IRC появилась на трассах в прошлом году и уступала «фиатам» и «пежо». Зато сейчас оказалась самой свежей моделью, которую излечили от неизбежных детских болячек, – и претендует на первые места.

…Следом за «нулями» промчался лидер гонки. Как и много лет назад, ее возглавил чешский пилот на чешской машине – Ян Копецки за рулем «Фабии»; он и стал победителем ралли «Барум». А вот единственный наш соотечественник Евгений Новиков сошел с трассы по техническим причинам. Впрочем, и он пилотировал не российский, а чешский автомобиль – в отличие от тех времен, когда Кубок Дружбы выигрывала сборная СССР. ЗР



Когда-то гоночные «шкоды» были серьезными соперницами известных мировых марок. Сейчас они участвуют в раритетном Star Rally, а их преемница «Фабия» успешно выступает в IRC.

На правах рекламы

Gillette Fusion Power

Бреющая поверхность с 5 лезвиями, расположенными на 30% ближе, чем у Mach3, позволяет уменьшить давление на кожу

Точное лезвие-триммер идеально для бритья трудных мест

Лезвия PowerGlide с уникальным покрытием помогают уменьшить чувство раздражения на коже

1 кассета = 1 месяц самого комфортного бритья от Gillette

Встроенный микрочип выключает бритву через 8 минут непрерывной работы

Смягчающие микроимпульсы помогают уменьшить трение настолько, что ты почти не почувствуешь лезвий

Power Phantom Revolution

Gillette
Лучше для мужчины нет

For journal-plaza.net

Вызываем из Европы!

Зима уже близко – самое время готовить рассылку персональных приглашений пилотам, чей высокий уровень не вызывает сомнений, на традиционную зарулевскую гонку. Добро пожаловать 23 февраля в Тушино!

КРИТЕРИИ ОТБОРА

Российских пилотов, выступавших в минувшем сезоне за рубежом, несколько десятков. Многие стартуют в международных сериях регулярно, а кое-кто на домашних трассах даже не появлялся! Причем для «зарубежников» год выдался на редкость успешным – собран богатый урожай призовых мест и зачетных очков в самых разных дисциплинах. Разумеется, всех, кто отличился, мы хотим видеть среди участников «Гонки звезд «За рулем».

ЭКСПЕРТЫ ПО АСФАЛЬТУ

Пилоты из формульных серий редко садятся за руль машины, подготовленной для зимних трековых гонок. Снег и лед – покрытия для них незнакомые, «неродные», они, конечно, предпочли бы асфальт. Да и февраль для формулистов – отнюдь не каникулы, а месяц напряженных тестов и тренировок. Однако прецеденты были: два года назад Сергей Афанасьев, тогда участник чемпионата формулы «Рено», выступал на дорожке Центрального Московского ипподрома. И неплохо ехал!

В этом году Афанасьев подтвердил свой класс результатами в европейской серии формулы «Мастер»: восемь подиумов, второе место по сумме этапов. Его коллега Михаил Алешин удачно дебютировал в формуле 2: за этап до финиша турнира замыкал тройку призеров. И наконец, Виталий Петров в серии GP2, которую считают главной кузницей кадров формулы 1, добился наивысшего для россиян достижения – вицечемпион! Возможно, как и год назад, Петров посвятит межсезонье зимнему чемпионату «GP2 Азия». Но официальное приглашение на нашу «Гонку звезд» он, конечно же, получит.

Еще несколько кандидатов – из кузовных кольцевых гонок. Участники Еврокубка «СЕАТ-Леон» в «Гонке звезд» уже не новички. Это дуэт из Team Russia Антон Маркин и Олег Петриков, а также победитель «Гонки звезд-2006» Алексей Дудукало. Победитель-2009 Кирилл Ладыгин нынче дебютировал в чемпионате мира WTCC, выступив за команду



Опыт выступления в «Гонке звезд»-2007 наверняка пошел на пользу Сергею Афанасьеву.



Михаил Алешин давно не состязался в России. Может, пора?

For journal-plaza.net



Даже в летнем варианте ралли – это езда со скольжениями в поворотах. А ко льду скандинав Патрик Флодин привычен.



Семь побед в девяти этапах – высокое достижение Вадима Макарова. А навыки езды в «толпе» пригодятся в «Гонке звезд».

Lada Sport. Еще один дебютант, но уже в грузовом чемпионате Европы – Александр Львов, закрепившийся в десятке лучших.

УНИВЕРСАЛЫ

У раллистов и кроссменов обычно не возникает проблем с адаптацией к трековой технике: им к скользкому покрытию не привыкать.

Полный сезон в чемпионате мира по ралли (за юниорскую команду «Ситроена») провел 18-летний Евгений Новиков. Набрал не так много очков, как хотелось бы, но выдал несколько впечатляющих гонок: на Ралли Сардинии финишировал четвертым, на ралли «Акрополис» выиграл несколько спецучастков.

Поздравляем свежеиспеченного чемпиона Европы по кроссу Вадима Макарова, взявшего титул за этап до окончания турнира. И конечно же, зовем на старт «Гонки звезд»! Равно как и лидеров команды «КамАЗ-Мастер»: ведь триумфатор «Дакара» Фирдаус Кабиров – большой специалист не только по бездорожью, но и в трековых гонках, где был чемпионом страны.

ЛЕГИОНЕРЫ

Пришли времена, когда за сильные российские команды стартуют иностранцы – и показывают достойные результаты! Убеждены, что абсолютный чемпион России по ралли швед Патрик Флодин станет одним из главных фаворитов, если выйдет на старт «Гонки звезд «За рулем».

Голландец Яап ван Лаген из заводской команды Lada Sport, по нашему мнению, тоже заслужил персональное приглашение. Как и британец Джеймс Томпсон, набравший первые для «Приоры» зачетные очки в чемпионате мира. Правда, здесь многое зависит от договорных соглашений между пилотом и командой. Надеемся, что контракты можно продлить и дополнить строчкой: «23 февраля в составе команды стартует на ледовой трассе «Тушино» в «Гонке звезд «За рулем». ЗР

Фото Андрея КЛЕЩЕВА и Вадима КРЮЧКОВА

За рулем RENAULT atlas Труд АВТО@mail.ru СПОРТ-ЭКСПРЕСС WWW.SPORT-EXPRESS.RU АСПЛАС Федерация автомобильного спорта города Москвы

For journal-plaza.net



Для героя нет возраста

Каков он, гонщик, любимец болельщиков? Молодой здоровяк с медальным профилем и могучим торсом? Не всегда. За пилотов далеко не героической внешности и возраста на трассе в Ошерслебене переживал Вадим Крючков. Фото автора и WTCC.

ВТОРОЕ ДЫХАНИЕ ТАРКВИНИ

В мировом «туринге» SEAT претендует на победу в командном и личном зачетах. За рулем дизельных «леонов» выступают пять фирменных пилотов: француз, швед, испанец, португалец и итальянец. Увидеть всех вместе можно либо на трассе в ходе заезда, либо на автограф-сессии для зрителей за час до старта.

Вот похожий на киноактера Иван Мюллер, рядом улыбчивый Рикард Райделл, жгучий брюнет Хорди Хене, красавец Тиагу Монтейру... Позвольте, а как попал в колоритную компанию немолодой уже дядечка с коротким ежиком на голове? Вылитый папа Карло из «Золотого ключика»! Кто он – инженер, менеджер, механик? Как же обманчива внешность. Перед нами первая скрипка команды SEAT – знаменитый Габриэле Тарквини. Ему 47 лет. Обычно в таком возрасте пилоты вешают шлем на гвоздь либо катаются в собственное удовольствие где-нибудь во втором десятке. Позади 25-летняя гоночная карьера, победы в мировом, европейском и итальянском картинговых чемпионатах, шесть лет и 37 Гран-при формулы 1, несчетное число подиумов в итальянском, британском, немецком, европейском «туринге». С подобным послужным списком немудрено успокоиться. Но это не про Тарквини. Неувядающий Габриэле остается бойцом, каких мало. В минувшем году вырвал серебро WTCC у Роберта Хаффа из «Шевроле», а в нынешнем – бьется за золото с действующим чемпионом мира и одноклубником Мюллером.



Неувядающий Габриэле Тарквини – лидер команды SEAT. В нынешнем сезоне на его счету четыре старта с поул-позишн, три победы, три вторых и пять третьих мест.

For journal-plaza.net



В «туринге» редко удается уехать со старта и лидировать весь заезд – приходится пихаться, продираться, объезжать завалы. Былые заслуги не помогут – зубастая молодежь спуску не даст. Тарквини силен во всех компонентах борьбы. В Ошерслебене, например, выиграл квалификацию под дождем, тогда как другие признанные авторитеты ее провалили. В заезде финишировал вторым и по правилам WTCC оказался на седьмой позиции перед следующим стартом. Шансов выбраться целым из «братской могилы» в первом повороте немецкой трассы немного. Габриэле, тем не менее, удалось не только сохранить машину, но и прорваться на третье место. Для жесткого «туринга» два подиума за уик-энд – очень хороший результат. Тарквини не знает компромиссов – всегда нацелен на призовое место. На следующей гонке в итальянской Имоле он снова сделал дубль – первое и второе места. Возраст возрастом, а Габриэле по-прежнему молод душой, за что и любит его многочисленная армия болельщиков.

