For journal-plaza.net

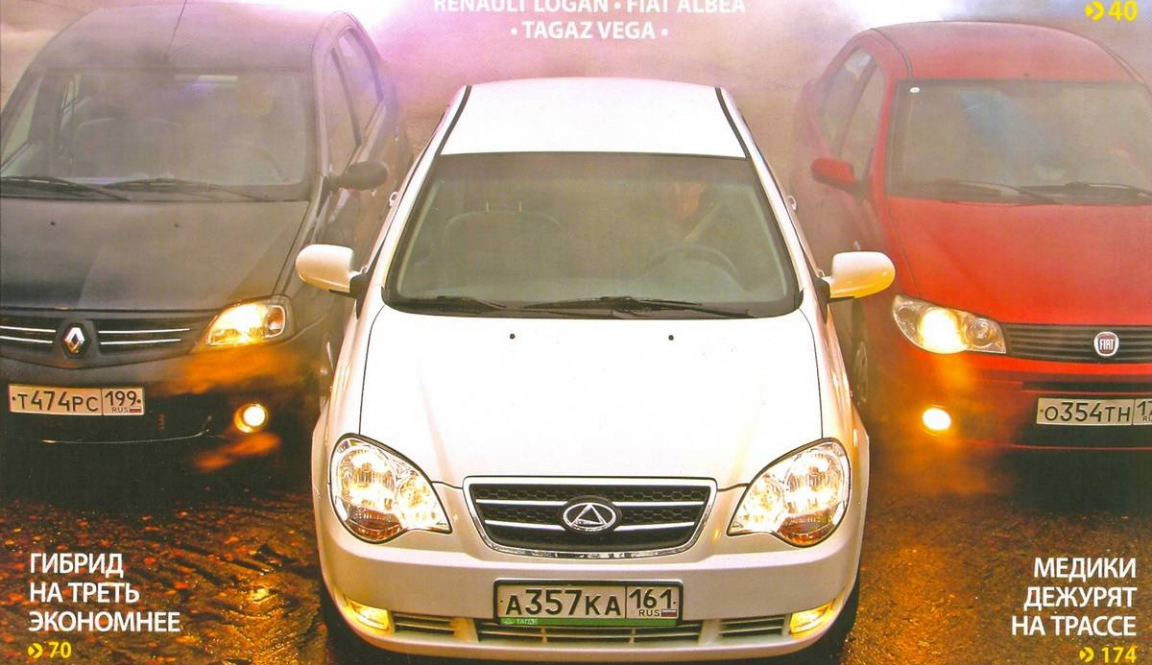
№12 (942) ДЕКАБРЬ 2009 WWW.ZR.RU

За рулем

«ВЕГА» ОБХОДИТ ПРИЗНАННЫХ

RENAULT LOGAN • FIAT ALBEA • TAGAZ VEGA •

› 40



ГИБРИД НА ТРЕТЬ ЭКОНОМНЕЕ
› 70

МЕДИКИ ДЕЖУРЯТ НА ТРАССЕ
› 174

ПРОВЕРЯЕМ ОМЫВАЙКИ ДЛЯ ЗИМЫ
› 122

СРАВНИМ УНИВЕРСАЛЫ «ПРИОРА» И «КАЛИНА» › 56

ПОТУШИТЬ ПОЖАР ШАМПАНСКИМ
› 230

ЗА РУЛЕМ «ПОРШЕ» ПО СТОРОНАМ НЕ СМОТРЯТ › 22

PORSCHE PANAMERA TURBO • MERCEDES-BENZ S 63 AMG • MASERATI QUATTROPORTE S



ISSN 0321-4249
09012
9 770321 424007

For journal-plaza.net



Прощай, оружие?

Как хотелось бы в одну ночь распрощаться с миллионами чадящих, отслуживших свое автомобилей! Сегодня они составляют почти половину нашего парка, ставшую скорее уже не транспортом, а страшным оружием уничтожения городов, полей и рек. Но быстро только сказка сказывается, а собственный автомобиль бесплатно никто не отдаст, как бы он ни был плох. Это, наконец, дошло и до нашего правительства, где начали обсуждать программу утилизации авто. Минпромторг надеется, что в 2010 году в тестовом режиме будет утилизировано 200 000 старых машин. Их владельцам выдадут ваучеры номиналом 50 000 рублей, которые можно будет потратить на покупку нового автомобиля российского производства. В детали пока никто не вдавался, но сам факт, что государство начинает уважать нашу собственность, радует. Будем надеяться, это навсегда. Значит, уже пора подумать о том дне, когда деньги у государства на программу утилизации кончатся.

Убежден, что в цену каждого продаваемого у нас автомобиля следует включить залоговую стоимость. Проиллюстрирую это на пластмассовых стаканчиках. На автосалоне во Франкфурте мы получали пиво на 1 евро дороже, но с залоговым жетоном. Сдал стаканчик обратно – получи назад деньги. Одноразовая посуда не оставалась на столе и не валялась под ногами – все шли за выкупом. Убежден, и автомобиль в конце концов должен стать таким же безопасным одноразовым предметом пользования, украшая нашу жизнь.

Петр Меньших

P.S. *С Нового года эту страницу будет вести Антон Чуйкин. Сердцем я всегда с вами! С наступающим 2010-м!*



For journal-plaza.net



Народный – наш, калужский

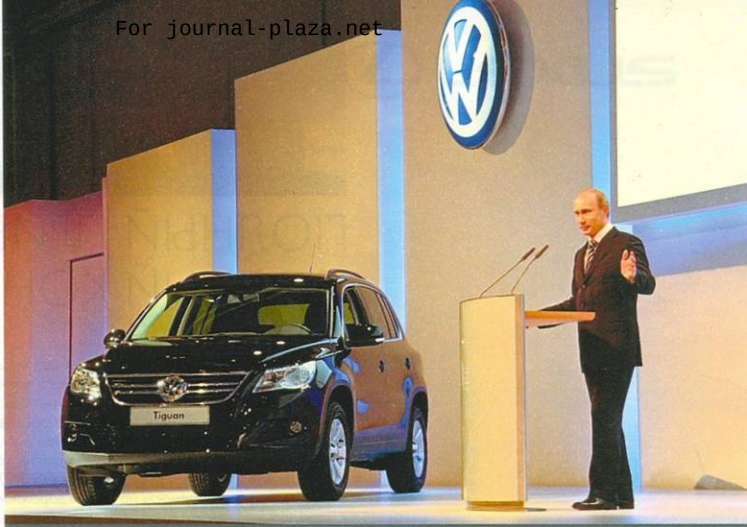
«Фольксваген-Тигуан» и «Шкода-Октавия» – новые отечественные автомобили.

For journal-plaza.net

Как все-таки не хватает праздников! Откроешь газету, включишь телевизор – и пошло… Сразу хочется закрыть и выключить. А тут по-настоящему радостное событие. Компания «Фольксваген» открыла на своем заводе в Калуге полный цикл производства автомобилей – со сваркой, окраской и сборкой. Собственно, предприятие работает уже два года, но до сих пор вело лишь крупноузловую сборку моделей «Фольксваген» и «Шкода». Полноценное производство – совсем другой уровень! Недаром на его открытие приехали премьер-министр России Владимир Путин и председатель совета директоров «Фольксвагена» д-р Мартин Винтеркорн. В сопровождении руководителей концерна премьер почти час объезжал цеха на электрокаре, осматривал, вслушивался в объяснения. После сказал, что и производство, и сходящие с конвейера машины очень понравились. А еще похвастался, что ему «по секрету» продемонстрировали абсолютно новый «Фольксваген», который создан специально для нашего рынка и появится в продаже в 2010 году. И эта модель Путину тоже понравилась! Настолько, что, нарушив протокол, долго и оживленно что-то обсуждал с главой «Фольксвагена» по-немецки…

А поскольку тайну наш премьер «засветил», представители концерна вынуждены были приподнять завесу секретности над новейшей разработкой. Речь идет о седане на базе «Фольксвагена-Поло», его начнут выпускать уже в мае будущего года. Степень локализации производства модели изначально предусматривается на довольно высоком уровне – 30%. Это больше, чем у остальных моделей калужского завода. В России будут штамповать некоторые детали кузова. Стоить новый русский «Поло-Классик» (официальное имя пока неизвестно) будет от 440 тыс. рублей. А вот снижать цены «Фольксвагена-Тигуан» и «Шкоды-Октавия», переведенных на полный цикл, не планируется. И без того с переездом в Калугу цены всех моделей российской сборки снизились, что позволило концерну выйти на верхние строчки в отечественном рейтинге продаж.

…А уже будущей весной неподалеку отсюда откроется новый завод «Пежо/Ситроен – Мицубиси». Так что праздник продолжится! ЗР



«Сегодняшнее событие – это еще и знак доверия инвесторов, – сказал в Калуге премьер-министр В. Путин. – Уверен, они не прогадают, ведь очевидно, что у российского авторынка хорошие перспективы».

Здесь внедрены самые современные технологии. Например, пайка медью деталей крыши и боковин с помощью лазера. Соединения получаются прочными и не ржавеют.

При полномасштабной сборке есть и окраска: многоэтапная и полностью роботизированная. Гарантия от сквозной коррозии – 12 лет.



Все российские сотрудники прошли подготовку в учебном центре завода, большая часть стажировалась в Германии.



For journal-plaza.net

КРУПНЫМ ПЛАНОМ

3 **ПРОЩАЙ, ОРУЖИЕ?**
4 **НАРОДНЫЙ – НАШ, КАЛУЖСКИЙ**
14, 120, 198 **НОВОСТИ**

АВТОМОБИЛИ

22 **БАЛ АРИСТОКРАТОВ**
Тест «Мазерати-Кваттропорте S», «Мерседес-Бенца S 63 AMG», «Порше-Панамера Turbo»
32 **ЧЕРЕЗ КАЗАХСТАН – К ЗВЕЗДАМ**
Презентация «КИА-Мохав»
36 **ТЕПЛО КРАСНОГО ЦВЕТКА**
Презентация «Опеля-Астра»
40 **СЮЖЕТ ДЛЯ НЕБОЛЬШОГО СЕДАНА**
Тест «Рено-Логан», «ТагАЗа-Вега», «ФИАТа-Албеа»
50 **СТАТУС ПО СНИЖЕННОЙ ЦЕНЕ**
Презентация БМВ-X1
54 **ТРИ ВЗГЛЯДА НА «ЦЕ-ТРИ»**
Пробег на «Ситроене-С3 Пикассо»
56 **НЕ КОЧЕГАРЫ МЫ, НЕ ПЛОТНИКИ**
Универсалы «Лада-Калина» и «Лада-Приора»
62 **ПРИМЕТЕ В КУПЕ?**
«Фольксваген-Поло» трехдверный
64 **ШЕСТНАДЦАТЫЙ СКОРЫЙ**
16-клапанный «Рено-Логан»
66 **ПОЛУГОДОВОЙ БАЛАНС**
Длительный тест «Хёндай-i30»
70 **ЛИТРЫ В ТРЕХ ИЗМЕРЕНИЯХ**
Что экономичнее – гибрид, дизель или бензиновый мотор?
76 **И РАСЦВЕЛ ПОДСОЛНУХ**
Гибридная «Хёндай-Элантра»
80 **СТЕНЬКА РАЗИН ПОЗАВИДУЕТ**
«Кадиллак-Эскелейд»
82 **ПО ВСЕМ ДОРОГАМ С УЛЫБКОЙ**
Рестайлинг «Мазды СХ-7»
84 **ПОЛОСАТЫЙ, В РЕЙС!**
Вседорожник «ГАЗ-Тигр» в люкс-версии
88 **ОРАНЖЕВОЕ НАСТРОЕНИЕ**
«КИА-Церато Коуп»
90 **УЖЕ НЕ БЕЛАЯ ВОРОНА**
«Лексус-GS 350 AWD
92 **ВО ВЕСЬ ГОЛОС**
«Порше-911 Турбо»

КУРЬЕР

96 **ТАКСИ И БАРБОС**
Записки молодого таксиста
98 **ВЫ НАМ ПИСАЛИ**
100 **СПРАВОЧНАЯ СЛУЖБА**

АВТОРЫНОК

102 **РУБЛЕВЫЙ ЭКВИВАЛЕНТ ИМИДЖА**
Покупаем БМВ 3-й серии





ЛИЦА НОМЕРА



Ульрих Хакенберг, «Фольксваген», с. 148



Игорь Комаров, АВТОВАЗ, с. 178





For journal-plaza.net

110 **В ПОЛНОМ СМЫСЛЕ СЛОВА**
Модели «Фольксвагена» в России
114 **ЖДИТЕ, ВАС ВЫЗОВУТ**
Кузовной ремонт больших вседорожников
116 **СЛАДКАЯ ЖИЗНЬ**
«Ауди-А6 Авант», БМВ-530xi, «Лексус-GS 300» в парке ЗР

КОМПОНЕНТЫ

122 **ПОЛНЫЙ БАЧОК, ПОЖАЛУЙСТА!**
Экспертиза зимних стеклоомывающих жидкостей
126 **ЗАРЯДКА ДЛЯ УМА**
Тест зарядных устройств
129 **ИСКРЕННОЕ ЗАБЛУЖДЕНИЕ**
Экспертиза экономичной свечи
130 **КАНДАЛЫ ПОД ЕЛКУ**
Механические противоугонки
132 **ТОВАРОВЕД**
Новинки рынка

ТЕХНИКА

134 **ВЫСОКОЕ НАПРЯЖЕНИЕ МАЛЕНЬКОГО САЛОНА**
Токийское мотор-шоу
140 **ЕВРО ИДЕТ ВВЕРХ**
Нормы токсичности
144 **ИХ ВЫДЕЛИШЬ В ТОЛПЕ**
Дизайн «Вольво»
148 **НАМ НРАВИТСЯ РАБОТА КАЛУЖСКОЙ КОМАНДЫ**
Интервью с У. Хакенбергом, «Фольксваген»
150 **НОВИНКИ, ИССЛЕДОВАНИЯ, ИЗОБРЕТЕНИЯ**

РЕМОНТ И СЕРВИС

152 **ВЕТЕРИНАРНАЯ АКАДЕМИЯ**
Тест-ремонт «Пежо-407»
156 **ПОДАЙТЕ КРУГЛОЕ!**
Причины вибрации колес
158 **КОМПРЕССИЯ НАОБОРОТ**
Диагностика двигателя
160 **ПУЛЯ – ДУРА**
Конкурс знатоков-технарей
162 **СОВЕТЫ БЫВАЛЫХ**
164 **БЕЗ ШУМА И ПЫЛИ**
Фильтр в салоне «Логана»
166 **ПО ЗАКОНУ ОМА**
Форум владельцев «Дэу-Матиз»
167 **ВИЖУ ВСЕ!**
Освещение в «Хёндай-Матрикс»

БЕЗОПАСНОСТЬ

168 **КОГО КОРМИТ «БЕСПЛАТНАЯ» ЭВАКУАЦИЯ**
Рейд ЗР
172 **ПРЯМАЯ ЛИНИЯ С ДОБДД**
174 **БЕЗ ОТКАЗА**
Медпомощь на трассе



116 СЛАДКАЯ ЖИЗНЬ
«Ауди-А6 Авант», БМВ-530xi, «Лексус-GS 300» в парке ЗР



134 ВЫСОКОЕ НАПРЯЖЕНИЕ МАЛЕНЬКОГО САЛОНА
Токийское мотор-шоу



152 ВЕТЕРИНАРНАЯ АКАДЕМИЯ
Тест-ремонт «Пежо-407»



168 КОГО КОРМИТ «БЕСПЛАТНАЯ» ЭВАКУАЦИЯ
Рейд ЗР

АВТОМОБИЛИ НОМЕРА

116 «Ауди-А6 Авант»
222 «Ауди-S3»
102 БМВ 3-й серии
116 БМВ-525iX
50 БМВ-X1
70 БМВ-X5
144 «Вольво»
84 «ГАЗ-Тигр»
166 «Дэу-Матиз»
80 «Кадиллак-Эскелейд»
32 «КИА-Мохав»
88 «КИА-Церато Коуп»
56 «Лада-Калина»-универсал
56 «Лада-Приора»-универсал
116 «Лексус-GS 300»
90 «Лексус-GS 350 AWD»
70 «Лексус-RX 450h»
82 «Мазда CX-7»
22 «Мазерати-Кваттропорте»
22 «Мерседес-Бенц S 63 AMG»
70 «Ниссан-Мурано»
36 «Опель-Астра»
152 «Пежо-407»
22 «Порше-Панамера»
92 «Порше-911 Турбо»
40, 64 «Рено-Логан»
222 «СЕАТ-Леон Купра»
54 «Ситроен-С3 Пикассо»
196 «Старатель»*
40 «ТагАЗ-Вега»
40 «ФИАТ-Албеа»
186 «Фольксваген-Калифорния»-кемпер
62 «Фольксваген-Поло»
110 «Фольксваген» (модельный ряд)
184 «Форд-Транзит»**
76 «Хёндай-Элантра»-гибрид
66 «Хёндай-i30»
240 Ягуар-XK 120, олдтаймер

*Грузовик. **Автобус.

For journal-plaza.net

ЭКОНОМИКА

178 НЕ ДРАМАТИЗИРУЙТЕ СИТУАЦИЮ НА АВТОВАЗЕ
Президент компании И. Комаров о планах выхода из кризиса

180 ЕВРОПЕЙСКИЙ ПРИЦЕЛ КОРЕЙЦЕВ
Завод «Хёндай» в Чехии

182 ВЫНУЛ ДУЛЮ ИЗ КАРМАНА
Вокруг «сделки века»

ГРУЗОВИКИ

184 «КОМБИ» ДАЛЬНЕГО СЛЕДОВАНИЯ
Микроавтобус «Форд-Транзит»

186 БЕЗ БИЛЕТА И БРОНИ
Кемпер «Фольксваген-Калифорния»

190 СЕГОДНЯ ВСЕ МЫ ПАССАЖИРЫ
Выставка «Мир автобусов»

196 НЕЖНОЙ ПОСТУПЬЮ НАДВЬЮЖНОЙ...
Вездеход из Калуги

200 РЕКЛАМНЫЙ БЛОК
Предложения профессионалов рынка автокомпонентов и оборудования для автосервиса

206 ЦЕНЫ «ЗА РУЛЕМ»

СПОРТ

208 КУДА ДУНЕТ РЕГЛАМЕНТ
Итоги сезона в формуле 1

212 КОВАРСТВО ПЕРВОГО ПОВОРОТА
Team Russia в Европе

214 ПЛЮС ШАНС ДЛЯ ОСНОВНОГО СОСТАВА
Гонка звезд «За рулем»

216 ПАДДОК
Новости спорта

218 ПРЯМОЙ ПУТЬ К КОЛЬЦУ
Картингисты из СДЮСТШ

220 МАТЬ УЧЕНЬЯ
Спортивная академия «Мазды»

ТЮНИНГ

222 ПОЛНЫЙ – ВПЕРЕД!
«Ауди-S3» и «СЕАТ-Леон Купра» на Смоленском кольце

228 НА ГРЕБНЕ МОДЫ

БЕЗ ГРАНИЦ

230 БРЫЗГИ ШАМПАНСКОГО
Пенистый напиток тушит пожар

234 НА ВСЕХ ПАРАХ
Рекорды паромобилей

236 ГОРОД-ПРИЗРАК
По ночному Петербургу

240 ПРИВЫЧКА ПОБЕЖДАТЬ
Олдтаймер «Ягуар-ХК 120»

246 «ЗА РУЛЕМ»-2009
Указатель материалов, опубликованных в 2009 году



190 СЕГОДНЯ ВСЕ МЫ ПАССАЖИРЫ
Салон «Мир автобусов»



230 БРЫЗГИ ШАМПАНСКОГО
Пенистый напиток тушит пожар



222 ПОЛНЫЙ – ВПЕРЕД!
«Ауди-S3» и «СЕАТ-Леон Купра» на Смоленском кольце



240 ПРИВЫЧКА ПОБЕЖДАТЬ
Олдтаймер «Ягуар-ХК 120»

For journal-plaza.net

Флагманский дебют

Во Франкфурте прошла премьера «Бентли-Малсанн» – «флагмана современного автомобилестроения в полном смысле слова».

Эти слова произнес д-р Франц-Йозеф Пефген, президент компании «Бентли моторс». Такой вот супертехнологичный проект. Не будем останавливаться на элементах роскоши – залезем под капот. А здесь есть на что посмотреть и о чем рассказать! Хотя мотор и сохранил архитектуру V8, практически все его детали существенно переработаны. Поршни, шатуны и коленвал стали легче, клапанами управляют две электромеханические системы, а рабочий объем двигателя можно прямо на ходу изменять вдвое. Нет, цилиндры не резиновые – просто когда огромная мощь не востребована, четыре из восьми отключаются.

Гигантский крутящий момент передается на колеса через новейшую 8-ступенчатую автоматическую коробку передач, причем ею можно управлять и вручную – с помощью… вернувшегося из небытия рычага на рулевой колонке. Есть в трансмиссии и еще один переключатель – он управляет системой Dynamic Driver Control, воздействующей не только на коробку, но и на подвеску и рулевое управление. Три режима – Bentley, Sport и Comfort – фиксированные, а четвертый, Custom, позволяет водителю (он же у «Бентли», как правило, и владелец) подстроить машину под себя, если заводские настройки почему-либо не устраивают.

Несколько слов о высоких технологиях, спрятавшихся в недрах роскошного интерьера «Малсанна». Это мультимедийная система с жестким диском на 40 Гбайт, 8-дюймовым монитором, цифровой обработкой сигнала, 14 динамиками и CD-чейнджером на шесть дисков. Причем в базе. А можно заказать аудиосистему Naim и покруче: как вам 20 динамиков, столько же каналов и 2200 Вт звуковой мощности?





Bentley Mulsanne

ДВИГАТЕЛЬ:
бензиновый; число цилиндров/число клапанов/рабочий объем – 8/32/6750 см^3; мощность – 377 кВт (512 л.с.); максимальный крутящий момент – 1020 Н·м от 1800 об/мин.

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

КУЗОВ:
5-местный 4-дверный; база – 3266 мм; габариты (длина × ширина × высота) – 5575×1926×1526 мм. Шины – 265/45R20.



Читателей «За рулем» пытаются обмануть

Не успел выйти из печати предыдущий номер ЗР, в котором мы рассказали о музыкальных дисках, якобы выпущенных «За рулем» для продажи (это – вранье), как в редакцию повалили письма читателей с просьбой разъяснить условия розыгрыша автомобилей «Ауди-А6», проводимого неким ОАО «АВТО-ВІК». Устроители требуют перечислить на свой счет 28 700 рублей еще до получения вожделенного авто, только на основании присланного любимчикам фортуны «письма счастья». Наш встречный вопрос взволнованным читателям: при чем тут журнал? Отвечали: на сайте этого ОАО журнал «За рулем» указан как партнер акции.

Официально заявляем: ни к этому, ни к любым другим розыгрышам, связанным со взиманием платы в любой форме, «За рулем» не имеет отношения! Если и задумаем какую-либо акцию, то условия опубликуем в нашем журнале и на нашем сайте, а не где попало.

For journal-plaza.net

«Би-Би 1» уже не один

Этот концептуальный электромобиль со стенда Франкфуртского автосалона отправился прямиком в турне по Парижу, Лондону, Мадриду и Милану. И здесь он уже не пребывает в одиночестве на подиуме, а катается с водителем и даже подвозит пассажиров. Цель турне – проверить реакцию публики на столь экстравагантное представление дизайнеров об автомобильном будущем.



Новый гибрид от новой фирмы

В кризис компании не только умирают, но и рождаются. В Великобритании о себе заявила Axon Automotive, представившая на фестивале Milton Keynes Science Festival своего первенца – одноименный гибрид, наделенный возможностью подзарядки от сети. Двухместная городская машина в углепластиковом кузове из вторсырья, с обивкой сидений тканью из переработанных джинсов выбрасывает в атмосферу не более 50 г/км CO_2, что дает владельцу право не платить дорожный налог. Начало производства новинки на создаваемых малых предприятиях в Англии, Испании, Франции, Ирландии, Дании и Голландии намечено на 2011 год.





«Мое авто»

В Гонконге построен первый электромобиль, разработанный фирмой EuAuto Technology и политехническим университетом. Новинку назвали myCar. С большой помпой его представили общественности. Машина может пройти без подзарядки 110 км со скоростью 64 км/ч. Дизайн «Моего авто» разрабатывали в итальянском ателье Джорджетто Джуджаро. Производитель запланировал экспортировать машину в Данию, Австрию, Францию, Англию и Италию. Стоит новинка 8400 евро. Тех, кто приобретет ее на родине, освободят от регистрационного сбора.



Верим, но проверим!

Оценить выносливость городского малыша «Пежо-107» и его способность преодолевать большие расстояния поможет совместный автопробег издательства «За рулем» и компании «Пежо». В конце октября в путь отправились три автомобиля, которым предстояло добраться до родного автозавода в Колине, где концерн ПСА совместно с «Тойотой» выпускает также «Ситроен-С1» и «Тойоту-Айго». На старте в Москве глава «Пежо Россия» Франсуа Пуарье подчеркнул, что оценки и экспертное мнение журналистов «За рулем», ведущего автомобильного издания страны, весьма важны для компании, которая не только продает автомобили в России, но и участвует в становлении современного российского автопрома.

Автопробег в Чехию – уже третий совместный проект «Пежо» и «За рулем».



КОРОТКО

5 первых «АЗС» для электромобилей появились на шоссе № 101 протяженностью 600 км, соединяющем Лос-Анджелес и Сан-Франциско. Компания SolarCity рассчитывает со временем покрыть сетью таких станций всю территорию США. Пока по этому шоссе катаются первые 100 родстеров «Тесла», притормаживающие на 3,5 часа, чтобы заполнить «бак» емкостью 53 кВт·ч. Одна из пяти станций обеспечивается энергией от солнечных батарей.

700 метров – такова «дальнобойность» нового лазерного измерителя скорости «АМАТА», который начал поступать в ГИБДД. Он способен различать номера авто с дистанции 250 м. Память прибора – 2 Гбайт, в нее можно загрузить до 6000 фото. Скорость в диапазоне от 1,5 до 280 км/ч определяется с погрешностью не более 1 км/ч. А делать перерыв для подзарядки аккумулятора придется лишь через 8 часов непрерывной работы прибора.

100 000 «жигулей» колесят нынче по Кубе. Но местные госслужащие – министры, чиновники и полицейские – постепенно пересаживаются на китайские Geely CK, оборудованные совсем не лишними на жарком острове кондиционерами. В 2009 году на Кубу завезли 1500 таких машин, а запланированный объем поставок новых «лад» для населения – около 2000 штук.

96,81 мили на одном галлоне топлива проехали победители экомарафона 2009 MPG, прошедшего в Великобритании. Чемпионы – Мик Линфорд и Джемма Беллингэм на Smart Fortwo Coupe CDI Passion. В переводе на привычные для нас единицы рекордный результат соответствует расходу 2,92 л/100 км.



For journal-plaza.net



Американский акцент

«Хёндай-Акцент» 2010-го модельного года представили в Соединенных Штатах.

В новинке отмечают возросший уровень экологичности, но назвали ее не «зеленой», а «голубой»: полное имя модификации – «Хёндай-Акцент Блю». Удалось снизить расход топлива, а следовательно, вредоносность выхлопа. Этого конструкторы добились, уменьшив потери на трение в двигателе, улучшив аэродинамические свойства кузова, применив шины с низким сопротивлением качению, а также «умный» генератор, отключающийся при разгоне и, напротив, работающий вовсю при торможении двигателем. В итоге «Акцент Блю» проезжает на галлоне (3,8 л) бензина на 2 мили больше предшественника, превзойдя в экономичности именитых конкурентов – «Хонду-Фит» и «Ниссан-Верса».

Из тех новшеств в «Акценте», что не имеют отношения к экологии, назовем появившиеся на руле кнопки управления аудиосистемой, разъем для подключения iPod или USB-флешки в перчаточнике, шесть акустических систем. Голубая подсветка циферблатов на расходе топлива точно не сказывается, зато гармонирует с названием автомобиля. За безопасность в новом «Акценте» отвечают шесть эйрбегов, преднатяжители ремней и ограничители их усилия. А избежать ДТП помогут системы ABS и EBD (распределяет тормозные усилия).

Двигатель объемом 1,6 л оснастили системой CVVT (регулирует фазы газораспределения), обеспечившей автомобилю не только большую прыть, но и право войти в клуб американских «чистюль» ULEV (Ultra Low Emission Vehicle).

Коробки передач, в общем-то, традиционные: 4-ступенчатый автомат и механическая пятиступка. Правда, КП освежили механизмом B&M Sport Shifter – для идеально точного короткоходного переключения.



Hyundai Accent Blue

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый; число цилиндров/число клапанов/рабочий объем – 4/16/1599 см³; мощность – 81 кВт (110 л.с.) при 6000 об/мин; максимальный крутящий момент – 144 Н·м при 4500 об/мин.

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

КУЗОВ: 5-местный 4-дверный; база – 2499 мм; габариты (длина × ширина × высота) – 4046×1694×1470 мм; объем багажника – 450 л; снаряженная масса – 1073 кг. Шины – 175/70R14.

РАСХОД ТОПЛИВА: в городе/на шоссе – 8,4/6,5 л/100 км.

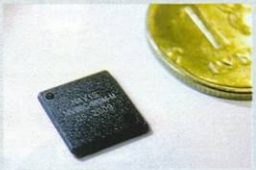
Напомнили об опасности

ГИБДД организовала в крупнейших городах России социальную рекламную кампанию, которая предшествовала Первой всемирной министерской конференции по безопасности дорожного движения (она состоялась в Москве в ноябре 2009 года).

Трудно было не заметить огромные щиты с неутешительными цифрами: 30 000 – столько наших сограждан ежегодно погибает в ДТП, 1000 – столько теряем детей… Россия вносит печальный вклад в глобальную статистику жертв аварий. Есть и небольшое утешение: 3000 сохраненных жизней за год по сравнению с предыдущим – таков первый итог усилий ГИБДД и постепенно меняющегося сознания всех участников движения. Быть может, массированная социальная реклама поможет надежнее оградить людей от несчастья.

КОРОТКО

Российское КБ «Навис» представило универсальный чип NV08C-MCM-M для приемника сигналов систем спутниковой навигации ГЛОНАСС, GPS, Ga i eo, Compass. По своим характеристикам он не уступает зарубежным приемникам сигналов GPS и не требует для работы никаких внешних деталей, кроме антенны. Новые приемники пока будут выпускать на зарубежных заводах, поскольку наши еще не освоили технологию «90 нанометров».



Благодаря контракту, подписанному компаниями Castro Professiona Services и ООО «Субару Мотор», вскоре заметно повысится уровень подготовки мастеров-консультантов в дилерских центрах «Субару». «Мы очень рады, что Castro Professiona была предоставлена возможность начать работу с дилерской сетью. В круг участников программы обучения входят семь компаний-дилеров, которые уже являются клиентами Castro , поэтому мы особенно ценим то, что можем через тренинги влиять на повышение эффективности их работы, что важно и для нас – ведь это напрямую влияет на доходность нашего бизнеса», – сказал глава ООО «Сетра Лубрикантс» (фирма-импортер масел Castro) Николай Кузнецов.

В Минэкономразвития разрабатывается законопроект, согласно которому можно будет строить платные дороги или переводить в режим платных уже существующие, даже если у действующих трасс нет альтернативных бесплатных. Как сообщила министр экономического развития РФ Эльвира Набиуллина, расценки на проезд по платным дорогам не будут обременительными для автовладельцев, а альтернативные бесплатные построят тогда, когда в госбюджете появятся средства, которых сейчас нет. Уже в следующем году на платный режим могут перевести около 230 км трассы М-4 «Дон».

For journal-plaza.net

Для королей жизни

Датская фирма Spyker Cars назначила своим официальным дилером московский «Кёниг Мотор Клуб», который занимается продажами эксклюзивных автомобилей в России. До этого приобрести «Спайкер» можно было разве что по серым схемам. Теперь любителям экзотики станет доступен весь модельный ряд: C8 Spyder, C8 Laviolette и C8 Aileron. Полюбоваться ими приглашают в шоу-рум на столичном проспекте Андропова.



«Пульсар» очищает

На АЗС сети ТНК (Тюменская нефтяная компания) появилось новое топливо – бензин А95 «Пульсар». Его производят на Рязанском НПЗ с применением нового пакета присадок, разработанного в сотрудничестве с BP. В отличие от уже известной марки Ultimate, в этом горючем упор сделан не на «мощностной» компоненте, а на продлении работоспособности двигателя, лучшей очистке от отложений. Как утверждают разработчики, «Пульсар», соответствующий нормативам Евро IV, сокращает массу отложений на впускных клапанах в 34 (!) раза. А стоит он, независимо от региона, на 50 копеек дороже обычного А95.



Просто люкс!



Седан «КИА-Каденца» впервые будет представлен в декабре на мотор-шоу в Кувейте и Дубае. Этот флагман модельного ряда фирмы отличается роскошной отделкой и необычными решениями в интерьере: «парящей» панелью приборов, световой полосой над ней, подстраивающей цвет под настроение водителя, креслом-оттоманкой… Добавят комфорта подогреваемые обод руля и ветровое стекло. Автомобиль построен по мотивам концепта KND-5 Vision VG, представленного весной в Сеуле.

Проводят с одежкой

Своеобразную новогоднюю акцию задумали в российском представительстве БМВ: каждый, кто в Москве или Питере до 31 декабря приобретет у официального дилера новую «семерку» или «БМВ-Гран Туризмо», получит право бесплатно сшить мужской костюм в элитном салоне «Уомо Коллецион». Понятно: купил крутое авто – надо ему своим внешним видом соответствовать. Но почему забыли о женщинах? Ведь они тоже могут стать владелицами предновогодних «бумеров».



КОРОТКО

Сборку вседорожника «Шкода-Йети» начали в последнюю неделю октября на калужском заводе «Фольксваген». Информацией об объемах выпуска модели и ценах производитель обещал поделиться чуть позже.

Масла Nippon Oil Corporation, известные у нас под брендом Eneos, получат российскую прописку. Согласно меморандуму, подписанному между японской компанией и ООО «Газпромнефть», их планируют производить на одном из заводов в Омске или Ярославле. Эти масла намереваются использовать, в частности, при гарантийном обслуживании автомобилей, для которых они рекомендованы.

Предприятие «ЛЕОНИ Вайэринг Системс» в Набережных Челнах будет снабжать КамАЗ высококачественными электрическими жгутами. ЛЕОНИ, однако, не собирается ограничить программу лишь изделиями для автомобилей этой марки и заявляет о готовности выполнять заказы других фирм в любом объеме.

Колесный диск немецкой фирмы Alcar хотя и выглядит как легкосплавный, на самом деле стальной и только «замаскирован» под более дорогой металл. Фирма-изготовитель надеется, что таким дискам не понадобятся пластмассовые колпаки-украшения, которые вечно теряются и ломаются.



С июля будущего года автомобильные аптечки станут доступнее и долговечнее: согласно приказу Минздравсоцразвития РФ № 697н из них исключаются лекарственные препараты, зато больше станет перевязочных средств (шесть видов бинтов), пластырей (пять видов), которые, собственно, и нужны для оказания первой помощи при ДТП. Появятся также новый жгут и ножницы с загнутыми концами. Как обещают, новая аптечка будет стоить не дороже 100 рублей, а срок ее годности – пять лет.

For journal-plaza.net

Бал аристократов

Создав «Порше-Панамера», знаменитая компания внесла беспокойство в стан производителей шикарных, быстрых четырехдверных машин. Сергей Канунников попытался сравнить сенсационную новинку с уже признанными грандами. Фото Александра Батыру.



For journal-plaza.net

В трех автомобилях почти 1500 л.с., 24 цилиндра, а также более… 26 млн. рублей. Но они не только знаменитые, богатые и очень престижные. Модели такого класса – вершина, в известной мере эталон в автопроме. На них так или иначе равняются творцы и массовых моделей.

Громкие сенсации в высшем обществе редки. Но фирма «Порше» сумела взбудоражить рынок, когда предложила первый в своей истории серийный пятидверный хэтчбек с поистине спортивными характеристиками. Отличный для нас повод приобщиться к высшему автомобильному обществу!

ЕГО СИЯТЕЛЬСТВО

Один трезубец чего стоит! И водители, и пешеходы смотрят на него завороженно. Итальянские дизайнеры, конечно же, это понимают. Фирменный знак выдавлен даже на субтильной ручке крышки багажника. Сияние зубастой решетки радиатора и эмблем, блеск славы легендарной марки…

Дизайнеры «Пининфарины» потрудились неплохо. Ярко-красные передние кресла удобны и со всеми мыслимыми регулировками. Даже сзади для автомобиля такого класса (седан-то он седан, но все-таки спортивный) непло-



For journal-plaza.net



хо. Низковат, особенно в передней части, потолок? Но вы же хотели приземистую элегантную машину!

Оценивать заднюю часть салона подобных авто с точки зрения удобства для пассажиров можно разве что с юмором. Впрочем, создатели машины не дали и этой возможности: гигантские подлокотники – плацдарм для колесиков и кнопок.

Элегантные внутренние ручки дверей, деревянный руль, завораживающие овальные часы (конечно же, с трезубцем!). Сияние «Мазерати» поначалу просто ослепляет. Чуть позже замечаешь, что кнопки на приборной панели разбросаны хаотично и бессистемно, словно по принципу: «Сделали красиво, осталось добавить всякую мелочь». От заднего пульта управления веет архаикой: кнопки и по форме, и по фактуре вызывают ассоциации с куда более тиражными итальянскими малолитражками.

Но это, разумеется, ерунда по сравнению с рыком зверя (мы решили, что непременно самца!), раздающимся, когда машина срывается с места и менее чем за 6 с достигает заветных 100 км/ч! Разгон и дальше продолжается в сопоставимом темпе под звуки той же победно-свирепой песни. Но тут всплывают воспоминания о спортивных автомобилях прошлого, совладать с которыми на высокой скорости сумел, лишь максимально сконцентрировавшись. «Кваттропорте» не раздражает очень уж жесткой подвеской, но чрезвычайно нервно реагирует на даже минимальные продольные и поперечные волны, начиная «искать дорогу» и неприятно рыскать обеими осями. Эффект, естественно, нарастает со скоростью. На почти идеальных участках полигона (хоть какое-то подобие цивилизованных магистралей) этого почти нет. Но здесь усиливается другое ощущение: руль на минимальных углах пустоват. На легкое подруливание машина сначала не реагирует, но нервно прыгает, стоит имитировать несложный объезд небольшого препятствия. На виражах «четырехдверный» (это не только тип кузова, но и название модели) тоже ведет себя излишне возбужденно, но система стабилизации работает четко и деликатно.

Хороши и тормоза – близки к эталонным, немецким. Коробка передач тоже работает вполне прилично – задержки при переключении минимальны и уменьшаются с переходом в ручной режим. Кстати, у «Мазерати» самые удобные рычажки управления коробкой. Вот только тормозит двигателем автомобиль неохотно. Зато есть кнопка зимнего режима трансмиссии, очень полезная с учетом мощности.

«Мазерати» безумно понравился нашему фотографу – оторвали от автомобиля с трудом. Показательно! Итальянская машина притягивает твор-

For journal-plaza.net

Maserati Quattroporte

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Седан дебютировал в 2003 году, в 2007-м его модернизировали.

ДВИГАТЕЛИ:
бензиновые, 4,2 и 4,7 л (400 и 430 л.с.).

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ:
автоматическая 6-ступенчатая.

КОМПЛЕКТАЦИЯ:
базовая плюс опции.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ:
6 460 000–7 565 000 руб.

РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТА

Отличная разгонная и тормозная динамика, просторный для своего класса салон, непередаваемый итальянский шарм.

Нервное поведение, особенно на высоких скоростях, своеобразная (пожалуй, даже спорная) эргономика.

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

Автомобиль для оригинала, способного радоваться тому, что совладал с не самой послушной машиной.



ческие, эмоциональные натуры. Чем больше этих качеств, тем труднее расстаться с машиной. Или избежать соблазна ее купить.

ЕГО БЛАГОРОДИЕ

Порода, гены, традиции… Строя столь необычный автомобиль, фирма старалась все это сохранить. Удалось! «Панамера» унаследовала многие яркие достоинства, как и некоторые характерные недостатки легендарной 911-й.

Говорят, водитель «Порше» должен смотреть только вперед! Но в густонаселенных мегаполисах и на закруженных пригородных шоссе это сложно! А в наружные зеркала видны в основном собственные «бедра» «Панамеры», во внутренние – ненамного больше. При движении назад спасает картинка на большом дисплее.

Устроившись в роскошном (так бы и не вылезал!) кресле, поначалу пугаюсь аккордеона кнопок. Но немецкий прак-



For journal-plaza.net

Porsche Panamera

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Дебют в 2009 году в Шанхае, в России – с осени. Задний или полный привод.