Развязка наступит в конце ноября. Перед заключительными этапами WTCC в Японии и Макао Тарквини – лидер чемпионата. Пока багаж набранных очков гарантирует ему лишь итоговый подиум, а за золото еще надо



Доверяй, но проверяй! Габриэле Тарквини сам контролирует важные операции при обслуживании автомобиля.

SEAT силен и в командной тактике. Как правило, тыл лидера прикрывает кто-нибудь из напарников.



На правах рекламы
реклама
© 2009 The Gillette Company.
МГНОВЕННОЕ УВЛАЖНЕНИЕ ТВОЕЙ КОЖИ
600 МИЛЛИОНОВ МУЖЧИН ВДОХНОВИЛИ НАС ДЛЯ ОДНОГО ЛИЦА — ТВОЕГО
Заверши бритье **с новым бальзамом Gillette Series**, который поможет коже выглядеть здоровой и увлажненной.
• Успокаивает кожу после бритья.
• Помогает коже сохранять естественную увлажненность.
• Подходит для ежедневного использования даже при чувствительной коже.
Gillette
Лучше для мужчины нет™

For journal-plaza.net





Никола Ларини так и не смог обогнать ван Лагена по-честному. Помог только прием под названием «провоз».

Яап ван Лаген только с виду простоват...

Заправка дизтопливом. Горловина бака у «леонов» расположена в салоне за правой задней дверью.



побороться. Но как бы ни сложилось, этот обаятельный итальянец с короткой стрижкой, безусловно, заслуживает чемпионского титула.

ЛЕТУЧИЙ ГОЛЛАНДЕЦ

Яап ван Лаген для российских поклонников автоспорта – свой без скидок: он второй сезон выступает на «ладах». Начинал на «десятке», сейчас пересел за руль «Приоры» заводской команды Lada Sport. Послужной список голландца на фоне достижений зубров WTCC не впечатляет. Есть победы в национальных чемпионатах и моноклассах. Да и внешне не герой – простоват. И вдруг – гром среди ясного неба! Точнее, небо как раз было затянуто тучами, когда Яап по мокрой трассе квалифицировался четвертым. Но впереди гонка, а наша машина медленнее, чем техника конкурентов: на сухом асфальте этак на секунду с круга отставала от основной массы участников. Впору обреченно опустить руки.

Но голландец оказался напорист и неуступчив. Завал после старта покинул пятым. «Приора» потеряла задний бампер, но главное – сохранила способность быстро двигаться. Яап летел по трассе во всю прыть и даже успел на некоторое время оторваться от преследователей. Но потом на него навалился «паровозик» из четырех машин во главе с Николой Ларини. Пропустить одного-двух возможности не было – если обгонят, то всей группой. И Яап оборонялся. Иногда умело, иногда просто отчаянно. Титулованный Ларини обстучал бампером своего «Шевроле» всю корму «Приоры», но в рамках правил сдвинуть голландца с траектории так и не смог.

Все решилось на последнем круге. Поворот перед финишем: нервы сдали у матерого Ларини. Именно он не выдержал и вынес ван Лагена классическим картинговым «провозом». Фол заметили судьи и жестко наказали итальянца. Но от этого не легче – вместо очков у «Лады» обидное десятое место. Простоватый с виду пилот-иностранец стал одним из героев заезда наравне с победившим Тарквини. Дело-то в конце концов не в местах на финише, а в желании бороться.

Он продемонстрировал его снова две недели спустя. Жесткий контакт с машиной Кристиана Поульсена в борьбе за десятую позицию – и автомобиль ван Лагена перевернулся.

Время для подробного анализа еще не настало. Но уже сейчас ясно, что команда Lada Sport открыла гоночному миру бесстрашного бойца Яапа ван Лагена. В очередной раз подтвердил статус отличного профессионала англичанин Джеймс Томпсон. Именно он заработал в Имоле первые очки для нашей команды. Жаль, российские пилоты пока находятся в тени. Но жизнь бок о бок со звездами «туринга» не должна пройти бесследно. На чемпионате мира есть у кого учиться. И есть чему.

For journal-plaza.net

РУССКИЕ ИДУТ!

Уик-энды чемпионата мира выявили любопытную закономерность: пока на отечественных автомобилях высшие достижения демонстрируют пилоты-иностранцы, а наши гонщики добиваются успеха за рулем иномарок. Дело в том, что совместно с WTCC разыгрывают Еврокубок SEAT Leon. Это гонки поддержки и кузница кадров для «туринга». Скорость автомобилей моно-Кубка почти такая же, борьба столь же жесткая. И здесь пилоты из России отнюдь не аутсайдеры. **ЗР**

WTCC. Команда Lada Sport. Автомобиль «Приора». Лучшее место на старте, четвертое, заработал Яап ван Лаген (на фото слева). Два финиша на шестом месте и шесть зачетных очков принес в копилку команды англичанин Джеймс Томпсон (справа).





Еврокубок SEAT Leon. Команда Team Russia. Пилоты Олег Петриков и Антон Маркин. На каждом (!) этапе заработаны очки. Высшее место в заезде, пятое, на счету Маркина. Зато по итогам розыгрыша Петриков занял десятое место, поскольку на этапах стабильно финишировал шестым – восьмым.



Еврокубок SEAT Leon. Команда Rangoni Motorsport. Пилот Алексей Дудукало (его авто – слева). Стартовал на пяти этапах из шести. Лучшее место в заезде – пятое.

На правах рекламы

Изучая влияние отрицательных эмоций на психосоматическое состояние человека, особенно в экстремальных ситуациях, психологи пришли к выводу, что негативные эмоции, душевные конфликты замедляют реакцию человека на происходящее, что существенно повышает риск возникновения дорожно-транспортных происшествий. Нередко причиной нарушения ПДД как пешеходами, так и водителями становится их неблагоприятное психофизиологическое состояние. Типичные для водителей на наших дорогах агрессивный стиль вождения, торопливость, соперничество являются внешними проявлениями всеобщей повышенной тревожности.

К сожалению, тревога — бич нашего времени. Проблемы на работе, страх за близких, семейные конфликты, долги, трудная экономическая ситуация в стране вызывают состояние озабоченности и тревожности, что мешает водителю успешно разрешить возникшую на проезжей части проблему.

У водителей «взаимоотношения» с лекарствами более сложные, чем у других людей, так как некоторые препараты оказывают значительное влияние на ответные реакции организма на внешние раздражители. Дурную шутку с водителем могут сыграть препараты на основе пустырника, валерианы или мелиссы, седативный эффект которых способен ослабить концентрацию внимания. А на дороге так важна каждая секунда…

Инновационный российский препарат **Афобазол®** позволяет справиться с навязчивой тревогой, не нарушая привычного ритма жизни. **Афобазол®** снимает чувство тревоги и внутреннего дискомфорта, оказывая лёгкое активизирующее действие на нервную систему, позволяя «держать всё под контролем». **Афобазол®** может применяться у тех, кто водит автомобиль, т.к. он не замедляет скорость реакции, не ослабляет память, не вызывает привыкания. **Афобазол®** выпускается в удобной таблетированной форме и отпускается из аптек без рецепта.

Помните о том, что только эмоционально уравновешенный водитель способен видеть и предвидеть, прогнозировать ситуацию и принимать правильные решения. Не позволяйте тревоге и беспокойству манипулировать вами!

На правах рекламы

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
АФОБАЗОЛ
ОАО «Фармстандарт-Лекредства» Рег. уд. № ЛС-000861

ИМЕЮТСЯ ПРОТИВОПОКАЗАНИЯ. НЕОБХОДИМО ОЗНАКОМИТЬСЯ С ИНСТРУКЦИЕЙ

For journal-plaza.net



Подняли Липецк

Хорошо спортсменам, когда поблизости есть стационарные автодромы. Но энтузиасты находят и другие возможности для проведения гонок. На открытии новой гоночной трассы побывал Юрий Тюрин.

Мировой автоспорт начинался в городах. Один из первых Гран-при прошел во французском По в начале прошлого века. В 30-е годы популярность завоевала трасса в Монте-Карло. Гонка по центру Макао отметила полувековой юбилей. А сейчас идет вторая волна рождения городских гонок: раз в году Мельбурн, Валенсия и Сингапур превращают свои улицы в автодромы.

Конечно, соревнования в городах создают массу неудобств: для обывателей – шум и транспортные проблемы, для властей – дополнительные сложности в обеспечении безопасности. Да и асфальт, как правило, приходится обновлять к каждой гонке... Но достоинств больше. Городские трассы запросто собирают многотысячные аудитории: жителям не приходится сниматься с места, чтобы приобщиться к зрелищу, в города охотнее едут болельщики-туристы, колесящие за командами по всему миру, и тратят здесь евро, доллары и рубли в местных отелях, ресторанах, на заправках...

Тольятти, Петербург и Москва принимали автоспорт на своих улицах и проспектах, Орел и Курск – даже на центральных площадях. И вот список передовых в кольцевом деле городов пополнил Липецк: здесь ▸▸ с. 263

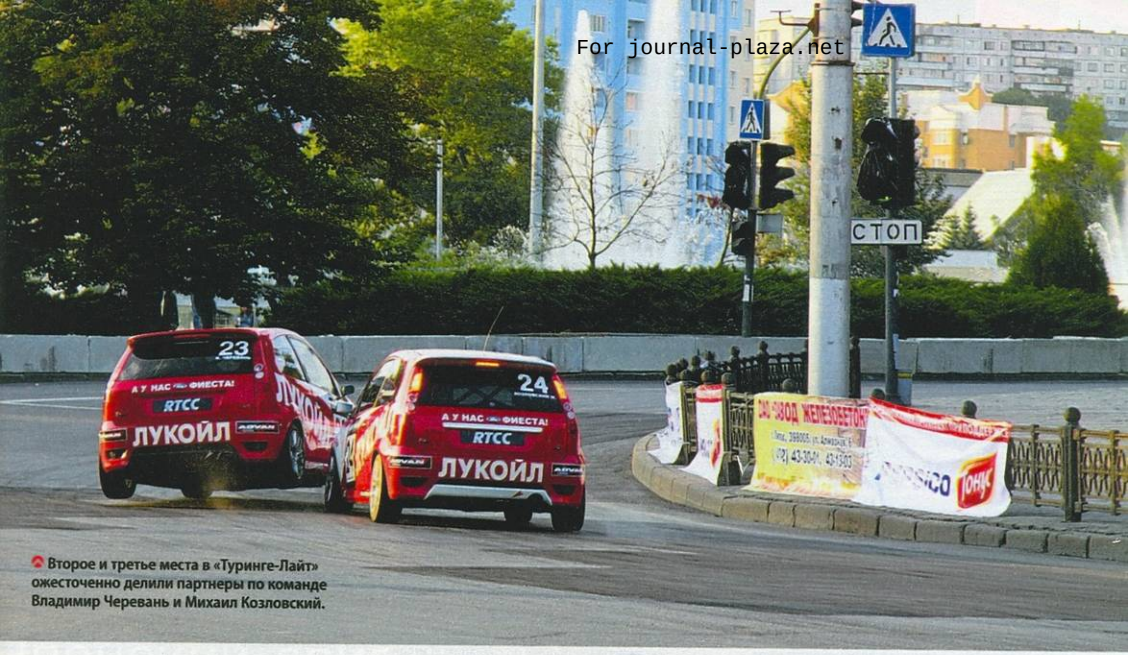
«Туринг-Лайт», объединив «осколки» четырех классов машин, собрал всего 13 пилотов. Маловато будет...



Гонка в выходной день в центре города – гарантия большого наплыва зрителей.



For journal-plaza.net



Второе и третье места в «Туринге-Лайт» ожесточенно делили партнеры по команде Владимир Черевань и Михаил Козловский.

в рамках этапа серии RTCC прошел Гран-при «Липецкий подъем».

Гонка рождалась в муках. С трудом преодолевали недоверие местных властей, опасавшихся, что она принесет много головной боли и мало пользы. Убедить отцов города помог давний партнер RTCC – шинная компания «Йокогама», строящая в Липецке свой завод.

Трехмерную трассу с головокружительными подъемами и спусками проложили прямо в центре, вокруг парка с многолетними каштанами и Христо-Рождественского собора. Возвели трибуны и пешеходные мосты, так что зрители могли за день увидеть соревнования с нескольких точек. Ажиотаж был невероятный! Говорят, гонку посетили 70 тысяч человек. Милиция гоняла болельщиков с крыш домов, а особо прыгливых – с самого верха соборной колокольни...

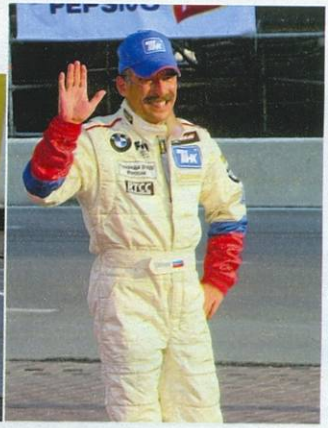
Энтузиазму населения, увы, слабо соответствовала спортивная часть праздника – список участников RTCC в сезоне-2009 был слишком короток, интриги откровенно не хватало. Фавориты – Михаил Ухов в «Туринге» и Алексей Дудукало в «Туринге-Лайт» – одержали победу с явным преимуществом. Липецкую публику это не смущало, ведь она впервые увидела кольцо буквально вплотную, так что эмоции – через край. Герои гонки чуть не до ночи раздавали автографы и фотографировались с поклонниками.

Специалисты же прекрасно знают, что кризисный сезон-2009 для широкого показа не годился, и серия RTCC посетила Липецк скорее случайно, чем намеренно. Однако, по словам гонщиков, трасса здесь даже интереснее, чем курская, считавшаяся почти эталонной. Поэтому есть шанс, что когда-нибудь Липецк увидит RTCC во всей красе – по 20–25 машин на старте. Надеемся, Максим Цимбалов произвел впечатление на влиятельных людей, помяв свой «Фольксваген» о здание местной администрации, когда вылетел с трассы. **ЗР**

Михаил Ухов приветствует болельщиков. После годичного перерыва в гонках – победа!

На некоторых участках трассы накануне старта, в пятницу, спешно заменили асфальт. Вышло неровно. Но вышло же!





For journal-plaza.net



Уэльс назовет чемпиона

Ралли Австралии – десятый этап чемпионата мира – закончилось небольшим скандалом. Техническая комиссия обнаружила на заводских «ситроенах-С4» стабилизаторы поперечной устойчивости, не получившие омологации. Они не влияли на скорость и не давали пилотам никакого преимущества, но правила надо соблюдать. Наказание – минута штрафа для трех экипажей. Штраф отправил Себастьена Лоэба, выигравшего гонку, на второе место. А победа досталась фордовцу Микко Хирвонену.

Ралли Испании прошло по сценарию «Ситроена» – на асфальтовых дорогах Лоэб и Даниэль Сордо были лучшими. Однако Хирвонен финишировал третьим и перед заключительным этапом чемпионата сохранил лидерство с перевесом в одно очко. Великолепная интрига, не оставляющая места для тактических расчетов – обоим претендентам в Уэльсе нужна только победа! Пожалуй, мотивация Хирвонена выше, ведь он еще не был чемпионом мира.

РЕЗУЛЬТАТЫ

ЧЕМПИОНАТ МИРА ПО РАЛЛИ

11 этап, ралли Испании

1. С. Лоэб (Франция, «Ситроен-С4»)	2:24.01
2. Д. Сордо (Испания, «Ситроен-С4»)	0.01
3. М. Хирвонен (Финляндия, «Форд-Фокус»)	0.48
4. П. Сольберг (Норвегия, «Ситроен-С4»)	1.10
5. С. Ожье (Франция, «Ситроен-С4»)	1.30
6. Я.-М. Латвала (Финляндия, «Форд-Фокус»)	2.31
7. М. Уилсон (Великобритания, «Форд-Фокус»)	5.52
8. Ф. Виллагра (Аргентина, «Форд-Фокус»)	6.43

После 11 этапов

Пилоты

1. М. Хирвонен	84
2. С. Лоэб	83
3. Д. Сордо	58
4. Я.-М. Латвала	39
5. П. Сольберг	30
6. Х. Сольберг	29

Команды

1. «Ситроен»	133
2. «Форд»	120
3. «М-Спорт-Форд»	69
4. «Ситроен-Юниор»	37
5. «Мунчиз Форд»	21

ЧЕМПИОНАТ МИРА WTCC

После 10 этапов

Пилоты

1. Г. Тарквини (Италия, «СЕАТ-Леон»)	109
2. И. Мюллер (Италия, «СЕАТ-Леон»)	102
3. А. Фарфус (Бразилия, БМВ-320)	91
4. Э. Приоль (Великобритания, БМВ-320)	66
5. Р. Райделл (Швеция, «СЕАТ-Леон»)	63
6. Р. Хафф (Великобритания, «Шевроле-Круз»)	60

Команды

1. СЕАТ	271
2. БМВ	250
3. «Шевроле»	175
4. «Лада»	78

Авария на вес золота

Кроссовый сезон для кузовных классов Д1 (иномарки) и Д1А (продукция АВТОВАЗа) завершился этапами чемпионата России в Курске и подмосковном поселке Калининец.