ДВИГАТЕЛЬ:
бензиновый, 4,8 л (200 или 500 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ:
механическая 6-ступенчатая, автоматическая 7-ступенчатая.

КОМПЛЕКТАЦИЯ:
базовая плюс опции.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ:
4 703 000–7 039 000 руб.

РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТА

Превосходный разгон и тормоза, отличная управляемость.

Посредственная обзорность, в том числе через зеркала, неудобные лепестки управления коробкой передач, тесновато на задних сиденьях.

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

Гены знаменитых гоночных и спортивных моделей преобладают: вероятно, это самый быстрый серийный пятидверный хэтчбек в мире... и самое просторное купе.



тицизм торжествует: почти все понятно с первого взгляда. Остальное – со второго. Кстати, любопытно, что среди потолочных клавиш «Порше» есть три, призванные открывать ворота гаражей – скажем, дома, в офисе и на даче.

Несмотря на низкий потолок, усесться спереди не проблема для любого водителя. Сзади? «Панамера» все-таки купе. Пассажир среднего роста будет путешествовать вполне комфортно, высокий упрется коленями в спинку, и оба испытают заметные неудобства при посадке-высадке.

Но об этом забываешь, когда при пуске двигателя стрелка тахометра, бросившись вправо, занимает рабочую позицию. Газ! Машина, словно



For journal-plaza.net

С оглядкой

Места сзади в таких машинах не менее важны, чем передние. Сравним оснащенность испытуемых.



В «Мазерати», помимо стандартного набора (регулировка, обогрев и вентиляция сидений, а также раздельный климат-контроль), есть изящные столики и шторки на боковых и заднем окнах (сзади – с электроприводом).



«Блага» в «Порше» такие же, как в «Мазерати», за исключением столиков и боковых шторок. Кнопки можно заблокировать от детей.



В «Мерседесе» ко всему этому – второй телефон (первый – спереди) и два TV/DVD-дисплея. Звук, дабы не мешать водителю, идет лишь в наушники. А еще здесь все шторки с электроприводом.



Салон «Мазерати» очаровывает и завораживает. Вот только эргономические решения во многом спорные.



Фирменный спортивный стиль «Порше» в «Панамере» прижился прекрасно. Каждая кнопка там, где надо.



Салон «Мерседеса» – эталон роскоши и комфорта. Расположенные на двери фирменные регулировки сидений очень удобны.

For journal-plaza.net

Mercedes-Benz S

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Модель нынешнего поколения впервые представлена во Франкфурте в 2005 году. В 2009-м подверглась рейсталингу. Выпускают с задним или полным приводом. Версии AMG – только с задним.

ДВИГАТЕЛИ:
бензиновые, 3,5–6,2 л (272–612 л.с.); дизельные, 3 и 4 л (235 и 320 л.с.).

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ:
автоматическая 7-ступенчатая.

КОМПЛЕКТАЦИЯ:
базовая плюс опции.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ:
3 880 800–11 572 000 руб.

РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТА

Отличные разгон и тормоза, комфорт и ошеломляющий набор опций.

Чтобы научиться управлять некоторыми функциями посредством компьютера, надо потратить уйму времени и нервов на изучение инструкции.

ОБЩАЯ ОЦЕНКА **9,2** полная оценка по категориям в конце статьи

Не верьте тому, что огромный, тяжелый седан не может быть проворным и спортивным.



глиссер, немного поднимает нос и, толкаясь всеми четырьмя широченными шинами, срывается с места. Это – на второй передаче!

Первую можно включить лишь принудительно, в ручном режиме. Пейзаж летит за окнами, сзади распустились «крылья»-спойлеры. Стрелка спидометра давно и решительно перевалила все мыслимые ограничения, а «Порше» все так же уверенно и прочно стоит на траектории. В этом смысле ощущения на 120 и 260 км/ч практически одинаковые.

Ах да! Передачи в 7-ступенчатой коробке с двумя сцеплениями, конечно, переключались. Только заметить это трудно. При торможении «Пана-



For journal-plaza.net



Приборы «Мазерати» не только симпатичны, но и вполне удобны. Максималка по спидометру – 320 км/ч. Щекочет самолюбие!



Для тех, кому расположение спидометра «Порше» кажется неудобным, скорость дублируется внизу циферблата тахометра.



Дизайнеры «Мерседеса» уверены: респектабельному автомобилю не пристало прибегать к спорным модернистским решениям.

мера» ведет себя так же, как при разгоне, – стойко и прямолинейно. Стащить машину с траектории в вираже непросто. Любителей испытывать судьбу, отключая корректирующую электронику, просят не беспокоиться. Фирменная система стабилизации (PSM) все равно сработает, когда сочтет нужным. Даже на наших дорогах, изобилующих неровностями, «Порше» не досаждает жесткостью, рысканием, необходимостью подруливать. При этом очень четко, быстро и понятно реагирует на малейший качок рулем. Его благородие не зря окончил знаменитую высшую инженерную школу имени Фердинанда Порше…

Во многих характерных для нашей родины условиях 130 мм дорожного просвета и старательно укрытое чем-то пластиковым от ненужных аэродинамических завихрений днище – совсем не идеал. Но ведь виртуозный пианист не обязан владеть тонкостями транспортировки инструмента.

ЕГО ВЕЛИЧЕСТВО

«Мерседес-Бенц» на нашем тесте «нечестный» – длиннобазный. Такому за заднюю часть салона можно поста-

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Общие данные	MASERATI QUATTROPORTE S	PORSCHE PANAMERA TURBO	MERCEDES-BENZ S 63 AMG
Размеры, мм: длина/ширина/высота	5097/1885/1438	4970/1931/1418	5226/1871/1485
база	3064	2920	3165
колея спереди/сзади	1582/1595	1656/1646	1600/1606
Объем багажника, л	450	432	560
Радиус поворота, м	6,2	н.д.	6,1
Масса снаряжен./полная, кг	1990/2400	1970/2500	2070/2595
Время разгона 0–100 км/ч, с	5,4	4,2	4,6
Максим. скорость, км/ч	280	303	250
Топливо/запас топлива, л	A98/90	A98/100	A95/90
Расход топлива, л/100 км: загородный/городской/смешанный цикл	10,9/24,0/15,7	8,9/18,0/12,2	10,2/23,2/14,9
Двигатель			
Расположение	спереди продольно	спереди продольно	спереди продольно
Конфигурация/число клапанов	V8/32	V8/32	V8/32
Рабочий объем, см³	4691	4806	6208
Степень сжатия	11,0	10,5	11,3
Мощность, кВт/л.с.	317/430 при 7000 об/мин	368/500 при 6000 об/мин	386/525 при 6800 об/мин
Крутящий момент, Н·м	490 при 4750 об/мин	700 при 2250–4500 об/мин	630 при 5200 об/мин
Трансмиссия			
Тип	заднеприводная	полноприводная	заднеприводная
Коробка передач	A6	A7	A7
Передаточные числа: I/II/III/IV/V/VI/VII/з.х	3,21/2,05/1,44/1,11/0,90/0,76/–/3,29	5,97/3,31/2,01/1,37/1,00/0,81/0,59/4,57	4,37/2,85/1,92/1,36/1,00/0,82/0,72/3,41
Главная передача	4,18	3,15	3,06
Ходовая часть			
Подвеска: спереди и сзади	многорычажная	многорычажная	многорычажная
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем	реечное с гидроусилителем	реечное с гидроусилителем
Тормоза: передние и задние	дисковые вентилируемые	дисковые вентилируемые	дисковые вентилируемые
Размер шин: спереди/сзади	245/40ZR19/285/35ZR19	255/45ZR19/285/40ZR19	255/35ZR20/275/35ZR20

РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ «ЗА РУЛЕМ»

Весовые и геометрические характеристики			
Снаряженная масса, кг	2107	2067	2269
Нагрузка на ось, кг (%): переднюю/заднюю	1008 (47,8)/1099 (52,2)	1077 (52,1)/990 (47,9)	1213 (53,5)/1056 (46,5)
Дорожный просвет, мм	145	130/160*	140/160*
Динамические качества			
Разгон, с:	 Погрешность спидометра 2,4%	 Погрешность спидометра 2,9%	 Погрешность спидометра 2,0%
Эластичность			
Время разгона, с: 60–100 км/ч (D)	2,9	2,4	2,6
80–120 км/ч (D)	3,6	2,7	3,1
Выбег, м:			
120–50 км/ч	1460	1675	1784
50–0 км/ч	560	619	634
Торможение со 100 км/ч:			
тормозной путь, м	37,0	36,0	37,0
замедление, м/с²	10,4	10,7	10,4

*Положение кузова MIN/MAX.

For journal-plaza.net

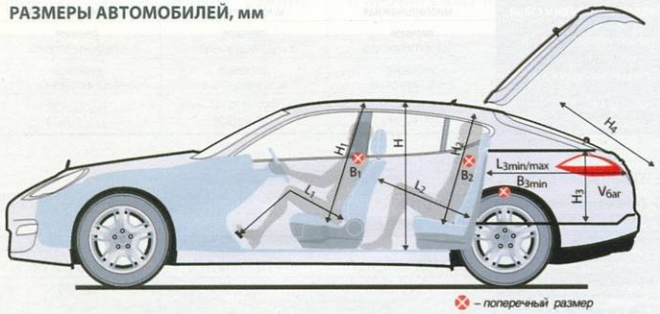
ДАВНИЙ СПОР

Много лет три именитые марки соперничали не только в борьбе за кошельки богатых любителей быстрой езды, но и на гоночных трассах.

В престижных некогда сицилийских гонках «Targa Флорио» «мерседесы» побеждали дважды: в 1922-м и 1924-м. Годы с 1937-го по 1940-й – эра «Мазерати». Ну а с 1959-го по 1973-й десять побед одержали водители машин марки «Порше». В Ле-Мане гонщикам на «мазерати» выиграть не удавалось, пилоты «порше» побеждали 15 (!) раз, а «мерседесов» – лишь два: в 1952 и 1989 годах (последний раз это был «Заубер-Мерседес»). Зато в формуле 1 у «Мазерати» и «Мерседес-Бенца» по девять побед, у «Порше» – лишь одна.



РАЗМЕРЫ АВТОМОБИЛЕЙ, мм



Модель	L_1	L_2	H	H_1	H_2	B_1	B_2	$L_{3min/max}$	B_{3min}	H_3	H_4	$V_{6ar.,л}$
MASERATI QUATTROPORTE S	955–1130	660–860	1130	945	940	1435	1395	675	995	455	505	256
PORSCHE PANAMERA TURBO	1010–1205	600–840	1135	1005	965	1440	1360	980/1845	920	445	905	240
MERCEDES-BENZ S 63 AMG	995–1260	560–925	1160	995	960	1490	1435	1000	905	475	515	360

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
MASERATI QUATTROPORTE S	64,5	64,7	65,9	68,4	71,7	78,1
PORSCHE PANAMERA TURBO	62,8	64,5	66,9	69,3	71,9	74,4
MERCEDES-BENZ S 63 AMG	62,1	62,6	65,3	67,6	69,4	76,5

вить и десятку с плюсом. Неоднократно слышал: «Мерседес» S-класса – автомобиль для пассажира. По крайней мере, в отношении версии AMG это, думаю, не так. Да и вообще салон «Мерседеса» – демонстрация принципа равных возможностей. Комфорта, опций для обитателей задних и передних сидений практически поровну.

Огромный, массивный седан не может быть быстрым? Ну-ну! Эксперимента ради отключил систему стабилизации и вдавил педаль в пол. «Мерседес» мотанул хвостом так, что я инстинктивно приотпустил педаль. Автомобиль же с яростью тигра на охоте полетел по динамометрической дороге. При этом «Мерседес» неколебимо держит траекторию, а двигатель слышен лишь в первые секунды.

Не сказать, что у S 63 AMG спортивная управляемость. Руль менее чувствительный, нежели у «Порше». Машина реагирует на движения им чуть вальяжно, однако в виражах держится так же степенно и надежно, как на прямой. У передних кресел нет жестких боковин, но в поворотах они благодаря электроприводам сами подпирают соответствующий бок вашего тела. Чувствую себя уважаемым человеком. Пока не появляется необходимость залезть в меню настроек вспомогательных систем, например, чтобы отключить кондиционер или перераспределить потоки воздуха в салоне. Блуждая по электронным закоулкам, сбиваю настройки магнитолы, делаю еще что-то не то. Есть, конечно, инструкция. Но если начать читать этот талмуд, то не останется времени ездить. Перемудрили!

Система стабилизации настроена четко и тонко. Тормоза осаживают две тонны металла и прочих породистых материалов так, что возникает уверенность: остановиться всегда сумеешь именно там, где хочешь. Коробка работает, пожалуй, лишь чуть медленнее, чем у «Панамеры». Зато в ручном режиме «Мерседес» лучше конкурентов тормозит двигателем. А еще он потрясающее комфортен: пневмоподвеска учтиво оберегает ото всех и всяческих невзгод.

В Штутгарте давно сосуществуют две автомобильно-философские школы. «Мерседес-Бенц S 63 AMG» – быстрый, даже очень быстрый, однако все же степенный представительский седан. Ну а если владелец не планирует садиться за руль.... Хотя зачем тогда ему машина с завораживающим шильдиком *AMG*?

For journal-plaza.net



Задние сиденья в «Мазерати» просторнее, чем кажется на первый взгляд.



Сзади в «Порше» приемлемо, но не роскошно. Сложнее всего – входить и выходить.



Простора в длиннобазной машине вдоволь. По телевизору на брата. А в багажнике еще и холодильник!



Сергей Канунников: «Результаты теста абсолютно логичны. Поскольку наша балльная система рассчитана на усредненный автомобиль для повседневной эксплуатации, выиграл самый универсальный (не сочтите за иронию!). Но в спортивных номинациях «Порше» заслуженно набрал максимальный балл».

...Трудно найти у таких автомобилей слабые стороны. Цена? Тоже – сильная! Конечно, аристократы страшно далеки от народа. Но в тенденциях инженерных школ прогрядывает будущее более демократичных моделей. Кстати, в них нынче побольше комфорта и всяких наворотов, чем в лимузинах середины прошлого века. **ЗР**

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	
MASERATI QUATTROPORTE S	9	8	9	8	9	9	9	9	7	8	8	9	8	7	8	8,3
PORSCHE PANAMERA TURBO	10	9	8	10	8	8	10	10	10	9	9	9	8	8	7	8,9
MERCEDES-BENZ S 63 AMG	10	8	9	10	10	10	9	9	9	10	10	9	9	8	8	9,2

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

Автомобили на тест предоставлены компаниями «Порше Руссланд», «Мерседес-Бенц РУС», «Меркури».

Редакция благодарит холдинг «Буревестник Групп» за помощь в организации фотосъемки.



For journal-plaza.net

Через Казахстан – к звездам

Астана – Байконур. Смотреть на запуск космического корабля Сергей Воскресенский отправился на вседорожнике «КИА-Мохав». Фото КИА.

Кому из нас еще с гагаринских времен не знакомы эти команды: «Протяжка один… Протяжка два… Пуск!»? А вслед им дым, пламя и величественное шествие огромной машины к звездам. В какой-то момент кажется, будто ракета задумалась: лететь или не лететь? Но тут грохот и вибрации, хорошо ощущаемые даже с дистанции в три с половиной километра, выводят корабль из подвешенного состояния, и, словно одумавшись, он почти сразу превращается в ярко светящуюся точку.

ИЗ ПЛЕМЕНИ КИА

В зеркалах заднего вида скрылась сверкающая золотом и помпезностью Астана. Казахстан поглотил шесть машин, раскидав их по бесконечным, до горизонта, хлебным полям, солончакам и пустыням.

Вместительный семиместный кузов поставлен на мощную раму.

Мотор – 3-литровый дизельный или 3,8-литровый бензиновый, настоящий полный привод с должным перечнем функций, заканчивающимся понижающей передачей. Он настроен так, что в повседневной жизни (режим Auto) «Мохав» скорее заднеприводный – на переднюю ось через многодисковую муфту передается лишь 10% крутящего момента.

Салон аккуратный, оригинальный и даже разнообразный. Конечно, можно посетовать на встречающийся кое-где жесткий пластик, слишком активные передние подголовники, мешающие нормальной посадке. Немного утлые, с низкими (особенно для длинноногих) подушками сиденья среднего ряда – издержки рамной конструкции. Но в основном машина производит весьма благоприятное впечатление.

ГДЕ, ГДЕ… В КАРАГАНДЕ!

Можно вставить «в Кызылорде» или на худой конец «в Жезказгане». Последний, конечно, не в рифму, зато хорошо отражает настроение после пары дней путешествия. К концу дня болит то, на чем сидишь, вестибулярный аппарат дает сбои от прыжков и тряски, а от грохота работающих на пределе подвесок сжимается сердце.

В казахстанской провинции дорог – нет. Есть прямые, словно выверенные по гигантской линейке направления, обычно все же покрытые асфальтом. Но через час езды по такому «шоссе» ностальгически вспоминаешь почти идеальные проселки целинных земель. Какая тут оценка возможностей моторов, полноприводных трансмиссий, тормозов или сцепных свойств шин? Управляемость подчинена одному – как бы увернуться от очередного удара.

Тело к концу дня болит. Слишком плотные валики подушки переднего сиденья не столько поддерживают его, сколько сдавливают. В результате через полтора-два часа движения появляются дискомфортные ощущения, водитель начинает елозить на подушке кресла. Зато к остальному не придерешься: высокая посадка, удачные приборы, оригинально оформленная и прекрасно работающая климатическая установка, на удивление сочное звучание «музыки».



For journal-plaza.net





Богато, уютно, современно – это одна из самых дорогих комплектаций флагмана КИА.



Там, где есть вода, земля не скупится на вкуснейшие арбузы и дыни.



Берега Сырдарьи – полигон для испытаний на проходимость. «Мохав» не подкачал, но дал понять: лучше без фанатизма.

Подвески – один из серьезных поводов для размышлений. Задней очень не хватает хода сжатия. Именно поэтому почти каждая серьезная яма (или волна) приводит к громкому и жесткому тычку в ограничитель, после которого начинается болтанка кузова. Кто бы мог подумать, что модная пневматика – комфортная, как бы срезающая острые пики неровностей – далеко не всегда будет демонстрировать превосходство над традиционными пружинами! Да, на последних «Мохав» жестче, подробнее повторяет профиль дороги, причем, что самое обидное, делает это именно на рабочих (60–90 км/ч) скоростях. Зато в острых ситуациях на этих простых подвесках ведет себя понятнее. Конечно, раскачки кузова, прыжков и здесь в избытке, но все это удается хоть немного контролировать, заранее подготавливая и себя, и автомобиль. А вот задние пневмоподвески сначала убаюкивают, доказывая свое преимущество (особенно на ровной дороге). Но скорость и колдобины приводят заводские настройки в шоковое состояние, и, в отличие от пружин, пневматика сдается сразу, отпуская кузов в свободное плавание.

СОЛЬ ЗЕМЛИ

Белесый отблеск на горизонте – солончак, а точнее, высохшее озеро, притягивающее взгляд замысловатыми узорами потрескавшегося дна. Оно, как перина, мягко обнимает «Мохав», и он все глубже проваливается в пыльную тишину. Утробно вздохнул почувствовавший нешуточную нагрузку мотор, запросила помощи трансмиссия, сдающаяся в автоматическом режиме. Но понижающую передачу включать пока не буду – мобилизую возможности полного привода (положение 4H). Автомобиль упрямо движется вперед, но спустя несколько минут такой экстремальной езды перегревшаяся муфта или автомат начинают чудить, коробка отказывается включать нужные передачи. Что же, дам машине отдохнуть: длительная езда по настоящему бездорожью не совсем ее амплуа.

Зато на асфальтовых просторах взаимопонимание темпераментного, с огоньком дизеля и 6-ступенчатого автомата просто безупречно. Переключения мягкие, незаметные; экспрессия, задор буквально пронизывают солидную машину после каждого нажатия на акселератор. Бензиновые «лошади» другие: прежде всего, они шумнее. Да и не столь выразительны. Нет, автомобиль нисколько не потерял в динамике и даже быстрее разгоняется – наверняка за счет более гибкого и длинного рабочего диапазона оборотов почти 4-литрового мотора. Вот только эмоций меньше, реакции привычнее и стрелка топливомера реагирует на эксперименты куда живее.

Размышления об управляемости заводят в тупик. Автомобиль очень надежен, добротен в обычных ситуациях, причем как на пневмо-, так и на пружинной подвеске. Незыблем на прямой, чуток к командам водителя, не пугает кренами при резких маневрах. Оценке в поворотах помогла уже

For journal-plaza.net



Третий ряд – вполне полноценные места не только для детей, но и для взрослых. Правда, не очень крупных.

БАЙКОНУР – КОСМОДРОМ

Говорят, каждая ракета уходит к звездам по-своему. Иная ревет, как реактивный лайнер, другая же, наоборот, шелестит, словно шепчет земле: «До свиданья!». Примерно через 500 секунд после старта корабль выходит на орбиту. Для тех, кто летит к звездам, это время – наверное, целая вечность… Космодром сегодня – это девять стартовых комплексов для запуска ракетоносителей, четыре пусковые установки для испытаний межконтинентальных баллистических ракет, два аэродрома, 11 монтажно-испытательных корпусов, измерительный комплекс, тысячи километров линий электропередач.



давно поднятая целина: нашлись ровные и достаточно извилистые грунтовые дорожки, позволившие от души поработать рулем и газом. «Мохав» порадовал неожиданной при его габаритах легкостью преодоления виражей, завидной напористостью, позволяющей действительно управлять тяжелой машиной, а не подстраиваться под ее особенности. Да, иногда передняя ось начинала скользить рановато, а руль вдруг показался излишне легким и малоинформативным, но, попав в колею, понимаешь, для чего так сделано. Этот автомобиль не «спортсмен», а дорожный универсал, которому необходимы некоторые послабления.

ДОРОГУ ОСИЛИТ

Для кого-то все только начинается: космонавты дают последние интервью перед завтрашним стартом, коллеги из «группы 2» впитывают советы и наставления – их обратный маршрут в Астану еще впереди. Ну а нам пора расставаться с автомобилями, в общем без особых проблем прошедшими нелегкую дорогу. Впереди у инженеров КИА анализ износов, повреждений, возможно, внесение конструктивных изменений. Тем не менее главный экзамен «Мохав» сдал, вселив уверенность, что выдержит не только обратный путь, но и неминуемое соперничество с конкурентами. Ведь, помимо выносливости, на его стороне новизна, широкий выбор вариантов оснащения и разумная стартовая цена базовой версии с бензиновым мотором 3,8 л – 1 459 900 рублей. Кстати, «Мохав» – будущий наш соотечественник: его планируют собирать в России. Как и ракету, у стартовой площадки которой мы финишировали. ЗР

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	KIA Mohave	
	G3,8	D3,0
Общие данные		
Размеры, мм: длина	4880	
ширина	1915	
высота	1810	
база	2895	
колея спереди/сзади	1630/1640	
Объем багажника, л	350/1045/1370	
Радиус поворота, м	5,5	
Снаряженная масса, кг	2051–2159	2167–2275
Время разгона 0–100 км/ч, с	8.5	9,6
Максим. скорость, км/ч	190	
Топливо/запас топлива, л	А95/82	ДТ/82
Расход топлива, л/100 км: загородный цикл	9,6	8,2
городской цикл	15,1	13,8
смешанный цикл	11,6	10,2
Двигатель		
Тип	бензиновый	дизельный
Расположение	спереди продольно	
Конфигурация/ число клапанов	V6/24	
Рабочий объем, $см^3$	3778	2959
Степень сжатия	10	17,3
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	201/274 6000	184/250 3800
Крутящий момент, Н·м при об/мин	362 4400	539 2000
Трансмиссия		
Тип	полноприводная	
Коробка передач	А5	А6
Ходовая часть		
Подвеска: спереди/сзади	на двойных поперечных рычагах/многорычажная	
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем	
Тормоза: передние и задние	дисковые вентилируемые	
Размер шин	245/70R17; 265/60R18	

В таком варианте багажное отделение очень невелико, но стоит сложить третий ряд сидений – становится просторным.



For journal-plaza.net



Тепло красного цветка

Обитатели киплинговских джунглей огонь называли «красным цветком», говорили, что он может дарить тепло, но иногда таит смертельную угрозу. Денису Арутюняну сказку напомнил новый «Опель-Астра» в алом кузове. Фото автора и «Опель».

Пламенно-красные сполохи за окном – не пожар, а выстроившиеся рядком тестовые автомобили. Но подойти поближе пока не удается. Не потому, что горячо, – прежде придется выслушать немецких инженеров и маркетологов. Они не жалеют хвалебных эпитетов для своего детища. Один рассказывает о великолепной управляемости: подвеску основательно доработали, облегчили подрамник, установили регулируемые амортизаторы Flex-Ride, в задней подвеске к упругой балке добавили механизм Уатта, противодействующий боковым нагрузкам на ось (на серийных машинах он встречается крайне редко). Другой специалист увлеченно повествует о достигнутом снижении шумов, об акустическом «почерке» авто. А как вы думали! Даже хлопок закрывающейся двери должен быть приятен слуху. Что уж говорить о звуке мотора, шуршании шин, аэродинамических шумах...

Графики и диаграммы подтверждают: новая «Астра» гораздо тише предшественницы. Проверим в деле?

Нет, рано: начался еще один рассказ – об эргономике. Тем, кто ею занимался, тоже есть чем гордиться. В салоне обилие емкостей для мелочовки, удобно скомпонованы приборы и органы управления. Особенно заострили внимание на прописавшейся в багажнике системе Flex-Fix – это спрятанное в нише вместо запаски крепление для перевозки двух велосипедов. А Flex-

For journal-plaza.net

Floor позволяет поднимать и опускать фальшпол, чтобы облегчить погрузку и лучше организовать полезный объем. Передние кресла удостоены сертификата немецкой Ассоциации по борьбе за здоровье спины! Одним словом, нового и полезного в «Астре» много. Однако чем длиннее рассказ, тем больше угасает огонек интереса – скучно познавать машину, к ней даже не прикоснувшись.

Но вот пробилась искра – нас наконец-то пригласили опробовать мудрые и мудреные нововведения. Сел за руль – машина буквально дышит теплом костерка. Жесткое, но уютное сиденье обняло так радушно, что возникло желание: домой бы такое. Настолько же удобен руль с подогревом и короткий рычаг коробки. В полутьме салона можно долго любоваться красноватой подсветкой консоли и дверных ручек, молочно-белый цвет шкал успокаивает. А если в дороге перейдешь в режим «спорт», щиток перекрасится в тревожный багрянец.

Управление аудиосистемой, климатом и другими функциями стало гораздо проще. Если на прежней машине приходилось нажимать уйму кнопок, чтобы просто выключить кондиционер или настроить любимую радиостанцию, теперь то же сделаешь проще, за пару секунд... Я выбрался из-за руля – отправился изучать задний диван. И расстроился: колени втиснул с трудом, потолок нависает над самой макушкой. Положим, я крупный мужчина, но никто из проводивших презентацию не говорил, что «Астра» только для субтильных... Загляну-ка в багажник – в нем обещано нечто интересное.

Мне досталась машина без велосипедных креплений. Впрочем, система Flex-Fix, исключающая запасное колесо, вряд ли будет популярна в нашей стране: немного найдется желающих катить на велосипеде до шиномонтажа вместо того, чтобы просто поставить запаску. Поиграть с регулируемым полом интересно: если его приподнять, откроется довольно вместительный ящик, а на сам пол можно уложить до 100 кг груза.

Opel Astra поднимает планку автомобиля среднего класса.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	Opel Astra	
	1,4 Turbo	1,6 Turbo
Общие данные		
Размеры, мм: длина/ширина/высота	4419/1814/1510	
база	2685	
колея спереди/сзади	1544/1558	
Радиус поворота, м	5,5	
Объем багажника, л	370	
Снаряженная масса, кг	1373*	
Полная масса, кг	1870*	
Время разгона 0–100 км/ч, с	9,7	8,5
Максимальная скорость, км/ч	205	221
Топливо/запас топлива, л	A95/56	
Расход топлива, л/100 км: загородный цикл	4,8	5,6
городской цикл	7,8	8,8
смешанный цикл	5,9	6,8
Двигатель		
Расположение	спереди поперечно	
Конфигурация/число клапанов	P4/16	
Рабочий объем, см^3	1364	1598
Степень сжатия	9,5	8,8
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	103/140 4900	132/180 5500
Крутящий момент, Н·м при об/мин	200 1850–4900	230 2200–5400
Трансмиссия		
Тип	переднеприводная	
Коробка передач	M6 (A6)	M6 (A6)
Ходовая часть		
Подвеска: спереди/сзади	типа «Мак-Ферсон»/упругая балка	
Рулевое управление	реечное с электроусилителем	
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/дисковые	

*Данные для базовой модификации.

Внимание дизайнеров к деталям заслуживает уважения и благодарности: хромированный ободок украшает даже стаканчик пепельницы, консоль коробки передач опоясана красной подсветкой.



Подсветка приборов служит и индикатором режимов подвески: белая – обычный режим, огненная – спортивный.



Убранство салона словно подчеркивает близкое родство «Астры» со старшей сестрой – моделью «Инсигния».



For journal-plaza.net



Вопреки ожиданиям, ходовые качества «Астры» напоминают не бушующее пламя костра, а огонь зажигалки. Не отнять того, что бензиновый 140-сильный турбомотор объемом 1,4 л в обычном режиме обеспечивает ровную и стабильную тягу, звук двигателя не раздражает слух. Такими же хорошистами показали себя коробка с четким приводом и внятное рулевое управление. Но справедливо ли желать большего от массового автомобиля?

Перейдем к активной езде. Стоит нажать на педаль газа посильнее, двигатель раскрывает свой пламенный нрав, а отличную настройку шасси чувствуешь каждой клеточкой. Но вот угас первый восторг, и я задумался: для чего этой машине три режима подвески? Пощелкал кнопками – по ощущениям разница в работе амортизаторов очень мала. Стоило ли огород городить? Независимо от стиля езды, заботу о жесткости подвески можно было бы смело доверить автоматике; пусть останется кнопка «спорт», но только для того, чтобы потешить самолюбие.

А на что способна 1,6-литровая версия? Опробовал ее и понял, что разница невелика. Да, автомобиль едет немного бодрее, однако, считаю, переплачивать за дополнительные 200 кубиков смысла нет.

Чуть позже производитель обещает выпустить безнаддувные версии этих двигателей. Машины с ними будут, скорее всего, дешевле, а вот каким их наделят характером – пока загадка. Ну а в этом нашем знакомстве автомобиль выглядел вполне и вполне достойно: это далеко не тот красный цветок, которого опасались друзья Маугли, – «Астра» греет душу. **ЗР**

Хочется верить производителю: проведенное обновление машины мало повлияет на ее цену. Ждать недолго – эта «Астра» появится в продаже нынешней зимой.

При загрузке тяжестей в багажник его пол лучше приподнять – тогда поклажу не придется переваливать через высокий бортик. А в образовавшийся «погребок» можно уложить мелочовку.



For journal-plaza.net



Сюжет для небольшого седана

For journal-plaza.net



Недорогой, но вместительный и комфортный, не прожорливый, но достаточно быстрый – этого ждут от автомобилей очень популярного в России класса. Сергей Канунников сравнивал только что поступивший в продажу «ТагАЗ-Вега» с уже завоевавшими неплохую репутацию конкурентами. С фотокамерой работал Константин Якубов.

For journal-plaza.net

Каждая новинка в этом классе, особенно произведенная в России, вызывает море интереса и бурю эмоций. Конечно, эти машины не блещут сногсшибательным дизайном и хитроумной электроникой. Их сильная сторона – способность, не разорив владельца, служить помощником семье в повседневной жизни. А желательно, чтобы еще и доставлять удовольствие. Задача, кстати, более сложная, чем кажется на первый взгляд.

С ВЫСОТЫ ПОЛОЖЕНИЯ

Взгляните на «ФИАТ-Албеа» анфас: не просвет – просветище! Правда, на данном экземпляре нет защиты двигателя. Но этот автомобиль действительно не побоится колдобин, даже самых выдающихся лежачих полицейских и снежных брустверов. Особенности наших дорог создатели автомобиля усвоили четко. В иных довольно дочных дисциплинах явно запутались.

Органы управления, организация рабочего места водителя без затей, но понятны и даже гармоничны. Отсутствие эклектики и признаков попыток «сделать нам красиво» – плюс для такого автомобиля. Даже то, что кресло водителя стоит высоковато, а регулировки по высоте в этой версии ФИАТа нет, можно бы стерпеть. Но само кресло – словно жердочка для птенца: подушка совсем коротенькая. Интересно, сколько экономят производители на таких «стульчиках»? В коротких городских поездках терпимо, но в дальнем путешествии утомительно. Неправильно сделаны средние воздуховоды системы вентиляции: воздух поступает лишь в зону животов водителя и пассажира, не выше.

Усаживаясь на заднее сиденье, мужчина даже средней комплекции с трудом просунет ступню между диваном и передним креслом. Неудивительно – база у ФИАТа самая короткая в этом тесте. Ехать сзади долго не хочется: посадка слишком приближена к вертикальной, колени стеснены. Зато багажник огромный – мечта дачника или барахольщика.

От 1,4-литрового мотора трудно ожидать прыти. Агрегаты такого объема в других автомобилях современнее, гораздо сильнее, но фиатовский на место среди них и не претендует. Даже порожний автомобиль вяло набирает скорость, сопровождая потуги шумом двигателя и трансмиссии. Чтобы поддерживать энергичный темп, придется не лениться и подергать рычаг коробки, благо работать им несложно.

Обзорность в «Албеа» хуже средней. Боковое окошко какое-то непропорционально маленькое по сравнению со стойками: на городских перекрестках, дабы удостовериться, что

Сейчас вокруг нового автомобиля кипят нешуточные страсти: суд в Южной Корее признал, что при его разработке были использованы похищенные у компании «Джи-Эм-Дэу» технологии, применяемые в популярном «Шевроле-Лацетти». Решение суда направлено против южнокорейской же компании «ТагАЗ-Корея», где по заказу российского завода разрабатывалась модель (и откуда в Таганрог поступают комплектующие). В связи с этим ТагАЗ временно остановил производство в России, хотя в его адрес никаких обвинений не выдвинуто. Остается надеяться, что эта, без сомнения, крайне некрасивая история закончится быстро и все заинтересованные стороны договорятся. Ведь, в конце концов, автомобиль получился удачный.



For journal-plaza.net





не стал помехой, отрываю лопатки от кресла.

А вот и странности доводки шасси. Мелкие неровности подвеска ФИАТа сглатывает прекрасно. Но долго ли продлится дорога без волн? Так и есть: «Албеа» энергично раскачивается во всех измерениях, рулем, и без того не очень точным, стало еще труднее корректировать автомобиль. В виражах он кренится так, что на утлом сиденье остаюсь лишь потому, что крепко цепляюсь за руль. Это не то чтобы уж очень страшно (на разумной скорости машина никуда не денется), но быстро утомляет. А если впереди 500 или 1000 верст?

Закладывая в конструкцию большой дорожный просвет и обеспечивая мягкость подвески, инженеры, понятно, хотели сделать как лучше, а получилось... чуть хуже, чем всегда.

ПО РАСЧЕТУ

В конкурсе элегантности он не станет призером, не вызовет блеска в мужских глазах и дамского умиления. Зато этот «Рено» в известной мере – эталон недорого семейного седана. Если вам ехать, а не красоваться, то, уверяю, модель за четыре года существования на российских дорогах не растеряла основных достоинств. Впрочем, и не изжила некоторых недостатков.

Трогательной веревочкой, торчащей в багажнике, можно открыть бензобак – на случай, если забыли сделать это из салона.



FIAT Albea

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Российская версия седана, созданного для третьих стран, дебютировала в 2006-м.

ДВИГАТЕЛЬ:
бензиновый, 1,4 л (77 л.с.).

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ:
5-ступенчатая механическая.

КОМПЛЕКТАЦИИ:
Base, Classic, Comfort.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ:
366 500–429 500 руб.

РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТА

Удобные органы управления, огромный багажник, большой дорожный просвет.

Раскачка и крены кузова, нет ABS (в данной комплектации), на заднем сиденье тесно.

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

FIAT Albea со своим огромным клиренсом уверенно чувствует себя на неровных дорогах, если ехать медленно.

For journal-plaza.net



Проще уж некуда! Но не гремит, не скрипит. И пользоваться в общем-то удобно.





Renault Logan

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Седан, продающийся в Западной Европе под маркой «Дачия», в России выпускают с 2005-го.

ДВИГАТЕЛИ:
бензиновые, восьмиклапанные 1,4 и 1,6 л; 1,6-литровый 16-клапанный (87–102 л.с.).

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ:
5-ступенчатая механическая.

КОМПЛЕКТАЦИИ:
Authentique, Expression, Privilege, Prestige, Black Line.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ:
299 000–414 500 руб.

РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТА

Просторный салон, большой багажник, энергоемкая подвеска.

Нет ABS (в данной комплектации), маленькие боковые зеркала, неудобно расположено управление климатом.

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

Renault Logan – по-прежнему сильный игрок в чемпионате компактных, недорогих седанов. Это выбор тех, кто руководствуется в первую очередь понятием «практичный».

Автомобиль вместителен, посадка спереди и сзади вполне удобна. Правда, водительское кресло, как и во всех недорогих автомобилях, коротко и стоит высоковато, а еще ни оно (по высоте), ни руль в этой комплектации не регулируются, а хотелось бы опустить первое или хотя бы поднять второй. Багажник не рекордный по вместимости, но удобный по форме.

Обзор был бы эталонным, кабы не подкачали наружные зеркала (особенно неудобно правое).

На ходу автомобиль ровный, средний в хорошем смысле слова. Разгон может быть энергичным (пусть и совсем не спортивным) благодаря тому, что рычаг коробки работает четко. Высокие обороты двигателю нипочем – в том смысле, что на них автомобиль едет вяло. А вот на низах мотор ведет себя уверенно, доказательство тому – результаты замеров эластичности. Тормозит машина тоже нормально. Но чтобы в комплектации Black Line получить ABS, придется доплатить 19 тысяч с хвостиком. В этом отношение «Рено» – как ФИАТ. По-моему, по масштабам XXI века такая экономия сомнительна.

Как не потеряла актуальности тема наших дорог, так по-прежнему заслуживает добрых слов подвеска «Логана». Очень приличное сочетание энергоемкости, комфорта и собранности на неровностях всех размеров. Машина с измененной подвеской стала лишь чуть жестче (ЗР, 2009, № 11), но в окружении испытуемых «Рено»

For journal-plaza.net



Салон ФИАТа не блещет оригинальностью, но, тем не менее, выглядит солидно и добротно.



Задний диван ФИАТа сделан по принципу необходимого минимума.



Не сложная, но удачная комбинация. Внизу, между циферблатами, дисплей бортового компьютера.



Отделка «Логана» проста и рациональна и при этом добротна. Единственный серьезный просчет – блок управления климатом расположен в слепой зоне внизу консоли.



Сиденье незамысловатое, зато – два подголовника.



Мизерная дань оригинальности: столбик указателя уровня топлива – в левой части дисплейчика.



Двухцветный салон – на любителя, а набалдашник рычага коробки и вовсе аляповат. Но расположено все логично, удобно.



В «Bere» самое комфортное сиденье – заднее. За подлокотником – люк для укладки длинномеров.



С приборами не мудрили – панель похожа на сотни других. Автомобили такого класса не самый привлекательный объект для дизайнерских экспериментов.

For journal-plaza.net



Бардачок уж очень мал и неказист для довольно богато оформленного салона.





TAGAZ Vega

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Автомобиль под индексом С-100 впервые представили весной 2009-го. Осенью начались его продажи.

ДВИГАТЕЛЬ:
бензиновый, 1,6 л (124 л.с.).

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ:
5-ступенчатая механическая.

КОМПЛЕКТАЦИИ:
Promo, MT0, MT1, MT2, MT5.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ:
349 900–469 900 руб.

РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТА

Просторный салон, мощный двигатель, приличная управляемость.

Неудобный по форме багажник, нечеткая работа рычага коробки передач, в данной комплектации нет центрального замка.

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

TAGAZ Vega – вполне жизнеспособная на нашем рынке и даже интересная модель, готова составить конкуренцию одноклассникам.

все равно лидер по плавности хода. А неровности преодолевает даже с некоим ухарством.

Управляется автомобиль тоже очень пристойно. Крены в поворотах ощутимы, но до «Албеа» «Логану» в этой «номинации», к счастью, далеко.

Московский «Рено» уверенно удерживает завоеванные позиции, зарабатывая для недорогой машины, дебютировавшей четыре года назад, достойный балл. Однако конкуренты не дремлют – один из них выступал третьим номером.