Курск встретил спортсменов отличной трассой – укатанный грунт соперничал по ровности с асфальтом. Скорости выросли, и это сказалось на результатах: сразу у восьми автомобилей коробка передач не выдержала возросшей нагрузки. В зачете Д1А одержал победу и подключился к борьбе за титул тольяттинец Андрей Нефедов – отчасти благодаря аварии одного из претендентов на титул Сергея Загуменнова, на тренировке буквально завязавшего машину в узел. В Калининце Загуменнову для чемпионства хватало и второго места, но москвич перевыполнил план, уверенно выиграв гонку. Владимира Колесова подвел мотор, а Нефедов финишировал лишь третьим. Золото в итоге осталось в Москве, серебро и бронза уехали в Тольятти.



Фавориты класса Д1 в Курске выступили неудачно – Салавата Фатхутдинова мучили проблемы с электроникой на «Фокусе», а на «Фиесте» Александра Карасевича вышла из строя коробка передач. В Калининец они приехали с одинаковым запасом очков. Отлично стартовав, казанец вскоре сбавил темп и отстал – сдала трансмиссия, а Карасевич уверенно ехал вторым, и дело шло к золоту для дмитровчанина. Однако незадолго до финиша, когда Карасевич обходил Фатхутдинова на круг, их машины столкнулись! «Фиеста» перевернулась, открыв путь на подиум Татьяне Елисеевой и Александру Каржину. Решение судей было спорным – дескать, гоночный инцидент, казанец не виноват. Хотя есть четкое правило: пилот, отставший на круг, не имеет права препятствовать лидерам. Так Салават стал чемпионом, а Карасевич получил лишь бронзу.

Сезон вышел потрясающе интересным! В каждом классе хотя бы по одной гонке выиграли четыре пилота, судьба титулов решилась на последних метрах дистанции, а зачетные очки в чемпионате получили полсотни спортсменов.

For journal-plaza.net



На чистую воду

Отчисление Нельсона Пике-младшего (на фото – справа) из команды «Рено F1» вызвало грандиозный резонанс. Гонщик, чьи результаты не устраивали команду, официально обвинил ее в нечестной игре. Дескать, год назад он, Нельсон, умышленно совершил аварию на Гран-при Сингапура – чтобы победа досталась его партнеру Фернандо Алонсо. Собственно, испанец тогда и выиграл только благодаря тому, что после аварии на трассу вывели автомобиль безопасности – расчет заговорщиков оказался верен! После признания Пике, не дожидаясь разбирательства и решения ФИА по этому делу, в отставку подало руководство «Рено F1» – шеф команды Флавио Бриаторе и технический директор Пат Симмондс, тем самым признав правдивость показаний бразильца.

Вердикт ФИА оказался неожиданно мягким. Проступок – да, чудовищный, но, принимая во внимание искреннее раскаяние команды, ее извинения и всемерное содействие расследованию, федерация ограничилась условной дисквалификацией. А вот Бриаторе запрещено появляться в зонах, находящихся под юрисдикцией ФИА, Симмондс же на пять лет отстранен от любых форм работы в гонках.

Не мучает ли теперь совесть Нельсона Пике – вопрос. Уходящий Пат Симмондс успел поведать, что тот хитроумный план на Гран-при Сингапура предложил сам бразилец…

РЕЗУЛЬТАТЫ

СЕРИЯ GP2, итоги

1. Н. Хюлькенберг (Германия, ART GP)	100
2. В. Петров (Россия, «Барва Аддакс»)	75
3. Л. ди Грасси (Бразилия, «Фат Барнер»)	63
4. Р. Грожан (Франция, «Барва Аддакс»)	45
5. Л. Филиппи (Италия, «Супер Нова»)	40
6. П. Мальдонадо (Венесуэла, ART GP)	36

РАЛЛИ-РЕЙД «ШЕЛКОВЫЙ ПУТЬ», итоги

Зачет «Автомобили»

1. К. Сайнс (Испания, «Фольксваген-Туарег»)	24:12.21
2. М. Миллер (США, «Фольксваген-Туарег»)	21.52
3. Ж. де Вильерс (ЮАР, «Фольксваген-Туарег»)	28.09
4. Р. Мисиков (Россия, «Ниссан»)	4:44.04
5. И. Кузнецов (Россия, «Мицубиси-L200»)	4.23.30
6. М. Сауканс (Латвия, OSC)	6:06.56

Зачет «Грузовики»

1. Ф. Кабиров (Россия, КамАЗ-4326)	28:13.52
2. Ж. де Рой (Голландия, ИВЕКО)	1:02.25
3. А. Лопрайс (Чехия, «Татра-T815»)	1:42.20
4. Э. Николаев (Россия, КамАЗ-4326)	1:57.42
5. И. Мардеев (Россия, КамАЗ-4326)	2:19.17
6. В. Чагин (Россия, КамАЗ-4326)	2:32.14

ЧЕМПИОНАТ РОССИИ ПО РАЛЛИ

5-й этап, «Гуково»

1. А. Жигунов (Москва, «Мицубиси-Лансер»)	1:23.24
2. А. Желудов (Одинцово, «Субару-Импреза»)	1.27
3. К. Койтла (Эстония, «Мицубиси-Лансер»)	3.55
4. А. Назаров (Ростов-на-Дону, «Субару-Импреза»)	6.45
5. М. Кривоспицкий (Москва, «Мицубиси-Лансер»)	7.52
6. М. Назаров (Ростов-на-Дону, «Мицубиси-Лансер»)	9.47

ЧЕМПИОНАТ РОССИИ ПО КРОССУ, итоги

Дивизион 1

1. С. Фатхутдинов (Казань, «Форд-Фокус»)	52
2. А. Нефедов (Тольятти, СКП ВАЗ, ВАЗ-21083)	52
3. А. Карасевич (Дмитров, ФГУП «НАМИ», «Форд-Фиеста»)	50

Дивизион 1А

1. С. Загуменнов (Москва, ТНК-ВР, ВАЗ-21083)	57
2. В. Колесов (Тольятти, СКП ВАЗ, ВАЗ-21083)	46
3. А. Нефедов (Тольятти, СКП ВАЗ, ВАЗ-21083)	42

Поедем в Нижний?

Помимо «Смоленского кольца» в Дорогобуже, трасс в Казани и Домодедове, в 2010 году ожидается пуск еще одного гоночного объекта – спортивного комплекса «Нижегородское кольцо». Близ Нижнего Новгорода вовсю идет стройка, и уже уложен черновой слой асфальта. А чтобы пилоты постепенно привыкали к местности, все лето на временной грунтовой трассе проводили состязания по ралли-спринту.

В конечном итоге комплекс объединит полноценные трассы для ралли-кросса, дрэг-рейсинга и кольцевых гонок – переговоры о проведении этапов международных турниров начаты. При комплексе, что вполне логично, будут работать курсы водительского мастерства и экстремального вождения. Впрочем, записаться на них можно уже сейчас, правда, занятия проходят на других площадках в Нижнем Новгороде.

Предусмотрено три варианта конфигурации для кольцевых гонок, движение – по часовой стрелке. И здесь же можно проводить состязания по картингу.



For journal-plaza.net



«Американец» запел по-русски

Доработки «тюнеров» часто лишь портят серийный автомобиль, гораздо реже – возвращают его к жизни. Свидетелем деликатного вмешательства и совершенствования стал наш корреспондент Валерий Подволоцкий. Фото автора.

Герой несметного числа кинофильмов культовый «Шевроле-Камаро Z28» достался владельцу в плачевном состоянии. Автомобиль долго стоял без движения под открытым небом, по самые пороги в воде, и его кузов нуждался в основательной реставрации. Он не сгнил окончательно лишь потому, что в былые годы американцы не экономили на железе. Масса автомобиля – около 2 тонн – говорит сама за себя.

Возрождать «Камаро» взялись мастера известного калининградского ателье «3А». После подготовительных работ кузов окрасили ярко-красным металликом с золотой искрой. Неожиданно возникла проблема: чем заменить

For journal-plaza.net





Пожалуй, сам Луи Шевроле одобрил бы такую модернизацию салона.



Ключ зажигания на месте, но стартер включается отдельной кнопкой.



Головное устройство мультимедийной установки «Урал-Концерт» с панелью управления – в тон торпедо.



Доработанные сиденья. Хороши!



Трудно поверить, но все, что за открытой дверью, сделано заново.

треснувшее ветровое стекло? В местных магазинах, торгующих запчастями для «американцев», его не нашли, а доставить хрупкую деталь из-за океана в целости и сохранности никто не брался. Но, может, есть альтернатива? В соседней Литве нашли мастера, который взялся изготовить точную копию триплекса. И ведь сделал! Стекло точно поместилось в проем.

Занялись шумоизоляцией. Параллельно по оригинальным эскизам отделывали салон. Восстановили сиденья, обтянули их натуральной перфорированной кожей и алькантарой, вышили на коже и изготовили из металла

For journal-plaza.net



Обилие хрома и длинный капот – настоящая Америка.

фирменные логотипы. В широченные двери установили электростеклоподъемники. Расколотое торпедо собрали буквально по кускам и тоже обшили ярко-красной – в цвет кузова – алькантарой. По собственным чертежам изготовили руль, украшенный фирменным логотипом.

Капитально отремонтировали двигатель и ходовую часть. Изюминкой «Камаро» стала мультимедийная система. Отечественная! Да, да, головное устройство, DVD-проигрыватель, проводка и акустические компоненты, за исключением сабвуфера, – российские: «Урал», «Яуза», «Чернов Аудио». Чтобы аппаратура вписывалась в дизайнерскую концепцию салона, сделали под нее оригинальные подиумы; грили динамиков и даже переднюю панель головного устройства «Урал-Концерт CDD SL» перекрасили в цвет кузова. Разумеется, вместо зеленой подсветки дисплея «зажгли» красную. Так как два усилителя и сабвуфер вытеснили со штатного места громоздкое устройство обогрева заднего стекла, в ателье сконструировали и установили компактный обогреватель на основе автомобильного фена.

Тюнинг не только вернул к жизни незаурядный автомобиль, но и обогатил его отменным звуком и эффектным интерьером. Его появление на улицах всегда событие. Прохожие, услышав ни с чем не сравнимый голос американской «восьмерки», поворачивают голову в сторону «Камаро», а разглядев ярко-красного «пожирателя миль», выхватывают мобильники, чтобы сделать снимок на память. **ЗР**

НАША СПРАВКА

«Шевроле-Камаро» в модификации Z28 выпускали с 1968 по 1980 год. Покупателям предлагали свыше 70 заводских и более 40 дилерских опций. Пакет Z28, по сути, адаптировал «Камаро» для участия в гонках Trans-Am Racing Series, при этом автомобиль оставался доступным широкому кругу потребителей. «Камаро» оснащали одним из самых удачных двигателей XX века – V-образной «восьмеркой» GM Small Block рабочим объемом 5,7 литра.





«Камаро» – типичный американский «спортсмен» с нестареющим дизайном.



Знаменитая V-образная «восьмерка» объемом 5,7 литра начищена до блеска.

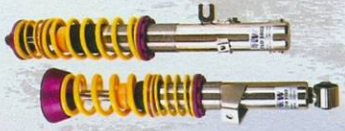
For journal-plaza.net



Побольше комфорта!

«Шевроле-Камаро», американская легенда 60–70-х годов, вернулась в новом воплощении, причем как на американский, так и на европейский рынки. Но если настройки подвески на дорогах родины спорткара оцениваются как вполне удовлетворительные, то жители Старого Света жалуются на недостаток комфорта и находят изъяны в управляемости.

Специалисты компании KW утверждают, что с фирменной подвеской Variant 3 поведение «Камаро» радикально меняется. Благодаря усилиям конструкторов автомобиль уверенно проходит повороты, на которых серийная машина требует постоянного подруливания. Поэкспериментировали и с рулевым, после чего стало комфортнее управлять автомобилем на высокой скорости. Ну а искушенные пилоты получили возможность не только менять положение кузова над дорогой, но и настраивать характеристики сжатия и отбоя амортизаторов.



Если крылья сложить

«Сирокко» приметен прежде всего новизной – так мы оценили внешность «Фольксвагена»-купе в ЗР, 2009, № 8: в автомобильном потоке взгляд выделит его непримелькавшиеся пропорции, необычные формы. А фирма LSD добавила оригинальности – ввела в конструкцию двери гильотинного типа с механизмом GSR. Что совсем не просто. Поскольку в «Сирокко» нет оконных рамок, сделать так, чтобы движущиеся вверх-вниз двери точно входили в проем и плотно прилегали, – дополнительная сложность, и немалая. Но мастера тюнинга сумели прецизионно настроить подъемный механизм двери.

Компания не устает подчеркивать, что использование механизма GSR стопроцентно предотвращает самопроизвольное захлопывание двери. И крэш-тесты доказали, что тюнинговые двери столь же успешно защитят седоков в случае аварии, как штатные. Этот вывод подтвердили немецкие сертификационные организации.



Конвейерный не хуже

На Франкфуртском автосалоне CEAT презентовал самую горячую версию хэтчбека «Леон» под названием «Купра R». Не дожидаясь премьеры, немецкие инженеры из JE Design взялись за тюнинг обычного «Леона-Купра». Установили передний спойлер с внушительными воздухозаборниками, накладки на фары, развитые пороги, заднюю «юбку» с диффузором и залихватское антикрыло. Над противотуманками разместили гирлянды светодиодов дневного света, причем в исполнении Dark Line – «темная линия»: в выключенном состоянии фары незаметны.

Начинка «Леона» от JE Design соответствует грозному облику. После доработок 2-литровый наддувный мотор выдает 285 л.с. и 385 Н·м , что позволяет разгоняться до 261 км/ч и набирать первую сотню за 5,9 с. В заниженной на 40 мм подвеске – доработанные стойки и колеса с шинами 235/35R19.

А что предлагает заводской тюнинг? «Купра R» развивает 265 л.с., максималка – 250 км/ч (возможно, ограничена электроникой), а время разгона до 100 км/ч – 6,2 с. Размерность колес на этой версии такая же, как у проекта JE Design; про подвеску ничего не известно, зато есть самоблокирующийся дифференциал, под который перенастроили систему стабилизации. Так что заводской тюнинг как минимум не уступает продукту частного ателье.





For journal-plaza.net

Кто выше брызнет



Идея необычного соревнования родилась, как водится, совершенно случайно. Автору довелось наблюдать игрусостязание под названием «плюх в воду», она же «большой плюх» – кому как нравится. Смысл в том, чтобы, нырнув с разбегу, поднять как можно больше брызг. В отличие от олимпийских прыжков, где учитывается чистота исполнения, здесь задача строго противоположная: шмякнуться так, чтобы фонтан взметнулся выше, чем у соперников.

Ну, посмеялись, и ладно. А затем задумались: автомобили-то принимают водные (и грязевые) ванны едва ли не чаще, чем их владельцы, вдобавок на улицах и магистралях полным-полно других участников движения. Вспомните, как пытались увернуться от душа, устроенного здоровенным вседорожником, – ему-то море по колено, а каково пешеходам! Другой случай – когда на ветровое стекло обрушивается водопад, а то и селевой поток из-под колес встречной машины… Но ведь автомобили, как и люди, способны плюхаться по-разному...

О составе участников шутейного теста спорили немало, однако к консенсусу все-таки пришли. Для начала вспомнили закон Архимеда: чем больше колеса автомобиля, тем больше они вытесняют воды. Кто-то предлагал испытать добрый десяток разных машин, другие заблудились в аэродинамических дебрях. Мол, надо взять одну и ту же модель с разными типами кузова и оценить плюхи седана и хэтчбека... Все-таки остановились вовремя: в конце концов, форма задней части при форсировании лужи – дело десятое. Гораздо важнее вес и размеры (в первую очередь они определяют размер колес) и особенности компоновки. Итак, отборочный тур прошли «Мицубиси-Паджеро», «Волга-Сайбер», «Лада-Калина» и «Пежо-107».

Вседорожник – с ним все ясно: самый большой и тяжелый, вдобавок с огромными колесными арками и малым передним свесом. Среднеразмерный седан «Сайбер», напротив, приземист и «носат»: есть надежда, что из-под

For journal-plaza.net

Праздник Нептуна – это такой радостный день, когда в воду попадают все, невзирая на личности. Или, по-нашему, невзирая на тип кузова. На мокрой бумаге результаты окунания фиксировал Вадим Никишев. Оберегал фотоаппаратуру от влаги Вадим Крючков.



бампера вперед не прорвется ни одна капля. «Калина»-универсал – типичный компакт-класс с усредненными данными (ни мал ни велик, ни легок ни тяжел, бампер как бампер). А малютка «Пежо»… За него волновались больше всего: крохотные узкие колесики и малый дорожный просвет породили сомнения, сможет ли «сто седьмой» преодолеть водную преграду. Хорошо, хоть передний свес минимален.

Лужу нашли достаточно глубокую и обширную – с таким расчетом, чтобы вода не выплескивалась, а стекала по отлогим берегам обратно. Глубина – по щиколотку человеку в бахилах и по нижний край бампера самому маленькому авто. Удостоверившись в плотности грунта на дне, по очереди запускаем машины: сначала на пристрелочных 10 км/ч, затем – на мерных 30 км/ч. Фотографии, сделанные с двух постоянных точек, позволили оценить талант к плюхам.