АКСЕЛЕРАТ

Сразу сообщу: нам не удалось вспомнить прямого аналога таганрогской машины с несколько претенциозным именем «Вега» (в «девичестве» – С-100). Вроде какие-то знакомые черты проглядывают... Но этот автомобиль может быть японским или корейским, китайским или российским... А что нам предлагают по существу?

Давненько не встречал машин без центрального замка! Экономия, чтобы хоть чуть удешевить автомобиль? На машине со 124-сильным мотором, четырьмя электростеклоподъемниками и электрозеркалами, с кондиционером? Не поддается разумению!

Может, еще и поэтому поначалу не понравился двухцветный салон с трогательно светлой ручкой коробки передач и голубой подсветкой при-

For journal-plaza.net

боров. Пообвыкнув, оценил вполне приличные материалы отделки салона, приемлемые сиденья с несколькими регулировками, поднимающуюся-опускающуюся рулевую колонку.

Сзади просторно, как в автомобиле классом повыше. В «Веге» удобный диван – формованный для двух пассажиров и с самым правильным в сравнении с парой соперников расположением спинки и подушки. В дальней поездке будет удобно. А вот багажник невелик и неудобен по форме, он – жертва дизайна и стоек типа «Мак-Ферсон» (только у «Веги» подвеска независимая), отнявших изрядно места.

Конечно, 124-сильный мотор дает заметную фору более слабым конкурентам. Но агрегату мешает коробка: избирательность рычага не идеальна, ходы большие и нечеткие, так что двигать его приходится с заметным усилием. Даже вроде бы привыкнув к автомобилю за пару дней, при попытке переключиться побыстрее теряю уверенность: попал в третью или в пя-



У «Албеа» самый большой багажник. К тому же ФИАТ – единственный среди испытуемых со складывающимся задним сиденьем.



Багажник «Логана» по объему не рекордный, но в нем все можно ловко расположить.



Багажник в таганрогском седане совсем не гигантский. И к тому же неудобной формы.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ



Общие данные	FIAT ALBEA	RENAULT LOGAN	TAGAZ VEGA
Размеры, мм: длина/ширина/высота	4186/1703/1490	4250/1752/1525	4514/1746/1436
база	2439	2630	2610
колея спереди/сзади	1414/1438	1466/1456	1490/1490
Объем багажника, л	515	510	н.д.
Радиус поворота, м	5,3	5,3	5,2
Масса снаряжен./полная, кг	1020/1445	980/1540	1300/1680
Время разгона 0–100 км/ч, с	13,5	11,5	н.д.
Максим. скорость, км/ч	162	175	180
Топливо/запас топлива, л	A95/48	A92/50	A92/н.д.
Расход топлива, л/100 км: загородный/городской/смешанный цикл	5,0/8,2/6,2	5,8/10,0/7,2	н.д.
Двигатель			
Расположение	спереди поперечно	спереди поперечно	спереди поперечно
Конфигурация/число клапанов	P4/8	P4/8	P4/16
Рабочий объем, см³	1368	1598	1597
Степень сжатия	11,1	9,5	10,0
Мощность, кВт/л.с.	57/77 при 6000 об/мин	64/87 при 5500 об/мин	91/124*
Крутящий момент, Н·м	115 при 3000 об/мин	128 при 3000 об/мин	173 при 4400 об/мин
Трансмиссия			
Тип	переднеприводная	переднеприводная	переднеприводная
Коробка передач	M5	M5	M5
Передаточные числа: I/II/III/IV/V/з.х.	4,27/2,24/1,44/1,03/0,87/3,91	3,73/2,05/1,39/1,03/0,79/3,55	3,82/2,16/1,48/1,13/0,89/3,33
Главная передача	4,10	4,21	н.д.
Ходовая часть			
Подвеска: спереди	типа «Мак-Ферсон»	типа «Мак-Ферсон»	типа «Мак-Ферсон»
сзади	упругая поперечная балка	упругая поперечная балка	типа «Мак-Ферсон»
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем	реечное с гидроусилителем	реечное с гидроусилителем
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/барабанные	дисковые вентилируемые/барабанные	дисковые вентилируемые/дисковые
Размер шин	175/70R14	185/65R15	195/55R15

*О соответствующей этому значению частоте вращения нет данных.

РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ «ЗА РУЛЕМ»

Весовые и геометрические характеристики			
Снаряженная масса, кг	1113	1120	1222
Нагрузка на ось, кг (%): переднюю/заднюю	629 (56,5)/484 (43,5)	685 (61,2)/435 (38,8)	744 (60,9)/478 (39,1)
Дорожный просвет, мм	165	170	145
Динамические качества			
Разгон, с:	 Погрешность спидометра 7,9%	 Погрешность спидометра 7,6%	 Погрешность спидометра 6,0%
Эластичность			
Время разгона, с: 60–100 км/ч (IV)	13,8	12,1	14,0
80–120 км/ч (V)	26,2	20,7	24,1
Выбег, м:			
120–50 км/ч	1401	1235	1247
50–0 км/ч	724	627	511
Торможение со 100 км/ч:			
тормозной путь, м	44,6	47,2	43,5
замедление, м/с²	8,6	8,2	8,9

For journal-plaza.net

ВЫСОКО СТОИМ

Для таких автомобилей величина дорожного просвета порой важнее тонкостей отделки. Будущему покупателю полезно знать самые низкие точки под днищем.

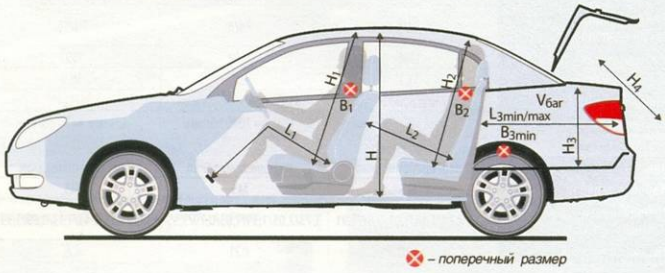
«ТагАЗ-Вега» в этом отношении автомобиль обычный, скорее даже низкий. Защиты двигателя на нашем экземпляре не было. Под передним подрамником – 145 мм, под кронштейном его крепления – 150 мм. Самая низкая часть выпускной системы – крепление приемной трубы, до которого 155 мм. Ну а сзади самая низкая точка (205 мм) – поперечный рычаг задней подвески.

«Рено-Логан» просто провоцирует на преодоление неровностей. Под защитой – 170 мм, кронштейн переднего рычага и самая низкая точка выпускной удалены от земли на 195 мм, а задняя балка – на 190 мм. Нынче с такими характеристиками выпускают иные кроссоверы.

«ФИАТ-Албеа» тоже без защиты. Без нее самая низкая точка – приемная труба (165 мм). Кронштейн переднего рычага выше земли на 195 мм. Усилитель пола в базе автомобиля на высоте аж 208 мм, а задняя балка – на 205 мм.



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	$V_{6ar.л}$
FIAT ALBEA	916–1110	600–780	1200	1100	940	1360	1380	990/1160	940	580	470	440
RENAULT LOGAN	920–1025	645–865	1200	1010	960	1385	1410	1015	1020	570	435	392
TAGAZ VEGA	945–1140	670–895	1185	1000	970	1380	1365	910	990	500	470	336

СРЕДНЕЕ ЗНАЧЕНИЕ УРОВНЯ ШУМА В САЛОНЕ, дБА

Модель	Скорость, км/ч (передача)					
	80 (IV)	100 (IV)	100 (V)	120 (V)	140 (V)	Разгон 0–100 км/ч
FIAT ALBEA	66,7	70,2	67,6	71,3	74,4	79,6
RENAULT LOGAN	66,1	73,7	68,4	71,9	75,2	77,8
TAGAZ VEGA	66,7	69,6	67,2	69,3	72,8	79,2

ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА АВТОМОБИЛЕЙ

Модель	Рабочее место водителя			Салон			Ходовые качества			Комфорт			Приспособленность к России			Общая оценка
	Сиденье	Органы управления	Обзор	Передняя часть	Задняя часть	Багажник	Динамика	Тормоза	Поведение на дороге	Шум	Плавность хода	Климат	Геометрическая проходимость	Сервис	Эксплуатация	
FIAT ALBEA	7	8	7	7	7	8	7	7	7	8	7	8	8	8	8	7,5
RENAULT LOGAN	8	7	7	8	7	8	8	7	8	8	9	8	9	8	8	7,9
TAGAZ VEGA	8	8	8	9	9	7	9	8	9	8	8	8	7	7	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.

тую? Тормоза ТагАЗа (лишь у него – дисковые и сзади) работают нормально: результаты замеров очень неплохие. Но субъективно – педаль временами уходила в пол туговато.

«Вега» не только едет быстро и лучше всех управляется – машина, даже несмотря на не самые дорогие шины «Кама», крепко держится за асфальт в поворотах. Руль, может, и легковат, но на движение им автомобиль реагирует споро. Плата: подвеска жестче логановской, машина отчетливее пересчитывает мелкие неровности. В этом нет большого греха. Хуже, что в поворотах, усложненных неровностями, на руль вдруг приходит отчетливый, довольно сильный толчок.

В «Вегу», как, впрочем, и в большинство автомобилей этого класса, сложно влюбиться с первого взгляда. Привыкая к ней, понимаешь: ее достоинства все же поярче недостатков. Будет ли таганрогская машина надежна, обеспечена сервисом и запчастями? Тема для отдельного разговора. ЗР



Сергей Канунников: «В современном быстро меняющемся мире лидерство постоянно необходимо подтверждать. На поле, где соперничают недорогие седаны, появился очередной неслабый игрок. Он наверняка не останется не замеченным конкурентами. Для нас, покупателей, это здорово!»

For journal-plaza.net

Статус по сниженной цене

Модельная линейка BMB пополнилась компактным кроссовером X1. О месте новинки под солнцем размышлял Дмитрий Федоров. Фото автора.

НЕ ЖДИТЕ ОТКРОВЕНИЙ

Понятие «люксовый» в наши дни размыто окончательно и бесповоротно. Чемоданы «Луи Виттон» на аэропортовских багажных лентах примелькались настолько, что не интересуют даже грузчиков, кошельки «Шанель» стали общим трендом у домохозяек, а костюмы от Канали вот-вот превратятся в униформу секьюрити в приличных фирмах. Что поделаешь! Когда у людей есть деньги, они тратят их на вещи, которые не просто выполняют функцию, но поднимают статус в обществе.

Когда речь заходит о личных автомобилях, упоминание вседорожника BMB сразу поднимает твое реноме. И не важно, какую модель ты имел в виду – величественный X5 или более скромный X3. Появление компактного X1 открывает новые возможности для тех, кто только мечтал о баварском кроссовере и ранее присматривался к «Форду-Куга» или «Джипу-Чероки». А теперь примерно за те же деньги можно получить BMB.

Вероятно, поэтому маркетологи баварской фирмы так и не ответили, что же представляет собой целевая группа потребителей новинки. Для этого автомобиля нет возрастных или социальных ограничений. Его должны вожделеть те, кто раньше не имел удовольствия водить BMB. Поэтому в X1 я не наблюдаю революционных решений. Даже так называемый Performance Control, преподносимый как некая разновидность активного заднего дифференциала, появившегося впервые на вседорожном купе X6, на деле оказался лишь электронной системой стабилизации с расширенными возможностями. Зато сколько пафоса при подаче новинки: элитные технологии в компактном классе!

Не ждите от этой машины откровений. X1 демонстрирует ровно то, что новообращенный клиент ожидает получить именно от BMB: внешность с раздутыми фирменными «ноздрями», высококачественный интерьер, породистые ездовые повадки. И совершенно новый социальный статус. Озаренный возможностью купить вседорожник BMB по неожиданно низкой для него цене, человек точно не обратит внимания на то, что багажник X1 немного меньше, чем у легковой «трешки» с кузовом универсал, а разрекламированное трехместное заднее сиденье (с регулируемой по наклону спинкой, между прочим) вместит только двоих.



For journal-plaza.net





Оформление интерьера вполне оригинально и в то же время напоминает другие модели марки.

Систему iDrive и большой экран на центральной консоли заказывают за дополнительную плату.



Все коробки передач, как механические, так и автоматические, имеют шесть передач.

ДВА ИЛИ ЧЕТЫРЕ?

Стремясь расширить круг потребителей, баварцы даже радикально изменили концепцию кроссовера. X1 стал первым вседорожником БМВ с вариантом привода только на задние колеса. Это позволит европейцам сэкономить до 6 тысяч евро при покупке наиболее доступных версий. А вот российских потребителей заставят выложиться по полной – моноприводные модификации к нам поставлять не планируют.

Что касается двигателей, тут X1 отвечает последней тенденции: экономичных дизелей в предлагаемой гамме больше, чем бензиновых моторов. В данном случае – в пропорции 3:2. Причем начальный бензиновый двигатель объемом 2 л войдет в гамму чуть позже, а пока предлагают лишь 3-литровую «шестерку» мощностью 258 л.с.

Но среди европейских покупателей любителей сжигать бензин явное меньшинство, поэтому выбор тестовых машин ограничили 2-литровым турбодизелем мощностью 177 л.с., видя в нем будущий бестселлер. Этот же мотор откроет и российскую гамму. Отличный двигатель – солидная тяга с самых низких оборотов. Только вот задержки в отклике на нажатие газа составляют едва ли не секунду – такова плата за соответствие нормам Евро V. Кроме того, нам предложат дизель аналогичного литража, форсированный до 204 л.с., а также вышеупомянутую бензиновую «шестерку». Сверхэкономичный 143-сильный турбодизель в Россию поставлять не будут.

Зато X1 станет первым российским БМВ, оборудованным «старт-стопом». На 177-сильной машине с ручной коробкой передач это устройство зачислят в стандартное оснащение. Правда, у нас не принято ездить на дорогих машинах с ручной коробкой передач, а «старт-стоп» и автомат друг с другом не сочетаются.

НАДЕЖДЫ И ЖЕЛАНИЯ

В целом X1 полностью отвечает своему статусу. Хотя, возможно, в базовом исполнении он слишком прост относительно суммы, которую за него просят.

За дополнительную плату взамен аморфных кресел появятся надежно обнимающие тело спортивные сиденья, дорога впереди озарится холодным сиянием биксеноновых фар, а днем солнечные лучи мягко осветят салон сквозь большой люк в крыше.

Но если отвлечься от навязываемой комфортной мишуры, то блеск машины немного меркнет. Не спорю, БМВ X1 – первый компактный вседорожник премиум-класса. Схожие по концепции модели «Ауди» и «Ленд-Ровера» появятся на рынке только года через три. Но если раздеть X1 до осно-

For journal-plaza.net

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	BMW X1		
	xDrive 20d	xDrive 23d	xDrive 28i
Общие данные			
Размеры, мм: длина/ширина/высота	4454/1798/1545		
база	2760		
колея спереди/сзади	1500/1529		
Объем багажника, л	420/1350		
Радиус поворота, м	5,9		
Снаряженная масса, кг	1650 (1660)*	1670	1685
Полная масса, кг	2130 (2145)	2160	2180
Время разгона 0–100 км/ч, с	8,4 (8,6)	7,3	6,8
Макс. скорость, км/ч	205		
Топливо/запас топлива, л	ДТ/61		А98/63
Расход топлива, л/100 км: загородный цикл	5,1 (5,4)	5,8	7,3
городской цикл	7,0 (7,7)	7,8	13,0
смешанный цикл	5,8 (6,2)	6,3	9,4
Двигатель			
Расположение	спереди продольно		
Конфигурация	P4		P6
Число клапанов	16		24
Рабочий объем, см³	1995		2996
Степень сжатия	16		10,7
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	130/177 4000	150/204 4400	190/258 6600
Крутящий момент, Н·м при об/мин	350 1750	400 2000	310 2600
Трансмиссия			
Тип	полноприводная		
Коробка передач	M6 (A6)		A6
Ходовая часть			
Подвеска: спереди/сзади	типа «Мак-Ферсон»/ многорычажная		
Рулевое управление	реечное с электрогидроусилителем		
Тормоза: передние и задние	дисковые вентилируемые		
Размер шин	225/50R17		

*В скобках данные для версии с автоматической коробкой.





Для крепления мелкого багажа предусмотрены вмонтированные в пол ленты. Задний ряд сидений раскладывается в пропорции 40:20:40.

На заднем ряду вполне просторно, но только для двоих.

вания, то перед нами окажется никакая не новинка, а подсаженный на внедорожные стероиды клон БМВ 3-й серии с кузовом универсал. Подтверждение – общая платформа и даже идентичная колесная база.

Собственно, в этом нет ничего плохого. X1 заметно приземистее прочих полноприводных машин: «Тойота-RAV4» выше на 175 мм, а «Ауди-Q5» – на 108 мм. Теперь понятно, почему по сравнению с другими кроссоверами БМВ-X1 почти не кренится в поворотах и отлично держится за дорогу. К тому же распределение крутящего момента по осям настроено даже более драйверски, чем у «трешки»: в нормальных условиях назад идет до 70% тяги. Правда, и трясет X1 на разбитых дорогах изрядно. Что поделаешь, такова плата за отменную управляемость и эмблему БМВ.

Если съехать с твердого покрытия на травку, тут подстерегает беда. С полным приводом еще есть шансы на побег из плена, но дорожный просвет… По официальным данным, клиренс у X1 на 50 мм больше, чем у моделей 3-й серии. Весомо. Но эта прибавка где-то под днищем, а спереди над дорогой нависает огромная челюсть бампера. Приходится быть аккуратным, чтобы случайно не насадить эту красоту на ухаб или бордюрный камень.

Впрочем, такие мелочи едва ли влияют на выбор покупателей. Для них X1 – словно подарок небес. А что под днищем, никому не интересно. Гораздо важнее бренд и сумма отданных за него денег. ЗР

Баварцы опять впереди конкурентов: у тех компактные премиум-кроссоверы появятся лишь через несколько лет.



Автомобиль в исполнении X Line отличишь по серебристым вставкам в бамперах и на порогах, а также релингам на крыше.

For journal-plaza.net

Три взгляда на «це-три»

Никакой тест-драйв не заменит недели, прожитой с автомобилем в пути. Маршрут Москва – Трнава и обратно проехал на «Ситроене-С3 Пикассо» Владимир Соловьев. Фото автора.



Маршрут: Москва – Киев – Трнава – Будапешт – Москва, 4385 км. Расход топлива – 7,6 л/100 км; в дороге залили в бак в общей сложности 334 л бензина.

CITROEN C3 PICASSO

1,4 л, 95 л.с., 5-ступенчатая МКП, 607 000 руб., максимальная скорость – 178 км/ч, разгон 0–100 км/ч –12,2 с, расход топлива (город./загород./смешанный цикл) – 9,2/5,5/6,9 л/100 км.

ВОДИТЕЛЬ

Тот, кто за баранкой, – персона привилегированная. Для нее все условия и удобства – только будь внимателен, не подвергай себя и пассажиров риску. Поднять профилированное кресло – пожалуйста, опустить или выдвинуть рулевое колесо – силь ву пле! Разве что со спинкой сиденья придется немножко повозиться – со ступенчатыми, как здесь, регулировками не сразу нащупаешь свой оптимум. Видимость отличная даже вверх – благо, крыша тоже стеклянная.

Человек за рулем отвечает в машине за все: чтобы вещи не болтались в большом багажнике, чтобы каждое колесо было накачано как надо. Кстати, в дальнюю дорогу лучше поднять на 0,2 атм давление в шинах – будут легче катиться и чуточку топлива сэкономите. Трое взрослых плюс три чемодана – машина, считай, загружена под завязку. Поэтому на первой же заправке проверяем, не приспустили ли шины.

«Це-третий Пикассо» прекрасно приспособлен к перевозке грузов: багажник явно больше, чем требуется в дальней дороге. Если же полностью да плотно заполнить его пространство, а на заднее сиденье посадить четвертого-пятого пассажира, перегрузка неизбежна. На трассе она заявит о себе пробоями подвески и раскачиванием кормы, с которым, стиснув зубы, справляются амортизаторы.

«Российский» дорожный просвет 160 мм, о котором не без гордости говорил мне Жан-Луи Шамла, директор зарубежных продаж «Ситроена», избавляет от беспокойства за целостность днища. Так-то оно так, но, думаю, увеличенный просвет недурно бы дополнить большей энергоемкостью подвески. Чувствовал, она держалась, но была, что называется, на пределе. Мотор же на полную загрузку реагировал достойно, не возражал против высоких оборотов и не ревел. Для большей уверенности при обгонах я переходил на пониженную передачу, но тем помощь ему и ограничивалась. Тормоза на крутых спусках в Карпатах и при замедлениях с большой скорости вели себя предсказуемо и уверенно.

ПАССАЖИРЫ ВПЕРЕДИ И СЗАДИ

Передний – просто участник увлекательной экскурсии. Огромные окна и прозрачная крыша создают впечатление, будто находишься в кабинке колеса обозрения. Или даже в батискафе, если бы «Пикассо» мог перемещаться под водой. К услугам «соседа справа» – большой перчаточный ящик. Это название лишь дань традиции: здесь, например, прекрасно охлаждается вода или сок. Настрой музыку и наслаждайся жизнью, покуда не настанет твоя очередь рулить. Сиденье переднего пассажира обладает всеми достоинствами водительского, разве что по высоте не регулируется. Ну а будь возможность приподнимать его на «лифте», головой о по-

For journal-plaza.net



Стихия C3 Picasso – европейские автострады, именно для них создавался этот веселый «кубик».

На дорогах Словакии нет пунктов оплаты – во избежание штрафа проезд по ним следует оплатить заранее: 4,90 евро для легковой машины на неделю.



Citroen C3 Picasso задуман универсальным, но его лучшие качества проявляются в путешествиях по хорошим дорогам.



«Ситроен-С3 Пикассо» выпускают на заводе в Трнаве. Однако доля словацких комплектующих – всего 18%, в то время как французских – 47%.

При отчетливо выраженной кубической форме кузова у «С3 Пикассо» хорошая обтекаемость – аэродинамических шумов не возникает во всем диапазоне скоростей.

Компактность без ущерба для вместимости: три чемодана – и осталось место для четвертого!



толок не ударились бы – расстояние достаточное.

Заднее сиденье возвышается амфитеатром. Дорога с него просматривается отлично! Я при росте 179 см расположился на диване с комфортом, а вот коллега, вымахавший до 190 см, подпирал крышу. Но ему везде так! С пространством для ног вообще красота: иногда, откинув спинку, я позволял себе вальяжно закинуть ногу на ногу. Но это на прямой трассе. На дороге, изобилующей поворотами (а таких было немало), возникал дискомфорт из-за плоской подушки сиденья – опасался, что тело того и гляди сорвется с места. Приходилось держаться за передний подголовник. И все равно на крутом вираже, зазевавшись, не удержался и стукнулся головой о верхнее крепление ремня безопасности. Его, замечу, не мешало бы прикрыть мягкой накладкой... Завидовал переднему пассажиру: ему хоть бы что! **ЗР**



На Украине свой Берлин. Его брали с боем, прорываясь по разбитому, словно после бомбежки, шоссе. Трудное испытание для подвески рафинированного «горожанина»!



For journal-plaza.net



For journal-plaza.net

Не кочегары мы, не плотники

С парой «монтажников-высотников» и их снаряжением испытывать универсалы «Лада-Калина» и «Лада-Приора» отправился Денис Арутюнян. Фото Георгия Садкова.

Складная лестница, ящик с гаечными ключами, коробка с проводами, поддон с мелким инструментом... Не хватает разве что монтерских кошек. Объемистая и довольно тяжелая поклажа перемещается в недра «Калины», а грузчики уже ворчат: все вроде хорошо – вместительности багажника хватает для большей части предметов, проем достаточно широк, нет риска врезаться головой в открытую дверь, однако переваливать тяжести через высокий бортик не очень удобно. Загрузили все? Нет, сколько ни вертели сложенную стремянку, впихнуть не смогли, для переносного генератора места тоже не осталось. Но есть возможность увеличить грузовой отсек, сложив задний диван.

Не мелочились – убрали спинки целиком, а не по частям. Теперь другое дело: лестница влезла. Правда, легла она кривовато: спинка дивана хотя и не образует ступеньку, но выдается небольшим горбом. Ладно, главное, что взяли все – хоть отправляйся на самый сложный объект. Но не спешим: весь скарб придется перегружать в багажник «Приоры» – проверим и его возможности. За дело!

Высоким «высотникам» лучше пригнуться – здесь дверь висит чуть ближе к голове. Но гораздо важнее, что поднимать ящики легче: погрузочная высота меньше, а бортик вдвое ниже, чем в «Калине». Упаковались? А почему одна из коробок словно куда-то провалилась? Оказывается, боковые элементы фальшпола нависают над нишами в крыльях безо всякой опоры. Значит, тяжелый груз следует класть только посередине пола, над запаской. Так и сделали. И поняли: свободного места здесь больше. Правда, злополучные генератор с лестницей все же остались за бортом... Снова прибегнем к трансформации салонной «мебели».

Разложив сиденье, обнаружили: к нашему «набору монтажника» можно смело добавить еще один такой же. Легла на ровный пол стремянка, уложены инструменты. А чем занять свободное пространство? Конечно, запас еще никому не мешал – вдруг для особо сложной работы понадобится дополнительное оборудование, громоздкое да тяжелое? В такой ситуации «Приора» выручит владельца, а вот ее конкурентка не сможет.



Компактная «Калина» поражает грузовместимостью. Лестница хотя и с трудом, но вошла! Пробовать, влезет ли водокачка, не стали.



Тяжести в «Калину» можно загружать не нагибаясь – это плюс. А вот высокий порожек, через который приходится переваливать поклажу, – минус.

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Lada Kalina универсал

ДВИГАТЕЛИ:
бензиновые, 1,6 л (82 л.с.) и 1,4 л (90 л.с.).

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ:
5-ступенчатая механическая.

КОМПЛЕКТАЦИИ:
«Стандарт», «Норма», «Люкс».

ЦЕНА:
259 114–322 321 руб.

For journal-plaza.net

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	LADA KALINA 1,4	LADA PRIORA 1,6
Общие данные		
Размеры, мм: длина/ширина/высота	4040/1700/1500	4330/1680/1508
база	2470	2492
колея спереди/сзади	1430/1410	1410/1380
Объем багажника, л	350	444
Масса снаряженная/полная, кг	1080/1555	1088/1593
Макс. скорость, км/ч	165	183
Топливо/запас топлива, л	А95/50	А95/43
Расход топлива л/100 км: смешанный цикл	7,0	7,2
Двигатель		
Расположение	спереди поперечно	
Конфигурация/число клапанов	Р4/16	
Рабочий объем, см³	1390	1596
Степень сжатия	н.д.	н.д.
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	66/90 5250	72/98 5600
Крутящий момент, Н·м при об/мин	127 4200	145 4000
Трансмиссия		
Тип	переднеприводная	
Коробка передач	М5	
Ходовая часть		
Подвеска: спереди и сзади	типа «Мак-Ферсон»	
Рулевое управление	реечное с электроусилителем	
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/барабанные	
Размер шин	185/60R14	





Загрузив в «Приору» «комплект монтажника», обнаружили, что осталось место еще для нескольких ящиков.

Низкий порожек багажника «Приоры» не препятствие при загрузке. А вот нависающая пятая дверь – небезопасная преграда голове грузчика.

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Lada Priora универсал

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, 1,6 л (98 л.с.).

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ: 5-ступенчатая механическая.

КОМПЛЕКТАЦИИ: «Норма», «Люкс».

ЦЕНА БАЗОВЫХ КОМПЛЕКТАЦИЙ: 313 912–357 107 руб.

КАК ИХ НАЗЫВАТЬ?

Название типа кузова «универсал» прочно укоренилось в мировой терминологии, однако существуют и другие. В Америке такие машины именуют Station Wagon – в честь конных экипажей, развозивших пассажиров с железнодорожных станций. В Британии – Shootig Brake, во Франции – Break (сокращенно от Break de Chasse). То и другое можно перевести как «охотничий привал» – по названию конных экипажей для охоты. В Германии про подобный автомобиль скажут Variant или Kombi, хотя последнее определение, строго говоря, подходит любому пятидверному кузову.

Ну а каково нашим монтажникам за рулем? Здесь нет откровений – обе машины уже знакомы. Высокая посадка, хороший обзор, приличная ширина салона – планировка внутреннего пространства «Калины» заслуживает высокой оценки. К тому же нельзя не заметить, насколько возросло качество сборки по сравнению с экземплярами из ранних партий. А что скажут пассажиры? После того как выгрузишь часть оборудования, чтобы усадить домочадцев, те порадуются неожиданному простору. Но вот что нехорошо: даже при легкой аварии именно обитатели заднего дивана окажутся в зоне риска – здесь есть ремни безопасности, но ни одного подголовника!

На фоне соперницы «Приора» кажется более строгой... и уютной, несмотря на низкую посадку за рулем, мелковатые наружные зеркала, высокий бокс-подлокотник, который мешает включать четные передачи. Зато аккуратна панель, прекрасно читаются приборы, удобны крутилки микроклимата. Если же пересесть назад, растеряешь изрядную часть оптимизма – здесь тесновато. Особенно крупному пассажиру: сверху на него давит потолок, спереди – спинка водительского сиденья.

Однако не багажом единым живы наши друзья-монтажники – до строительства нужно еще добраться! На ходу «Калина» вызывает противоречивые чувства. Вроде бы 1,4-литровый мотор (на тесте именно такая версия) можно с уверенностью назвать современным (и экономичным), но его силенок не хватает даже порожней машине. А как будет разгоняться полностью загруженная? Универсал теряет всякое подобие динамики и, словно КамАЗ с полной цистерной, становит-

For journal-plaza.net

ся помехой потоку. Да что там поток – даже на старте двигатель захлебывается, приходится добавлять газу, палить сцепление.

«Приора» в чем-то похожа на соперницу. Тот же «пустой» руль (его вращение сопровождается негромким, но назойливым жужжанием электроусилителя), вполне приличная плавность хода. А вот динамика не в пример лучше, даже с включенным кондиционером. Понятно, с ним машина разгоняется не столь резво, как с неработающим, но стыдиться не придется. А если вспомнить, что, по паспортным данным, расход топлива у обоих универсалов почти одинаковый, то вывод, какой из них выигрывает, напрашивается сам собой. Однако…

Нашим друзьям-высотникам предстоит не только возить по будням инструмент, но и по выходным – семьи, а прежде – расплачиваться при покупке машины. Скорее всего, решающим фактором выбора для них станет именно цена. Так вот, за достоинства «Приоры» придется платить больше, а рабочий человек непременно взвесит, стоит ли вещь своих денег. ЗР

Редакция благодарит Алексея Волобуева за предоставленный для теста автомобиль и помощь в подготовке материала.





Контрольный замер подтвердил данные производителя: объем багажника «Калины» – 348 л при заявленных 350 л.

По заводским данным, объем багажника «Приоры» – 444 л; по нашей методике обмера получилось 416 л.

Изъян в грузовом отсеке «Приоры»: пол жесткий не по всей его площади, отчего коробка с гайковертом завалилась в мягкую нишу заднего крыла.





For journal-plaza.net

Примете в купе?

Коллега попросил: «Возьмите меня третьим...» Отказать было бы нетактично. Конечно, трехдверный «Поло» не самый удобный автомобиль для пассажира на заднем сиденье, но ведь результаты экспериментов с участием живых людей – конечно, если опыты безопасны – наиболее убедительны.

Пока пассажиры рассаживаются по местам, устраиваюсь за рулем. Пара манипуляций с регулировками по высоте и в продольном направлении – и сиденье принимает нужное телу положение. Быстро нахожу общий язык и с остальными органами управления. Кто бы сомневался! «Поло» хотя и маленький, но все-таки «Фольксваген».

Впрочем, не так уж он и мал. За всю поездку я ни разу не задел локтем своего соседа, мужчину дородного, и даже не ткнул его рычагом коробки под коленку. По ширине салона «Поло» даст фору не только многим одноклассникам, но и более крупным автомобилям. Вот потолок я чуточку приподнял бы и еще отодвинул бы подальше салонное зеркало заднего вида – чтобы не висело на бровях.

Кто сказал, что 1,2-литровый 70-сильный двигатель не способен на подвиги! Конечно, его не сравнить с топовым для этой модификации турбомотором того же объема, но мощностью 105 л.с., однако проявленная активность неожиданна для самого слабого из «половских» двигателей. Даже с тремя седоками и полным багажником автомобиль прытко разгоняется и шустро лавирует в потоке европейского города. Правда, переключать скорости приходится часто, но это вовсе не напряжно: педаль сцепления – словно старая знакомая, а рычагом орудуешь безошибочно, как кукловод послушной марионеткой. Хотя недостатки трехцилиндрового мотора изжить не под силу даже столь опытному производителю, как «Фольксваген»: вибрации передаются на руль и подушку сиденья, да и звук агрегата – совсем не шепот.

Удобно маневрировать – в продолжительных городских поездках с частыми парковками легкий руль не утомит даже изящную барышню. Правда, для придания водителю большей уверенности на высоких скоростях гидравлике руля можно бы добавить усилия. Но в целом «Поло» ведет себя хорошо, послушно выполняет команды человека за баранкой и не преподносит неприятных сюрпризов.

Отведенное мне водительское время истекло – лезу на второй ряд. Сделать это непросто – будто протискиваешься к дальнему сиденью в «Газели»-



Подсвеченные белым светом приборы в темное время суток читаются четко, кнопки и выключатели светятся красным, и он не режет глаза.

Даже в маленьком «Поло» чувствуешь себя защищенным. Возможно, из-за массивной панели приборов и низкой посадки.

For journal-plaza.net

Следом за пятидверным «Фольксвагеном-Поло» на российский рынок вышла и трехдверная версия. Максим Сачков поездил и на водительском, и на пассажирском местах. Фото автора и «Фольксваген».



В простейшей комплектации трехдверный Polo – просто удобный компактный хэтчбек. Но с более мощным мотором он вправе претендовать на место в нише маленьких купе, в которой Volkswagen еще не бывал.



маршрутке. Когда же усядешься, даже за длинноногим водителем все замечательно. Здесь можно проехать не одну сотню километров. Мои ноги, ни во что не упираясь, помещаются в удобной выштамповке переднего сиденья. И над головой места хватает. Вылезать сложнее – подушка переднего кресла отъезжает только после увесистого пинка. Сидушки с функцией Easy Entry (дословно – «легкий вход») при откидывании спинки делают «шаг вперед», освобождая широкий проход на галерку. Однако они только в более дорогой комплектации Comfortline.

Помнится, на презентации пятидверной версии объявили, что цены на новый «Поло» останутся прежними. Не обманули: самая недорогая трехдверка с 70-сильным двигателем в исполнении Trendline – от 475 тысяч рублей. И это за «Фольксваген», пусть и самый маленький, слабенький, простенький! Кстати, о простоте. Стандартный набор оборудования вряд ли устроит даже самого неприхотливого. Докупить опции? Они недешевы. Например, коврики, кондиционер и аудиосистема обойдутся в полсотни с лишним тысяч рублей. Закажете боковые подушки безопасности и занавески, подогрев сидений, зеркала с электроприводом и обогревом, парктроник (кстати, он здесь только акустический) и оригинальную сигнализацию – общая стоимость машины подберется к 600 тысячам. Накладно... Может, скинуться и взять на троих? **ЗР**

Volkswagen Polo 1,2 MPI

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Размеры, мм:	
длина	3970
ширина	1682
высота	1462
база	2470
колея спереди/сзади	1463/1456
Объем багажника, л	280/952
Снаряженная масса, кг	992
Полная масса, кг	1550
Разгон 0–100 км/ч, с	14,1
Максимальная скорость, км/ч	165
Топливо	А95
Запас топлива, л	45
Расход топлива, л/100 км:	
городской цикл	7,3
загородный цикл	4,5
смешанный цикл	5,5

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, Р3, 16 клапанов, 1,2 л, 51 кВт/70 л.с. при 5400 об/мин, 112 Н·м при 3000 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: переднеприводная, М5.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвеска – типа «МакФерсон»/упругая поперечная балка; рулевое управление – реечное с электрогидроусилителем; тормоза – дисковые вентилируемые/барабанные; шины – 175/70R14.

For journal-plaza.net



Renault Logan 16V

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Размеры, мм:	
длина	4250
ширина	1740
высота	1534
Объем багажника, л	510
Снаряженная масса, кг	1115
Полная масса, кг	1600
Разгон 0–100 км/ч, с	10,5
Максимальная скорость, км/ч	180
Топливо	А92
Запас топлива, л	50
Расход топлива, л/100 км:	
городской цикл	9,4
загородный цикл	5,8
смешанный цикл	7,1

ДВИГАТЕЛЬ:
бензиновый, Р4, 16 клапанов, 1,6 л, 75 кВт/102 л.с. при 5750 об/мин, 145 Н·м при 3750 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ:
переднеприводная, М5.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ:
подвески – типа «Мак-Ферсон»/полузависимая пружинная; тормоза – дисковые/барабанные; шины – 185/65R15.

Шестнадцатый скорый

Крепкий, надежный, вместительный, но далеко не самый быстрый... С появлением 16-клапанной версии «Рено-Логан» отношение к популярной модели может измениться, считает Юрий Тимкин. Фото Константина Якубова.

Кто бы знал, что поездка на нем подарит столько эмоций! И не только мне: не счесть изумленных водителей попутных машин, видевших, как легко и непринужденно я стартовал со светофора в авангарде потока – ведь «логаны», как правило, не ввязываются в подобные баталии. Но моя машина совсем другая. Под капотом – 1,6-литровый 16-клапанный двигатель мощностью 102 л.с. Это на 15 «лошадок» больше, чем у восьмиклапанника того же объема, который был самым мощным в гамме. Вроде бы прирост небольшой, однако его хватило, чтобы характер седана кардинально изменился.

В отличие от исходного мотора, который на оборотах выше средних «не живет», этот агрегат любит, чтобы его крутили. На малых оборотах 1,6-литровые двигатели ведут себя схоже, зато после 3000 об/мин у 16-клапанного возникает ощутимый подхват – машина просыпается столь же быстро, сколь стремительно ускоряется. Разбег с места до 100 км/ч, по заводским данным, – 10,5 с. На фоне обычного «Логана» такая динамика – все равно что удар в литавры после тоненького звона колокольчика. Пожалуй, не многие модели этой ценовой категории могут похвастаться большей резвостью. Конечно, спортивной машину не назову, но то, что седан способен зажечь в сердце водителя огонек, – совершенно точно.

И по экономичности 102-сильная модификация выигрывает у 87-сильной. На 100 км городской езды она требует 9,4 л топлива против 10 л для восьмиклапанника. При этом машина, как и прежде, довольствуется 92-м бензином.

В пробках версия 16V порадовала хорошей тягой на низах – трогаться с места можно почти на холостых оборотах. И сцепление настроено как надо: срабатывает именно тогда, когда ожидаешь. Пятиступенчатую механику по-прежнему отличают четкие переключения и неплохая избирательность. Процесс смены передач омрачает лишь ощутимая вибрация на рычаге. Он, кстати, украшен псевдоалюминиевой накладкой. А еще для «красивой жизни» – обшитый кожей руль, щеголевато-белая подложка панели приборов, на порогах наклейка с логотипом *Renault*, а центральная консоль обрамлена вставкой под кевлар – неожиданное решение для бюджетной модели.

Подвеска флагманского «Логана» – со стабилизатором поперечной устойчивости (ЗР, 2009, № 11). Конечно, она шумновато отрабатывает неровности, зато энергоемкости, кажется, нет предела. Чтобы довести подвеску до пробоя, надо сильно постараться. У меня не получилось.

В городе здорово помогают полноценные наружные зеркала, установленные вместо миниатюрных «ушек». Шестнадцатиклапанный «Логан» предлагают исключительно в самом богатом исполнении Prestige – водительская подушка безопасности, кондиционер, противотуманные фары, обогрев передних кресел, электропривод наружных зеркал и стекол.

Столь щедрый набор обуславливает высокую цену – «Логан 16V» стоит от 414 500 рублей. Для машины бюджетной категории дороговато. Возможно, компании стоит предложить 16-клапанную модификацию в более простой комплектации. Тогда насладиться ее динамикой сможет больше покупателей. ЗР

For journal-plaza.net



Полугодовой баланс

Е. Тим «Хендай i30». Игорь Козлов. Поэтому погода. Фото автора

ЧТО ЗА ЦИФРАМИ

Появление i30 в редакции совпало с коротким отпуском и планами махнуть на рыбалку. Для путешествия в рыбацкую Мекку под Астрахань одной недели, к сожалению, маловато, поэтому решил закинуть снасти поближе – в Дон, севернее Цимлянского водохранилища. Тем не менее на круг вышло без малого 3 тысячи км – онито, в первую очередь, и помогли выявить сильные и слабые места машины. Ведь, в отличие от скоротечных городских поездок, в дальней дороге обращаешь внимание даже на едва приметные мелочи.