Результаты несколько удивили. «Пежо», с одной стороны, Ниагары не сотворил – брызги рассеянные, а с другой – струя бьет высоко, на 2,4 м. «Лада», преодолев лужу на заданной скорости, подняла завесу поплотнее, но ниже – результат всего на дециметр перевалил двухметровую отметку. «Сайбер» выступил удачнее, порадовав и тучей брызг, и их подъемом до 2,3 м. И, как говорят в телевизионных шоу, у нас есть победитель! «Паджеро» едва не утопил фотографа, взметнув на 3,3 м чуть ли не половину водоема. Самый большой плюх!

Естественно, в реальной жизни, где места под тучей должно хватать всем, позиции распределятся иначе. Вседорожники наименее толерантны к окружающим, но и малыши вроде «Пежо-107» могут забрызгать случайного прохожего – причем с такой же вероятностью, что и бизнес-седан. Разница между ними, если верить нашему эксперименту, в том, что кроха много влаги не поднимет, а от фонтана «Сайбера» впору прикрываться зонтом. «Калина», пожалуй, в очередной раз подтвердила претензии на роль ключа к родным дорогам: льет меньше, чем «Волга», и ниже, чем «сто седьмой»!

For journal-plaza.net

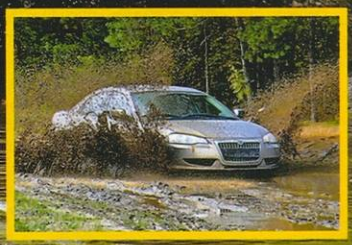


Брызг у «Калины» много! Автовазовские инженеры «направили» их не вверх, а в стороны – весомый вклад в чистоту российских дорог.





«Сайбер» победил в номинации «Самый чистый капот». В остальных – уверенный середнячок.



For journal-plaza.net





2,4м

Малыш «Пежо» в лужу не сел, а плюхнулся с наполеоновскими амбициями: брыз мало, однако все – ввысь, тем самым русских «бойцов» переплюнул.



3,3м

Душ «Паджеро» вовсе не душ Шарко – на оздоровительный эффект не рассчитывайте!



For journal-plaza.net

Марсианская весна

– Внесите в мобильник номер службы спасения, не заезжайте за таблички *No entry*, пользуйтесь солнцезащитным кремом и… И – удачного путешествия по Западной Австралии! – симпатичный клерк широко улыбнулся. Прокатный автомобиль, ведомый Эмилем Прохорчевым, тронулся в путь.

Как же здорово из нашей промозглой осени за каких-то 19 часов переместиться в марсианскую весну! На оформление машины в прокатной фирме ушло минут пять, потребовались всего-то кредитная карта и наши права (к слову, без каких-либо международных подтверждений).

Западная Австралия – самый большой местный штат, он занимает одну треть Зеленого континента. По площади это вторая в мире (после Саха-Якутии) административно-территориальная единица. И при этом крайне малонаселенная – на территории 2,646 млн. км^2 проживает всего 2 млн. человек, причем примерно 1,3 млн. – в Перте, столице штата, городе тысяч огней. Вообще-то, Западная Австралия, в отличие от восточного побережья с его Сиднеем и Мельбурном, не избалована туристами, а российскими тем более. Забегая вперед, скажу, что нигде – ни в мотелях, ни в караван-парках, ни на заправках – о России не слышали. Впрочем, австралийцы в глубинке мало интересуются месторасположением далеких стран.

«Хёндай-Акцент» имел правое расположение руля, как положено в стране с левосторонним движением, и автоматическую коробку. Передняя и задняя оптика видоизменена: она такая же, как в американских машинах. В «Акценте» еще и обязательный круиз-контроль, пользу его мы ощутили позднее.

Утром при выезде из Перта получаем наставление хозяина мотеля не выезжать из города через центр: там, мол, ужасный трафик. Поплутав около получаса по одноэтажным окраинам города, решили-таки ехать через центр, несмотря на предупреждение о пробках. Мы наткнулись… на пять машин у светофора. И это – «ужасный трафик»? Ну, милые, попасть бы вам в пятницу вечером на одно из московских шоссе…

Местные гордятся тем, что в Австралии до сих пор есть места, где не ступала нога человека. А уж шина автомобиля тем более. Однако доро-





Древний «Форд» исправно накручивает мили на одометр. А когда совсем устанет, пополнит один из стихийных музеев


А это здание мне просто понравилось

For journal-plaza.net

ги здесь прямые и ровные, они стрелами пересекают огромные пустыни. Хотя до сих пор нет асфальтированной дороги из Западной Австралии в Центральную: нужно ехать либо через север страны, либо через юг. Для экстремалов же – путь через пустыню: на внедорожниках да с запасом топлива, воды и еды, с лопатами, палатками и т. п. (ей-богу, так родное напоминает!). Но наша малолитражка для пересечения пустыни Симпсона не предназначена, а потому выбираем закольцованный маршрут Перт – Йорк – Хайден – Калгурли (центр золотодобычи с начала прошлого века) – Мензес (последний городок перед пустыней) – Сван-Вэлью (Лебединая долина, центр виноделия Западной Австралии) – Фримантл – Перт.

Водить автомобиль по этим малонаселенным местам легко. Но если бы не потрясающие пейзажи вокруг, не похожие ни на что другое в мире, то недолго и уснуть за рулем: за несколько часов езды порой не увидишь ни встречной машины, ни попутной. Здесь-то и понимаешь огромную пользу от круиз-контроля, который у нас дома особенно-то и не нужен. Единственная сложность – обгон автопоездов: у них до пяти прицепов и длина свыше 50 метров.

Так как расстояния большие, а места малонаселенные, то после каждой заправки – обязательный плакат, на котором указаны расстояния до тех или иных точек сервиса, от кафе до АЗС. Чаще всего вне городков встречаются так называемые роудхаусы – это заправка, магазин, бар и две-три комнаты для гостей наверху. Эдакий оплот цивилизации, куда после работы с близлежащих ферм приезжают на своих пикапах крепкие рыжебородые мужчины, чтобы пропустить стаканчик и обсудить последние новости.

Останавливаемся у бара. Здесь уже припарковано несколько автопоездов, и наша маленькая машинка теряется среди махин. Заходим внутрь. Огромные австралийские парни, до этого громко разговаривавшие и пившие пиво, разом смолкают и провожают нас взглядами до стойки.

– Привет, ребята, вы откуда?

– Из России.

– У вас хорошие автомобили! У моего кузена была ваша «Шкода» военных лет, так ездил до прошлого года!

– Сэр, «Шкода» – чешская машина.

– Ну да, ну да… У меня есть картофельные пироги, говорят, у вас их очень любят! Согреть парочку?

Для аборигенов, которые живут в основном на пособия за аренду их земель, заправки – это своеобразные клубы, где можно посидеть в тени, поговорить и поглазеть на редкие проезжающие машины. Социальные различия видны по автомобилям, на которых разъезжают коренные жители Австралии. В основном это седаны или пикапы десяти-пятнадцатилетней давности, встречаются раритетные экземпляры, да еще с такими непривычными названиями, как «Холден» или «Вокс-холл». Стоимость 91-го бензина – от 1,5 до 2 австралийских долларов (примерно





Машины здесь не выбрасывают: они просто превращаются в памятники.



Обгонять длинные автопоезда даже интересно – это чуть ли не единственный маневр на пустынной трассе.

For journal-plaza.net

40–50 руб.), причем сначала заправляете машину, а потом идете платить. Мало того, вы еще долго будете искать заправщика, чтобы отдать ему деньги за бензин. Замечу, наличные не обязательны – даже в самом отдаленном поселке принимают к оплате пластиковые карты.

В Австралии очень развит караванинг – караван-парки, то есть стояночные комплексы для домов на колесах, раскиданы по всей стране. У каждого мало-мальски заметного поселка и городка есть огороженная территория, куда подведены электропитание, вода и сделан слив. Почти всегда тут есть домики для путешествующих на обычных автомобилях – часто с кухней, посудой и прочими удобствами, включая бесплатный доступ к Интернету и DVD-плееры. Называются такие домики *cabin*, стоят они 80–120 долларов за ночь, а вмещают, как правило, двоих взрослых и двоих детей. Кроме того, есть домики без удобств, которые сдаются значительно дешевле. Но большая общая кухня, прачечная самообслуживания, душевые и уборные в караван-парке обязательны!

Здесь очень важно найти ночлег до пяти вечера, потому как в шесть становится совершенно темно и вовсю активизируется ночная жизнь всевозможного зверья. Бич австралийских дорог – кенгуру. Животные эти, полтора центнера живого веса, достигают 2 метров в высоту. В темноте они, как наши зайцы, часто выскакивают на свет фар и сломя голову бегут от них... в вашем же направлении. Огромные автопоезда на скорости 110 км/ч несутся по ночной саванне, и на мощную трубу кенгурятника, словно мошкара, каждые полчаса налетает и отскакивает очередное животное… Нет, лучше не ездить в темень.



Инопланетный сюжет. Жутковато, но привыкаешь.



Авторитетов здесь полно! Обычно они скапливаются в эдаких «музеях под открытым небом», которые устраивают в каждом маленьком городке.



Тоже раритет? Да, но здесь смотрится вполне гармонично.

For journal-plaza.net

Австралийцы – очень доверчивые и невероятно порядочные. Как следствие, безоговорочно верят в порядочность любого. Не раз, заселившись в домик после шести вечера, когда служащих уже не было, мы видели записку с просьбой при отъезде оставить плату в желтом ящичке, ключ – в красном. А прибыв на осмотр скалы Волна (Вэйв-Рок), обнаружили аппарат, в который предлагалось опустить 7 долларов с автомобиля за въезд в парк. И ни одного служащего вокруг!

Здесь случаются и ДТП. Однажды утром недалеко от городка Калгурли услышали вой сирен. Мимо проехали три кареты скорой помощи, пять полицейских автомобилей и пара спасательных экипажей. Мы направились в ту же сторону и минут через сорок увидели людей в форме, которые останавливали подъезжающие автомобили. К нам подошел человек со светоотражающими полосами на рубашке.

– Извините, сэр, у нас тут авария – вам придется подождать, пока не расчистим дорогу. Если у вас нет воды, сообщите мне – вам принесут.

Минут за двадцать собралось с десяток машин, полицейские извинялись, разносили воду, шутили. Когда наконец открыли проезд, мы увидели всего-навсего опрокинувшийся набок прицеп-караван. Все живы-здоровы. Такое происшествие для австралийской глубинки – целое событие!

За восемь дней мы прошли 2500 километров, но осмотрели только малую толику этой дикой, прекрасной земли: милый провинциальный Йорк и настоящий салунный городок старателей Калгурли-Боулдер, причудливую скалу Волна и прекрасные виноградные долины недалеко от Перта, красные марсианские пески Мензеса и зеленый портовый Фримантл... Очень хочется вернуться, но в следующий раз отправимся в настоящую экспедицию в песчаные и каменистые пустыни – на вседорожниках, с запасом топлива и провианта. Чтобы почувствовать себя первооткрывателями. ЗР



А здесь добывают... золото! Открытым способом.



Скала Волна находится вблизи городка Хайден...



...а ухаживают за этой скалой... тракторы «Беларусь»!

For journal-plaza.net



For journal-plaza.net



Пагода без крыши

Для родившегося в нашей стране увидеть в конце 1960-х такую машину – сродни отпуску на Лазурном берегу. Ощутить, что удивительное бывает рядом, посчастливилось Сергею Канунникову. Фото Георгия Садкова.

НА ЛУЖАЙКУ, У КОТТЕДЖА

Не обижайтесь, создатели хитроумных электронных устройств и творцы причудливых кузовных изгибов – автомобилестроители XXI столетия! Я ценю ваш нелегкий труд, но в инженерных университетах и дизайнерских академиях просто необходимо это пособие: автомобиль, который и сегодня выглядит да и ездит очень и очень неплохо...

Шестьдесят третий был богат автомобильными новинками. В начале года появился Ил-62, летом – Ту-154. Британцы показали «Ровер-2000» – элегантный седан с 2-литровым мотором мощностью под 100 сил – по тем временам очень солидно! Именно он в 1964-м победил в первом конкурсе «Автомобиль года». Осенью во Франкфурте представили «Порше-911», которому суждено было стать живой – и через десятилетия – легендой.

Но и на другом штутгартском заводе не дремали – выкатили «Мерседес-Бенц 230 SL», сменивший сразу две спортивные модели: знаменитый и баснословно дорогой «Мерседес-Бенц 300 SL» по прозвищу Gullwing («крыло чайки») и более демократичный, но внешне очень похожий на него родстер 190 SL.

Родстер, выполненный лаконичными, пожалуй, даже скупыми дизайнерскими приемами (вот он, залог долголетия!), оснастили новым впрысковым мотором объемом 2,3 л. А ведь в иных странах еще долго обсуждали достоинства одно- и двухкамерных карбюраторов...

Конечно, надо обладать фантазией, чтобы сравнить изящный родстер с пагодой. Правда, странноватое прозвище поклонники модели придумали позже, а повод к тому дала съемная жесткая крыша: она по краям выше, чем в середине (крышу можно было оставить в гараже или вовсе не заказывать, ограничившись мягким тентом).

Такому «Мерседесу» не место возле типовой многоэтажки и даже около простенького, пусть и отдельного домика одноэтажной Америки. Кстати, машину и делали с видами на необъятный, богатый рынок США. Там уставшие от «дорожных крейсеров» богатые покупатели с конца 1950-х буквально бредили европейскими родстерами. Итак, нормальная среда обитания «пагоды» – лужайка возле нарядного, просторного дома и достойного его гаража. В Германии в 1963-м «Мерседес-Бенц 230 SL» стоил 28 900 марок. Седан модели 200 обходился в 15 900, американский «Шевроле-Импала» – в 17 950, а стандартный «Фольксваген-Жук» – и вовсе в невеликие 4485 марок. Даже за тот самый легендарный «Порше-911» просили на целых 6000 марок меньше, нежели за родстер с крупной звездой на решетке радиатора!

ПОГОДА НАЛАЖИВАЕТСЯ

Интересно, какая музыка лилась в 1970-м (год рождения этого родстера моде-

For journal-plaza.net

Такие ручки регулировки кресел, как, впрочем, и все органы управления «пагоды», лучше всего характеризует прилагательное «настоящий».



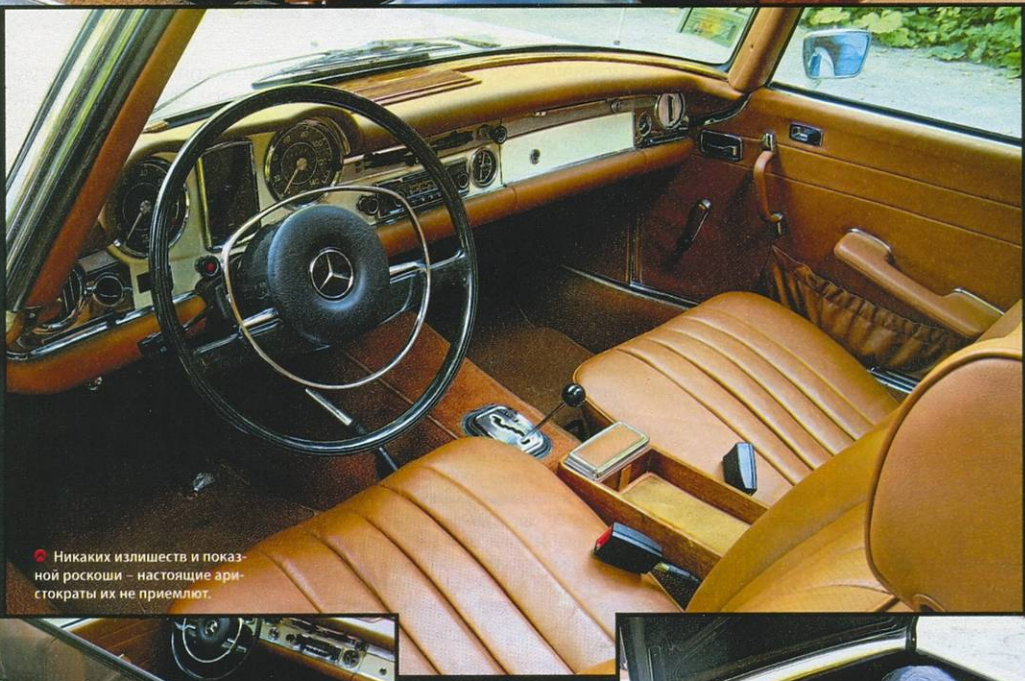
Между тахометром и спидометром расположены указатели уровня топлива, температуры охлаждающей жидкости и почти забытый нынче манометр системы смазки.



Автомат – четырехступенчатый. Но можно заставить его переключаться не выше третьей или даже второй.



Никаких излишеств и показной роскоши – настоящие аристократы их не приемлют.





За креслами есть ниша для части багажа. Тент убирают под жесткую крышку.

Багажник вполне соразмерен столь изящному автомобилю. Картину немного портит запаска, зато она «натуральная» – полноразмерная. И достать ее несложно.



For journal-plaza.net



ли уже 280 SL) из его приемника Becker Europa II Stereo? В 1963-м весь мир мурлыкал битловскую *She Loves You*. Группа в тот год отметилась первым большим альбомом и мгновенно покорила мир. Ну а в 1970-м пели уже *Let It Be*. А может, владелец «пагоды» заинтересовался диском *Atom Heat Mother* мало кому пока известной команды Pink Floyd? Вполне подходит для респектабельного и в то же время богемного автомобиля.

Однако сейчас куда интереснее слушать незлобный, но солидный рык 2,8-литрового 170-сильного мотора. Педаль газа жесткая, неудобная на малых скоростях. А если надавить посильнее? Легкий приземистый автомобиль, не отягощенный противобуксовочными и прочими сдерживающими, корректирующими и выправляющими устройствами, ускоряется столь резко, что поначалу даже немного пугает. Из-под провернувшихся на старте задних колес полетели мелкие камешки – все почестному, без электронного занудства!