Одна из них: синяя подсветка дисплеев аудиоцентра, климата и щитка приборов сияет так, что взгляд не отрвешь! Светится почти все, даже входы USB и iPod – весьма полезные, замечу, штуковины. Но все же такие огни панели на любителя, а по мне, так весьма назойливо бьют в глаза. Приглушил подсветку – совсем другое дело! Действительно, синий цвет не мозолит глаза, но остается весьма контрастным. Одно неудобство – блики от дисплея климат-контроля и радио маячат в ветровом стекле. Кстати, более рослые водители их не видят – проверил, отодвинувшись назад. Но не все же вырастают под два метра! А будь экранчик в колодце, как на многих других машинах, отражение исчезло бы и для меня. Дабы избавиться от назойливых бликов, пришлось ночью… опускать противосолнечный козырек.

Салон довольно просторен, словно сидишь в машине классом выше. Диапазон регулировок водительского сиденья легко перекрывает запросы тех, кто перерос полтора метра, но недобрал до двух. Впрочем, как отметили рослые коллеги, чтобы комфортно вытянуть ноги, не помешала бы регулировка рулевой колонки вперед-назад. Но если руль не идет к Магомету, тот вынужден расположить спинку более вертикально. Высота потолка это позволяет. И даже отодвинутые до упора сиденья оставляют сзади достаточно места, чтобы пассажиры не давили коленями в спину впередисидящим.

Интерьер нашего i30 в коже. Если кто-то считает такой вариант офис-

For journal-plaza.net



Hyundai i30

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

длина	4245
ширина	1775
высота	1480
база	2650
колея спереди/сзади	1546/1544
Объем багажника, л	340/1250
Полная масса, кг	1720
Снаряженная масса, кг	1268
Время разгона 0–100 км/ч, с	11,1
Максимальная скорость, км/ч	192
Топливо	А92
Запас топлива, л	53
Расход топлива, л/100 км:	
загородный цикл	5,2
городской цикл	8,0
смешанный цикл	6,2

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, Р4, 16 клапанов, 1,6 л, 89 кВт/122 л.с. при 6200 об/мин, 154 Н·м при 4200 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: переднеприводная, М5.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – типа «МакФерсон»/многорычажная, рулевое управление – реечное с электроусилителем, тормоза – дисковые вентилируемые/дисковые, шины – 205/55R16.

Топор и пила – для сушняка, его полно в прибрежных перелесках. Ни одно живое дерево, разумеется, не пострадало.

ным, то уж точно не моя собака. Лохматой псине не возбраняется гулять по салону – следы от лап и шерсть не прилипают к такой обивке.

Управление климатом – одной большой крутилкой по центру (командует температурой) и россыпью кнопок по периферии (заведуют направлением воздушных потоков). На асфальте вполне удобно, но вот на кочках приходится целиться пальцем в маленькие кнопки. Впрочем, это дело привычки – справляется же, к примеру, баянист с сотней кнопок, да к тому же вслепую.

А вот свет фар безупречен! Мощный, ровный и вместе с тем никого не слепит: если встречные не моргают, это верный признак правильно настроенной границы светового пучка. Понравился и автоматический режим дворников: включил – и забыл про правый рычажок, а щетки сами машут, причем именно тогда, когда это действительно нужно.

Установить для себя новый рекорд экономичности в той поездке не получилось – с двигателем G4FC средний расход составил 7,4 л/100 км (по бортовому компьютеру). Не так уж много, однако моя старенькая «Тойота-Королла» с мотором 3ZZFE (1,6 л) тратит в тех же условиях на 0,7 л меньше.

Чтобы заставить 122 «лошади» «Хёндай» работать в одной упряжке, нужна некоторая сноровка. На низах без пришпоривания тянут неохотно, что особенно неудобно в дорожных пробках, в полную силу впрягаются лишь ближе к 4000 об/мин. Однако тогда басовитый, хотя и приятный рык мотора начинает давить на уши. (Обычно у «длинноходников» диаметр поршня 77 мм, ход – 85,4 мм, то есть момент по оборотам растянут более равномерно, а здесь его «заострили» в угоду максимальной мощности.) Справедливости ради отмечу, что часть вины лежит на длинноходной и малоинформативной педали сцепления – из-за нее-то и приходится подгазовывать, трогаясь с места. Впрочем, если вы пересядете на «Хёндай» с «Жигулей», то, скорее всего, неудобств не испытаете.

После 70 км/ч опускать стекла задних дверей не стоит – срывы потока вызывают чуть ли не инфразвуковые колебания воздуха в салоне и способны душу вытрясти!.. Опускать стекла и не нужно – есть же климат-контроль. С ним и пыли меньше, и сквозняков нет.

Управление аудиоцентром вполне логично. Критерий прост: если освоил кнопки без инструкции, значит, все сделано правильно. Звучание вряд ли вызовет восторг у меломанов, но вполне соответствует статусу машины.

Подвеска мягче, чем у соплатформенного «КИА-Сид», и все же жестковата – комфорт принесен в жерт-



Паром в Трехостровской работает с 7 до 20 часов – учтите, если пойдете нашим маршрутом. Асфальт на правом берегу сменяют грунтовки, но далеко от шоссе отъезжать и смысла нет: уже в 5–7 км от него деревушки с конкурентами – местными рыбаками.

For journal-plaza.net



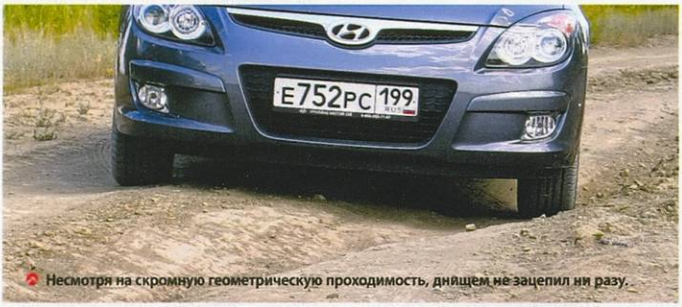
В августе-сентябре жара в донских степях может достигать 40°С и более. Спасение – в салоне машины с мощной климатической установкой. От вездесущей степной пыли защищают салонный фильтр и режим рециркуляции.

С ростом до 172 см можно улечься ногами в багажник, головой в салон.

Под поликом – докатка. Отправляясь в путешествие, захватите хотя бы шинную аптечку.







Несмотря на скромную геометрическую проходимость, днищем не зацепил ни разу.

НЕ БАЙКИ



В Дону рыба есть! Этого соменка на 5 кг вытягивали минут двадцать, а вот более крупного одолеть так и не удалось: часа через полтора, когда голова чудища кило на сорок уже просматривалась под водой, не сдюжил поводок (0,8!). По местной традиции голову сома отправили в уху в дополнение к прочему улову, а остальную часть закоптили. Кстати, местные готовят уху на донской воде – она хотя и мутная, но без химии.

Hyundai i30 – это удачное шасси, просторный салон, качественная отделка. Но машина, пожалуй, чуток дороговата.

ву управляемости. Зато едет i30 очень четко. Уверенно держит курс, не докучает излишней нервозностью, легок и послушен. И задние амортизаторы здесь не громыхают, как у «Сида». Весьма приятное, отчасти даже спортивное шасси! Разве что ESP бесцеремонно вмешивается в работу – несколько рано и навязчиво. Энергоемкость подвесок вполне достаточна: даже на доверху груженной машине нигде их не пробил. А ведь ходил и по грунтовкам, пусть к ним и не приспособлена городская, в общем-то, машина.

Однажды центральный замок напомнил о бдительности. Вышло нелепо, да закономерно: случайно нажал кнопку блокировки и захлопнул дверь. А ключик-то остался внутри! Я его нарочно положил в бардачок, чтобы случайно не обронить во время рыбалки. И предположить не мог, что в современной машине нет «защиты от дурака». Пришлось стать умным: удочкой и бардачок открыл, и ключик выудил, благо, стекла остались чуть приоткрытыми... Позже выявил еще одну особенность: если открыть дверь задка со штатного брелока, то при ее закрытии замок автоматически блокируется. С одной стороны, удобно – не нужно лишний раз доставать ключ. Но если он нечаянно остался в багажнике?.. Наверняка с кем-нибудь случится такой конфуз. Мораль: инструкцию изучай до, а не после.

КРЕДИТ-ДЕБЕТ-САЛЬДО

Сейчас на одометре почти 13 тысяч км – близится первое ТО. В целом «Хёндай-i30» показал себя вполне современным, практичным и универсальным автомобилем. Будучи городским по рождению, готов отправиться и в автономное дальнее путешествие, и перевезти, например, холодильник на дачу. Причем, замечу, по не самым ровным дорогам. Хэтчбек с задатками универсала! Пока, тьфу-тьфу, не подвел ни разу. А огрехи – так у кого их нет? Тем более что здесь они несущественные и, отчасти, не более чем мои собственные придирки. Коллегам ведь i30 понравился. Добавлю, что цена машины – 639 900 рублей за вариант с мотором 1,6 л, МКП, в комплектации Comfort. Наш, Style, на «тридцатку» дороже. Много это или приемлемо – решит для себя покупатель. В этом классе автомобилей выбор необъятен и столь же широка ценовая вилка. А пока этот материал готовился в печать, дилеры цену сбавили. ЗР

For journal-plaza.net

Литры в трех измерениях

Одни утверждают, что гибриды намного экономичнее прочих автомобилей, другие – что это хитрый маркетинговый ход для привлечения новых покупателей. Вооружившись мерной мензуркой, истину искал Максим Сачков. Фото Георгия Садкова.



Под капотами современных автомобилей прячутся двигатели трех типов: бензиновые и дизельные – наиболее массовые, а гибриды совсем зеленые (во всех смыслах), но быстро завоевывают место под солнцем. Последним прочат в недалеком будущем победу над конкурентами, ведь комбинированные установки выбрасывают меньше вредных газов в атмосферу и топливные аппетиты у них скромнее. Однако блицкрига не предвидится – рост продаж автомобилей, в которых ДВС дополнен электромотором, сдерживают высокие цены. Значит, еще долго бензиновые, дизельные и гибридные модели будут мирно сосуществовать.

А так ли экономичны гибриды? Не ставлю под сомнение данные производителей. Но одно дело – результаты стендовых испытаний, и совсем другое – данные о расходе топлива, полученные в эксплуатации. Ведь ситуация на дорогах сильно отличается от той, что описана в тестовых методиках.

Решено: сводим в поединке гибридный, бензиновый и дизельный автомобили.

For journal-plaza.net

А ПОДСУДЕН КТО?

Идеальный вариант для вынесения справедливых суждений – сравнить разные двигатели, используя один агрегатоноситель. Или хотя бы найти все три модификации в одном кузове. Но такого разнообразия пока нет ни в одном модельном ряду, а когда появится, то модификации наверняка разведут по характеристикам, дабы не создавать внутреннюю конкуренцию. Поэтому остается единственный вариант: подобрать модели, разные по происхождению, но близкие по техническим показателям.

Для таких испытаний лучше всего подойдут полноразмерные вседорожники. Не только потому, что это представители популярного в России класса. У таких машин хороший топливный аппетит, а значит, и разница в расходах будет наиболее показательна. «Лексус-RX 450h» – пока единственный гибрид в этом сегменте. Под стать ему подбираем противников – со схожими мощностными и динамическими показателями, а также снаряженной массой. Честь автомобилей с бензиновыми двигателями защищает «Ниссан-Мурано», со стороны дизелей выступает БМВ-X5.



Три автомобиля больше половины рабочего дня колесили друг за другом по Садовому кольцу.



Lexus RX 450h

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Японский гибрид достоин называться последним словом техники. Почти все в нем заслуживает особого внимания – от бензинового двигателя, работающего по экономичному циклу Аткинсона, до хитрой системы, использующей тепло выхлопных газов для быстрого прогрева мотора. И, конечно, поражает безупречная работа гибридной установки, четко и быстро распределяющей обязанности между двигателем внутреннего сгорания и электромоторами.

ДВИГАТЕЛЬ: гибридная силовая установка – 3,5-литровый бензиновый двигатель (183 кВт/249 л.с.) и два электромотора (123 и 50 кВт). Мощность – 220 кВт/299 л.с.

РАЗГОН ДО 100 КМ/Ч: 7,8 с.

СНАРЯЖЕННАЯ/ПОЛНАЯ МАССА – 2110/2700 кг.



BMW X5 xDrive 3,0d

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Дизели БМВ всегда отличались завидными мощностными характеристиками, передовыми технологиями и материалами; 3-литровый дизель с алюминиевым блоком, установленный на модели X5, готов потягаться со многими бензиновыми моторами. Топливо в цилиндры под давлением 1600 бар подает система «коммон рейл» последнего поколения, а воздух сжимает компрессор с регулируемой производительностью.

ДВИГАТЕЛЬ: дизельный, 3,0 л, 173 кВт/235 л.с.

РАЗГОН ДО 100 КМ/Ч: 8,1 с.

СНАРЯЖЕННАЯ/ПОЛНАЯ МАССА – 2075/2755 кг.



Nissan Murano 3,5i

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

3,5-литровая «шестерка» «Мурано» – пример высокотехнологичного бензинового двигателя. Для снижения массы головка и блок цилиндров отлиты из алюминиевых сплавов, применены полые распредвалы и кованый коленвал, впускной коллектор изготовлен из невесомого композитного материала. Улучшить характеристики двигателя призваны системы, регулирующие длину впускного канала и фазы газораспределения.

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, 3,5 л, 183 кВт/249 л.с.

РАЗГОН ДО 100 КМ/Ч: 8,0 с.

СНАРЯЖЕННАЯ/ПОЛНАЯ МАССА – 1920/2380 кг.

For journal-plaza.net

Маршрут включает в себя несколько кругов по московскому Садовому кольцу. Автомобили едут друг за другом, вместе стоят в пробках, с одинаковой скоростью проскакивают свободные участки. Чтобы исключить особенности стиля езды, водители по ходу теста меняются машинами. На финише заливаем баки под пробку и фиксируем показания.

НА ТЕСТОВОМ КОЛЬЦЕ

Старт – двигатели пущены. Из-под капотов БМВ и «Ниссана» доносится недовольное урчание непрогретых моторов. «Лексус», выждав театральную паузу, «заговорил», лишь когда процессия тронулась – видимо, за эти несколько секунд гибрид сэкономил немного топлива. Подтверждение получим на финише.

РАСХОД ТОПЛИВА

Модель	Lexus RX 450h	BMW X5 xDrive 3,0d	Nissan Murano 3,5i
Данные производителей, л/100 км:			
городской цикл	6,6	11,3	14,9
загородный цикл	6,0	7,2	8,9
смешанный цикл	6,3	8,7	10,9
Результаты замеров ЗР, л/100 км*	10,9	17,1	18,4

*Результаты замеров ЗР отличны от заводских, поскольку проведены в реальных условиях города с многочисленными пробками.



Для замеров количества топлива использовали мензурку с ценой деления 100 мг.

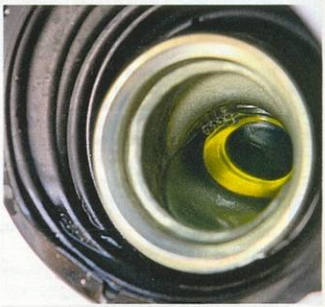
Утренний поток уже рассосался – Садовое кольцо «летит». Лишь редкие и кратковременные торможения у светофоров портят показатели идеальной для столицы средней скорости. Кстати, RX 450h потихоньку наращивает преимущество – глушит двигатель на каждой остановке, не выбрасывая понапрасну топливо в выхлопную трубу. Противникам нечего противопоставить – системы «старт-стоп», выключающей мотор на холостом ходу, пока нет ни на «Мурано», ни на X5.

После обеда не только люди, но и движение становится ленивее. На очередной круг автомобили тратят почти вдвое больше времени – светофоры проезжают за несколько циклов, плетутся черепашьим шагом перед многочисленными сужениями проезжей части. В таких режимах гибрид почти все время едет на электромоторе – заряда батарей вполне хватает, чтобы потолкаться в затяжной пробке. Лишь изредка и ненадолго включается двигатель внутреннего сгорания – подзарядить аккумуляторы. А если затор непродолжительный, то помощь бензинового двигателя и вовсе не требуется: несколько ускорений и торможений – и батареи вновь полные. Зато моторам БМВ и «Ниссана» пришлось работать без отдыха. И хотя стрелки тахометров не поднимались выше 2000 об/мин, топлива за несколько часов простоя они сожгли немало.

С МЕНЗУРКОЙ И КАЛЬКУЛЯТОРОМ

Стоп, машины! Городской марафон протяженностью 80 км автомобили преодолели ровно за 3,5 ч, средняя скорость составила 22,9 км/ч. Теперь переходим к самому интересному – мерная мензурка расставит соперников по местам.

Маршрутным компьютерам решили не доверять – количество израсходованного топлива вычисляли, доливая баки до полного.



For journal-plaza.net

В лидерстве «Лексуса» сомнений не было, однако результаты удивили. В реальных городских условиях гибрид экономичнее дизельного соперника на 37%, а бензинового – на 41%. Вполне вероятно, преимущество новичка перед бывалыми оказалось бы не столь велико, проходи тест за пределами мегаполиса. Но будем объективны: в ближайшем Подмосковье да и в окрестностях других крупных городов заторов ничуть не меньше, чем в центре.

Любопытно пересчитать сэкономленные литры в деньги. При нынешних ценах (А95 стоит в столице примерно 24 рубля за литр) бензиновый вседорожник за каждые 100 км пробега съедает на 180 рублей больше, чем гибридный автомобиль, а дизель из-за более низкой стоимости солярки (в среднем 20 рублей за литр) – на 80 рублей. Весомо даже для состоятельных автомобилистов. Но…

Владельцы бензиновых и дизельных вседорожников! Не спешите избавляться от своих автомобилей и бежать за гибридами – дочитайте до конца. Современные гибридные модели и правда существенно экономичнее собратьев с традиционными двигателями, но не забывайте, что они и значительно дороже. И разницу в цене вряд ли удастся отбить, экономя на заправках. К тому же частые пуски «гибридного» мотора означают повышенный износ. Будет ли ресурс такого двигателя, как у обычного? Не придется ли тратиться больше из-за ремонта?

И уж тем более не спешите менять любимый БМВ и «Ниссан» на «Лексус». Цель этого теста – сравнить не конкретные модели, а скорее представителей трех разных направлений. Гибридные версии скоро появятся и у БМВ, и у «Ниссана». Похоже, гибридное движение в ближайшее время станет массовым, а значит, цены на такие автомобили упадут. И тогда машину с двигателем внутреннего сгорания и электромотором будут рассматривать как практичное средство передвижения. **ЗР**

К концу рабочего дня автомобили дольше стояли в пробках, нежели ехали. Средние скорости на первом и последнем кругах отличались более чем вдвое.



В современном городе разница в расходе топлива между бензиновым и дизельным автомобилями несущественна. Преимущество гибрида – безоговорочное.

БЕЗ НАЦИОНАЛЬНЫХ РАЗЛИЧИЙ

Уточнение к материалу «Европейского нам не надо» (ЗР, 2009, № 9).

Как оказалось, не только испытатели ЗР, но и технические специалисты российского представительства «Шкоды», у которых мы консультировались, до поры заблуждались насчет особенностей маркировки пружин в подвесках «Октавии» – «европейской» и адаптированной к условиям России. Теперь выяснили. На заводе пружины маркируются в соответствии с жесткостью цветными метками (от одной до шести). Возможны и метки разных цветов (синяя, оранжевая, белая). Но все это связано не с «европейской» или «российской» настройками подвесок, а лишь с особенностями комплектации машин – разными силовыми агрегатами. Так называемые пакеты для плохих дорог (читай: российских) как-то специально не маркируют – комплекты пружин с определенной жесткостью подбирают из существующих.

Приносим читателям извинения за невольно допущенную неточность.

For journal-plaza.net



Маршрут: Тэчжон – Кванчжоу – Пусан – Тегу; общий пробег – 1270 км; средний расход сжиженного газа – 8,0 л/100 км, всего 102 л.

И расцвел подсолнух

По Корее на газогибридной «Хёндай-Элантра» прокатился Владимир Соловьев, и одновременно он за баранкой «выращивал цветок». Фото автора.

Корея стремится стать первой во всем. Гибридная «Хёндай-Элантра» еще не успела дебютировать на Франкфуртском автосалоне, а корейское бюро туризма уже предлагало совершить на новинке поездку по стране. В Южной Корее гибриды (с такими же кузовами, как у бензиновых машин нового поколения) начали производить в конце лета и тогда же приступили к продажам. Только называют их на родине иначе, как-то по-революционному: «Аванте». Так и тянет выкрикнуть: «Аванте, камарада! Вперед, товарищ!». Словно пожелание – чтобы вслед за первым гибридом появились и другие, дружелюбные к удивительной и прекрасной природе здешних мест.

ГОЛУБЫЕ МЕЧТЫ

Когда получал автомобиль в офисе «Хёндай», поинтересовался, почему в стране, практически не имеющей запасов природного газа, появился гибрид, работающий на этом топливе? Оказалось, сжиженный природный газ в силу его экологичности давно используют в Корее в качестве моторного топлива: на нем работают почти все такси, а вообще автомобили с двигателями на газе составляют пятую часть парка страны. На всех крупных заправочных станциях продают не только бензин и дизельное топливо, но и сжиженный газ. Так что появление в Корее газогибрида – шаг исторически подготовленный, оправданный экономически и экологически: в сравнении с традиционными бензином и дизтопливом газ при сгорании дает в среднем на 20% меньше выбросов, усиливающих парниковый эффект. Сейчас природный газ ввозят из стран Персидского залива и Северной Африки. В ближайшей перспективе будут строить газопровод из Владивостока – тогда газ будет обходиться дешевле... Странно, почему в России, газодобывающей державе, а впрочем, и в Европе, у которой доступ к газу неограниченный, эти соображения не стали доминирующими. Может, Европа отстает от Сеула не только на семь часов поясного времени?.. Впрочем, пишу о другом – о поездке на первом корейском гибриде.

For journal-plaza.net





Голубой шильдик *Hybrid LPi* на крышке багажника и отличает гибридную «Элантру» от обычной.

Узкая полоска асфальта разделяет рисовые чеки на южном побережье. Чтобы посмотреть, как растет рис, водителю «Элантры/Аванте» приходилось быть крайне осторожным.

Газом можно заправиться так же быстро, как любым другим топливом. Экономия в оплате – раза в полтора. Сравните: литр А95 стоит 1639 вон, дизтоплива – 1499, а газа – 1110 вон (1000 вон – примерно 25 рублей).



Перемещение селектора трансмиссии в положение E убавит «Элантре» резвости, но добавит экономичности.

Нужно научиться тому, чтобы автомобиль не разрушал природу. Для начала – вырастить виртуальный «подсолнух» на приборной панели.





В РОЛИ САДОВНИКА

В интерьере все напоминает обычную «Элантру». Но приборная панель другая. Она получила название SuperVision, которое я перевел бы как «всевидящая». В комбинацию приборов, помимо привычных тахометра и спидометра, вошли специфические индикаторы – уровня зарядки высоковольтной батареи, включения зарядки батареи, нагрузки электродвигателя. Посередине – шкала экономичности расхода топлива с диаграммой в виде цветка. В нем мне привиделся подсолнух. Голубая подсветка вовсе не дань тому, что автомобиль работает на газе, просто у «Хёндай» это фирменный цвет приборного щитка.

Цветок, безусловно, центральная фигура всей комбинации. Его обрамляют шкалы экономичности и спидометра. Хочешь не хочешь, а он всегда в поле зрения. Но чтобы цветок появился, водителю нужно выработать для себя наиболее экономичную и, следовательно, экологичную манеру езды.

Как этого добиться? Главное – плавно прибавлять газ, не раскручивать двигатель до высоких оборотов, чаще использовать торможение двигателем, а не жать бездумно на тормозную педаль. Все вроде бы просто, но у меня электронный «подсолнух» поначалу никак не хотел распустить больше четырех листков. Значит, еду не лучшим образом, можно добиться еще большей экономичности. В какой-то момент решаю вырастить цветок во что бы то ни стало. Для этого стараюсь держать шашечки электронного расходомера в зоне максимальной экономичности, подавляю малейшее желание прибавить газ, чуть что – отпускаю педаль. И знаете, удается держаться за впереди идущей машиной. Одновременно ловлю себя на мысли, что в привычной своей манере езды я, видимо, несколько перебарщиваю с газом. Но понять это может только тот, кто думает об окружающем мире и выбирает для передвижения не многолитровые спорткары, а автомобили, щадящие природу.

Через полчаса после начала эксперимента цветочек на приборной до-

For journal-plaza.net

ске выпустил все шесть листьев, потом бутон зацвел и даже дал семена. Это означало, что автор достиг вершин экономичности и, как не без гордости объяснил самому себе, стал сеятелем доброго.

Чего мне это стоило? Об этом лучше сказали бы коллеги из машины сзади, которые сигналили, недоумевая, почему я едва поспеваю за колонной. Сделал вывод, что большинство водителей не умеют или не хотят ездить экономично. Но семеро одного не ждут – я подчинился темпу колонны. Жаль, мои «подсолнухи» бутонов больше не давали...

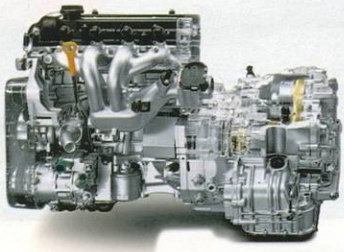
ГИБРИДНЫЕ ИТОГИ

«Элантра/Аванте LPi» не имеет возможности ехать на электротяге. Электромотор включается в мощностную цепь только при интенсивном разгоне, помогая двигателю внутреннего сгорания. При сбросе газа электродвигатель работает как генератор, заряжая высоковольтную батарею. Для снижения выбросов в атмосферу ДВС отключается при торможении, когда скорость падает ниже 9 км/ч, и пускается, лишь только снимешь ногу с педали тормоза.

Бесступенчатый вариатор гибридной машины работает плавно и неплохо обучен торможению двигателем при сбросе газа для регенерации электрического заряда. В результате комбинаций в работе с электромотором и использования энергии торможения машина может выйти на расход 5,6 л сжиженного газа на 100 км, что в пересчете на бензин соответствует 4,5 л. Очень хороший показатель для пятиместного автомобиля гольф-класса! Но достижим он, видимо, при выполнении ряда требований, в том числе к загрузке автомобиля и режиму езды. У меня средний расход составил 8,0 л газа (6,5 л бензина) на 100 км – тоже весьма неплохо. Плюс выигрыш за счет цены на топливо.

Как мог, я проявлял расположение к природе, которую в Корее считают идеальной и абсолютной сущностью, восстанавливающей и поддерживающей жизнь. Гибридный автомобиль – только промежуточный этап в постижении этой сути. ЗР

Hyundai Elantra Hybrid LPi вызовет повышенный интерес в странах, где развита сеть газовых заправок. В Корее машина стоит от 17 800 долларов.

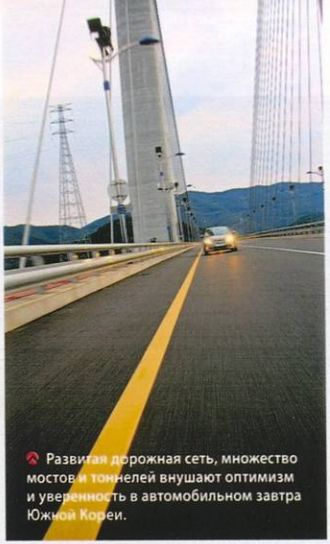




Блок ДВС-электромотор-вариатор располагается под капотом, высоковольтные батареи, инвертор и блок управления – за задним диваном, внизу.

После автотура по Корее я зауважал себя и гибридную «Элантру»: выброс CO_2 не превышал 99 г/км. О таких показателях Западная Европа только мечтает.





Развитая дорожная сеть, множество мостов и тоннелей внушают оптимизм и уверенность в автомобильном завтра Южной Кореи.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	Hyundai Elantra LPi	
Общие данные		
Размеры, мм: длина/ширина/высота	4535/1775/1490	
база	2650	
колея спереди/сзади	1532/1527	
Радиус поворота, м	5,7	
Объем багажника (VDA), л	512/1604	
Снаряженная масса, кг	1297	
Время разгона 0–100 км/ч, с	11,7	
Максим. скорость, км/ч	188	
Топливо	сжиженный газ	
Запас топлива, л	45	
Расход топлива, л/100 км: городской цикл	10,6	6,5
загородный цикл	5,6	4,4
смешанный цикл	5,6	4,5
Двигатель		
Тип	ДВС	электромотор
Расположение	спереди поперечно	
Конфигурация	P4	–
Число клапанов	16	–
Рабочий объем, $см^3$	1591	–
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	84/114 6000	15/20
Крутящий момент, Н·м при об/мин	148 4500	105 6000
Трансмиссия		
Тип	переднеприводная	
Коробка передач	вариатор с металлическим V-образным ремнем	
Ходовая часть		
Подвеска: спереди/сзади	типа «Мак-Ферсон»/ упругая балка	
Рулевое управление	реечное с электроусилителем	
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/ дисковые	
Размер шин	195/65R15	

For journal-plaza.net

Стенька Разин позавидует

Американцы признали «Кадиллак-Эскелейд» лучшей моделью в классе роскошных вседорожников. Рассказ от лица российского владельца ведет Вадим Никишев. Фото Константина Васильева.

Мне за пятьдесят, я житель крупного регионального центра. Возглавляю компанию, занимающуюся жилищным строительством. По статусу мог бы ездить и с персональным водителем, однако привык сам управлять автомобилем. И то, что у меня «Кадиллак-Эскелейд», не случайность.

Во-первых, мне необходим полноприводник. Ха, скажете вы, зачем он в мегаполисе! И с позиции обычного горожанина будете правы. Однако я живу в частном доме на берегу реки, где выезд на относительно нормальные улицы предваряют два километра крутого серпантина. Соревнования по подъему на холм соседские заднеприводные БМВ и «мерседесы» проигрывают мне вчистую. Речь, понятно, о зимних месяцах – как у нас чистят дороги, вы в курсе.

Еще у меня есть небольшая яхта. Парусным спортом занимаюсь уже больше четверти века, первый катамаран реставрировал своими руками… Порой к облюбованному, а то и просто удобному для спуска на воду месту лодку приходится перетаскивать по суше, на прицепе, – тяжелый, мощный и тяговитый вседорожник со штатным фаркопом отлично справляется и с этим.

Не спорю, у «кэдди» немало достойных конкурентов европейского происхождения с весьма соблазнительными ценниками на базовые версии. Однако после того, как их продавцы подсчитали стоимость дополнительного оборудования, я сказал, что наведаюсь к ним как-нибудь в другой раз – когда образуется лишний миллион-полтора рублей. А к «Эскелейду» дозаказывать практически нечего. Список оборудования стандартной комплектации занимает не одну страницу, а в допы отнесли мультимедиацентр с откидным монитором, люк и какой-то особенный диван для задних пассажиров. Не помню точно, в чем его прелесть, – все равно сзади сажаю ребенка в детском кресле. Стоит все мое хозяйство на колесах меньше двух с половиной миллионов, что, считаю, для этого класса совсем не дорого, если не сказать сильнее. Часть функций даже не востребована, например регулировка педального узла или электропривод сидений: однажды настроил – и забыл.

Но большей частью фишек пользуюсь постоянно. Зимой выручает обогрев рулевого колеса и, что еще большая редкость, подогрев омывайки. Подножки, без которых в машину забираться непросто, складные, а с такими меньше риск повредить соседние машины при манев-



For journal-plaza.net



Недалеко от нашего города войско бунтаря Степана Разина, срезая в своем походе изгиб Волги, по суше перетаскивало ладьи. С «Эскелейдом» это делать намного проще.



Рычаг коробки – типичный американизм. Клавиша ручного выбора передач на нем – баловство, а кнопка в торце включает пониженный ряд.

Третий ряд сидений можно сложить, а можно оставить в гараже. Глава семьи так и сделал.



рировании на парковке перед гипермаркетом. Кнопки центрального замка есть и с моей, водительской, стороны, и с пассажирской: когда я выхожу, супруга всегда легким движением блокирует замки дверей. Трехзонным климат-контролем пользуемся постоянно – для каждого члена семьи устанавливаем персональный температурный режим. Летом работает ступенчатая вентиляция сидений. Без нее, как показывает мой опыт пользования машинами с кожаным салоном, в жаркий день рубашка моментально прилипает к спине. И к спинке сиденья.

На ходу «кэдди» не настолько комфортный, как я ожидал. Говорят, это из-за тяжелых колес и рамной конструкции. Хотя по сравнению со старыми американскими моделями он более понятный в управлении – спасибо независимым подвескам.

Двигатель – ураганный! Большой, объемом 6,2 л и мощностью за 400 сил, он легко выстреливает огромный вседорожник и непринужденно тянет прицеп с яхтой. Шестиступенчатый автомат работает неплохо, хотя уступает немецким системам, например новейшей роботизированной коробке, что на спорткупе супруги. На моей же машине, когда идет затяжной обгон, коробка работает несколько натужно: на секунду задумывается, скачет на передачу вниз, потом еще на одну – и только тогда «Эскелейд» с победным ревом оставляет всех позади. Как-то разогнал его до максималки – цифровой спидометр показал 187 км/ч. А по паспорту скорость ограничена 170 км/ч.

Если ехать без фанатизма, то на трассе можно уложиться в 15 л, в городе уходит до 17 л на сотню. При передвижениях в таком ритме 100-литровый бак требует пополнения бензином – кстати, 92-м – не чаще, чем многие легковушки.

Доволен ли машиной? В целом да, как и множество американцев, которые назвали «Эскелейд» автомобилем года по совокупности потребительских качеств, хотя мой образ водительской жизни в чем-то отличается от их. Еще меньше моя история похожа на автомобильную жизнь большинства сограждан. Во всяком случае, в нашем городе «эскелейды» можно пересчитать по пальцам одной руки. Кстати, нераспространенность модели тоже достоинство – владелец может обойтись штатной сигнализацией и спать спокойно. ЗР

For journal-plaza.net

По всем дорогам с улыбкой

Компания «Мазда» по-новому оформляет свои машины: передний воздухозаборник теперь похож на смайлик. Первой ласточкой стала «трешка», а теперь изменился и кроссовер CX-7. Чем он отличается от прежней версии, выяснил Юрий Тимкин. Фото автора.

Командировка началась с сюрприза. Из Москвы вылетали при рекордной для середины октября температуре под 20 градусов. А в Мюнхене стрелка термометра замерла в отрицательной зоне, шел снег. Сюрреализм, да и только! По трассе плелись с черепашьей скоростью – то и дело аварии. В таких условиях пришелся кстати уже известный (прежде его устанавливали только на «Мазде-6») 2,2-литровый дизель. 173-сильный мотор позволял ехать внатяг без боязни заглохнуть, которую вызывают многие современные турбодизели.

А когда мы вырвались на простор, CX-7 показал себя весьма динамичным. Резко ускоряться при обгонах, равно как и поддерживать среднюю скорость 130 км/ч, дизельному кроссоверу не составило труда. Кстати, двигаясь в таком темпе, нельзя не заметить, что притих в сравнении с дорестайлинговой версией шум в салоне. Ради этого внедрили аэродинамические накладки на передние стойки кузова, добавили звукоизоляцию в колесных арках, под панелью приборов и полом салона.

Проехав еще и пару километров по грунтовке и форсировав несколько неглубоких ям, в очередной раз убедился: кроссоверам такие условия не особо подходят. Второй опробованный автомобиль оказался еще менее приспособлен для off road. Достаточно посмотреть на роскошные 19-дюймовые колеса с низкопрофильными шинами. Зато благодаря им управляемость показалась более цельной: выше запас устойчивости в поворотах, лучше информативность рулевого управления. Но главное – автомобиль гораздо более быстрый. Ведь под капотом трудится 2,3-литровый бензиновый турбомотор мощностью 260 л.с. Недаром японцы называют такой CX-7 спортивным кроссовером. Они недалеки от истины: для ускорения с места до 100 км/ч требуется всего 8,2 с. Немногие соперники могут похвастаться такой прытью. Кстати, на российский рынок CX-7 по-прежнему будут поставлять с дефорсированной до 238 л.с. версией «турбочетверки», а также с автоматом (в европейских странах модель исключительно с механикой).

Плавность хода CX-7 улучшилась – сказывается применение амортизаторов с более мягкими настройками. Управляемость не пострадала – удержать ее на высоком уровне помогла увеличившаяся на 5% жесткость кузова. Извилистая дорога особенно требовательна к удобству посадки. В предыдущей CX-7 мне не хватало продоль-



«Улыбка» в переднем бампере визуально сближает CX-7 с «Маздой-3» второго поколения.

For journal-plaza.net





«Точечные» изменения в салоне сделали его комфортнее и удобнее в повседневной эксплуатации.

В такие лужи можно нырять безбоязненно. Но на более серьезное бездорожье выезжать не стоит.



ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	Mazda CX-7	
	2,2	2,3
Общие данные		
Размеры, мм: длина ширина/высота	4680/1870/1645	
база	2350	
колея спереди/сзади	1615/1610	
Диаметр разворота, м	11,4	
Снаряженная масса, кг	1800	1740
Полная масса, кг	2430	2301
Объем багажника (VDA), л	455/1348	
Время разгона 0–100 км/ч, с	11,3	8,2
Максимальная скорость, км/ч	200	211
Топливо/запас топлива, л	ДТ/69	А98/69
Расход топлива, л/100 км: городской цикл	9,1	14
загородный цикл	6,6	8,4
смешанный цикл	7,5	10,4
Двигатель		
Расположение	спереди поперечно	
Конфигурация	Р4	
Число клапанов	16	
Рабочий объем, $см^3$	2184	2261
Степень сжатия	16,3	9,5
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	127/173 3500	191/260 5500
Крутящий момент, Н·м при об/мин	400 2000	380 3000
Трансмиссия		
Тип	полноприводная	
Коробка передач	М6	
Ходовая часть		
Подвеска: спереди/сзади	типа «Мак-Ферсон»/ многорычажная	
Тормоза: передние и задние	дисковые вентилируемые	
Размер шин	235/60R18, 235/55R19	



Теперь и в CX-7 есть камера заднего вида. Жаль, на экран не выводятся подсказки идеальной траектории.

ной регулировки руля – теперь она появилась. На новой баранке больше кнопок, они управляют не только «музыкой», бортовым компьютером и круиз-контролем, но и навигатором. Понравился более крупный информационный дисплей и система мониторинга мертвых зон, а также камера заднего вида. Правда, она не прорисовывает идеальную траекторию движения, но это уже мелочь.

А как улыбка? Внешность стала доброжелательней – не последнее дело для налаживания хороших отношений... ЗР

For journal-plaza.net



Полосатый, в рейс!

В будущем году в продаже появится самый зверский из отечественных автомобилей – «Тигр-233001». Общий язык с хищником искал Максим Приходько. Фото Александра Кульнева и компании-производителя.

Машина незаурядна и просто обязана была появиться в канун года Тигра. Рассказ о ней можно начать по-разному, и всякое вступление будет о впечатляющем. Скажем, звук работы дизельного двигателя – он точь-в-точь сытое звериное урчание живого усатого-полосатого. Поражает масса «Тигра» – 6 т. Уссурийский хозяин тайги, тот тоже в сравнении с другим зверьем тяжеловес. Еще вариант – поведать о цене: ни один из серийно выпускаемых ныне российских автомобилей не стоит в базовой комплектации 3,5 млн. рублей – почти столько же по деньгам тянет и оранжевый «котик». Чаще всего те, кто видел это изделие Арзамасского машиностроительного завода, пользовались глаголом, который в переложении на литературный язык звучит как «обалдеть!». А кто на машине поездил, произносят это слово даже с придыханием.

Кошачьи давно связаны с миром моторов: автомобили, самолеты, вертолеты, подлодки и даже танки называли именами этих сильных красавцев. Когда в Арзамасе, на родине российских бэтээров, решились строить армейский вездеход, его тоже назвали в честь самой опасной в природе кошки-хищницы. За сходство характеров: машина штурмует полуметровые рвы, вертикальные стенки высотой до 40 см и вползает на косогоры до 20 градусов. Скорость движения по пересеченной местности – до 80 км/ч, максималка – все 140 км/ч (заводские испытатели уверяют, что едет и быстрее). «Тигр» не страдает водобоязнью и готов прыгнуть в реку – шнорхель, словно хвост трубой, торчит над правой стойкой и как бы помахивает кончиком в двух метрах от земли (в глубину нырять не стоит – кузов негерметичный). Мощнейшая лонжеронная рама, колеса, рычаги, торсионная

For journal-plaza.net



подвеска, колесные редукторы – все это от БТР-80 и другой армейской техники. Получилось настолько здорово, что решили выпустить зверя в люди – создать гражданскую версию. Воевать на таком не придется, потому здесь небронированный пятидверный кузов и нет креплений для пулеметов, гранатомета и радиостанции. В остальном – все тот же вояка. Автомобиль, на котором мы поездили, – топовая версия ценою 5,5 млн. рублей. Знай наших!