Автоматическая коробка (четырехступенчатая!) работает довольно споро. Вот только на небольшой скорости никак не решит – оставаться на первой или лучше все-таки перейти на вторую? На скользкой дороге или на крутом подъеме можно ограничить число передач тремя и даже двумя: несложная вариация на тему «зимний режим».



У кресел нет пресловутых боковых поддержек. Зато ничто не давит и не мешает входу-выходу. Да и вообще, даже во времена молодости «пагода» не была спортивным автомобилем в прямом понимании этого слова. Хотя разгонная динамика, отменные тормоза и неплохая даже по нынешним меркам управляемость так и провоцируют потягаться и с некоторыми нынешними пижонами. Что не возьму разгоном, доберу маневренностью! Родстер с базой всего 2400 мм удивительно юркий. Вот зеркала по нынешним требованиям маловаты. Но, в общем-то, летом на «пагоде» вполне можно ездить каждый день. Вот только московские и подмосковные ка-

For journal-plaza.net

АРИСТОКРАТИЧЕСКОГО РОДА

«Мерседес-Бенц 230 SL» (заводское обозначение – W113) начали выпускать в 1963-м. Шестицилиндровый двигатель объемом 2,3 л развивал 150 л.с. Предлагали механическую четырехступенчатую или автоматическую коробку передач. В 1966–1968 годах строили модернизированный «Мерседес-Бенц 250 SL» с 2,5-литровым 150-сильным двигателем. А с 1967-го производили версию 280 SL с мотором 170 л.с. объемом 2,8 л. В 1971-м модель серии SL сменил «Мерседес-Бенц» с обозначением R107.

Всего построили 48 912 «пагод», из них 19 440 машин продали в США.



навки... Конечно, «Мерседес» на высоких, узких шинах переносит их не хуже современных авто, но жалею-то его, понятно, больше.

ПО ОБЕ СТОРОНЫ СТЕНЫ

В год дебюта «пагоды» Джон Кеннеди произнес у Берлинской стены: «Все люди несвободны, если несвободен хоть один человек». Великое архитектурное сооружение возвели между Востоком и Западом в 1961-м, а модернизировали и улучшали вплоть... до его падения.

Впрочем, по сравнению с 1950-ми в мире все-таки заметно потеплело. В Москве все больше иномарок. Конечно, принадлежащих, как правило, не советским гражданам (избранных – единицы), а иноземным дипломатам, журналистам, бизнесменам. Мальчишки, стремящиеся приобщиться к достижениям западного автопрома, крутятся возле домов, где компактно проживают иностранцы, и магазинов с влекущей взрослых вывеской «Березка». В столице СССР, пусть очень редко, встречались даже «пагоды»! Ну а те, кому не посчастливилось увидеть подобный «Мерседес» живьем, рассматривали с трудом добытые фото таких привлекательных и таких далеких чудес автомобильного света.

Этот «Мерседес-Бенц 280 SL» 1970 года с рождения перемещался по миру легко и свободно. Из Германии, где был сделан для американского рынка, отправился по адресу назначения. Потом волей одного из многочисленных поклонников «пагоды» вернулся на родину. Ну а затем переехал в страну, редкому жителю которой еще недавно доводилось увидеть (куда уж поездить!) эдакий автомобиль. Да, погода в мире за 40 лет заметно улучшилась. Да и нам с «пагодой» сегодня повезло. **ЗР**

Редакция благодарит Владимира Квашу и мастерскую «Техноклассика» за предоставленный автомобиль и помощь в подготовке материала.



For journal-plaza.net

За рулем
№11 2009 · С АПРЕЛЯ 1928 ГОДА 941-й

ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР
Петр Меньших
EDITOR-IN-CHIEF Peter S. Menshikh
ЗАМЕСТИТЕЛИ ГЛАВНОГО РЕДАКТОРА
Вячеслав Субботин, Антон Чуйкин
ОТВЕТСТВЕННЫЙ СЕКРЕТАРЬ
Максим Юрченко
ШЕФ ПО ТЕКСТУ
Владимир Аркуша
СОВЕТНИКИ
Марк Тилевич, Норберт Хоббхан
ИСПЫТАНИЯ, НОВИНКИ ТЕХНИКИ
Сергей Канунников (зав. отд.), Денис Арутюнян, Сергей Воскресенский, Михаил Гзовский, Сергей Клочков, Сергей Мишин, Максим Сачков (зав. отд.), Дмитрий Федоров
ЭКСПЕРТИЗА, СПЕЦПРОЕКТЫ
Михаил Колодочкин (зав. отд.), Алексей Воробьев-Обухов
АВТОРЫНОК
Евгений Борисенков (зав. отд.), Максим Гомянин, Павел Леонов, Максим Приходько, Игорь Теременко
ЭКСПЛУАТАЦИЯ АВТОМОБИЛЕЙ
Андрей Сидоров (зав. отд.), Геннадий Емелькин, Игорь Козлов, Эдуард Коноп
БЕЗОПАСНОСТЬ, ПРАВО
Игорь Моржаретто (зав. отд.), Сергей Смирнов (юрист), тел. (495) 608-30-27
СПОРТ И ТЮНИНГ
Вадим Крючков (зав. отд.), Сергей Зиновьев, Вадим Никишев
МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПРОЕКТЫ
Владимир Соловьев (зав. отд.), Сергей Баландюк
ОФОРМЛЕНИЕ
Владислав Крупчинский (главный художник), Олег Воеводов, Олег Юрков, Ольга Кладовикова, Ольга Джишкариани; Александр Батыру, Александр Кульнев, Георгий Садков, Константин Якубов, Евгений Ветохин
РЕКЛАМНОЕ БЮРО «ЗА РУЛЕМ»
Степан Кузьменко (директор), Александр Мухин, тел. (495) 363-47-27
ИНТЕРНЕТ-ПРОЕКТЫ
Семен Шадрин (495) 737-89-93
РЕАЛИЗАЦИЯ ЖУРНАЛА
Евгений Теременко, Геннадий Алидин тел. (499) 267-30-65, 261-71-81

Формат 207×270 мм
Отпечатано в типографии ILTE (Италия)
Выходит один раз в месяц

ТИРАЖ 460 000 экз. Сертифицирован Национальной тиражной службой

УЧРЕДИТЕЛЬ ОАО «За рулем»
ИЗДАТЕЛЬ ООО «Издательство «За рулем»
ДИРЕКТОР Алексей Васин

Адрес: 107045, Москва, Селиверстов пер., 10, тел. 607-27-33, факс 737-43-07
E-mail: info@zr.ru, веб-сервер: http://www.zr.ru
107045 Russia, Moscow, Seliverstov lane 10
Editorial office Western Europe
Norbert Hobbhahn
Tel. 089/859 8782 Fax 089/859 8784
Hofmarkstr. 30, 82152 Planegg, Germany

Журнал зарегистрирован Комитетом РФ по печати. Рег. № 0110728

Материалы, опубликованные в журнале, – собственность ООО «Издательство «За рулем». Их перепечатка допускается только с разрешения ООО «Издательство «За рулем».
Материалы под рубрикой «Рекламная публикация» печатаются на правах рекламы. Редакция не несет ответственности за достоверность информации, опубликованной в рекламных материалах.

Подписка на журнал в отделениях связи СНГ.
Цена экземпляра по каталогам Роспечати «Газеты, журналы» – 42 рубля, МАП «Почта России» – от 38 до 62 руб., розничная цена – свободная.
Подписной индекс издания у Роспечати на полгода 70321, на год 72390, МАП на полгода 99122.

© «За рулем», 2009

В БЛИЖАЙШИХ НОМЕРАХ:



Доступное созвездие

Российской сенсацией года стала премьера седана «ТагАЗ-Вега». Испытатели ЗР оценили его шансы на фоне одноклассников – «ФИАТа-Албеа» и «Рено-Логан».



Молниеносная премьера

Вскоре после премьеры во Франкфурте испытателю ЗР представилась возможность опробовать новый «Опель-Астра» на дорогах Германии.

Когда день короток

…а стекло забрызгивает грязь, безопасность поездки во многом зависит от качества омывайки. Другая сезонная проблема: какому зарядному устройству доверить «фитнес» аккумулятора?



Тенденция, однако

В отсутствие домашних трасс перспективная молодежь чуть ли не с первых шагов отправляется делать карьеру за рубежом. Яркий пример – Кубок «СЕАТ-Леон».



Поправка

В ЗР, 2009, № 9, на с. 68 ошибочно указана конструкция коробки передач «Фольксвагена-Пассат СС 2,0 TSI». Он оснащен не агрегатом DSG с двумя сцеплениями, а обычным 6-ступенчатым автоматом. Приносим извинения.