На месте дилера «Тигра» я продавал бы машину только после обязательного краткого курса для владельцев – чтобы не соблазнялись рвануть на машине туда, где «пехота не пройдет и бронепоезд не промчится». Техника провоцирует: для дремучего бездорожья – две лебедки с усилием по 4000 кгс, на каждой 20 м троса (в базовой версии лебедка одна). Централизованная подкачка шин и сугубо военный рисунок протектора. Экспедиционный багажник увенчан россыпью фар да еще фарой-искателем. И тигриная раскраска... Сами понимаете, долго глазеть на все это и бездействовать невозможно – скорее за руль!

Правее двух указателей давления в шинах кнопка (!) пуска американского дизельного «Камминса» мощностью 205 л.с. Обещают с января начать устанавливать дизельную «четверку» ЯМЗ-534 – она и дешевле, и мощнее на 68 сил. (Для всех моторов предусмотрена полезная штука – автономный подогрев.) Регулирую сиденье под себя, беглый взгляд в зеркала, на приборы – и жму на «старт». Мотор рявкнул, пятиметровой длины «тигр» вздрогнул, ожил – поехали. Вы не представляете, что творится в душе у взрослых дядек, впервые севших за руль этого «животного»! Хотелось орать: «Вася, прикрой – атакую!», петь про Орленка, который взлетит выше солнца, а желание тут же рвануть на штурм

For journal-plaza.net

Берлина я подавил с трудом... Нет, мне не туда – еду на нашем «Тигре» к его тезке из Германии, что навсегда застыл на 42-м километре Волоколамского шоссе. Следующий год не только год Тигра, но и год 65-летия Победы. Наши деды смогли укротить незваных зверей.

Управлять машиной не сложнее, чем любой другой, к ее немалой ширине привык быстро. И вообще, в ней довольно уютно.

Чувствуешь себя защищенным. Еще бы – повредить торсионную подвеску можно только противотанковой гранатой. А вот модерновый маленький руль не глянулся – он выпадает из общей стилистики (в базовой версии руль – от «Соболя»). Гидроусилитель тоже не сверхмощный, он словно говорит: парни, это вам не спорткар. Я понял, что такое дорожный просвет в 40 см: какие там бордюры – их не чувствуешь! Чтобы пробить такую энергоемкую подвеску, надо сильно постараться. И не здесь, не на асфальте.

На шоссе мне уступали дорогу все, включая тех, кто рулил ну очень дорогими иномарками. И даже экипаж ППС. Парни в форме разглядывали меня и «Тигра» – и руки служивых невольно тянулись к табельному оружию. Спокойно, это мирный бронепоезд!.. Эх, загнать бы «тигру» в лес, в глушь непролазную, да по буеракам, сквозь кустарник, бампером валить сухостой... Нельзя: это первый и пока единственный гражданский «Тигр», ему предстоит выставка «Интерполитех», так что на кузове не должно быть ни царапины. Производители обещали чуть попозже организовать настоящий, крутой тест-драйв – тогда и расскажу о внедорожных качествах арзамасского зверя на воле. А пока лишь о некоторых особенностях.

Если надумаете прикупить «бронепоезд» с механической коробкой, выучите: положение рычага на первой передаче у него там, где у всех вторая, а задняя там, где у всех первая. Подобную схему применяли на «уазиках»: легче орудовать рычагом, чтобы раскачать машину, если увязнешь по уши. От ульяновского вездехода на «Тигре» и принцип расположения топливных баков. Еще деталь: на каждую щетку стеклоочистителя свой электромотор. Дворники работают несинхронно, но, как ни странно, это скорее нравится, чем раздражает... В тесте подкачала камера заднего вида – периодически

У автомобиля есть свое лицо: если присмотреться, сквозь камуфляж на вас глядит затаившийся тигр!



Трудно представить, что 6-тонная махина разгоняется до 140 км/ч!



For journal-plaza.net



Историческая встреча двух «тигров». Правым передним колесом российский наехал на гусеницу немецкого.



Люксовая версия: все отделано светлой кожей. В базовой салон комбинированный: черная кожа и камуфляжная ткань.

Задние распашные двери больше напоминают ворота гаража для «Оки».



«Тигр-233001»

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Размеры, мм:	
длина	5100
ширина	2200
высота	2200
база	3100
колея спереди/сзади	1840/1840
Дорожный просвет, мм	400
Полная масса, кг	6300
Грузоподъемность, кг	1500
Максимальная скорость, км/ч	140
Запас топлива, л	136
Расход топлива:	
городской цикл, л/100 км	15

ДВИГАТЕЛЬ:
дизельный, Р6, 5,9 л, 153 кВт/205 л.с. при 2600 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ:
коробка передач – механическая 5-ступенчатая; раздаточная коробка – 2-ступенчатая; блокируемый межосевой дифференциал; межколесный дифференциал – самоблокирующийся кулачковый.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ:
подвески – независимые торсионные на поперечных рычагах с гидравлическими амортизаторами и передним стабилизатором поперечной устойчивости; рулевое управление – винт-шариковая гайка с гидроусилителем; тормоза – барабанные; шины – камерные радиальные 12,00R18.

отключалась. Производитель обещает изъян исправить – он не конструктивный. Когда камера «слепла», я, сдавая назад, гудел сигналом, чтобы ненароком никого не зацепить (все-таки габариты огромные, непривычные). Звук, что гудок маневрового тепловоза...

Реальный расход топлива – 20 л солярки на сотню пробега, если не сильно педалировать.

В качестве опции завод предлагает коробку-автомат, ABS и все, что пожелаете, – список ограничен лишь вашей фантазией. В том числе и в выборе цвета окраски кузова, включая металлики. Но дилер уверяет, что их никто ее не просит – только военный камуфляж!

Какова перспектива машину приобрести? Возможности производителя – 400 единиц в год, сейчас на заводе 35 кузовов. Дилер, торгующий машиной, – «Военно-промышленная компания», и только она.

Сдерживающий покупателя фактор – для управления машиной нужна категория С в водительских правах. Впрочем, открыть ее, чтобы приручить «Тигра», такой пустяк, что и говорить не приходится. Другое дело – где взять столько денег? Я и без этих мыслей расставался с машиной чуть не плача. **ЗР**

Благодарим Ленино-Снегиревский военно-исторический музей за помощь при подготовке материала.

For journal-plaza.net



Оранжевое настроение

КИА заложила еще один кирпичик в пустующую нишу автомобильного рынка. Вслед за седаном «Церато» появилось купе, распахнувшее широкую дверь перед Максимом Сачковым. Фото автора.

Погожий выдался денек. Солнышко ласковое, птички поют – настроение прекрасное, даже работать хочется. Тут важно, чтобы и компания для общения оказалась подходящей. Думаю, оранжевый КИА подойдет.

Внешность купе вызывает симпатию: кузов ладно скроен, ему идет насыщенный морковный цвет, а двери без рамок и броские 17-дюймовые колеса создают впечатление, что перед вами автомобиль более дорогой, чем на самом деле. Но его не воспринимаешь как нечто грозное и важное – миловидная машинка, с которой, уверен, довольно просто найти общий язык.

Интерьер – не верх дизайнерского искусства, но уж точно не безликий. Наивно надеяться увидеть в салоне относительно недорогого купе кожу эксклюзивной выделки или высококачественный пластик, но материалы подбирали не по остаточному принципу. И полированные вставки на центральной консоли, и ласковые обивки сидений убеждают: к разработке автомобиля подошли с любовью. Такие купе покупают те, кто молод душой и телом.

Вот и крепкие объятия спортивного сиденья настраивают на молодецкий лад. Только аккуратно, подсказывает басок мотора, – ты на дорогах общего пользования, а не на закрытой трассе. Глубокие колодцы приборов вторят ему красной подсветкой... А это что?! Такого шоу я еще не видел, по крайней мере на серийных автомобилях: ободки динамиков подмигивают опять-таки красным в ритме музыки. Прямо дискотека





Неожиданно! Не каждое дорогое купе может похвастаться дверью без рамки, а это – пожалуйста

For journal-plaza.net

на колесах! Не радует глаз? Не обязательно покидать «танцпол». Как опытный диджей, протяните руку к пульту на панели приборов – и цветомузыка утихнет.

А мне с таким сопровождением ехать нравится, и двухлитровому двигателю, чувствую, тоже – его тянет порезвиться. От полутора сотен «лошадей», конечно, глупо требовать сумасшедшей динамики, но запаса мощности хватает, чтобы возница ощутил радость быстрой езды. Правда, с механической коробкой было бы веселее – 4-ступенчатый автомат немного стреножит коней. Зато его помощь начинаешь ценить, попав в плотный городской поток. Только надо привыкнуть к резким выпадам: чтобы плавно тронуться, приходится осторожно отмерять ход педали газа.

Под характер силового агрегата подстраивается подвеска. В некоторых поворотах хочется, чтобы она поплотнее прижимала машину к асфальту, а рулевое управление реагировало более чутко. Но умом-то понимаешь: чтобы автомобиль управлялся адекватно, достаточно и этого – ужесточение подвески неизбежно скажется на комфорте. А им дорожишь – все-таки это серийное купе, а не гоночный автомобиль.

Вы, наверное, догадались, что такое Koup: объединенное производное от двух слов – названий компании KIA и типа кузова Coupe. По-моему, удачное слияние. Я и об имени, и о самом автомобиле. Пока не знаю, понравится ли цена – еще не сообщили. Надеюсь, она не испортит настроения. ЗР



В самой богатой версии – климат-контроль, аудиосистема, читающая CD и MP3, с разъемами USB и AUX для внешних устройств, а также шесть подушек безопасности.

Спидометр явно доминирует над другими приборами – в боковые колодцы приходится всматриваться.



KIA Cerato Koup напоминает морковь по-корейски не только происхождением и цветом, но и сутью – не шибко острый, но приятный на вкус.

KIA Cerato Koup

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Размеры, мм:	
длина	4480
ширина	1765
высота	1400
база	2650
колея спереди/сзади	1560/1564
Снаряженная масса, кг	1288
Полная масса, кг	1740
Радиус поворота, м	5,4
Разгон 0–100 км/ч, с	10,5
Максимальная скорость, км/ч	190
Топливо	А95
Запас топлива, л	52
Расход топлива, л/100 км	
смешанный цикл	7,8

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, Р4, 16 клапанов, 2,0 л; 115 кВт/156 л.с. при 6200 об/мин; 194 Н·м при 4300 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: переднеприводная, А4.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – типа «МакФерсон»/упругая поперечная балка; рулевое управление – реечное с гидроусилителем; тормоза – дисковые вентилируемые/дисковые; шины – 215/45R17.

Купе ниже и короче седана – на заднем сиденье не разгуляешься. Третий тут явно лишний, что пойдешь и по количеству подголовников.





For journal-plaza.net

Уже не белая ворона

Седан бизнес-класса «Лексус-GS» получил долгожданную полноприводную версию и новый мотор. Об особенностях модели 350 AWD – Дмитрий Федоров. Фото Александра Кульнева.

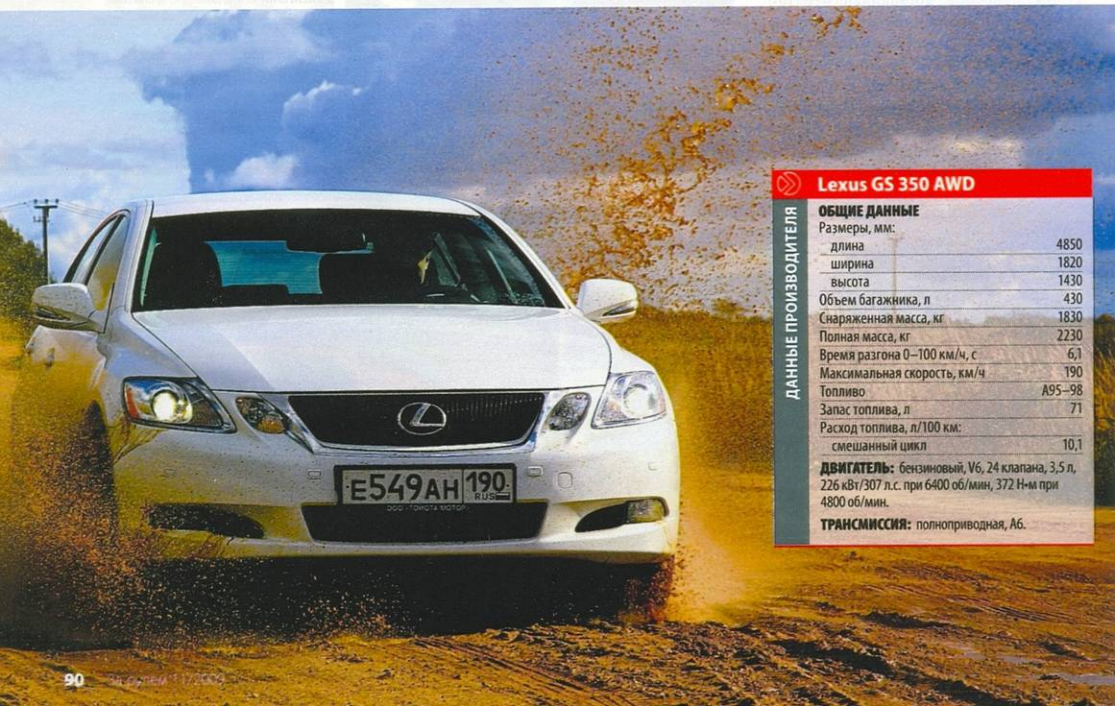
Если оценивать общий объем продаж в России автомобилей, относящихся к премиум-сегменту бизнес-класса, то машин с полноприводной трансмиссией в нем почти половина, точнее, 42%. В основном это «Ауди-А6», «Мерседес-Бенц» Е-класса, БМВ 5-й серии, «Инфинити-М» – все они имеют полноприводные версии. «Лексус-GS» на их фоне выглядел белой вороной: выбор моторов невелик, привод только на задние колеса. А ведь российский рынок для «Лексуса» – самый важный и перспективный в Европе. Но вот задул ветер с Американского континента, где полноприводные GS продают еще с 2005-го, причем последние три года с недоступным для европейцев 3,5-литровым 307-сильным мотором. Теперь эта модификация предложена и нам.

Автомобиль получил более жесткие настройки подвески. Камера заднего обзора, в отличие от устанавливаемых в прочих GS, осталась американского образца – без линий-подсказок на дисплее. В Штатах устанавливают камеры попроще потому, что дополнительные рекомендации производителя – лишний риск нарваться на судебные разборки с пользователем: инструкцию толком не прочитает, а случись авария – обвинит во всех грехах изготовителя.

«Шестерка» объемом 3,5 л – неиссякаемый источник мощности и крутящего момента. Пару лет назад схожие показатели были у 8-цилиндрового GS 430. А с 249-сильным «трехсотым» даже не сравнивай: полноприводная версия разгоняется до 100 км/ч на секунду с лишним быстрее, хотя она на 200 кг тяжелее.

Максимальная скорость у AWD ограничена отметкой 190 км/ч – если ехать быстрее, не выдержит трансмиссия, изначально созданная под дороги США, где ритм езды степенный. Зато честный полный привод с распределением момента 40:60 в стандартных условиях надежно проведет автомобиль в любых поворотах, не позволив задней оси сорваться в занос. В критических ситуациях распределение крутящего момента изменяется, но не больше чем на 10%. При этом система стабилизации практически не вмешивается в управление: трансмиссия сама разбирается с трудностями.

В остальном GS 350 AWD остался верен своим идеалам. Порой странным. Например, это один из последних люксовых автомобилей в мире, в который буквально до недавнего времени устанавливали деку, приспособленную под аудиокассеты. С ноября ее сменила более прогрессивная аудиотехника, а кроме того, появилась система навигации, в которой информация записывается на жесткий диск (раньше она хранилась на DVD). Имидж белой вороны эту модель больше не устраивает. ЗР



Lexus GS 350 AWD

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Размеры, мм:	
длина	4850
ширина	1820
высота	1430
Объем багажника, л	430
Снаряженная масса, кг	1830
Полная масса, кг	2230
Время разгона 0–100 км/ч, с	6,1
Максимальная скорость, км/ч	190
Топливо	А95–98
Запас топлива, л	71
Расход топлива, л/100 км:	
смешанный цикл	10,1

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, V6, 24 клапана, 3,5 л, 226 кВт/307 л.с. при 6400 об/мин, 372 Н·м при 4800 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: полноприводная, А6.

For journal-plaza.net

Во весь голос

Умом-то понимаю: ездить по асфальтовому кольцу со скольжением – ошибка, неправильное управление. Но в затяжном повороте вновь не могу отказать себе в радости почувствовать, насколько легко на скорости под 120 км/ч регулировать скольжение тягой. И ощущать всемогущество. Не свое, а машины...

РАЗВЕДКА БОЕМ

Кольцо португальской трассы Эшторил, где некогда проводили этапы формулы 1, гудит моторами мирных, дорожных машин. Впрочем, назвать таковым «Порше-911 Турбо» можно лишь условно. Даже без дополнительной гоночной подготовки автомобиль не выглядит чужим на профессиональном автодроме.



For journal-plaza.net

Сегодня сделать быстрый автомобиль, в общем-то, не сложно. Но построить машину с таким набором качеств, как в этой, – большое искусство. К прекрасному прикоснулся Сергей Канунников. Фото автора и «Порше».

Технические характеристики часто называют сухими. Но к таким это не относится! Пятьсот лошадиных сил, 650 Н·м, 3,7 с разгона до 100 км/ч, максималка – 312! Восклицательные знаки хочется ставить после каждой цифры. Давно ли такие показатели были нормой для формульных машин?

Вслед за «Порше» инструктора несколькими машинами выходим с питлайна. Каждый круг ведущий едет чуть быстрее предыдущего, успевая по рации давать советы о траектории прохождения поворотов.

Пожалуй, ни за что не стал бы тормозить здесь так поздно! Но красные огни машины фирменного испытателя сигнализируют: осаживать автомобиль надо именно здесь. Тело упирается в напрягшиеся ремни, замедление купе с опционными композитными тормозными дисками на мгновение кажется нереальным. Но размышлять об этом уже некогда. Стараясь не отстать от ведущего, от души нажимаю на газ. Краем глаза вижу, как дернулась голова попутчика справа, вжимаюсь в кресло спиной. И под сочный бас наддувного мотора лечу к следующему повороту.



For journal-plaza.net

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	Porsche 911 Turbo	
	Coupe	Cabriolet
Общие данные		
Размеры, мм: длина	4450	
ширина	1852	
высота	1300	
база	2350	
колея спереди/сзади	1490/1548	
Радиус поворота, м	н.д.	
Снаряженная масса, кг	1570 (1595)*	1645 (1670)
Полная масса, кг	1935 (1960)	1995 (2020)
Объем багажника (VDA), л	105 + 190	
Время разгона 0–100 км/ч, с	3,7 (3,6)	3,8 (3,7)
Максимальная скорость, км/ч	312	
Топливо/запас топлива, л	A98/67	
Расход топлива, л/100 км: городской цикл	17,3 (17,0)	17,5 (17,2)
загородный цикл	8,3 (8,1)	8,3 (8,2)
смешанный цикл	11,6 (11,4)	11,7 (11,5)
Двигатель		
Расположение	сзади продольно	
Конфигурация	0п6	
Число клапанов	24	
Рабочий объем, $см^3$	3800	
Степень сжатия	9,8	
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	368/500 6000	
Крутящий момент, Н·м при об/мин	650 1950–5000	
Трансмиссия		
Тип	заднеприводная	
Коробка передач	M6 (A7)	
Ходовая часть		
Подвеска: спереди/сзади	типа «Мак-Ферсон»/ многорычажная	
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем	
Тормоза: передние и задние	дисковые вентилируемые	
Размер шин**	235/35ZR19, 305/30ZR19	

*В скобках – для версии с автоматической коробкой передач PDK.
**Спереди, сзади соответственно.



Салон радует продуманностью каждой детали. Стандартные кресла жестки, но очень удобны.

Главный прибор, конечно же, тахометр. Руль, как и положено в настоящем спортивном автомобиле, без кнопок. Но штурвал с ними можно заказать.



У купе на скорости 120 км/ч антикрыло поднимается на 35 мм, у кабриолета – на 65 мм.



Машина с автоматом на гоночном треке – нонсенс? Ничего подобного! Фирма «Порше» не случайно подчеркивает: даже в руках профессионала разгон с трансмиссией PDK с двойным сцеплением быстрее, нежели с механикой. Не поверите, перед выездом на трассу один из заводских испытателей-инструкторов ворчал, что ему подсунули машину «на ручке».

Вроде бы не сильно отстал от ведущего, несмотря на неправильное, но столь притягательное скольжение. Баловаться позволяет устройство PTV (Porsche Torque Vectoring), установленное на моей машине в комплекте с иными спортивными опциями. Например, ковшеобразными сиденьями и роскошными колесными дисками с единственной центральной гайкой. PTV включает механическую блокировку заднего дифференциала и подтормаживает заднее, внутреннее по отношению к повороту колесо. Вот основной секрет моего «мастерства»!

Тем временем инструктор предлагает включить режим Sport. Машина напряглась амортизаторами, стала еще быстрее переключать передачи, удерживая более низкую при том же, что прежде, положении педали газа. Этот круг прошел грамотней – без скольжений. Перед следующим, проезжая на пит-стопе линии, где скорость ограничена, включаю Sport+. Коробка переключается сразу на две ступени ниже, двигатель злобно ревет, словно подстегивая: «Ну что же ты! Я давно готов!». Теперь при резком нажатии акселератора в бой вступает система Overboost, на десяток секунд увеличивающая примерно на 0,2 бар давление наддува и момент (хотя куда уж больше?) – до 700 Н·м.

Финишируем возле боксов. Отдуваюсь, разминая слегка ноющие руки. А он – «Порше-911 Турбо» – по-прежнему готов к бою и лишь иронично потрескивает нагретыми в детской для него гонке деталями выпуска.

БУДНИ И ПРАЗДНИКИ

Нынешний «911 Турбо» построен вокруг нового 3,8-литрового оппозитника. У модели 911 GT3 заимствованы так называемые динамические опоры двигателя, входящие в опционный спорт-пакет. Это своеобразные амортизаторы с намагниченной жидкостью. Они снижают вибрации, а при тормо-

For journal-plaza.net

жении или в повороте обеспечивают четкую связь между силовым агрегатом и кузовом, сохраняя нормальную нагрузку на ведущие колеса.

Вся эта хитрая наука и продвинутая техника – залог не только потрясающих возможностей на автодроме, но и вполне комфортной (насколько это возможно в истинно спортивном автомобиле) езды по обычным дорогам. Конечно, подвеска пересчитывает все мелкие неровности. Тяжеловатый штурвал требует уверенных рук. Усилие на педали сцепления на версии с механической коробкой таково, что, пересев в обычный автомобиль, пугаешься: трос порвался?

Обзорность так себе. А длинным носом спереди задел за совсем, казалось бы, несерьезный бугорок на прибрежной гравийной стоянке. Но управление тягой и тормозами удобно и в обыденной жизни, а по-спортивному чувствительный руль не изводит необходимостью постоянно корректировать траекторию на обычных дорогах.

И вновь мотор завел басовое соло. Мальчишество, конечно! Но как здорово, отпустив на магистрали торопящегося попутчика, вдавить педаль в пол и превратить удаляющуюся точку в четкие очертания автомобиля. Или, расслабившись на горной дороге и увидев, как сзади подпирает местный водитель малолитражки (пристыдить «Порше» для такого – великая радость!), немного сконцентрироваться... и забыть, что сзади еще недавно мелькала какая-то машинка.

В Москве вот-вот пойдет снег и первые покупатели «Порше-911 Турбо», выложившие за купе 7 461 000, а за кабриолет 8 034 000 рублей, поставят машины в гаражи. До весны, кажется, вечность. Но ведь ожидание праздника порой не менее сладостно, чем процесс празднования. Особенно если хотя бы раз слышал низкое соло оппозита с двумя наддувами! ЗР

ЖЕЛЕЗНАЯ УВЕРЕННОСТЬ

Двигатель мощностью 500 л.с – с двумя агрегатами наддува. Коробка передач – 6-ступенчатая механическая или 7-ступенчатая роботизированная PDK. По заказу – спортпакет, включающий в себя, в частности, механическую блокировку заднего дифференциала, тормоза с композитными дисками, устройство увеличения крутящего момента, спортивные кресла, колеса с центральной гайкой.



Porsche 911 Turbo – солист высочайшего класса, способный раскрыть многие свои таланты в дуэте со сравнимым по способностям партнером.

For journal-plaza.net

Такси и барбос

Сейчас любой может стать таксистом. Но не опасно ли то, что – любой? Вот что думает по этому поводу Алексей Степной из Подмосковья.

Нормальные мужики с полуслова поймут мою ситуацию. Возраст – 23 года, жена и ребенок (надеюсь, не последний), зарплата не ахти… Короче, нужен приработок. Однажды друг позвал работать в такси и даже походатайствовал перед хозяином. Тот скептически оценил мою профпригодность, однако же принял. Я его заверил, что езжу аккуратно, окрестности столицы знаю, а Москву и подавно.

Условия не тяжкие. Мой десятилетний универсал «Сузуки-Балено» хозяина устроил: на нем, мол, и вози. Рация и горючее тоже за свой счет. По выручке никакой обязаловки: отдаешь из полученной за смену суммы 20 процентов, остальное себе.

Для меня смена – это ночь, с 23.00 и примерно до шести утра. Не скажу, что люблю мотаться по темноте, просто днем – основная работа. И пробок ночью меньше, и водил-отморозков… Впрочем, все равно насмотришься всякого.

В одну из зимних смен все шло, как всегда. Принял первый заказ, выехал на трассу и тут же увидел, что асфальт подозрительно блестит, – надо бы сбросить скорость. Вдруг к дороге выскочила дворняга – и под колеса. Я – по тормозам. Машина заглохла, ее увело к бордюру. Фу, бог миловал. И барбос остался жив! Но все равно меня облаял.

Везу клиентов, молодую пару, а чудом уцелевшая псина не идет из головы. Предупредил пассажиров, что быстро не поеду – опасно. В ответ нечто недовольное: либо быстро, либо никак. Заглушил я двигатель, предложил дождаться другую машину. Ждать не хотят – торопятся домой, а потому согласились ехать, как повезу. Только тронулись – глядь, на ближайший перекресток с ревом вылетел «Додж». Сначала его развернуло на полный оборот, а потом, как совсем недавно меня, швырнуло на бордюр. Но «Доджу» повезло меньше: удар, лязг металла...

«Все еще торопитесь?» – спрашиваю пассажиров. «Особенно в могилу», – пошутили хмуро. На лету схватывают!

Вернулся на стоянку, наступило трехчасовое затишье. Я уж было собрался домой, чтобы выспаться, но тут поступил заказ – везти придется в Москву. Это только до МКАД два десятка километров. Сон с меня тут же слетел: такой рейс у местных таксистов – дальняк. Минуты через три уже забрал клиентов, предупредил и их, что гнать не собираюсь. На что услышал: «Чем спокойнее, тем лучше».

Вот и ладно. Пункт следования – метро «Красногвардейская». А въезжать мне в Москву с противоположной стороны. Добрался до кольцевой автодороги и вырулил на нее – сквозь город ехать неохота: в столице улицы никогда не бывают пустыми, светофоры опять же. Иду по кольцу, уже скоро сворачивать, и тут вижу – впереди пробка. Откуда она здесь в два ночи?

Вновь вспомнил спасенную мной лохматую шавку – и загодя, хотя еще далеко до пробки, начал аккуратно давить на педаль тормоза. А через пять секунд меня, как стоячего, обошла справа длинномерная фура. Тут же ее начало складывать, повело поперек дороги. Это в кино – зрелище, а когда такое происходит перед носом, приятного мало. И мои пассажиры не обрадовались, заорали: «Тормози-и-и!!!» Я хотя и сбавил скорость, но ход еще был. Еле-еле хватило места – остановился метрах в пяти от застывшего грузовика. Обернулся – у клиентов все на лице написано. А когда первый испуг прошел, бросились благодарить за «правильную езду».

Кстати, про деньги. За ночную смену у меня набегает от 1000 до 3500 рэ – это уже за вычетом расходов на горючее и сданной хозяину фирмы части выручки. Много это или мало, каждый расценит по своим меркам. Кто-то и позавидует, но, скажу вам, плата, собранная за ту «собачью» ночь, показалась сущим мизером. И потом, вкалывать на двух работах несладко. Открою не такой уж большой секрет тем, кому отказывают в вызове такси по телефону к определенному времени. Свободных машин полно, но извозчики из других компаний, обязанные ежедневно сдавать в кассу определенный минимум за аренду автомобиля, частенько, выполнив «норму», переходят в режим радиомолчания – ищут клиентов сами, чтобы не делиться выручкой. Можно ли их за это строго осуждать?

Почему все это рассказал? Сидел пару часов в ожидании заказа, размышлял – и решил, что не могу не поделиться. Да, у меня маловато опыта вождения, но, хочу думать, есть голова. И глаза: видел, как люди с огромным стажем вытворяют на дорогах такое, что даже мне, желторотому, за них стыдно. Не знаю, как сложилась бы моя водительская судьба, если бы не тот бобик – пес вовремя заставил меня однажды и навсегда умерить пыл. Но разве обязательно каждому чуть не задавить дворнягу, чтобы угомониться?



For journal-plaza.net

Подведем итоги крэш-теста «Волги» и кабана, обсудим перспективы летающих автомобилей и просто посмеемся над забавными фото. С наступающим 2010 годом, друзья!

По следу вепря

Новый год решили встречать в деревне. Загрузили «Волгу» 31-го числа по самое некуда – и на природу. Трасса – каток, но нагруженная «волжанка» плывет ровно. И тут в свете фар увидел на обочине огромного вепря! Глазки сверкают, клыки блестят... Стоит неподвижно, как изваяние, – понимаю, что вежливо хочет меня пропустить.

За то, что произошло дальше, стыдно по сию пору. Но тогда мне показалось вполне разумным чуток, как бы случайно, подрулить вправо. Потому как представил, что привезу с собой не меньше центнера парного мяса! И подрулил... Пришел в себя – ни хрена не соображу. Лежу на спинке кресла, ноги выше головы, капот «Волги» смотрит в небо, левая фара светит в облака, а правой нет – на ее месте черная дыра. Радиатор цел, из-под капота парит – снег набился.

Ладно, говорю, гора свежего мяса того стоит. Вылезли мы, осмотрелись... А никакого «мяса» и в помине нет! Осталось одно удовольствие – машину вытаскивать. Повезло: показался «Икарус», набитый веселым народом. Десятка полтора мужиков полезли в кювет, «Волгу» прицепили к автобусу – раз, два, взяли! Чуть не на руках вытащили! Правая сторона бампера, крыло, брызговик всмятку, фара исчезла. Мало того, кабан успел махнуть клыком и, как бумагу, вспорол правую сторону. На память – клочья щетины.

На застолье хватило и выпивки, и закуски. Наутро взглянуть на вспоротую «Волгу» зашел местный охотник. Узнал, где произошло ДТП, и помчался за ружьем: ща, мол, догоню – погода тихая, следы должны сохраниться. Вернулся недовольный: гнался, рассказал, километров пять, но свин оказался проворнее.

С тех пор я усвоил, что для матерого кабана ГАЗ-24 – не танк...

Василий Цыганков, Москва

Улеты во сне и наяву

Если эти авто-самолеты станут обыденностью, представляете, что будет твориться в небе? И на земле-то наездники с покупными правами достали, так еще не хватало, чтобы на головы садились!

arnik4

Оно, конечно, хорошо, что американцы находят финансы даже на средненький проект. А у нас в России идеи и разработки получше, поинтереснее, покрасивее, но денег не хватает... Думается, многим было бы любопытно узнать подробнее о российском проекте летающего автомобиля ЛАРК-4.

Николай

Нужно такие нашим губернаторам в пользование. А то они на вертолетах никак не могут научиться летать: падают и падают...

miha

Ну и что? У нас вон на «Приору» уже начали штатно ставить магнитолы! А тут удивили: машина у них летает...

Artoor

Однозначно никчемная машина! Не проще ли лететь куда-то на самолете или «вертушке»? За такие деньги можно купить очень хороший автомобиль, много бензина, а еще и билеты на самолет!

freddy_mac

Подумаешь, летающая с крыльями! Вы «Пятый элемент» посмотрите и сделайте, как в фильме: без крыльев, а летает.

Алексей

И какие у этой штуки преимущества перед вертолетом? Только одно – может самостоятельно в гараж въехать. Стоило из-за того огород городить?

staryjjded

Все это интересно, но не для России. Здесь, чтобы один раз взлететь, нужно за неделю начинать готовить документы – у нас нет закона о малой авиации. А если, не дай бог, ты взлетел без соответствующего разрешения и тебя засекли, то это – воздушный терроризм и пять лет строгого режима (случай из жизни).

Лад Калинов

У нас ВАЗ тоже скоро улетит... И разбег у него не полкилометра, а лет так тридцать.

сто пятьдесят

Дай им волю – представляете, что будет твориться в небе?



Всем, кому интересна эта дискуссия, предлагаем посетить сайт: old.zr.ru/articles/59034#comments

For journal-plaza.net

Конь законопослушный

Посылаю вам фото с парковки курорта Красноусольск, что в Башкирии. Конь припарковался совершенно самостоятельно – он не привязан!

Альберт Алмакаев, Оренбург



Учитесь у пернатых



Эта птичка – с улицы Пушкина в Уссурийске, неподалеку школа. Глупый страус робко прячет клюв в лежачем полицейском.

Вольдемар, Уссурийск

Юмор против воров

Вот такой оригинальный, но доходчивый знак вывешен на парковке в центре норвежского городка: он призывает забирать с собой из машины все ценные вещи, пока это не сделали воры. Видимо, и у скандинавов с кражами небезоблачно. Зато с чувством юмора полный порядок!

Родион Кучерявенко, Санкт-Петербург



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

Обзор предновогодней зарулевской почты подготовил Михаил КОЛОДОЧКИН

На правах рекламы



For journal-plaza.net

Про дефицитную «Волгу», преступление против АКП и родство тосола с антифризом

Автор: Вячеслав Якунин, Москва

Хотел приобрести новую «Волгу» ГАЗ-31105, но ее нет в продаже. Мои письма, посланные на ГАЗ, возвращаются. Есть ли у завода перспектива?

Вынуждены вас расстроить: на заводе нам сообщили, что «Волгу» окончательно сняли с производства! Дилеры распродают остатки со складов, и найти машину в продаже пока что можно, но перспектив у нее больше нет.

Игорь МОРЖАРЕТТО, заведующий отделом автомобильной жизни

Автор: Александр Чернышов, Воронеж

У меня машина с автоматической коробкой. Говорят, с АКП ездить накатом на нейтральной передаче под горку категорически нельзя. Но сын всегда так ездит. И я тоже, причем и с выключенным, и с включенным двигателем.

Александр! Езду на «нейтрали» с выключенным мотором предлагаю вообще не обсуждать. Ведь машина становится неуправляемой: нет ни тормозов, ни руля... Не работает мотор – не работает и система нагнетания смазки в коробку, что для нее не полезно. И еще, в моменты пуска двигателя (а пускаете его всякий раз, когда уклон заканчивается и начинается подъем) расход горючего куда выше, чем в обычном режиме, так что сэкономленное на спуске топливо тут же сжигаете. Относительно использования «нейтрали» в накате, с работающим двигателем: никогда так не делайте! Не исключено, что однажды на ходу случайно включите не N, а R – многие «экономные» наступали на эти грабли. А теперь сопоставьте ожидаемую экономию со стоимостью ремонта АКП... Автоматическую коробку для того и придумали, чтобы водитель вспоминал о ней в начале движения да при полной остановке. А «нейтраль» – для всяких «если»: придется ползти на буксире, на сервисе перекатить машину с места на место. И ответьте сами себе: зачем покупали машину с АКП, если не используете ее удобства?

Михаил КОЛОДОЧКИН, заведующий отделом спецпроектов и экспертиз

Автор: Петр Скуматович, Мариуполь

Коллега уверяет, что тосолы и антифризы – две большие разницы: первые – для «вазогазов», вторые – для иномарок. Я помню, что тосолы заливали в ВАЗы, но все равно считаю, что и их следует относить к антифризам. Кто прав?

Правы вы: тот «Тосол», первый, – тоже антифриз. Но его изготавливали по так называемой традиционной технологии, а она не давала продукта, пригодного для длительного применения в современных автомобилях. С тех пор многие освоили производство «тосолов» по различным ТУ, какие-то можно назвать гибридными антифризами, но от изначального «Тосола» в них сохранилось одно название (его авторы не позаботились получить патент на коммерческое использование этого слова). В любом случае в современный автомобиль надо заливать антифриз, рекомендованный изготовителем автомобиля.

Алексей ВОРОБЬЕВ-ОБУХОВ, редактор отдела спецпроектов и экспертиз

Зарулевцы! Вопросы можно задавать по электронной почте: kolodochkin@zr.ru или info@zr.ru.

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**,

Корень ТОНГКАТ

тел. в Москве **(495) 232-05-60**, звонок бесплатный, конфиденциально.

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.

For journal-plaza.net

Рублевый эквивалент имиджа

Каждое удовольствие имеет свою цену. Расходы будущего владельца БМВ калькулировал Павел Леонов. Фото Константина Якубова и производителя.

РОДОСЛОВНАЯ

«Трешку» БМВ пятого поколения баварцы представили в 2004 году с кузовами седан и универсал («туринг» по классификации производителя). Летом 2006-го семейство пополнили купе и кабриолет, осенью 2007 года вышла самая мощная модификация M3, а в январе 2008-го – кабриолет на ее базе. В сентябре 2008 года немцы показали рестайлинговую версию, месяцем позже обновленные машины появились в продаже.

В ходе последней модернизации подретушировали внешность автомобилей. Изменения не радикальны, ведь перед инженерами стояла задача лишь освежить дизайн. Появились новые зеркала, бамперы, крышка багажника и оптика. Фонарям вернули традиционную для марки L-образную форму, чего так рьяно добивались ее поклонники. Поработали и с двигателями – сделали их более мощными, экологичными и в то же время экономичными. Появились новые моторы и коробки передач.

Продающиеся в России автомобили к эксплуатации в суровых погодных условиях специально не готовят, но они оборудованы пакетом для стран с холодным климатом. Все модификации для нашего рынка (за исключением специальных комплектаций, например 330 xDrive) собирают на заводе в Калининграде.

Основные конкуренты «баварцев» также немецкого происхождения – «Мерседес-Бенц» C-класса и «Ауди-A4». В компанию к ним набивается «Лексус-IS 250». На выбор покупателей влияет не столько цена, сколько присущие каждой из машин сильные стороны. У БМВ к ним традиционно относят отличную управляемость, двигатели с незаурядными характеристиками и спортивный имидж.

СИЛОВЫЕ АГРЕГАТЫ И ТРАНСМИССИЯ

Выбор двигателей – как колбас в супермаркете: пять бензиновых и столько же дизельных, мощностью от 136 (318i) до 306 л.с. (335i) и от 143 (318d) до 286 л.с. (335d). Правда, нашим покупателям предлагают лишь три мотора, работающих на «тяжелом» топливе. Прибавьте сюда 4-литровую V-образную «восьмерку» с 420 силами под капотом модификации M3 – и станет очевидно, что выбор удовлетворит любого.

Все бензиновые двигатели оборудованы высокоточным впрыском High Precision Injection, который посредством пьезофорсунок способен пода-



For journal-plaza.net

вать в цилиндры топливо под давлением до 200 бар. Вот только у нас эта система доступна лишь на 3-литровых (272 и 306 л.с.) моторах. Двигатель на топовой модификации 335i, помимо прочего, оборудован двойным турбонаддувом. Этот мотор неоднократно отмечали международной премией «Двигатель года». В дизельных модификациях полностью алюминиевый блок цилиндров, непосредственный впрыск топлива Common Rail третьего поколения и турбонаддув. Все это позволяет существенно умерить расход топлива. К примеру, самый мощный 286-сильный расходует всего лишь 6,7 л солярки, при этом он способен разогнаться до 100 км/ч за 6 с. Каждый автомобиль с литерой *d* в названии оборудован сажевым фильтром и нейтрализатором.

Все моторы агрегатируют с 6-ступенчатой механической коробкой передач. Исключение – самый мощный дизельный, который в базе оснащают 6-ступенчатым автоматом Steptronic с возможностью ручного переключения. Для всех остальных версий за него придется доплатить 83,5 тыс. рублей – половину стоимости новых «Жигулей».

Самые мощные модификации 325i, 330i, 330d и 335i выпускают и с приводом на все колеса. Распределением момента между осями в данном случае будет заведовать фирменная система xDrive: для этого раздаточная коробка оборудована электронно-регулируемой многодисковой муфтой. В нормальных условиях движения момент делится между передней и задней осями в соотношении 40:60, а в случае необходимости электроника за доли секунды способна менять баланс в любую сторону. Процессоры динамического контроля устойчивости DSC и полного привода xDrive объединены в систему интегрального управления ходовой частью ICM (Integrated Chassis Management) – для более точной управляемости. Доплата за полный привод составит 110–130 тыс. рублей.

Выбирая между четырьмя предлагаемыми типами кузовов, мы остановились на седане. Универсал ни к чему, поскольку перевозка грузов не очень вяжется с имиджем БМВ, от кабриолета отказались в силу местных климатических особенностей, а купе, несмотря на его сногсшибательную внешность, мало того что непрактично, так еще и дороже почти на 200 тыс. рублей. Красота требует жертв, но не таких же!

BMW 3-Series

НАШ ВЫБОР

Седан с двигателем 2,0 л и АКП в комплектации Special Edition. Цена – 1 111 100 руб.

Индекс ЗР – 23

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ДВИГАТЕЛЬ:
бензиновый, Р4, 4 клапана, 100 кВт/136 л.с. при 5700 об/мин; 180 Н·м при 3250 об/мин.

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

КУЗОВ:
5-местный 4-дверный; габариты (длина × ширина × высота) – 4531×1817×1421 мм; объем багажника – 460 л; снаряженная масса – 1465 кг; размер шин – 205/55R16.

МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ:
210 км/ч; разгон до 100 км/ч – 9,8 с; расход топлива в смешанном европейском цикле – 7,4 л/100 км.

КОМПЛЕКТАЦИИ

Самая дешевая «трешка» 318i с 2-литровым (136 л.с.) двигателем стоит 1 млн. 133,7 тыс. рублей, модифика-



For journal-plaza.net





Убранство салона весьма строго и лаконично, кто-то даже скажет, что скучновато. Но ведь от управления автомобилем ничто не должно отвлекать.

Помимо спидометра, тахометра и указателя уровня топлива, на приборной панели находится обязательный для БМВ эконометр. Вся прочая информация – на дисплее.

Двигатели всех «трешек» оживают с нажатием на кнопку. Правда, все равно придется вставить ключ в специальное отверстие.



ция 320i с тем же уровнем оснащения и мотором 2,0 л, но мощностью 156 л.с. обойдется на 123 тыс. рублей дороже. За каждую дополнительную «лошадку» придется выложить по 200 долларов. Породистые, знаете ли. За каждую лишнюю силу 6-цилиндровых моторов переплата еще больше.

Многие считают, что свой потенциал автомобиль может раскрыть минимум с 2,5-литровым двигателем, но мы убеждены, что и два литра не вызовут комплексов, – и выбрали относительно недорогую модификацию 318i. Есть еще одна причина, побудившая остановиться именно на ней, но об этом чуть позже.

Для дорестайлинговых автомобилей было предусмотрено несколько комплектаций, после модернизации от них отказались. Отныне существует лишь базовый список оборудования для всех моделей (см. Нашу справку) и огромные перечни опций. Таким образом, каждый покупатель строит автомобиль под себя. Не так давно производитель объявил о весьма выгодном предложении. Касается оно только модификации 318i (это и есть основная причина нашего выбора) в фиксированной комплектации Special Edition. Мало того что она дополнительно оснащена автоматической коробкой передач, климат-контролем, электронными помощниками (при троганье в горку, для просушивания тормозных колодок, контроля торможения и т. д.), задним парктроником, легкосплавными колесами (странно, вообще говоря, что на машину дороже миллиона рублей еще ставят штамповку), окрашена металликом, так еще и стоит 1 млн. 111,1 тыс. рублей – дешевле са-

НАША СПРАВКА

В список базового оборудования входят шесть подушек безопасности для водителя и переднего пассажира, трехточечные ремни безопасности с преднатяжителями, ABS, системы стабилизации (DSC) и устойчивости в поворотах (CBC), полный электропакет, кондиционер, аудиосистема с CD-плеером, пуск двигателя кнопкой, мультифункциональное рулевое колесо, регулируемое в двух плоскостях и отделанное кожей, бортовой компьютер с системой диагностики неисправностей, электромеханическая блокировка руля, центральный замок с противоугонной системой, противотуманные фары, шины Run Flat и другое.

For journal-plaza.net



Нефиксируемые подрулевые переключатели требуют привычки; когда приноровишься, скажешь, что с ними удобно.

Клавишу отключения системы стабилизации (DTC), скорее всего, не случайно вынесли на видное место: иногда приятно «похулиганить» на заднеприводном авто.



мой бюджетной версии. Правда, предложение ограниченно – тем, кто готов его принять, стоит поторопиться.

БЕЗОПАСНОСТЬ

«Трешку» неоднократно подвергали крэш-тестам. В 2005 году по методике EuroNCAP разбили седан, который заработал 35 баллов: 16 (из 16 возможных) за условия безопасности при лобовом ударе и 17 (из 18) при боковом. Два балла добавили за сигнализатор непристегнутых ремней. В итоге – пять звезд. При фронтальном ударе кузов деформировался незначительно, водительская дверь открылась достаточно просто. Ни один из жизненно важных органов водителя и пассажиров не подвергся опасным нагрузкам. Стопы и колени не получили повреждений благодаря специальной пенной прокладке в нише для ног и незначительному смещению педального узла. Детей автомобиль тоже бережет (четыре звезды из пяти), а вот пешеходов – не очень (одна из четырех).

В 2006-м Страховой институт дорожной безопасности США испытал автомобиль по своей методике и дал ему высшую оценку – хороший уровень безопасности. Эксперты, однако, отметили: остается риск перелома ребер и таза водителя при боковом ударе.

Хороших оценок «трешка» добилась во многом благодаря тому, что производитель не экономит на средствах активной и пассивной безопасности. Силовая структура кузовов всех моделей изготавливается из высокопрочной стали. Прибавьте сюда программируемые зоны деформации, многочисленных электронных помощников, шесть подушек безопасности, трехточечные инерционные ремни безопасности с преднатяжителями, активные подголовники (способны при ударе сзади перемещаться вперед на расстояние до 60 мм и вверх – до 40 мм, тем самым уменьшая риск повреждения шейного отдела позвоночника), а также крепления стандарта ISOFIX, шины Run Flat, позволяющие даже после полной потери давления проехать еще 250 км со скоростью до 80 км/ч (правда, из-за этого в багажнике не предусмотрено место даже для докатки). Из перечня понятно, что оценки не завышены.

На правах рекламы



For journal-plaza.net





С наступлением зимы актуальность чехла для лыж, который встраивается в заднюю спинку, возрастает.

Выражение «третий лишний» точно характеризует количество посадочных мест сзади: среднему очень мешает не подлокотник – массивный тоннель на полу.

Багажник объемом 460 л не самый грандиозный по меркам класса. Другое дело, что после рестайлинга появилась возможность раскладывать спинку дивана.



ТЕХОБСЛУЖИВАНИЕ

Гарантийные обязательства производитель несет два года без ограничения пробега. С плановым ТО ситуация весьма неординарная. Владельца не обязывают строго через каждые 10–20 тыс. км или раз в год являться в фирменный автосервис. Автомобиль сам, «опросив» различные системы и проанализировав показания датчиков, решит, когда необходимо ехать на профилактику, и сообщит об этом. Поэтому межсервисный интервал зависит в основном от интенсивности и условий эксплуатации. Всю информацию компьютер записывает на чип, находящийся в ключе зажигания. Приезжаете к дилеру, отдаете ключ, мастер считывает параметры и составляет перечень необходимых работ. Благодаря этому, с одной стороны, снижаются расходы на обслуживание, исключаются ненужные операции, а с другой – вы постоянно отслеживаете техническое состояние автомобиля.

По опыту, на обслуживание придется заезжать с интервалом 12–15 тыс. км. При каждом визите, как правило, поменяют масло в двигателе, салонный фильтр, проведут диагностику основных систем. Это обойдется примерно в 8–11 тыс. рублей. Остальные работы – по необходимости. К 30 тыс. км, скорее всего, придется заменить передние колодки (около 8 тыс. рублей). На другие работы цены тоже не запредельные. К примеру, тормозную жидкость поменяют за 4 тыс. рублей (раз в два года), антифриз – за 5 тыс. (раз в три года). Словом, обслуживание не разорит. Нелишне обзвонить нескольких дилеров – их расценки значительно разнятся.

Казалось бы, те, кто может позволить себе такой автомобиль, должны быть весьма искушенными и привередливыми, но на практике владельцы нечасто жалуются на недостатки БМВ. Претензии чаще связаны с теснотой на заднем диване, подрулевыми переключателями без фиксации и весьма жесткой подвеской, особенно на самых мощных модификациях. Даже небольшие дефекты покрытия заставляют срабатывать ее до ограничителей. Проектировали шасси под автобаны, а нашим «направлениям» до них далеко.

УГОНЯЕМОСТЬ, ВТОРИЧНЫЙ РЫНОК

У автомобилей БМВ в нашей стране особый имидж, поэтому и у криминального мира они в почете. Без присмотра машины этой марки лучше

ЦЕНЫ НА МОДИФИКАЦИИ BMW 3 SERIES, РЕКОМЕНДОВАННЫЕ ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВОМ МАРКИ В РОССИИ, руб.*

	318i	320i	320d	320d xDrive	325i	325i xDrive	330i	330i xDrive	330d	330d xDrive	335i	335i xDrive	335d
Седан	1 133 700**	1 257 100	1 323 900	1 427 900	1 512 600	1 640 300	1 861 900	1 970 400	–	2 023 700	2 053 900	2 162 400	2 204 200
Универсал	–	1 357 300	1 424 100	–	1 612 800	1 740 500	–	–	–	2 123 800	–	–	2 304 300
Купе	–	1 440 800	1 507 600	–	1 696 200	1 824 000	2 045 500	–	2 099 800	–	2 237 500	2 346 100	2 387 800
Кабриолет	–	1 758 000	–	–	2 013 500	–	2 362 800	–	–	–	2 554 800	–	–

*На начало ноября 2009 года.
**Доплата за автоматическую коробку передач Steptronic – 83 500 руб.

For journal-plaza.net

не оставлять. Все модификации производитель штатно оборудует центральным замком с иммобилайзером, а дорогие версии – дополнительно фирменной спутниковой противоугонной системой. За полис каско придется отдать 8–12% цены машины.

Продать «трешку» на вторичном рынке несложно – любовь к этой марке буквально всенародная. В первый год машины теряют 10–15% первоначальной стоимости, в каждый последующий – 5–10%.

Справедливо отметить, что производитель демонстрирует незаурядный подход к оснащению автомобилей. Широкие возможности, которые предоставляет потребителю гамма модификаций и опций, позволяет каждому владельцу построить BMW под индивидуальные запросы, сэкономить на ненужных опциях, а впоследствии не разориться на обслуживании. **ЗР**



ИНДЕКС ЗР



*В процентах от первоначальной стоимости выбранной модификации.

Конец года – время подводить итоги. Вот и мы решили собрать вместе и обобщить те данные, которые получили и опубликовали в последних 12 номерах журнала в рубрике «Покупаем». Но сперва пару слов о самом индексе.

Он – разность между двумя величинами. Первая – теоретическая. Это максимальная стоимость эксплуатации автомобиля в течение года. По статистике, она не превышает 40% его первоначальной цены. Вторая – в какие деньги реально обойдется владельцу содержание авто. Эта величина (выраженная в процентах) исчисляется как отношение суммы связанных с эксплуатацией конкретной модификации платежей за первые 30 тыс. км пробега к первоначальной стоимости автомобиля. Названный километраж не случаен: большинство машин за год проезжает именно столько. В затраты мы включили стоимость полисов каско и ОСАГО, а также налоговые отчисления. Машину нужно заправлять, а чтобы нормально ездила – проводить ее плановое техобслуживание. Примем, что ТО – только у официальных дилеров (дабы не лишиться гарантии), по их расценкам. С затратами на топливо все просто. Подсчитать, сколько рублей потребуется на 30 тыс. км, зная средний расход (указанный производителем) и стоимость горючего (по данным Московской топливной ассоциации), особого труда не составляет. В конечном счете выходит: чем больше индекс ЗР, тем дешевле эксплуатация. К примеру, расходы на выбранный нами БМВ за первые 30 тыс. км составляют 17% его цены. Этот показатель вычитаем из максимальных 40% – и получаем результат: индекс ЗР равен 23.

Модели в наш перечень мы подбирали преимущественно из соображения, что они входят в самый распространенный у нас класс С и наиболее популярны на российском рынке. Исключение – китайский «Джили-МК» и БМВ 3-й серии, их включили в рейтинг скорее для контраста. Итоговые места приведены в таблице. При равенстве индексов у нескольких автомобилей более высокое место отдавали тому, что был куплен за меньшие деньги, так как обладание им обходится дешевле. Первое место досталось «Форду-Фьюжн» – во многом благодаря демократичным ценам на обслуживание модели и немалым межсервисным интервалам (20 тыс. км), а вот «Тойоту-Королла» это, наоборот, подкосило: расценки на ТО «японки» не разорительны, однако возить ее на сервис предписано вдвое чаще. Обратите внимание: на распределение мест более всего повлияли стоимость обслуживания, расходы на топливо и первоначальная стоимость авто. Именно высокой ценой обусловлено второе место «Ниссана-Кашкай», а также последнее с предпоследним дешевых «Дэу-Нексия» и «Джили-МК» соответственно. Вывод: дорогой автомобиль не обязательно дорог в содержании. И наоборот – тот, что куплен дешево, по мере эксплуатации способен довести владельца до грани разорения. Учитывайте, когда будете выбирать новую машину!

РЕЙТИНГ АВТОМОБИЛЕЙ В СООТВЕТСТВИИ С ИНДЕКСОМ ЗР

Итоговое место	Марка и модель	Индекс ЗР
1	«Форд-Фьюжн»	24
2	«Ниссан-Кашкай»	24*
3	«Ситроен-С4»	23
4	«Шкода-Октавия»	23
5	«Хонда-Сивик»	23
6	«БМВ-3»	23
7	«Шевроле-Авео»	20
8	«Хёндай-Акцент»	19
9	«Тойота-Королла»	19
10	«Шевроле-Лацетти»	16
11	«Джили-МК»	7
12	«Дэу-Нексия»	6

*При равенстве индексов предпочтение отдается более дешевому автомобилю.

For journal-plaza.net



В полном смысле слова

Das Auto – слоган «Фольксвагена» намекает, что для этой марки слово «автомобиль» в эпитетах и пояснениях не нуждается. Надежный двигатель, продуманный дизайн, современные технологии найдет покупатель в новых моделях, утверждает Максим Гомянин.

МАЛ, ДА УДАЛ

В середине ноября начинаются продажи пятого поколения «Фольксвагена-Поло» (ЗР, 2009, № 8), впервые показанного весной на автосалоне в Женеве. Автомобиль предлагают в трех- и пятидверном вариантах с бензиновыми двигателями объемом 1,2 л (70 л.с.) и 1,4 л (85 л.с.). Последний работает как с механической коробкой, так и с 7-ступенчатым автоматом DSG. В начале следующего года линейку пополнит наддувный 1,2-литровый мотор в 105 «лошадей». Все двигатели отвечают нормам Евро V.

Новинка получила и новые мультимедиасистемы. Самая престижная среди них – RCD 510 с сенсорным экраном «тачскрин», способная читать формат MP3. В ее состав входит CD-чейнджер на шесть дисков. Есть аудиовход AUX-In.

В списке дополнительного оборудования – передние боковые подушки, шторки безопасности для защиты головы водителя и пассажиров, парктроник ParkPilot, система ESP, спортивные сиденья и многое другое. Если захочется индивидуализировать автомобиль, то его, как конструктор, можно построить под себя.

На уровне и безопасность. По результатам серии крэш-тестов EuroNCAP «Поло» заработал максимальную оценку – пять звезд.

ЖИЗНЕННОЕ ПРОСТРАНСТВО

Компактвэн «Фольксваген-Гольф Плюс» пользуется в Старом Свете стабильным спросом. За три с половиной года модель разошлась в количестве 500 тысяч экземпляров. На декабрьском (2008 год) автосалоне в Болонье концерн показал обновленный «Гольф Плюс», который европейцы смогли заказывать с марта, а в июле модель приехала в Россию, став на 2% дешевле предшественницы. В этом заслуга завода «Фольксваген» в Калуге.

Создатели модели приподняли крышу (она на 113 мм выше, чем у «Гольфа»), дав пассажирам больше пространства. Увеличился и багажник: при сложенных спинках заднего сиденья его объем – 1450 л.

Машину предлагают с двигателями мощностью 80 л.с. (1,4 л), 102 л.с. (1,6 л) и 122 л.с. (1,4 л TSI) и тремя типами трансмиссий – 5- и 6-ступенчатой механическими и 7-ступенчатой DSG.

Базовая комплектация стала богаче за счет ряда опций, среди которых аудиоподготовка, окрашенные в цвет кузова корпуса зеркал и ручки дверей, а также многофункциональный дисплей. Версии с двигателем TSI получили кондиционер Climatic и охлаждаемый перчаточный ящик.

В качестве опции можно заказать индикатор давления в шинах, круиз-контроль, камеру заднего вида Rear Assist и другое оборудование.



Пятое поколение «Фольксвагена-Поло» предлагают в комплектациях Trendline и Comfortline. А вот самую дорогую Highline к нам не привезут.



Основные элементы управления на центральной консоли оформлены теперь по-новому, а сама консоль развернута к водителю.

For journal-plaza.net

ОСОБАЯ КАСТА

Для тех, кто скучает на скорости ниже 100 км/ч, «Фольксваген» предлагает самую мощную версию «Гольфа» – GTI (его фото открывает обзор). Первое поколение этих машин появилось в 1976 году и стало очень популярным среди любителей прохватить с ветерком. С момента дебюта и до окончания производства пятого поколения «Гольфа GTI» продано 1,7 миллиона автомобилей. Нынешний, шестой по счету «спортсмен» обладает рядом новшеств, от которых у фанатов марки наверняка загорятся глаза.

Основное, как всегда, под капотом. Наддувный двигатель EA888 второго поколения стал на 10 л.с. мощнее предшественника (теперь 210 л.с. против 200), получил измененную конструкцию поршней и поршневых колец, регулируемый масляный насос, новый вакуумный насос и расходомер воздуха.

Амортизаторы и задний стабилизатор настроены совершенно по-новому, а клиренс уменьшен на 22 мм спереди и на 15 мм сзади. В базовой комплектации – система блокировки межколесного дифференциала XDS, позволяющая улучшить управляемость и увеличить тягу. Покупателям должно понравиться и то, что автомобиль учил ездить Ганс-Иоахим Штук. В карьере звезды автоспорта 70–80-х подиумы в формуле 1, победы в кузовных гонках и «24 часах Ле-Мана». А за умение пилотировать даже в ливень он получил прозвище Регенмайстер (Мастер Дождя).

Но GTI создан не только для прожигания резины на гоночных трассах. Он вполне подойдет и для неспешной езды. Автомобилистам-путешественникам, например, придется впору багажник, чей объем при сложенных спинках задних сидений равен 1305 л.

Модель	Базовая комплектация	Цена, руб.
VW Polo	ABS, подушки безопасности водителя и переднего пассажира, подголовники на всех сиденьях, регулируемая в двух плоскостях рулевая колонка, электрогидравлический усилитель рулевого управления, регулировка сиденья водителя по высоте, передние электростеклоподъемники, центральный замок, адаптация для России, включая подвеску для плохих дорог, полноразмерное запасное колесо, 15-дюймовые колесные диски	475 291–577 018
VW Golf Plus	оцинкованный кузов, защита картера, подвеска для плохих дорог, антигравийная защита днища, тканевая обивка сидений, жесткий съемный фальшпол в багажнике, передние и боковые подушки безопасности, шторки безопасности для защиты головы, крепление ISOFIX, ABS, датчик износа тормозных колодок, иммобилайзер, автоматическое включение аварийной сигнализации при экстренном торможении, зеркала с электрорегулировкой и обогревом, электростеклоподъемники спереди и сзади, ЦЗ с ДУ, кондиционер, ЭУР, фары с функцией автоматического дневного света, радиоподготовка (8 динамиков и антенна), полноразмерное запасное колесо, 15-дюймовые стальные колесные диски	622 993–811 992
VW Golf GTI	оцинкованный кузов, защита картера, спортивная подвеска, полноразмерное запасное колесо, регулируемое по высоте сиденье водителя, кондиционер Climatic, тканевая обивка сидений, металлические накладки на педали, наружные зеркала с электрорегулировкой и обогревом, передние электростеклоподъемники, фронтальные и боковые подушки безопасности, шторки безопасности спереди и сзади, подушка безопасности для защиты коленей водителя, ESP (объединяет в себе ABS, ASR, EDS, XDS), иммобилайзер, ЦЗ с ДУ, ЭУР, радиоподготовка (8 динамиков и антенна), розетка 12 В в багажнике, 17-дюймовые легкосплавные колесные диски Denver	1 073 152–1 127 347
VW Scirocco	фары с галогеновыми лампами, тканевая обивка сидений (дизайн Merlin), подрулевые лепестки переключения передач, передние сиденья с ручной регулировкой по высоте, передние и боковые подушки безопасности водителя и пассажира, подушки безопасности для защиты головы, ESP (объединяет в себе ABS, ASR, EDS), система регулировки крутящего момента двигателя (MSR), крепление для детского кресла ISOFIX, иммобилайзер, ЦЗ с ДУ, кондиционер, ЭУР, радиоподготовка (8 динамиков и антенна), 16-дюймовая докатка, 17-дюймовые легкосплавные колесные диски Long Beach	939 141–1 148 576

Из опций доступны биксеноновые фары, которые могут поворачиваться на 13 градусов, кожаный салон Vienna, круиз-контроль, парктроник с камерой заднего вида и другое оборудование.

ВЕТЕР ПЕРЕМЕН

Без малого 35 лет прошло с тех пор, как на свет появилось первое поколение «Сирокко». Автомобиль, нарисованный Джорджетто Джуджаро, нарекли именем сильного южного ветра, зарождающегося в пустынях Ближнего Востока. В 1976 году дебютировал «Сирокко GTI» со 110-сильным двигателем. Затем было второе поколение модели и «Фольксваген-Корадо», который ушел с рынка в 1995-м. Нынешний «Сирокко» вырос из концепта «Айрок», впервые показанного в 2006 году.

В конце мая нынешнего года модель доехала до России.

Автомобиль предлагают с наддувными двигателями объемом 1,4 л (160 л.с.) и 2,0 л (200 л.с.). Самый мощный доступен только с DSG, младший же можно приобрести и с 6-ступенчатой механикой.

При конструировании авто особое внимание уделили безопасности водителя и пассажиров. Помимо обязательных фронтальных и боковых эйрбегов, а также шторок для защиты головы, есть дополнительные опции. Так, при ударе центральный блок управления не только дает команду на раскрытие подушек и срабатывание натяжителей ремней, но и разблокирует двери, отключает топливный насос и зажигает аварийку. У машины богатый список оснащения. Например, панорамная крыша, адаптивные биксеноновые фары, мультимедиасистема RNS510 с сенсорным дисплеем и жестким диском на 30 Гбайт. ЗР



«Фольксваген-Сирокко» собирают на заводе концерна в Португалии.



У «Фольксвагена-Гольф Плюс» богатая цветовая гамма. На выбор покупателя – три цвета группы «стандарт», семь металликов и два перламутровых оттенка.

For journal-plaza.net







Королевский размер

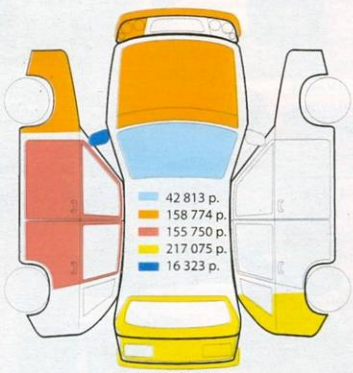
Исследование провели с такими условиями: ремонт доверяем только официальным дилерам, они должны использовать исключительно оригинальные запчасти, предназначенные для машин в базовой комплектации.

Обладателям «Хонды-Пилот», которым не повезло на дороге, можно посочувствовать: их расходы самые значительные по сравнению с затратами владельцев других машин этого класса. На покупку запчастей уйдет 68% общей суммы, указанной в заказ-наряде, а это сумасшедшие деньги. На дилерских складах почти ничего нет в наличии, а срок доставки «кузовщины» – от двух недель до месяца. И к починке дилеры приступят не сразу – придется подождать еще около месяца. После нервотрепки, вызванной долгим ожиданием, успокоит разве что умеренность расценок на работу. Свежеокрашенный автомобиль отдадут через 18–20 дней.

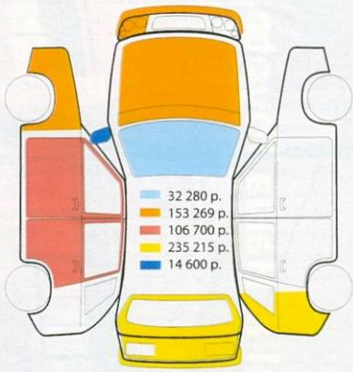
Чуть дешевле обойдется ремонт «Мицубиси-Паджеро» четвертого поколения. Стоимость деталей несколько ниже, чем у «Пилота». Большая их часть запасена, они есть на складе, а те, которых не окажется под рукой, гарантированно привезут через пару дней. За работу возьмутся сразу и, больше того, с удовольствием: клиентов сейчас негусто. За труды возьмут вполне приемлемые деньги – 33% суммы заказ-наряда. Забрать готовую машину позовут уже через 17–19 дней.

Доставка запчастей для «Ниссана-Пасфайндер» займет 5–10 дней, их цена вполне умеренная. Исключение – фара, которая стоит 52 700 руб. (но не ищите

СТОИМОСТЬ ВОССТАНОВЛЕНИЯ АВТОМОБИЛЕЙ ПОСЛЕ МЕЛКИХ ДТП



Итого 590 735 р.
Honda Pilot



Итого 542 064 р.
Mitsubishi Pajero IV

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

For journal-plaza.net





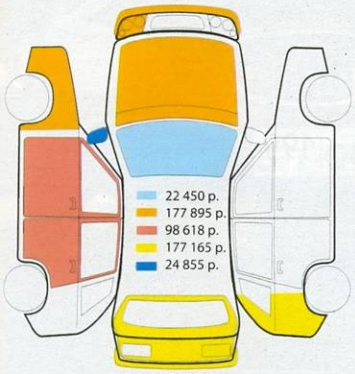


Большие вседорожники дорого обходятся не только при покупке, но и в ремонте. Затраты владельцев после мелких ДТП, в которых были повреждены детали кузова, подсчитывал Игорь Теременко.

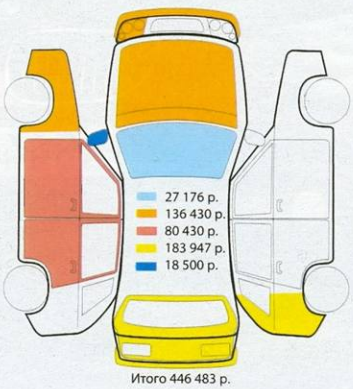
на ней следов позолоты). Ожидание ремонта продлится не больше месяца, работа обойдется дороговато – в 40% общей стоимости кузовного ремонта. Восстановленный автомобиль получите через 15–17 дней.

Хозяева пострадавшей «Мазды CX-9» столкнутся с дефицитом запчастей. Большую часть деталей потребуется заказывать, срок поставки – от 3 до 4 недель. Их стоимость оптимальна – 60% общей суммы ремонта, так что не станет ворчать даже прижимистый владелец. Приступить к восстановлению машины дилеры сумеют не раньше чем через две недели. Стоимость нормочаса на фоне той, что называют ремонтники машин-одноклассников, также невысока. Исправный автомобиль поступит в распоряжение хозяина через 19–20 дней.

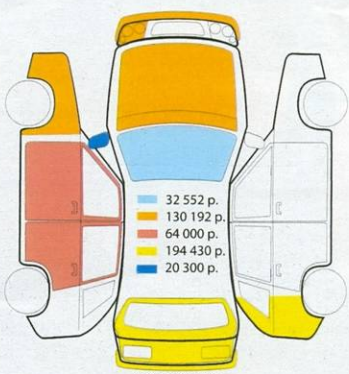
Автомобиль «Тойота-Ленд Крузер 200», по нашим подсчетам, в ремонте наименее затратный. Покупка запчастей – как поход в супермаркет: с пустыми руками не уйдете. Самые неходовые привезут за день-два. Цены на детали сносные, за исключением пятой двери – она вытащит из кошелька владельца 71 400 руб. Ажиотажных очередей в техцентрах нет, расходы на проведение работ не слишком обременительны, они съедают 37% суммарных затрат. Восстановление продлится 16–19 дней. **ЗР**



Итого 500 983 р.
Nissan Pathfinder



Итого 446 483 р.
Mazda CX-9



Итого 441 474 р.
Toyota Land Cruiser 200

For journal-plaza.net

Сладкая жизнь

По разнообразию автомобилей, представленных в России, времена процветания шоколадной фабрики «Эйнем» (сегодня – «Красный Октябрь») похожи на нынешние. А еще, наверное, запах ванили остался прежним. На Крымской набережной в окружении звездных моделей 2006 года выпуска его вдыхали Петр Меньших и фотокор Александр Кульнев.

ДАРЫ ПРОГРЕССА

Ванили, как и автомобилей, в советские годы не хватало. Когда во дворе редакции появился новенький «Ауди-А6 Авант», мы уже почти забыли о тех временах. Он заблестел под окнами ровно через два месяца после визита расторопного менеджера с толстенным каталогом опций. Разговор с бизнесменом в галстуке напоминал миниатюру Карцева и Ильченко: «Это тот самый склад?». Хотите полный привод с изменяемым дорожным просветом и двигатель FSI – пожалуйста, уже поступили в продажу, можно и режим «спорт», и подрулевые переключатели передач, и самый модный цвет – серый, и кожаный салон…



For journal-plaza.net

Предложение на глазах рождало спрос и новые потребности. По законам нового времени они могут быть только растущими. Быстро привыкнув к вишне в шоколаде, о соевых батончиках больше не вспоминаешь. Так уж устроен мир потребления – главного двигателя прогресса, на вершине которого в 2006 году стояли, помимо «Ауди-А6», также БМВ-530xi и «Лексус-GS 300». Их мы купили с полугодовым интервалом, в обоих случаях побаловав себя вдобавок ко всему прочему белым кожаным салоном. На фоне итоговой стоимости это была легкая шалость. Оптимальным показалось сочетание трехлитрового двигателя с полным приводом – такая комплектация нашлась лишь у БМВ. «Лексус» предложил только задний, но за лучшую цену.

Правы были, что не экономили на опциях. В хорошей машине, как в дорогом пиджаке, не устаешь и выглядишь блестяще.

В МИРЕ БОЛЬШИХ ЧИСЕЛ

Дорогие автомобили на последние деньги не покупают – это понятно. Какие же нужно иметь средства, чтобы содержать этих слуг, работающих на престиж и удобство передвижения! Здесь стоит знак восклицания, потому что теперь мы знаем подробности. Страховка каско на «Лексус-GS 300» в этом году обошлась в 200 000 руб. с учетом 20-процентной скидки, ТО-3 для БМВ-530xi – 40 189 руб., заправка кондиционера и замена стеклоподъемника для «Ауди-А6 Авант» – 12 178 руб. За каждой из этих цифр стоят полчища желающих вытрясти все больше денег из клиента-миллионера. «Лексус» отремонтируют по страховке у дилера в Сокольниках, только если там держать на счете свои 50 000 руб. Если у «Ауди» появились признаки отказа датчика уровня топлива, в техцентре предложат заменить его... вместе с бензонасосом по цене 30 000 руб. А битый БМВ покрасят по страховке так, что лак на по-



For journal-plaza.net



Модель	Audi A6 Avant 3,2 FSI
Изготовитель	«Ауди»
Год выпуска	2006
В эксплуатации «За рулем»	с мая 2006
Пробег на момент отчета	35 600 км
Расходы на приобретение, эксплуатацию и обслуживание (0–35 600 км)	
Статья расхода	**Сумма,** руб.
Цена автомобиля	2 513 785
ТО-1	20 687
ТО-2	27 311
Ремонт фонаря	2250
Заправка кондиционера, замена стеклоподъемника	12 178
Повторная заправка кондиционера	1950
Комплект дисков и зимних шин	95 000
Бензин А95 (средний расход – 16,2 л на 100 км)	126 878
Стоимость 1 км пробега*	8,04

*Без учета цены автомобиля.



Модель	BMW 530xi
Изготовитель	«БМВ груп»
Год выпуска	2006
В эксплуатации «За рулем»	с ноября 2006
Пробег на момент отчета	62 000 км
Расходы на приобретение, эксплуатацию и обслуживание (0–62 000 км)	
Статья расхода	**Сумма,** руб.
Цена автомобиля	2 630 618
ТО-1	22 770
ТО-2	13 734
ТО-3	40 189
ТО-4	24 529
Комплект дисков и зимних шин	96 000
Бензин А95 (средний расход – 16,0 л/100 км)	218 240
Стоимость 1 км пробега*	6,70

*Без учета цены автомобиля.



Модель	Lexus GS 300
Изготовитель	«Тойота мотор»
Год выпуска	2006
В эксплуатации «За рулем»	с марта 2007
Пробег на момент отчета	38 000 км
Расходы на приобретение, эксплуатацию и обслуживание (0–38 000 км)	
Статья расхода	**Сумма,** руб.
Цена автомобиля	1 693 350
ТО-0	540
ТО-1	21 482
ТО-2	21 550
ТО-3	16 812
Замена передних тормозных колодок	6391
Комплект летних шин	30 000
Комплект дисков и зимних шин	105 000
Бензин А95 (средний расход – 16,0 л/100 км)	133 760
Стоимость 1 км пробега*	8,83

*Без учета цены автомобиля.

For journal-plaza.net

рогах после мойки откажется блестеть и начнет осыпаться.

Когда в непогоду на кольцевой дороге у «Ауди» пробили колесо, новое той же модели найти не смогли: шины, установленные на конвейере, больше не продаются – устарели! Пришлось воспользоваться запаской, положив на ее место одно из зимних колес. «Лексус» на родных шинах «Данлоп» отказывался ездить по асфальтовым колеям – бросался на других участников движения. Новый комплект летних и необходимые в наших условиях зимние шины «Континенталь» с дисками купили за 145 000 руб.

Избавиться от огорчений, спутников таких затрат, можно двумя путями. Один, безотказно выручающий там, где есть здоровая конкуренция в сфере услуг, для нас недоступен. Остается платить – и когда требуют деньги вперед, и когда накручивают услуги, и даже когда задерживают в техцентре исправный автомобиль до прихода платежки за надуманный ремонт. Это только настоящие миллионеры получают удовольствие, когда не платят.

ЧТО ВКУСНЕЕ

Что вкуснее – конфеты «Южный орех», «Трюфели» или «Сливочная помадка»? Споры о том, какой из трех автомобилей лучше, обострились в ходе подготовки этого отчета, но в результате постоянные пользователи только подтвердили свой выбор. Никто любимцам не изменил.

Больше всего упреков и комплиментов досталось «Ауди». После гарантийного периода машина зачастила в ремонт с неисправностями, которых от нее никак не ждали. По этой причине (да еще хром на кузове потемнел) могла бы угодить в аутсайдеры, если бы не самые высокие оценки ходовых качеств. Автомобиль, к которому сразу привыкаешь, не повторяет волну дороги, а режет гребни, как будто несет тебя на руках. Если собрать лучшее, что есть для движения в БМВ и «Лексусе», получится «Ауди».

БМВ-«пятерочка» – это конфетка «Южный орех». Наглая рожа! Даже сигнального писка в ее адрес на дороге не услышишь – всегда пропускают. Автомобиль явно не для поездок по хозяйству, да и в дальней дороге за рулем все же устаешь. Город – его стихия. Здесь все замечают шикарную отделку салона, толстый руль (с обогревом!), горячий нрав. Доставляет удовольствие острой ездой, надо лишь соответствовать его темпераменту. Порой утомляет необходимостью концентрироваться, постоянно отлавливать машину на мелких колеях и звонить операторам спутниковой сигнализации «Кобра-Коннект». Завел, например, зимой мотор для прогрева, вышел очистить снег, закрыв дверь, – операторы уже в тревоге: а вдруг тебя выбросили из машины? Дальше нужно отложить все дела и звонить операторам, вспоминая девичью фамилию чьей-то матери. Общению с сигнализацией нашего БМВ можно посвятить целый абзац, но она того не стоит.

«Лексус-GS 300», японский ключик к американской диванной психологии, – «Сливочная помадка». По технике движения он на такт ниже «Ауди» и БМВ, но в дисциплине «комфорт» поборется за медаль высшей пробы... если судьи будут свои: простят валкость и ватный руль. Крутишь его, а машина не реагирует – зачем, мол, дергаться, так замечательно ехали!..

В итоге от хороших машин никто не отказался. Если представится возможность купить новые, обратимся к тем же маркам. БМВ и «Ауди» даже не почувствуют, если пара клиентов поменяются местами. А у «Лексуса» поклонник в наших рядах хотя и один, зато преданный. **ЗР**

С учетом естественной потери стоимости («Ауди» сегодня можно продать за 980 тыс. руб., БМВ – за 1 млн. 200 тыс. руб., «Лексус» – за 1 млн. 150 тыс. руб.) один километр пробега обходится владельцам гораздо дороже повседневных эксплуатационных расходов – в 51, 30 и 23 рубля соответственно.



КОММЕНТАРИЙ ОТДЕЛА АВТОРЫНКА

На вторичном рынке персональный статус премиум-бренда не столь важен – рейтинг надежности куда актуальнее. А здесь «Лексус» в лидерах, что и объясняет его минимальную уценку (540 тыс. против полутора миллионов у конкурентов).

Существенно на эксплуатационные расходы влияют и показания одометра. Тут все очевидно: чем дольше машина пылится в гараже, тем ощутимее потеря стоимости, приведенная к пробегу (километраж-то стоит в знаменателе!). Именно интенсивная эксплуатация позволила БМВ оказаться в золотой середине. «Ауди», увы, дешевеет быстрее остальных да и ездит мало, отсюда и стоимость километра неутешительная – более полусотни рублей.

For journal-plaza.net

Если бездорожье круче вседорожника



Центр внедорожного вождения «Ленд-Ровер» предлагает три новые программы обучения: основные навыки использования лебедки, GPS-навигацию и курс Recovery для владельцев автомобилей «Фрилендер 2». Первая научит грамотному и безопасному пользованию автомобильной электролебедкой, вторая – основам ориентирования, третья даст наглядное представление о том, как, используя минимальный набор доступных средств, провести машину по маршруту, сложность которого превосходит ее внедорожные возможности.

...И большой багажник

Дилеры принимают заказы на «Ауди-А5 Спортбек». Стоимость автомобиля начинается с 1 556 400 рублей, а максимальная комплектация ограничена только желаниями покупателя и толщиной его кошелька. Например, можно заказать фирменный полный привод quattro, 7-ступенчатую коробку передач S-tronic с двумя сцеплениями, адаптивный круиз-контроль и многое другое. Объем багажника равен 480 л, а со сложенными спинками сидений достигает впечатляющих 980 л. Автомобиль предлагают с двигателями мощностью 180, 211, 265 л.с.



Макияж для «француженки»



«Пежо» провела легкий рестайлинг 207-й модели. Изменения коснулись в основном внешности. Фирменная «улыбка» стала шире за счет расположенных по краям противотуманок, решетка радиатора получила порцию хрома, а в фонарях появились светодиоды. В зависимости от уровня оснащения на машину устанавливают легкосплавные диски Canberra или колеса с колпаками Brisbane.

Цены на трехдверный хэтчбек начинаются с 512 000 рублей (за комплектацию Urban). Автомобиль со 120-сильным двигателем и оснащением Premium стоит 670 000 рублей.

Продается интеллект. Дорого

«Тойота» объявила о начале продаж в России своей новой модели iQ. Это самый маленький автомобиль в линейке компании: его длина всего лишь 2985 мм, а ширина – 1680 мм. При этом он вмещает четверых седоков. У нас машину предлагают с бензиновым двигателем объемом 1,33 л (98 л.с.), который расходует в смешанном цикле 5,1 л, и бесступенчатым вариатором. Комплектация всего одна, но это не беда: в «Престиже» есть все, что необходимо для комфортной эксплуатации, а также полный набор средств активной и пассивной безопасности, включая даже первую в мире подушку безопасности занавесочного типа для заднего стекла. Помимо десятка различных цветов, российским покупателям доступны несколько комплектов дизайнерских наклеек, позволяющих выделить малышку в потоке. Единственное, что способно отпугнуть покупателей, – стоимость: за iQ просят 777 777 рублей. Интеллект нынче в цене!



For journal-plaza.net

Полный бачок, пожалуйста!

На АЗС мы заправляем машину топливом, но там же можем заправить и бачок стеклоомывателя – на многих станциях торгуют канистрами и бутылками с омывайками. Сейчас нас интересуют зимние – незамерзающие. Их качество проверяли Алексей Воробьев-Обухов и Михаил Колодочкин.

СЧИТАЙТЕ ГРАДУСЫ В РУБЛЯХ

Эта жидкость имеет подлую привычку заканчиваться неожиданно, что особенно обидно в пору грязи и слякоти. Ассортимент незамерзаек в магазинах шире, чем на бензоколонках, цены ниже, но, когда вы на полпути, а с ветрового стекла нечем смыть муть, разве станете искать автомагазин, если вдоль трасс и улиц полно АЗС? Однако что попадет в бачок? Каждый раз, отдавая очередной продукт на экспертизу, мы невольно ожидаем, что от испытаний кто-то не сдюжит. Не выполнит собственных обещаний, не выдержит требований ГОСТа и тем самым даст повод для обоснованной критики и помещения в самый конец нашего рейтинга.

РЕЗУЛЬТАТЫ ПРОВЕРКИ НЕЗАМЕРЗАЮЩИХ ЖИДКОСТЕЙ

Наименование	Температура начала кристаллизации, заявленная/фактическая, °С	Чистящая способность		Массовая доля спирта, %	Эргономика, баллы (×0,4)	Цена 1 л		Итого, баллы
		%	баллы (×0,4)			руб.	баллы (×0,2)	
1. «Черноголовский Омыватель»	–20/–22	98	**1,96**	25,7	**2,0**	50	**0,64**	**4,60**
2. «Spectrol Лимон light»	–20/–22	98	**1,96**	32,5	**1,6**	34	**1,0**	**4,56**
3. «Luxe Лайт»	–30/–32	98	**1,96**	41,5	**1,6**	35	**0,98**	**4,54**
4. «Чистая миля. Океан»	–20/–27	98	**1,96**	36,2	**1,6**	43	**0,8**	**4,36**
5. Sapfire	–25/–27	98	**1,96**	36,1	**2,0**	64	**0,33**	**4,29**
6. BP	–15/–16	97	**1,94**	29,4	**2,0**	70	**0,2**	**4,14**
7. Sintec «Арктика»	–20/–24	98	**1,96**	34,5	**1,6**	58	**0,47**	**4,03**
8. «Автоэкспресс»	–15/–16	97	**1,94**	24,2	**1,2**	50	**0,64**	**3,78**
9. «Элита-М Silver»	–20/–22	98	**1,96**	29,3	**0,4**	35	**0,98**	**3,34**
10. «Чистое стекло»	–20/–21	97	**1,94**	25,8	**0,4**	35	**0,98**	**3,32**
11. «Алтай»	–30/–31	97	**1,94**	–*	**0,4**	36	**0,96**	**3,30**
12. «Чисто Плюс»	–20/–24	98	**1,96**	34,3	**0,4**	50	**0,64**	**3,00**

*Вместо спирта использовано сырье неизвестного происхождения.

12 место «ЧИСТО ПЛЮС»

Заявленный изготовитель ООО «НПО «Органик-Прогресс»

Цена на АЗС 200 руб. за 4 л



У этого товара изъян функциональный: бутылка примитивная, лить из нее неудобно – можно промахнуться. Чистящие свойства поводов для недовольства не дают, и замерзает жидкость неохотно.

11 место «АЛТАЙ»

Заявленный изготовитель ООО «Бойл»

Цена на АЗС 180 руб. за 5 л



«Алтай» цветом напоминает раствор синьки... или бездонное небо в горах. Вполне подойдет для Алтайского края с учетом температуры замерзания. Но вот использование некой хитрой основы («Категорически не принимать внутрь!») вместо спирта придало «аромат», который не в силах заглушить никакие отдушки.

10 место «ЧИСТОЕ СТЕКЛО»

Заявленный изготовитель ООО «Тектрон»

Цена на АЗС 138 руб. за 4 л



В глаза бросается название бренда – «Ойлрайт». Фруктовый ароматизатор бьет в нос в попытках отбить запах изопропилового спирта. Емкость абсолютно банальна, в такой встретишь и питьевую воду. Зато – дешево.

9 место «ЭЛИТА-М SILVER»

Заявленный изготовитель ЗАО «НПО «Химсинтез»

Цена на АЗС 140 руб. за 4 л



Синяя жидкость с лимонным запахом, элитным названием и отнюдь не элитными бутылкой и ценой. Последнее, впрочем, совсем не плохо. Кстати, именно эта фирма выпускает и дорогущий омыватель на этиловом спирте – вот где бренд кстати!

8 место «АВТОЭКСПРЕСС»

Заявленный изготовитель ЗАО «Промбаза»

Цена на АЗС 199 руб. за 4 л



Единственная в тесте розовая жидкость с ароматом заморских фруктов расфасована в емкость, по форме оригинальную, но не слишком удобную как для укладывания в багажник, так и для заливки. У этого средства из Алексина относительно высокая цена.

7 место SINTEC «АРКТИКА»

Заявленный изготовитель ООО «Обнинскоргсинтез»

Цена на АЗС 230 руб. за 4 л



Производитель поскромничал: этот состав замерзает при более крепком морозе, чем обещает надпись на этикетке (см. таблицу). Однако для потребителя это только плюс.

For journal-plaza.net

6 место BP

Заявленный изготовитель
.....ЗАО «Обнинскоргсинтез»
Цена на АЗС.....279 руб. за 4 л



Жидкость зеленого цвета с фруктовым ароматом. Обещанные градусы выдерживает, стекло моет достаточно хорошо, на то и заявленные нанотехнологии. Рекомендация использовать при заливке защитные перчатки – очевидно, дань европейскому менталитету. Стараниями АЗС сети BP оказалась самой дорогой в нашей выборке.

5 место SAPFIRE

Заявленный изготовитель
.....ЗАО «Промбаза»
Цена на АЗС.....319 руб. за 5 л



Зеленый «Сапфир» пахнет лимоном, расфасован в фирменную емкость производителя, с носиком для заливки. Еще бы его не было у самой дорогой канистры!

4 место «ЧИСТАЯ МИЛЯ. ОКЕАН»

Заявленный изготовитель
..... ООО «Ацетон» (по заказу ООО «ТЦ «Тосол-Синтез»)
Цена на АЗС.....162 руб. за 3,78 л



Самое высокое содержание спирта в этой жидкости по сравнению с другими испытуемыми привело к фантастическому результату: 7 «лишних» минусовых градусов достанутся потребителю даром... На этикетке указано: «Не наносит вреда здоровью». Можно пить?

3 место «Luxe Лайт»

Заявленный изготовитель
.....ЗАО «Дельфин Индастри»
Цена на АЗС.....140 руб. за 4 л



Зеленый стеклоомыватель своим ароматом переносит во фруктовый сад. Впрочем, в саду запахи не столь вызывающе резкие. Радует, что при такой демократичной цене изготовитель не поскупился на приличную тару, пусть и без носика для заливки.

2 место «Spectrol Лимон light»

Заявленный изготовитель
.....ЗАО «ПГ «Спектр-Авто»
Цена на АЗС.....170 руб. за 5 л



В пересчете на литр пахнущая лимоном жидкость – самая дешевая в тесте. И разлита в не самую простецкую емкость. Если вам не нужен носик и достаточно температуры –20°С, то лучше ее не найти.

1 место «Черноголовский Омыватель»

Заявленный изготовитель
.....ЗАО «Центрспиртпромпереработка»
Цена на АЗС.....200 руб. за 4 л



Создатели голубого омывателя не задумывались ни над звучным названием продукта, ни над тем, просто ли произнести наименование самой фирмы (попробуйте выговорить!). Но вам не в дикции упражняться, а стекло мыть. С этим-то полный порядок. Есть и носик, и «бонус» в 2 градуса.

НАША СПРАВКА

МИНЗДРАВ ПРЕДУПРЕЖДАЕТ И ЗАПРЕЩАЕТ

Из чего должна состоять омывающая жидкость, кроме воды? Летом в нее желательно добавить поверхностно-активные вещества (ПАВ) – чтобы лучше удалялись загрязнения и не оставались разводы на стекле. Зимой мыльный раствор замерзнет уже при небольшом минусе, так что необходимо разбавить его спиртом. Каким именно? Технологи утверждают, что лучше метилового (метанола) ничего не придумано: и дешево, и сердито... и ядовито. (За рубежом отравиться им не слишком боятся: принимать незамерзайку внутрь «для сугреву души» уважающий себя европеец нипочем не станет, а концентрация паров в салоне при езде по чистым автобанам незначительна.) Наш Минздрав не только предупредил, но и запретил метанол. От греха подальше.

Пригоден спирт этиловый (этанол). Он хорош уже тем, что не сшибает с ног резким запахом и не ядовит. Но облагается таким акцизом, что сделанная на его основе омывайка становится порой дороже водки. Скажем, число на ценнике незамерзайки, сделанной в подмосковном Красноармейске, четырехзначное…

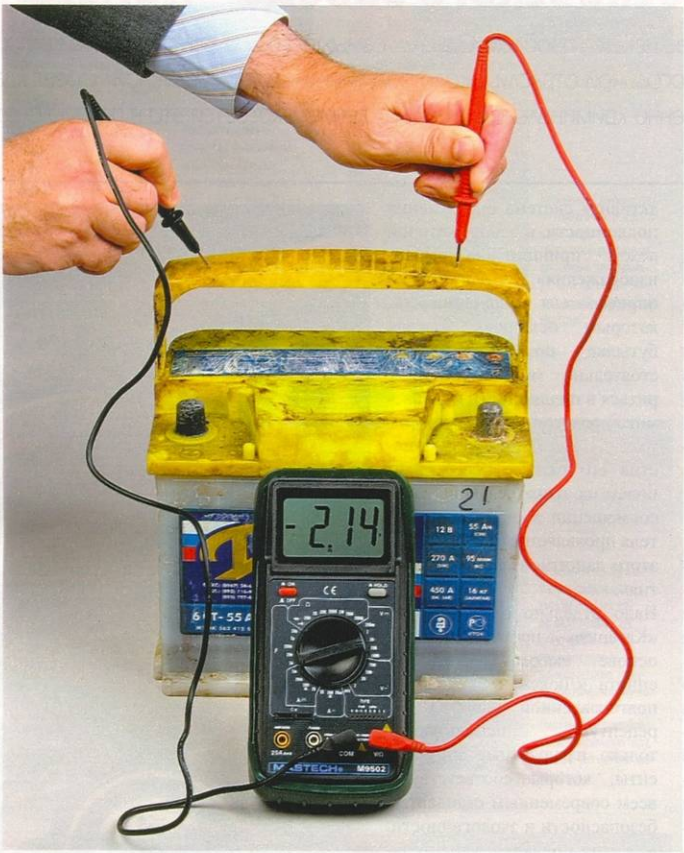
Остается изопропиловый спирт. Им и разбавляет воду большинство производителей, создавая себе и потребителям головную боль в буквальном и переносном смыслах: он настолько резко и противно пахнет, что перебить (но не устранить!) эту вонь можно лишь большой порцией отдушек.

И еще одну составляющую содержит большинство незамерзаек – этиленгликоль. Его немного – только чтобы предотвратить быстрое испарение спирта со стекла (иначе оно тут же покроется тонким слоем льда). Если переборщить, жидкость начнет густеть уже при небольшом минусе и, оставаясь вроде бы текучей, перестанет прокачиваться через шланги и форсунки омывателя.

Мы приобрели и направили в лабораторию 12 различных образцов. Оказалось, все соответствуют названию: и моют хорошо, и не замерзают раньше положенного. Основными критериями в нашем рейтинге стали чистящая способность, практичность упаковки. Непервостепенной важности критерий – цена в пересчете на 1 л (одно и то же средство в разных местах стоит по-разному). Максимально возможная оценка в каждой категории – 5 баллов. Весовые коэффициенты указаны в таблице.

Совет: когда будете выбирать жидкость, подумайте, нужно ли вам, чтобы температура ее замерзания достигала –30°С, или достаточно –15°С? Ведь здесь, как в алкоголе: лишнее деление – более высокая концентрация спирта и, следовательно, запах резче. ЗР

For journal-plaza.net



Зарядка для ума

На что ориентироваться при зарядке севшей батареи – на амперы, вольты, часы? А может, довериться электронному интеллекту современных зарядных устройств? Правильный ответ искал Алексей Воробьев-Обухов.

Вот, оказывается, где раздолье для отечественного производителя! Конечно, китайские рукодельники не оставили без внимания зарядку аккумуляторных батарей, но и наши без боя не сдаются. Не можем утверждать, что внутри многочисленных российских зарядных устройств все транзисторы-резисторы тоже родные, но дизайн корпусов, переключателей и индикаторов позволяет безошибочно определить родословную прибора. Эта стильная коробочка явно приезжая, а вон тот ящик – точно дитя конверсии и оборонки…

С помощью специалистов 21-го НИИИ Министерства обороны мы попытались оценить и форму, и «содержание» десяти разношерстных выпрямителей из богатого рыночного ассортимента.

КАК ЗАРЯЖАЮТ БАТАРЕИ

Если совсем коротко – электричеством. Но поскольку никто по сей день не знает, что это такое, немного углубимся в подробности.

Аккумулятор можно заряжать «током». Зарядное устройство гонит в батарею ток постоянной силы, численно равный обычно 0,1 емкости, выраженной в ампер-часах. То есть около 5,5 А для 6СТ-55. Плюс метода – возможность полного заряда, минусы – длительность процесса и сильное кипение электролита в конце.

На автомобиле используют заряд «напряжением». Иными словами, на силу тока внимания не обращают, она вначале ограничена лишь возможностями генератора, а это десятки ампер. Регулятор напряжения постоянно поддерживает в бортсети около 14,2 В. В результате сила тока постепенно снижается и при выравнивании напряжения генератора и батареи автоматически становится равной нулю. Этот способ удобен быстротой, невозможностью перезарядить батарею сверх нормы (но зарядить на все 100% тоже не получается), малым газовыделением. В зарядных устройствах в чистом виде применяется редко, поскольку выдать начальный ток 60–80 А они не в состоянии.

Наконец, можно использовать комбинированный метод, начав процесс при постоянном токе и завершив его после набора 85% емкости при постоянном напряжении. Современные устройства переходят с режима на режим автоматически.

Еще один способ подзарядки, использованный в некоторых устройствах, имеет смысл, если автомобиль долго стоит в гараже, оборудованном розеткой на 220 В. Речь идет о компенсации саморазряда, вызванном как утечками в самой батарее, так и током, потребляемым, например, часами, охранной системой, контроллером двигателя и прочими подобными устройствами. В этом случае в батарею постоянно подают ток силой в пару сотен миллиампер либо отслеживают напряжение и при падении его ниже, скажем, 12,8 В производят подзаряд малым током (до 1 А). Ясно, что такому зарядному устройству надлежит быть максимально надежным, ведь его могут оставить работать без присмотра на месяцы.

For journal-plaza.net

вне зачета

ООО «ПКФ «Сонар», Россия



Ориентировочная цена.....400 руб.

Уникальное в своем роде изделие для подзарядки батареи от автомобиля-донора через гнездо прикуривателя. По сути, это электронный ограничитель тока значением 10 А. Практическая польза вызывает сомнения: кто согласится ждать, пока пустая батарея зарядится до уровня, достаточного для прокрутки стартера? А ждать придется немало: за 15 минут «перетекло» лишь 3,5% емкости (при работающем моторе!). Поэтому изделие фактически оказалось вне зачета.

9 место

Piece of Mind Products, США



Ориентировочная цена.....950 руб.

Зарядное устройство показывает уровень напряжения светодиодами (хотя в инструкции упоминается амперметр!). Однако рискуете перезарядить батарею, если вовремя не отключите прибор. Не предусмотрено никакой «защиты от дурака», нет даже предохранителя. Так что будет работать только до первой ошибки. Заряжает до напряжения 14,7 В.

8 место

KOTO auto accessories, Китай



Ориентировочная цена.....2000 руб.

Устройство с оригинальным дизайном и богатыми функциональными возможностями. Реализует ступенчатый режим заряда, исключено искрообразование при подключении к аккумулятору. Может использоваться постоянно при длительном хранении автомобиля или батареи, пригодно для батарей AGM. Начальный ток ограничен значением 3,8 А – отсюда самое длительное время зарядки. Если же для вас время – не деньги, может стать лучшим выбором.

РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ ЗАРЯДНЫХ УСТРОЙСТВ

Наименование	Время заряда при 20°С		Время заряда при –10°С		Защита от КЗ и переполюсовки			Функциональные возможности		Итоговая оценка, баллы
	ч	баллы	ч	баллы	вид	срабатывание	баллы	перечень	баллы	
1. T-1013P	6,8	4,76	9,3	4,73	электронная	+	5	пусковой режим, диагностика генератора, стартера, заряд до трех АКБ одновременно, режим подзаряда, цифровой вольтметр	5	4,87
2. SBC-120	6,7	4,80	9,0	4,89	электронная	+	5	режим подзаряда, розетка прикуривателя, цифровой вольтметр	4	4,67
3. «Кулон-205»	9,6	3,39	10,1	4,31	электронная	+	5	возможность гибкой настройки режима заряда, цифровой вольтметр, амперметр, индикатор емкости, времени	5	4,43
4. «Сонар УЗ207/01»	8,6	3,88	9,8	4,47	электронная	+	5	режим подзаряда, режим «зима»	4	4,34
5. УЗПУ-С-12-9	6,3	5,0	8,8	5,0	предохранитель	+	3	нет автоматического режима, есть пусковой режим	3	4,00
6. Bosch Battmax 8	7,0	4,66	9,6	4,57	электронная, предохранитель	+	4	нет автоматического режима	2	3,81
7. PBC-6	9,1	3,63	9,9	4,41	электронная	+	5	возможность зарядки батарей на 6 В	2	3,76
8. Benton BX-1	14,5	1,0	16,3	1,0	электронная	+	5	режим подзаряда, режим «зима», режим AGM	4	2,75
9. PM670	8,9	3,73	10,5	4,09	отсутствует	–	1	нет автоматического режима	2	2,71
10. «Сонар УЗ205.10»	За 15 мин 2,5% от полностью заряженной батареи, 3,5% при работающем двигателе донора	–	–	–	электронная от перегрузки	+	5	заряд батарея-батарея через гнездо прикуривателя, индикация напряжения	2	вне зачета

7 место

SBM Group, Германия



Ориентировочная цена.....1050 руб.

Несложное и удобное для хранения и переноски устройство выполнено по классической схеме с трансформатором. Его особенность – может заряжать 6-вольтовые мотоциклетные аккумуляторы. Процесс контролируется по светодиодному индикатору напряжения. Выходное напряжение – 14,6 В, каких-либо хитрых программ не имеет.

6 место

Robert Bosch GmbH, Китай



Ориентировочная цена.....1900 руб.

Запрошенная цена соответствует бренду, но не потребительским качествам. Происхождение прибора туманно: на корпусе указан Китай, штрих-код соответствует Франции, а сама фирма – немецкая. При этом среди множества языков в инструкции русский отсутствует. Объективно прибор достаточно примитивен. Заряжает до 14,6 В, есть двухпозиционный переключатель силы тока. Наряду с электронной защитой установлен плавкий предохранитель, что не слишком удобно: вдруг перегорит – куда бежать?

5 место

ООО «Орбита», Россия



Ориентировочная цена.....2900 руб.

Тяжеленное (6 кг) пускозарядное устройство родом из прошлого века поможет стартеру током до 50 А. По внешнему виду место ему в армии, мастерской, но не дома. «Защита от дурака» – радиотехнический плавкий предохранитель, о перегорании которого сигнализирует светодиод. (За такие деньги могли бы положить в коробку запасной, и не один!) Заряжает в ручном режиме, причем ток можно выбирать из четырех значений. Но как следить за процессом, если амперметр врет в плюс... на 4–6 А?!

For journal-plaza.net

4 место ООО «ПКФ «Сонар», Россия



Ориентировочная цена.....950 руб.

При хранении этого компактного и легкого (500 г) прибора его провода не будут путаться – для них в корпусе предусмотрен специальный отсек. Устройство полностью автоматическое, его использование не требует каких-либо знаний. На панели всего три светодиода: «сеть», «заряд», «готов» – и переключатель «зима/лето». Заряд начинается постоянным током в 5 А, продолжается при постоянном напряжении 14,8 В и, наконец, поддерживается на уровне 13,8 В, что позволяет хранить батарею сколь угодно долго полностью заряженной.

3 место ООО «Балсат», Россия



Ориентировочная цена.....1500 руб.

Приборчик хоть и защищен от «дураков», предназначен вовсе не для них, а для тех чудаков, кто хочет не только видеть весь процесс заряда, но и самостоятельно задавать его программу! Цифровой индикатор показывает ток, напряжение, реально «закачанные» в батарею ампер-часы, время заряда. Вы можете выбрать максимальные значения тока и напряжения или ограничить время заряда. Изготовители не догадались упомянуть о возможности диагностики генератора и стартера, хотя она в прибор заложена. Из недостатков отметим довольно громкий шум встроенного вентилятора и отсутствие режима компенсационной подзарядки.

2 место Autoprofi Production Limited, Китай



Ориентировочная цена.....2500 руб.

Стильное устройство с отсеком для шнуров и цифровым индикатором. В первой фазе заряда выдает ток до 12 А (можно выбрать из трех значений), что и обусловило отличные показатели по времени процесса. После окончательного заряда до напряжения 14,6 В загорается сигнал *Full*, но в батарею продолжает поступать небольшой ток для поддержания ее в полностью заряженном состоянии. Цифровой прибор показывает коды ошибок, напряжение и зарядный ток, что посодействует также в диагностике генератора и стартера.

1 место ЗАО «Автоэлектрика», Россия



Ориентировочная цена.....6200 руб.

Этот прибор, самый дорогой в нашей экспертизе, не зря назвали пускозарядно-диагностическим. Он может выдать 50 А в помощь стартеру, 20 А в начальной стадии зарядки, заряжать сразу три батареи. Процесс завершается при постоянном напряжении 14,6 В, а затем оно уменьшается до 14,2 В для компенсации саморазряда при длительном хранении. Особо отметим изобретательность составителей инструкции, подробно расписавших, как по показаниям цифрового вольтметра оценить состояние генератора и даже стартера автомобиля. Дизайн прибора явно тяготеет к промышленному: кругом металл, формы самые простые.

ГРЯЗНОЕ НАПРЯЖЕНИЕ, или МОЙТЕ КРЫШКУ ПЕРЕД ЕЗДОЙ

Во всех листовках, приложенных к аккумуляторным батареям, изготовители призывают содержать их в чистоте. А некоторые, например Topla, вдобавок советуют очищать и высушивать батарею после зарядки. Логика в этих рекомендациях есть: случайно попавший на пластиковую крышку электролит (это может произойти при интенсивном заряде) активно впитывает влагу из воздуха, в результате поверхность всегда остается чуть влажной.

Мы провели нехитрый эксперимент, наглядно показавший, что грязная батарея будет потихоньку разряжаться и способна после длительной стоянки автомобиля преподнести неприятный сюрприз, отказавшись крутить стартер. Зарядили оставшуюся после одной из экспертиз батарею и подключили вольтметр... к пластиковой ручке. Его показания далеки от нуля, что свидетельствует о протекании тока. То же безобразие творилось на всей крышке.

Повтор эксперимента после протирки батареи слабым раствором соды (ух, как он шипел, нейтрализуя невидимую глазу кислоту!) и сухой тряпкой вернул нули на индикатор вольтметра. Все пришло в норму: пластмасса вновь стала изолятором, как ей и положено!

При желании читатель сам может проверить, насколько чиста его батарея. Один совет: если решите протирать ее содовым раствором, следите, чтобы он не попал в банки с электролитом!

ВСЕ, ЧТО МЫ ХОТЕЛИ УЗНАТЬ

Главная функция такого устройства – разумеется, скорейшее пополнение подсевшей батареи независимо от температуры окружающей среды. Поэтому экспертам пришлось часами ждать результатов не только в лаборатории, но и в холодильной камере. В качестве подопытных брали разряженные наполовину батареи 6СТ-55, 6СТ-75 и 6СТ-90, но в нашей таблице для наглядности собрали лишь результаты «приведения в чувство» самого популярного аккумулятора емкостью 55 А·ч.

Вторая важнейшая «опция» зарядного устройства – это, простите, «защита от дурака». То есть автолюбителя, который бесконечно далек от всяких там плюсов и минусов, коротких замыканий и прочей электротехнической премудрости. Конечно, зарядить батарею так, чтобы в ней поменялась полярность, сложновато, но сгорать от неправильного подключения зарядник заведомо не должен. Это варварское испытание проводили под занавес. И правильно сделали: займись мы им в начале серии испытаний, таблица результатов получилась бы короче.

Наконец, нелишней показалась оценка дополнительных функциональных возможностей, которые изготовители решили добавить, так сказать, в качестве бонуса. Например, возможность диагностики генератора и даже... стартера. ЗР

For journal-plaza.net

На правах рекламы

Искренное заблуждение

Свеча зажигания с отверстием в боковом электроде должна, по мнению изготовителя, снижать расход топлива и уменьшать токсичность выбросов. Экспертизу новинки провели Михаил Колодочкин, ЗР, и кандидат технических наук, доцент кафедры ДВС Санкт-Петербургского политехнического университета Александр Шабанов.

В свое время редакция предложила: если изобрели что-то интересное – присылайте, испытаем! Условие одно: отчет об апробации появится в журнале, каков бы ни был результат. И вот в наших руках два комплекта свечей зажигания. Будем называть их свечами Нестерова – по имени изобретателя. В упаковках (от чешского «Бриска») доработанные варианты: в боковом электроде появилось колечко. Из пояснений автора следовало, что такая «микрофоркамера» в сочетании с наклепом металла и острой кромкой как раз и дает обещанный эффект.

Оба комплекта мы честно погоняли на двух моторах – впрысковом и карбюраторном – по нашей традиционной методике. Сравнивали, естественно, с обычным «Бриском» типа L15Y – прародителем модифицированных вариантов. Итог не удивил. На впрысковом моторе немного увеличился расход топлива (прибавка – около 2%), чуть более заметно упала мощность. Отличия по токсичности – в пределах погрешности. Зато на карбюраторном движке свечи проявили кое-какие плюсы: расход топлива снизился в среднем на 3,7%, мощность при этом практически не изменилась. Содержание CO в выхлопе малость упало, но это преимущество, как нередко случается, нивелировал худший показатель содержания CH.

Полученные результаты объясняем так. Стабилизация разряда действительно достигнута, более того, проявились преимущества так называемого открытого разряда. Однако неизбежное возрастание температуры приведет к снижению ресурса свечи. А градусы поползут вверх непременно, поскольку поверхность нагрева кольцевого электрода куда больше, чем у обычного.

Но почему карбюраторный мотор воспринял модифицированные свечи более благосклонно? Да потому, что колечко так или иначе меняет эффективную величину искрового зазора – в данном случае он несколько увеличился. А на впрысковом варианте свечей зазор изначально должен быть больше – дырочка же привела к его излишнему увеличению. Можно было бы упомянуть о влиянии искрового зазора, но мы подробно рассказывали о нем в ЗР, 2008, № 6, – те результаты вполне согласуются с нынешними.

Наш вывод не означает, что не стоит пытаться изобретать: присылайте опытные образцы – испытаем их в условиях, максимально приближенных к реальным, под присмотром лучших специалистов. Если что-то не так, как вы рассчитывали, – сбережете время, деньги и силы. Обращайтесь! ЗР



Модернизированная конструкция не убедила, что есть резон ломать нормальные свечи.

Реклама



ROMANSON

Барнаул - Волгоград - Владивосток - Владимир - Вологда - Воронеж - Екатеринбург - Иркутск - Казань - Калуга - Калининград - Кемерово - Киров - Кострома - Курган - Краснодар - Красноярск - Москва - Н. Новгород - Новосибирск - Орел - Омск - Оренбург - Пермь - Ростов-на-Дону - Рязань - Самара - Санкт-Петербург - Саратов - Смоленск - Сургут - Тверь - Тольятти - Тюмень - Уфа - Хабаровск - Челябинск - Ярославль

Адреса магазинов на сайте официального дистрибьютора компании "Бизнес и Вотч"
www.businesswatch.ru

For journal-plaza.net



Кандалы под елку

Тратить деньги на новогодние подарки приятно. На связанные с автомобилем – приятно вдвойне. Варианты «противоугонных» подарков предлагает Михаил Колодочкин.

ПИТОНОМ ОБВЕЙ БАРАНКУ

Устройствам типа «кочерга» или «клюка» нет равных… по части бесполезности. Потому что сам по себе принцип блокировки рулевого колеса легкомысленный: ободок-то можно сломать чуть ли не руками. Однако новинка от компании «Системы защиты+» (Орск) настолько симпатична, что невольно захочешь преподнести ее в подарок (может остановить разве что цена – примерно 6000 рублей!).

Это устройство под названием «Питон» – конструкторское продолжение известного блокиратора «Перехват-универсал». Вместо ключа – та же кодовая шайба с выступами. В замке, считай, нет внутренних полостей, а его штифты занимают нужное положение под действием собственного веса. Всего одна внутренняя пружина лишает вора привычной для него обратной связи, которая помогала «мастерам» вскрывать замки на ощупь. Несущий стержень изделия обтянут



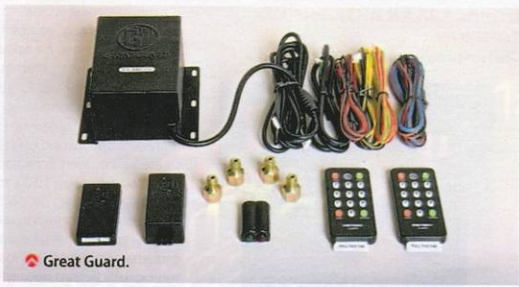
Устройство «Питон» (Орск).

ну очень симпатичной кожей – смотрится натуральной.

Производители убеждены, что сумели обойти классические недостатки блокираторов такого рода: мол, цеплять надо не за ободок, а за спицу, уперев стержень в торпедо. Но далеко не во всех авто это возможно – могут помешать подрулевой выключатель, слишком толстая спица или другие конструктивные особенности машины. Да и в кругах угонщиков грубую физическую силу никто не отменял: принести руль в жертву для них по-прежнему запросто... И упаси боже по ошибке закрепить замок вверх ногами – тогда открыть его цивилизованным способом не смогут даже разработчики.

For journal-plaza.net


Tecnoblock.


Great Guard.

ВОРЮГА, НАЖМИ НА ТОРМОЗА!

Если полагаете, что противоугонка должна быть подобна не проволочной головоломке, а амбарному замку, приглядитесь к блокираторам тормозных систем – типа Tecnoblock от компании «Тринити Карс» или Great Guard от «НАОКОМ».

Противоугонка срабатывает так. После первого же нажатия угонщиком тормозной педали включенный блокиратор оставит ее в нажатом положении и продолжит удерживать давление в системе! По принципу: туда – пожалуйста, обратно – не пущу. Заставить «сторожа» двигаться, не отключив блокиратор, очень тяжело. Разве что варварским способом, перекусив тормозные шланги. Но тогда дальнейший путь придется проделать вообще без тормозов. Кстати, стройством можно заблокировать и гидропривод сцепления – кому что больше нравится.

Итальянский блокиратор Tecnoblock – чисто механическая конструкция в вандалоустойчивом корпусе, открывается и закрывается замковым устройством швейцарской фирмы KABA. Берете ключик, вставляете в скважину под торпедо – и никаких опасений по части всяческих код-грабберов и электронных глюков. Однако будьте готовы к тому, что установщики противоугонки потянут в салон из моторного отсека пучок шлангов, по которым будет гулять «тормозуха».

Тайваньский Great Guard – устройство, сочетающее механику с электроникой: гидравлическими клапанами командует не ключ, а электромоторчик. Управляет системой инфракрасный пультик наподобие телевизионного, кодовую комбинацию задает сам владелец. Понятно, что при этом исчезает необходимость устанавливать основной блок в салоне, а потому его можно спрятать куда подальше, например под воздушный фильтр или главный тормозной цилиндр.

Замечание по поводу укромного местечка важно: этот блокиратор, в отличие от Tecnoblock, теоретически можно обмануть. Правда, понадобится изловчиться, чтобы взломать корпус устройства, не повредив при этом гидравлику, – и подать питание прямо на клеммы моторчика... Электроника позволяет реализовать такие функции, как автопостановка на охрану.

Цена Tecnoblock с его монтажом – от 39 000 до 47 000 руб., Great Guard – от 15 500 до 31 300 руб. Заметьте, страховые компании при оформлении договоров с владельцами авто, которые оборудованы «тормозными» противоугонками, предоставляют приличные скидки.

ЗАПОР ДЛЯ «БЕНТЛИ»

Издали он сильно напоминает устройство «Гарант», но раз в двадцать дороже. Еще бы, муфта изготовлена из нержавейки, стопор – титановый, ключ – просто песня: тоненький цилиндр без единой насечки! Однако замок ему подчиняется. Подобрать к нему воровской дубликат нереально: кодовых комбинаций десятки миллионов... Цена удовольствия – примерно 50 000 руб.

Так называемого бампинга (вскрытие при помощи рассчитанной серии ударов по корпусу) замок не боится. Взять его можно только грубой силой – с использованием болгарки, алмазного круга и всего такого. Но пилить титан весьма нелегко – кто пробовал, тот поймет. У профессионала на это уходит примерно 20 минут – так, во всяком случае, утверждают сотрудники МВД, которые, собственно, и организовали штучное производство суперблокиратора.

Муфта уникального замочка безразмерная – по информации разработчиков, она подходит практически к любой легковушке. «Бентли» упомянут, конечно же, в связи с ценой изделия: вряд ли обладатель «Логана» или «Приоры» загорится купить защиту ценой в полторы тысячи долларов.

Какую противоугонку подарить автомобилисту на Новый год? Сначала прикиньте, что он предпочитает, – угоностойкость, престижность, красоту? Под елкой прекрасно смотрится «Питон», угонщиков сильнее других измучают блокираторы тормозов... Как приятны муки предновогоднего выбора! **ЗР**


Безымянный, но дорогущий блокиратор.





For journal-plaza.net

ПРИСАДКА К ДИЗЕЛЬНОМУ ТОПЛИВУ

Ориентировочная цена – 900 руб. за 1 л



В данном случае можно говорить о двойной премьере: во-первых, на прилавке появилась новая присадка к топливу, а во-вторых, в России открылось представительство фирмы, ее изготовившей, – Stanadyne, известной в Европе и США как производитель топливных систем.

Присадка Stanadyne Performance Formula получила одобрение компаний Ford, GM, John Deere, Volkswagen. Если добавить ее в топливный бак в соотношении 1:500, то, как утверждает производитель, можно рассчитывать на повышение цетанового числа на 5 единиц, понижение температуры застывания солярки на 22°С, а температуры фильтрации – на 13°С. К тому же с этой добавкой топливная система прослужит дольше, станет чище, а расход горючего уменьшится на 9,6%.

Присадка расфасована в емкости объемом от 0,23 до 208 л, то есть ее смогут использовать и оценить как владельцы дизельных легковушек, так и в крупных автохозяйствах.

МОТОРНЫЕ И ТРАНСМИССИОННЫЕ МАСЛА

Ориентировочная цена – 1050 руб. за 4 л масла Gold 5W-40

На российском рынке появились масла NGN, производимые голландской компанией Eurol B.V. на заводе в городе Нивердаль. Продукция под маркой NGN – это полный спектр моторных и трансмиссионных масел, от минеральных до полностью синтетических, включая жидкости для автоматических гидромеханических коробок передач и вариаторов CVT. Производство получило сертификат качества ISO 9001. Бренд NGN нов только для россиян: эти масла поставляют в 45 стран мира, где они популярны благодаря привлекательному соотношению высокого качества и доступной цены.



ШУМОИЗОЛЯТОР ЗАДНЕЙ ПОДВЕСКИ

Ориентировочная цена – 80 руб.

НПП «Система технологий» предлагает под индексом SS20 шумоизоляторы для задней подвески автомобилей ВАЗ-2108...2110, «Калина», «Приора». Изделие, выполненное из масло- и бензостойкой резины, центрирует пружину на ее чашке. Шумоизолятор предотвращает непосредственный контакт пружины с чашкой, исключает возможные неточности установки пружины, а также дребезжание. А кроме того, гасит шумы и вибрации, передающиеся от подвески на кузов.

Конструкция шумоизолятора устойчива к воздействиям окружающей среды и гарантированно прослужит не менее двух лет.



АНТИФРИЗ, НЕ ТРЕБУЮЩИЙ ЗАМЕНЫ

Ориентировочная цена – 475 руб. за 5 л



Антифриз Sintec Unlimited S12++, выпущенный ООО «Обнинскоргсинтез», – единственный пока в России состав, изготовленный по новейшей биполярной технологии (комбинация силикатной и карбоксилатной технологий). Подобные антифризы образуют на поверхности деталей системы охлаждения двойной и поэтому очень стойкий антикоррозионный слой. Sintec Unlimited получил официальный допуск от компании Volkswagen, полностью соответствует спецификации G12++ и используется в качестве первой (и единственной!) заливки на автомобильном заводе VW в Калуге. Принципиальное отличие нового антифриза от прочих – неограниченный срок службы (при условии, что в системе охлаждения не заменяли какие-либо детали и узлы).

АККУМУЛЯТОРНАЯ БАТАРЕЯ

Ориентировочная цена – 3700 руб. за батарею емкостью 60 А·ч



Батареи линейки Exide Premium достойно выдерживают интенсивную эксплуатацию – частые пуски ДВС в условиях плотного городского движения, запитку мощных потребителей электроэнергии на борту.

Отметим такие преимущества аккумуляторов, как минимальный саморазряд и быстрый прием заряда – следствие улучшенного сцепления активной пасты с металлической решеткой. Особая конструкция пластин обеспечивает максимальное сопротивление коррозии, а она – частая причина выхода аккумулятора из строя при длительной эксплуатации. Запатентованная компанией Exide лабиринтная система крышки предотвращает утечку электролита даже в случае переворачивания (но кратковременного!) аккумуляторной батареи.

ОХРАННОЕ УСТРОЙСТВО

Ориентировочная цена – 6800 руб.

Зеленоградская компания «Телесистемы» предлагает «Страж SMS 8×6 GPS», сочетающий функции самостоятельной системы охраны с возможностью удаленного контроля и управления. В миниатюрном блоке «Стража» восемь входов для датчиков и шесть выходов для управления исполнительными устройствами. При срабатывании любого датчика «Страж» дозванивается и/или посылает SMS-сообщение по заранее запрограммированным владельцем трем телефонным номерам. Кроме того, с помощью SMS или телефонного звонка можно дистанционно отключить двигатель, включить сирену и т. п. А при установке системы в гараже – открыть-закрыть ворота, включить систему пожаротушения, и все это не выходя из дома.

При тревожном срабатывании системы можно дистанционно прослушивать звуки и голоса в салоне машины. А если подключить GPS-приемник, «Страж» будет передавать на него координаты автомобиля.

Блок автономен: случись, разрядится батарейка питания, ток в течение двух суток будет подавать встроенный аккумулятор.



For journal-plaza.net

Высокое напряжение маленького салона

Когда на поле одна из команд откровенно слаба, говорят, что игра идет в одни ворота. Если соперник не явится на матч, ему засчитают поражение. На автосалон в Токио ни один зарубежный производитель не приехал, и команда японских автостроителей оказалась безоговорочно сильнейшей. Но посмотреть-то было на что! О новинках 41-го Токийского автосалона – Владимир Соловьев.

Никогда еще залы выставочного комплекса Макухари не собирали так мало участников. Под крышей одного павильона легко разместились производители автомобилей и запчастей, шин и автохимии, мотоциклов и велосипедов, галерея детских рисунков и игрушечные машинки. Не было одного – международного присутствия. До открытия ходили слухи, что выставка вовсе не состоится. Но состоялась. И, как всегда, порадовала обилием концептов и буйством конструкторской мысли. И сенсациями.

Именно так было воспринято выступление руководителя альянса «Рено-Ниссан» Карлоса Гона, возвестившего о начале глобальной электрической эры в истории автомобиля. Впервые его компания представила не концепт, а реальный электромобиль «Ниссан-LEAF», который в следующем году запустят в серийное производство.

Электрическую идею, судя по экспозициям других марок, безоговорочно разделяют все японские производители – электроновинки на выставке численностью едва ли уступали традиционным авто. Япония, несомненно, вскоре станет мировой электромобильной державой. Электромобили уже встречаются на улицах Токио, постепенно формируется сеть зарядных станций. Владельцы бензоколонок не противятся новшествам – ведь переход на электротягу сулит, кроме прямых, дополнительные доходы от продажи сопутствующих товаров и услуг: «заправка» электричеством требует больше времени, нежели обычная, а владелец машины не откажется от чашки кофе, сандвича, суши или рисовой лапши. Материально и психологически Токио готов к приходу электромобилей, отчего и на салоне они воспринимались не как гости из будущего, а как реальная альтернатива существующим средствам передвижения.

«Фиаро-P70t Моллюск» (Phiaro P70t Conch). Созданием «моллюска» – электромобиля будущего независимая дизайнерская компания «Фиаро» отметила свое 70-летие. Концепт представляет собой трехместный городской автомобиль. Электродвигатель постоянного тока развивает крутящий момент 142 Н·м.





«Супасс-V» (Supasse V). Среднемоторный суперкар компании «Судзусё» (Suzusho) обещают вывести на японский рынок в следующем году. В конструкции использован мотор стороннего производителя (2,4 л, 270 л.с.). Для снижения массы в жертву принесены подушки безопасности и кондиционер.

For journal-plaza.net



«Ниссан-Ленд Глайдер» (Nissan Land Glider) – именно в нем Карлос Гон выехал к журналистам. Городской электромобиль с электронным (без механических приводов) рулевым управлением. В поворотах двухместный тандемный кузов по-мотоциклетному наклоняется на угол до 17°. Приводится в движение двумя электромоторами, расположенными сзади. Литий-ионные батареи способны бесконтактно заряжаться в отведенных для этого местах на стоянках.



«Дайхатсу-Баскет» (Daihatsu Basket). Концепт «Корзинка» для поездок за город рассчитан на четырех пассажиров: двое в кабине, двое на раскладных сиденьях в кузове, который накрывается тканевым тентом. Приводится в движение 2- или 3-цилиндровым мотором объемом 660 см^3 и мощностью 43–47 кВт/58–63 л.с. Средний расход топлива – 3,3 л/100 км.

«Субару-Гибрид Tourer Concept» – большой универсал, устремленный в будущее. Пожалуй, один из наиболее оригинальных и эмоциональных экспонатов мотор-шоу. Дверцы типа «крыло чайки», взмывая вверх, открывают доступ к сиденьям первого и второго рядов. Гибридная силовая установка состоит из 2-литрового горизонтально расположенного оппозитного бензинового двигателя и двух электромоторов: передний мотор-генератор установлен между ДВС и коробкой передач и включается как вспомогательный в нагруженных режимах, задний может работать автономно и использоваться при троганье с места и парковке.



На правах рекламы

ЛУЧШИЕ КАРДАНЫ ДЛЯ ОТЕЧЕСТВЕННЫХ АВТО!

Заботливый автомобилист стремится улучшить как ходовые качества, так и комфорт своей машины. Владельцы отечественной «классики» и «Нив» знают, что это возможно далеко не всегда. Однако сегодня даже при выборе таких серьезных компонентов, как карданный вал, можно подобрать действительно качественную замену.

ЗАО «Кардан», изготавливающее карданные валы более десяти лет, непрерывно повышает качество своей продукции. Улучшение ряда параметров (например, радиального биения) обеспечивает более высокую надежность, при этом значительно снижаются вибрация, шум и энергоемкость автомобиля, повышается его комфорт и увеличивается срок эксплуатации.

Конечно, далеко не все отличия качественного, сертифицированного товара могут быть доступны при беглом осмотре. Для упрощения отличия продукции ЗАО «Кардан» предусмотрены следующие степени защиты: маркировка иглоударным способом, стикер с уникальным СМС-номером (с неповрежденным защитным слоем), упаковка в фирменную картонную коробку.



Кроме того, изделия имеют отличия, различимые профессионалами:

Карданный вал для а/м 2105-2107:
- неармированные уплотнения специальной конструкции на крестовинах;
- подшипник крестовины не требует смазки за весь период эксплуатации автомобиля;
- цельный шлицованный конец;
- обязательное наличие стяжной стальной ленты на эластичной муфте

Карданный вал для а/м «Lada 4x4», Chevrolet Niva:
- двойная защита подшипника крестовины;
- оригинальный переходной штуцер с углом 75°;
- отсутствие штуцеров и пресс-масленок на крестовинах;
- цельный шлицованный конец

Подробности – на www.cardan-syzran.ru
г. Сызрань, ул. Гидротурбинная, 13
Тел./факс: (8464) 37-03-38, 37-25-18, 37-15-29
E-mail: cardan-syzran@rambler.ru
Официальные дилеры:
ООО «Алев-Лада», г. Тольятти 8 (8482) 75-94-04
ООО «Магна ПКФ», г. Сызрань 8 (8464) 37-03-03

*ЗАО "Кардан" - официальный и единственный поставщик карданных валов ОАО "АвтоВАЗ"

ЗАКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО
КАРДАН

For journal-plaza.net

«Дайхатсу e:S» (Daihatsu e:S) – наиболее продвинутый из малышей фирмы. Отличается от сородичей более обтекаемой формой кузова, а также наличием инновационной системы длительного удержания машины на склоне и информационным «экодисплеем» водителя, способствующим формированию навыков экономного вождения.





«Ниссан-Фуга» (Nissan Fuga), он же «Инфинити-М», с ДВС или гибридной силовой установкой (V6, 3,5 л с электромотором). В нем система поддержки безопасного вождения, работающая через спутниковую навигацию. Снабжен экопедалью, а также «интеллектуальным» круиз-контролем и устройством динамической стабилизации в поворотах. Климатическая установка создает атмосферу живого леса. Гибрид потребляет топлива не больше, чем автомобиль С-класса.



«Тойота FT-86 Concept». Компактный заднеприводный спортивный автомобиль для эмоционального вождения. Легкий кузов, низкий центр тяжести, 2-литровый оппозитный мотор. Красный окрас автомобиля добавляет ему спортивности.



«Мицубиси i-MiEV Cargo» – первый коммерческий автомобиль фирмы на электротяге. Главной задачей конструкторов было освободить от громоздких батарей грузовой отсек. Мощность двигателя – 64 л.с., запас хода при полной нагрузке – 160 км.

«Мицубиси PX-MiEV» – первый электровседорожник. Основное время он должен работать как электрический, но, учитывая специфику работы вдали от зарядных станций и относительно небольшой радиус действия в полноприводном режиме (50 км), конструкторы установили на автомобиль ДВС в качестве привода генератора.

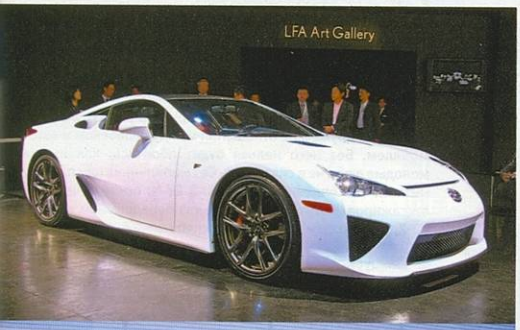




«Тойота-SAI». Гибридный автомобиль люкс-класса поступит в продажу в Японии в декабре этого года. В переводе с японского sai означает «талант», что не преминуло сказаться на способностях автомобиля. В отделке много материалов из органического сырья (60%). Дополнительно о безопасности пассажиров заботится система предварительного распознавания столкновения. Гибридный агрегат состоит из 150-сильного ДВС и электромотора мощностью 143 л.с. Расход обещан на уровне 5 л на 100 км.

For journal-plaza.net

«Лексус-LFA». Двухместный заднеприводный суперкар заявлен в производство на конец 2010 года. Мощность двигателя V10 – 560 л.с., максимальная скорость – 325 км/ч, разгон 0–100 км/ч – 3,7 с. Эксклюзивности ради будет произведено только 500 автомобилей.





«Дайхатсу Дека-Дека» (Daihatsu Deca Deca). Супер-фургончик с настежь (на 135°) открывающимися дверцами и модулируемым внутренним пространством, от пола до потолка 1400 мм. Все это на площади 3,4×1,5 м. Как и другие микрокары фирмы, для японского рынка он оснащается экономичным двигателем объемом 660 см^3.



«Сузуки-Альто Concept». Новинка призвана удивить поклонников марки экономичностью на уровне 4,1 л/100 км и удовлетворить требования клиентов разного возраста. С 1979 года модель «Альто» предыдущих поколений разошлась тиражом 10 млн. экземпляров. Двигатель объемом 658 см^3, бесступенчатый вариатор в трансмиссии.

На правах рекламы

БАЙКАЛ
ВОДКА
чувствуя ВКУС К ЖИЗНИ, мы путешествуем по миру, чтобы рассказать о своих приключениях.
ГАРАНТИРОВАННОЕ КАЧЕСТВО БАЙКАЛ ВОДКА 1637m
0m
810m
1215m
1417m
1637m
выиграй поездку на байкал
на сайте www.vodkabaikal.ru
Реклама
Призы – 2 поездки на двоих человек. Срок проведения акции с 1 сентября по 25 декабря 2009 г. Организатор – ООО «Юпитер». Территория проведения – РФ. Победитель определяется путем голосования в интернете. Правила на www.vodkabaikal.ru. Приобретение товара не является условием участия в конкурсе.
НА ВОДЕ ОЗЕРА БАЙКАЛ

Записки путешественника. Чистота.

Вода озера Байкал по чистоте в десятки раз превышает нормы Всемирной организации здравоохранения. Более того, ее можно пить без специальной водоподготовки! Одновременно Байкал – это крупнейшее хранилище чистой питьевой воды, на ее долю приходится 20% мировых запасов. Если на Земле все источники воды иссякнут, то население земного шара сможет потреблять воду Байкала на протяжении 4 лет.

ЧРЕЗМЕРНОЕ УПОТРЕБЛЕНИЕ АЛКОГОЛЯ ВРЕДИТ ВАШЕМУ ЗДОРОВЬЮ

For journal-plaza.net

«Дайхатсу Экзе-Танто» (Daihatsu Exe-Tanto) – дальнейшее развитие модели «Экзе». Более легкий и просторный по японским меркам автомобиль должен настраивать пассажиров на комфорт и отдых в минимально облагаемых японскими налогами габаритах. В Токио объявили о мировой премьере модели, но Японских островов она, пожалуй, не покинет.







«Хонда-Скайдек» (Honda Skydeck). Многофункциональное шестиместное транспортное средство. Главное в нем, разумеется, не гибридный силовой агрегат, а стильный модулируемый кузов с оригинальной схемой открывания дверей – передняя поворачивается вверх в вертикальной плоскости к капоту, а задняя сдвигается назад и вниз. Стеклянная крыша наполняет дизайнерский салон дневным светом.



«Хонда EV-N». Электроконцепт призван в будущем устанавливать дружеские отношения между человеком и автомобилем. Без него нельзя будет обойтись, как нынче молодые люди не в силах жить без мобильника или плеера. Питание от солнечных батарей. В EV-N, помимо четырех пассажиров, могут поместиться два передвижных модуля U3-X, для зарядки которых есть специальные гнезда.

«Мицубиси i-MiEV». Уже не концепт-кар и не прототип, а реальный электромобиль, поставки которого корпоративным клиентам в Японии начались в этом году. Частные лица смогут заказать машину в 2010-м. Запас хода – 160 км.



«Сузуки-Кизаши» (Suzuki Kizashi). Новая топ-модель марки для рынков Японии и США. Kizashi – «предзнаменование» по-японски. Машина обещает владельцу комфорт седана бизнес-класса и удовольствие от вождения, как в спортивном авто. Никаких намеков на гибридность – 188-сильный бензиновый мотор 2,4 л, крутящий момент – 230 Н·м при 4000 об/мин.

«Тойота FT-EV II». Сверхкомпактный электромобиль для поездок на небольшие дистанции. Автомобиль создан в рамках идеи мобильного общества будущего, когда за электромобилями закрепится роль городских машин. Модель FT-EV II чуть меньше iQ, но при этом рассчитана на четверых. Управляется джойстиком, выполняющим одновременно функции руля, педалей акселератора и тормоза.



For journal-plaza.net

Евро идет вверх

Курс европейской валюты плавает, а экологические требования становятся год от года только жестче. Как растут автомобильные Евро, рассказывает Глеб Макаров.

ТЕОРИЯ ПРОТИВ ПРАКТИКИ

У России и Европы согласно Женевскому соглашению 1958 года общие нормы и правила проверки автомобилей на соответствие экологическим нормам. Допустимое количество вредных выбросов и процедура испытаний определены Правилами ЕЭК ООН № 83. У нас подобным руководством служит ГОСТ Р41.83-9941, слово в слово повторяющий европейские требования. Их чаще называют просто нормами Евро.

Методика испытаний едина: автомобиль, установленный на беговые барабаны, должен «проехать» по четко прописанному «маршруту» – имитируется городское и загородное движение. Условный ездовой цикл MVEG создали несколько десятилетий назад – с того момента он, в отличие от реальной дорожной ситуации, почти не изменился. Недаром все чаще возникают разговоры о необходимости внести коррективы. Судите сами: наиболее интенсивный разгон – от 0 до 70 км/ч – занимает аж 41 с. Попробуйте так поездить сегодня – будете как минимум освистаны. Критике подвергается и максимальная скорость 120 км/ч. Во многих европейских странах разрешенный лимит выше, а на немецких автобанах и вовсе отсутствуют ограничения. Кроме того, при испытаниях никак не учитываются аэродинамические особенности автомобиля, а ведь от них в значительной мере зависит расход топлива.

С каждым шагом от одних норм Евро к другим показатели ужесточаются и даже вводятся новые ограничения. Так, начиная с требований Евро V, которые уже действуют в Европе, содержание твердых частиц контролируется в выбросах не только дизельных, но и бензиновых двигателей с непосредственным впрыском. Дело в том, что в них из-за особенностей рабочего процесса также образуется сажа. Норматив ее массы планируют ужать с нынешних 0,005 до 0,003 г/км. А ведь автомобили, соответствующие столь жестким экологическим нормам, и так почти безвредны, если брать в расчет выбросы углеводородов (CH), оксидов азота (NO_x) и окиси углерода (CO). Выхлопные газы, которые выходят из труб машин, соответствующих Евро V, зачастую чище, чем воздух в российских мегаполисах. Неспроста на следующей, шестой ступени экологической лестницы, на которую Европа поднимется через пять лет, многие показатели оставили без изменений, лишь незначительно ужесточив отдельные. Тем производителям, которые пока не успели вывести весь модельный ряд на уровень Евро V, дают отсрочку до января 2011-го.

Дизельный «Мерседес-Бенц E 350 BlueTEC» уже удовлетворяет нормам Евро VI. Этому помогает система нейтрализации с впрыском мочевины, которая подается в SCR-катализатор, где вредные NO-частицы превращаются в азот. Запаса этой жидкости в 25 л хватает на столько же тысяч километров. Однако 211-сильный 6-цилиндровый двигатель, расходующий всего 7 л топлива на 100 км, не укладывается в ограничения по CO_2 – 183 г/км.





For journal-plaza.net



«Тойота-iQ» с литровым 68-сильным двигателем по стандарту Евро V – первый четырехместный автомобиль с бензиновым мотором, выбрасывающий на 1 км пробега меньше 100 г CO_2.

ЖИТЬ СТАНЕТ ПРОЩЕ?

Автозаводам – отнюдь. Их продукция должна соответствовать и дополнительным условиям, прописанным в требованиях Евро: важно не только доказать, что машина не враг окружающей среде, но и сохранить это «дружелюбие» на протяжении оговоренного времени. В рамках Евро III автомобиль должен не менее пяти лет или 80 тыс. км выдавать подтвержденные при сертификации показатели. На следующем этапе держать планку придется до 100 тыс. км, а в условиях вводимых Евро V и VI – до 160 тыс. км. Очевидно, нормативы безвредного пробега будут ужесточаться. И может статься, когда-нибудь эти нормы ограничат срок годности всего автомобиля.

Другая головная боль производителей – лимит на выбросы CO_2. Легковой автомобиль не должен выделять в окружающую среду углекислого газа более 130 г/км. Хотя сегодня новым моделям, не выполняющим эту норму, – а таких немало! – путь на рынок не закроют. Разве что обложат владельца дополнительными налогами (речь, конечно, о Европе). Лишь через пять лет эти требования обещают узаконить и строго контролировать выбросы CO_2 при сертификации. Впрочем, современные малоли-

«БМВ-X6 ActiveHybrid» – самый мощный гибрид на сегодняшний день. Силовая установка с бензиновым V8 и двумя электромоторами суммарной мощностью 357 кВт/485 л.с. разгоняет вседорожник до сотни за 5,6 с и при этом укладывается в Евро V, а выбросы CO_2 – всего 231 г/км.



На правах рекламы

вся правда о гриппе

Большинство из нас по привычке продолжает считать грипп чем-то вроде обычной простуды...

Но от "самой обычной простуды" по всему миру ежегодно погибают до 150 человек из каждого миллиона заболевших.

Бороться с симптомами гриппа, конечно же, можно и нужно. Но никакие жаропонижающие и отхаркивающие средства не устранят основную причину заболевания – вирус. А значит, болезнь будет продолжаться до тех пор, пока организм не найдет в себе достаточно сил, чтобы уничтожить опасного врага.

Помочь в такой ситуации может лекарственный препарат, обладающий непосредственным противовирусным действием, то есть способный прервать процесс внутриклеточного размножения вирусов. Например, такой как **Арбидол®**. Он лишает вирус возможности проникнуть в клетки тканей и тем самым помогает остановить заболевание на самой ранней стадии, когда никакие опасные осложнения еще не успели развиться.

Природное лечение – прекрасный способ укрепить свой организм и поддержать здоровье. Однако для лечения острых состояний и тем более борьбы с вирусом гриппа необходимо противовирусное средство, например, **Арбидол®**.

Арбидол® не только препятствует размножению вирусов гриппа А и В, но также активен в отношении основных возбудителей ОРВИ



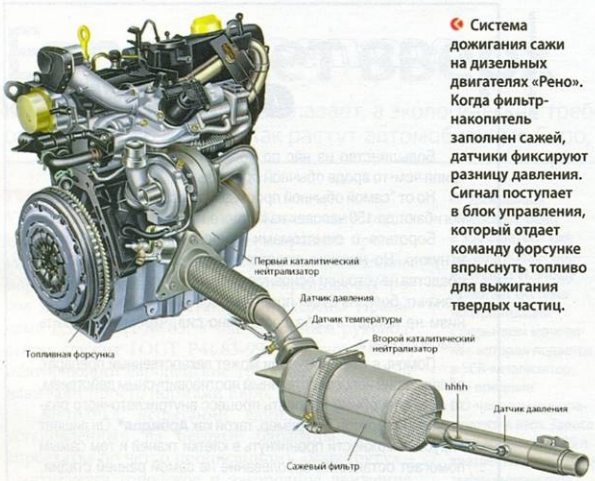
ОАО «Фармстандарт-Лексредства». РУ№000361/01

Арбидол® не только препятствует размножению вирусов гриппа А и В, но также активен в отношении основных возбудителей ОРВИ. Применение **Арбидола®** для лечения значительно облегчает течение инфекции, а также сокращает её продолжительность. **Арбидол®** может применяться и для профилактики заражения гриппом в период сезонной эпидемии.

Своевременное применение **Арбидола®** позволяет в полтора раза сократить продолжительность болезни и минимизировать риск возможных осложнений. Профилактическое использование препарата в большинстве случаев вообще помогает избежать заражения даже при постоянных контактах с больными людьми во время очередной эпидемии.

ПЕРЕД ПРИМЕНЕНИЕМ ОЗНАКОМЬТЕСЬ С ИНСТРУКЦИЕЙ. ИМЕЮТСЯ ПРОТИВОПОКАЗАНИЯ.

For journal-plaza.net



Система дожигания сажи на дизельных двигателях «Рено». Когда фильтр-накопитель заполнен сажей, датчики фиксируют разницу давления. Сигнал поступает в блок управления, который отдает команду форсунке впрыснуть топливо для выжигания твердых частиц.

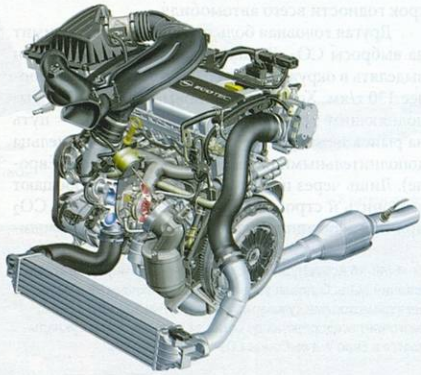
тражки уже сейчас смогут выдержать этот экзамен. А большим седанам, кроссоверам или минивэнам придется обзаводиться моторами меньшего объема (количество углекислого газа напрямую зависит от потребления топлива) и компенсировать потерю мощности наддувом или электромоторами. Это неотвратимо, ведь к 2020 году количество выбросов CO_2 собираются понизить до 80 г/км.

ДЫМ ОТЕЧЕСТВА ВСЕ СЛАЩЕ?

В России вводят Евро IV с 2010-го. Правда, эти нормы распространят лишь на новые модели. Прошедшим до конца нынешнего года процедуру одобрения типа транспортного средства (получение ОТТС) дают двухлетнюю отсрочку. Для иностранных производителей, выпускающих автомобили на территории нашей страны или ввозящих их из-за рубежа, эта перемена не станет причиной даже малейших потрясений – большинство машин соответствовали Евро IV задолго до введения новых норм. Готовы и исконно российские производители, благо переход на более жесткий стандарт не столь болезненный и затратный, как предыдущий. В большинстве случаев придется лишь внести коррективы в программу управления двигателем и некоторые изменения в систему выпуска. Это вызовет небольшое удорожание продукции, однако на фоне общего роста цен прибавка в стоимости на 1–2% пройдет незамеченной.

А что ждет владельцев поддержанных машин? Уже несколько лет в паспортах транспортных средств фигурирует пункт «Экологический класс», где указывается, каким нормам отвечает автомобиль. Таким образом, модели начинают ранжировать по уровням вредных выбросов. В планах правительства ограничивать въезд машин ниже норм Евро II в центры крупных городов; другой вариант – учитывать экологические показатели при подсчете дорожного налога. Но пока это лишь проекты.

Сера, составная часть топлива, вредна для современных систем нейтрализации, поэтому ее содержание ограничивают. Например, в бензинах под Евро II (А80, А92) ее должно быть не более 500 мг/кг, под Евро III (А95, А98) – 150 мг/кг, под перспективные нормы Евро IV – еще втрое меньше. Но это на бумаге, а на деле нефтеперерабатывающая промышленность отстает от автомобильной. По дорогам России уже не один год бегают модели, технически соответствующие строгим европейским экологическим нормам, а заправляют их бензинами уровня Евро II или III. Хочется верить, что власти и нефтяники воспользуются отсрочкой и к 2012 году ситуация изменится – в стране появится топливо, соответствующее высоким экологическим стандартам. Тогда дышать станет проще, а жить – веселее. **ЗР**



Типичный пример даунсайзинга: 1,6-литровый бензиновый турбодвигатель «Опеля» выдает 132 кВт/180 л.с. и 230 Н·м. По характеристикам такой мотор вполне может заменить 2-литровый агрегат на автомобилях среднего класса, при этом укладываясь в нормы по выбросам CO_2.

ЕВРОПЕЙСКИЕ СТАНДАРТЫ ТОКСИЧНОСТИ ВЫХЛОПА ДЛЯ ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ, г/км

Норма	Дата введения в Европе	Бензиновые двигатели					Дизельные двигатели				
		CO	CH	CO + NO_x	NO_x	Твердые частицы	CO	CH	CO + NO_x	NO_x	Твердые частицы
Евро I	01.07.1992	2,72	–	0,97	–	–	2,72	–	0,97	–	0,14
Евро II	01.01.1996	2,2	–	0,5	–	–	1,00	–	0,7	–	0,08
Евро III	01.01.2000	2,3	0,2	–	0,15	–	0,64	–	0,56	0,5	0,05
Евро IV	01.01.2005	1	0,1	–	0,08	–	0,5	–	0,3	0,25	0,025
Евро V	01.09.2009	1	0,1	–	0,06	0,005	0,5	–	0,23	0,18	0,005
Евро VI	01.09.2014	1	0,1	–	0,06	0,005	0,5	–	0,17	0,08	0,005

СПРОСИМ ЧИТАТЕЛЕЙ

Какие меры нужны, чтобы стало меньше машин с «грязным» выхлопом?

- 7% *запретить им въезд в центры мегаполисов*
- 15% *никакие*
- 16% *ввести особый налог*
- 62% *стимулировать покупку нового авто*

For journal-plaza.net

Их выделишь в толпе

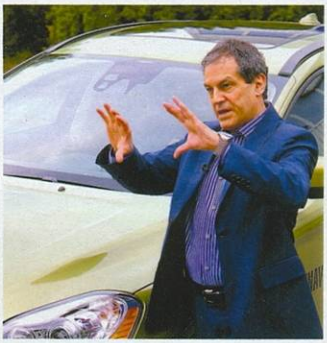
Назовите марки автомобилей узнаваемых. Несомненно, в числе немногих по-настоящему своеобразными отметите «вольво». О них мало сказать «красивые» – они интересны собою, уверен Вячеслав Субботин.



Казалось бы, детали... Но именно они стилистически объединяют автомобили марки «Вольво»: вот хотя бы фонари, развитые ребра жесткости боковин кузова.

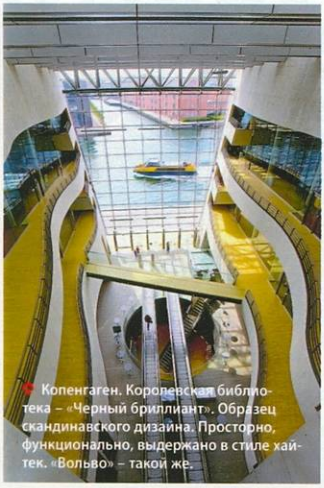
Первый «Вольво» появился в Швеции в далеком 1927 году. Идея построить автомобильную фабрику посетила друзей Ассара Габриелссона и Густафа Ларсона и того раньше, в 1924-м. Тогда по дорогам Швеции колесили исключительно заокеанские авто, невыразительные, друг на друга похожие, к тому же ломкие. Почему же не сделать свой автомобиль, надежный и приятный глазу разборчивого шведа?! Парни, подметив слабые места техники конкурентов, точно определили поле для бизнеса. И пошло дело. В апреле 27-го увидел свет четырехдверный «Вольво-ÖV4». (Латинское *volvo* переводится как «катиться». Но мне по душе другое его значение – «летать».) весьма приятной наружности. Создатели нарекли его именем «Якоб». Как утверждают историки марки, именно в День святого Якоба друзья ударили по рукам.

Чем отличался шведский автомобиль? Прежде всего, дизайном. Пятиместный четырехдверный открытый кузов со стальными панелями, выкрашенными в темно-синий цвет, был ладно скроен – на самом деле большой, а смотрелся компактным. Впечатляющий радиатор с фирменной диагональю (стрелка с кружочком в центре – символ железа) добавлял изящества внешности. Чего стоили спицованные деревянные колеса под лаком! Торпедо – из лучших пород дерева (кстати, скандинавского). Кожаный салон. Вариант кабрио более всего привлекал публику; другое дело, брать такой не решались – климат не тот. Однако практически сразу появилась машина с закрытым кузовом – у нее было будущее.

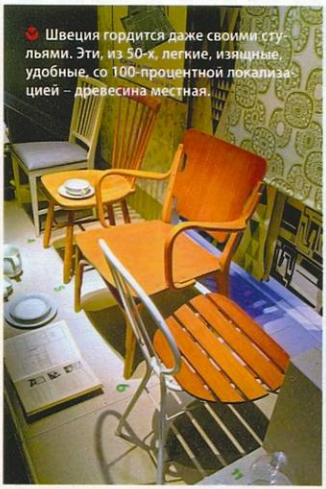


Директор «Вольво» по стратегическому дизайну и глобальным исследованиям Хосе Луис де ла Вега строит машины под броским лозунгом *Cool doesn't cold*. Крутой – не значит холодный.

For journal-plaza.net



Копенгаген. Королевская библиотека – «Черный бриллиант». Образец скандинавского дизайна. Просторно, функционально, выдержано в стиле хайтек. «Вольво» – такой же.



Швеция гордится даже своими стульями. Эти, из 50-х, легкие, изящные, удобные, со 100-процентной локализацией – древесина местная.

Вспоминаем об этом, чтобы показать: стиль «Вольво» с его неповторимостью – еще с тех времен. Даже в годы тяжелого экономического кризиса 30-х годов компания умудрилась выпустить несколько новых моделей. В 1935-м показала революционный по тому времени PV36 с обтекаемым кузовом. Его не приняли приверженцы квадратно-угловатых форм – бросали вслед обидные «обмылок», «мыльница»... Но большинство с энтузиазмом встретило воплощение новой идеи: арки задних колес закрыты, капот покатый, а радиаторная решетка – невообразимо! – закрывает сам радиатор.

Теперь ближе к нашим дням. На улицах Москвы в 70-е все глазели на редкие «вольво» моделей 240 и 260 с номерами дипкорпуса. Огромный, вместительный, но вместе с тем элегантный, 240-й был отмечен вниманием и нашей партийно-хозяйственной элиты. Еще бы: и для искушенного западного автомобилиста машина стала символом успеха. Тогда же появились горячие версии с турбонаддувом. Такой силовой агрегат ставили на последующие серии «Вольво» – 740-ю и 760-ю.

В первой половине 90-х в развитии дизайна шведских машин наступил перерыв. Переднеприводный «Вольво-850», при всех заложенных в него отличных инженерных решениях, предстал в привычном фирменном обличье. Граждане покупатели предпочли дождаться чего-нибудь более свежего, продажи машин упали.



Всегда рядом, всегда вместе – скандинавы, море и его богатства. Почти у каждого лодка, катер, яхта или корабль. У самых продвинутых – «Вольво» в комплектации Ocean Race. Чтобы и на дороге быть за рулем «бегущей по волнам».

На правах рекламы

НИ ТЕНИ СОМНЕНИЯ



Кремовый антиперспирант Gillette Professional Power*

Обеспечивает экстремальную защиту от запаха и пота, позволяя Вам достигать профессиональных результатов в любой ситуации. Его Система Проактивной Защиты активируется вместе с повышением температуры тела, защищая Вас тогда, когда Вам это нужно больше всего.

НЕ СОМНЕВАЙТЕСЬ! КЛИНИЧЕСКИ ДОКАЗАННАЯ ЭФФЕКТИВНОСТЬ БОЛЕЕ 24 ЧАСОВ

* Профессиональная сила

Gillette

Реклама

For journal-plaza.net





Биодизайн фар – современный тренд. Практично: в большом объеме легко разместить адаптивные фары.

XC60 – кроссовер премиум-класса в модном болотном окрасе. Под цвет окружающей природы. Съехал в лес – и затерялся, никто не найдет, не побеспокоит.

В компании развернули поиск по всему фронту: начали настойчиво искать новые дизайнерские решения, варианты деловых альянсов, обновили совет директоров. В конце концов в 1999 году компанию взял под крыло могущественный «Форд». И пришла пора новых моделей. S60, «V70 Кросс Кантри» – загляденье! Современной версии «Кросс Кантри», пожалуй, до сих пор нет равных среди конкурентов. В 2002-м состоялась премьера огромного вседорожника XC90. Успех в Америке, и в Европе он пришелся ко двору. О России и говорить нечего: наша страсть к вседорожникам общеизвестна, к красивым – тем более.

Нынешние «вольво» подтверждают высокий творческий потенциал художников, конструкторов, технологов компании – им удается строить машины по-скандинавски самобытные. Оцените, как ловко и изящно дизайнер обыграл в боковине и на капоте ребра жесткости, так необходимые самому безопасному автомобилю в мире. Смотришь сзади на «плечи», обрисованные фонарями, – любуешься, словно мускулатурой атлета... За тем, что радует глаз, заключена другая суть: ни бампер, ни капот не должны в случае чего калечить пешехода. Видите, как далеко вынесена мягкая часть передка? Но чтобы глаз не цеплялся за чрезмерно большой «клюв», решетку радиатора вместе с эмблемой укрупнили, а фары сформировали по канонам биодизайна... И так во всем – предельно тщательно проработана каждая мелочь, даже форма лючка бензобака.

От малой модели C30 до большой XC90 просматривается единство стиля «Вольво». Новый S60 пока еще концепт, но и тот, хотя выглядит космическим аппаратом, сохранил скандинавскую мужественность предшественника. Будь живы Ассар Габриелссон и Густаф Ларсон, немало изумились бы полету мысли последователей. И порадовались бы, приглядевшись: наша кровь! ЗР



В компании считают: «вольво» должны быть крепки, надежны и вселять уверенность, как гранит – самый распространенный камень в Скандинавии.

For journal-plaza.net



Нам нравится работа калужской команды

На презентации новых моделей концерна «Фольксваген», которая прошла накануне открытия Франкфуртского автосалона, самой яркой машиной был желтый электромобиль eUp! На нем выехал к публике д-р Ульрих Хакенберг, директор марки «Фольксваген» по техническому развитию. А покинул он сцену... на электроскутере, который извлек из багажника «e-Апа!». С этого эпизода и начал беседу главный редактор ЗР Петр Меньших.

– Г-н Хакенберг, вы не очень уверенно стартовали на скутере. Неужели за год ни разу не сели за руль своего мотоцикла?

– Просто у скутера очень чувствительный газ, к нему нужно привыкнуть, а у меня не было времени опробовать его заранее. Дело не в неустойчивости, а в том, что машинка сразу начала ускоряться. Но потом я ведь так элегантно проехал – вы же видели.

– Я читаю все ваши интервью, понимаю, как вы сегодня сконцентрированы. На чем – поделитесь с нашими читателями.

– Для нас самый важный проект этого года – «Поло» (см. раздел «Автомобили». – *Ред.*). Он стартовал очень хорошо, а следующий шаг – вывести автомобиль на российский рынок. Для России готовим также специальный вариант «Поло» – седан. Создаем его с нуля и будем производить в Калуге. Сейчас ожидаем первые предсерийные машины, готовим испытания. Нам очень нравится, как интенсивно работает калужская команда, – у нее многое получается. Что до перспективных разработок, то электромобили и гибриды, разумеется, также в фокусе нашего внимания.

– Сейчас в моде высокие, широкие семейные машины. Возможен ли ренессанс низких автомобилей?

– Новый «Поло» ниже предшественника на 15 мм. «Гольф», «Джетта» следующих поколений также будут чуть пониже. Но надо учитывать, что на рынке существует и потребность в автомобилях с высокой посадкой, например для пожилых людей, поэтому сохраним в модельном ряду и те и другие.

– Вчера все были в восторге, когда вы «озвучили» eUp! (машина оснащена синтезатором звука мотора. – *Ред.*). **Я вспомнил случай, когда в беззвучном авто водителя укачивало. Видимо, это насущная необходимость – привлекать медиков к работе над автомобилем?**

– Человек живет ощущениями, и они должны совпадать с тем, что их вызывает и к чему водители привыкли. Скорости соответствует определенный шум – одно с другим в сознании неразрывно. Естественно, явления такого рода требуют специального изучения. **ЗР**





В электромобиле eUp! используется система HMI (интерфейс «человек-машина») с сенсорным экраном. Навигатор учитывает уровень заряда батарей, указывает ближайшие зарядные станции, бронирует время для заправки. Электромотор в обычном режиме развивает 40 кВт (максимальная мощность – 60 кВт), разгоняя машину до 135 км/ч. Запас хода – 130 км. Концепт станет серийным авто ориентировочно через четыре года.





В узком и низком гибриде L1 пассажиры сидят друг за другом (габариты: 3813×1200×1143 мм). Совершенная аэродинамика (C_x = 0,195), небольшая масса (380 кг), гибридный дизель-электрический привод позволяют проехать на 10-литровом баке 670 км. Круглая стартовая кнопка одновременно выполняет функцию переключения передач и активации электронного стояночного тормоза. «Дверь» и крышка багажного отделения оснащены электроприводом.

For journal-plaza.net

Батареям дали отставку

Студенческие идеи чаще остаются в рефератах и курсовых работах, а вот воплотить идеи будущих специалистов в металле… Это удалось ребятам из Московского автодорожного института: они собрали гибридный болид, а затем и выставили его в качестве участника на соревнованиях в США. Речь идет о международном инженерном конкурсе Formula SAE, в рамках которого существует подкласс Formula Hybrid. Можно только удивляться, что практически без финансирования 12 студентам и двум аспирантам удалось создать свою «Стрекозу», или, для Америки, Dragonfly. Спасибо «Ямахе», предоставившей мотор и вариатор от скутера, но остальное приобретали на свои.

Получился интересный болид, в котором энергия накапливается в суперконденсаторах. Он построен по так называемой параллельной схеме. При разгоне колеса вращает только электромотор – ДВС подключается лишь при достижении определенной скорости. Именно подключается: в отличие от гибридных машин, у этой двигатель постоянно работает в экономичном режиме ожидания. При торможении электромотор превращается в генератор и заряжает батареи суперконденсаторов. Всего таких «электронакопителей» 60 штук, каждый емкостью 7200 Ф. Просто и оригинально совершается переход с электротяги на комбинированную и с режима рекуперации на механическое торможение. В первом случае командой служит нажатие на педаль газа более чем на 15% ее хода, во втором – ход педали тормоза свыше 10%.



Руководитель команды МАДИ Сергей Феофанов возле своего детища, вернувшегося из США.

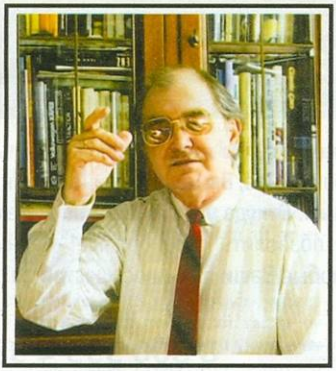


Болид неказист лишь потому, что не хватило денег его прихорошить. Но само его существование – гимн студенческому энтузиазму.

В отличие от гибридомобилей, «Стрекоза» все-таки в большей степени электромобиль. Судите сами: мощность и крутящий момент ДВС всего 8 кВт и 8,4 Н·м соответственно. А вот данные электродвигателя куда круче: 22 кВт и аж 60 Н·м. Общими усилиями они разгоняют «Стрекозу» до 100 км/ч за 5,5 с.

Осталось объяснить, почему в качестве накопителя энергии использованы именно конденсаторы, а не аккумуляторные батареи. Ответ дают цифры. При рабочем напряжении 50–100 В рабочий ток в ходе интенсивного разгона достигает 420 А, ток рекуперации при торможении – аж 1000 А! В таких режимах аккумуляторы долго не прослужат.

Памяти журналиста-автомобилиста



Лев Михайлович ШУГУРОВ
1934–2009

Почти сорок лет имя Льва Шугурова было в числе наиболее популярных у читателей «За рулем»: первую заметку о микролитражке, построенной студентами родного МВТУ, напечатали в 1957 году, а спустя десять лет он стал штатным сотрудником редакции. Статьи о новинках техники, о спорте, обзоры выставок с неизменной подписью «Инженер Л. Шугуров» служили окном в притягательный мир автомобилей, пробуждали интерес, подталкивали к выбору профессии. Ни одна крупица информации у Шугурова не пропадала даром, вплетаясь в канву очередной журнальной статьи, а то и книги. В 1970-е он одним из первых обратился к истории отечественного автомобиля, создал клуб «Следопыты автомотостарины». Столь же активной была общественная работа в автоспорте: обладая широкими познаниями в технике, прекрасно разбираясь в тонкостях регламентов и правил, Шугуров возглавлял комитет скоростных видов спорта ФАС СССР, представлял (и напористо отстаивал!) интересы советских гонщиков на международных соревнованиях.

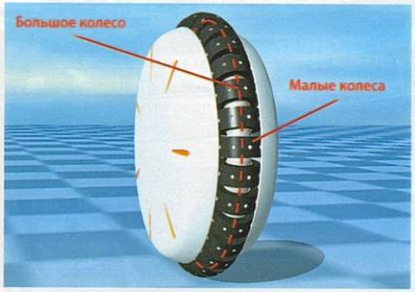
Высочайшая работоспособность, вечно неутоленная любознательность, широта интересов – лучшие качества журналиста были присущи ему в полной мере. Тяжелая болезнь омрачила последние годы жизни, лишила возможности видеть и самостоятельно писать. Но благодаря помощи жены и друзей сильный духом человек не утратил активности: диктовал воспоминания, выступал по радио. Льва Михайловича будут помнить не только коллеги по профессии, но и миллионы читателей-автомобилистов.

For journal-plaza.net

МАТЕРИАЛЫ РУБРИКИ ПОДГОТОВИЛ
Алексей Воробьев-Обухов.

Верхом на колесе

Владельцу транспортного средства, изобретенного фирмой «Хонда», точно не придется терпеть ни пробки, ни мытарства с парковкой. Ведь U3-X, показанный на Токийском автосалоне, весит всего 10 кг, а его габариты – как у ручной клади: 315×160×650 мм. Правда, ехать на нем можно не дольше часа со скоростью не выше 6 км/ч. Зато сидя и в любую сторону. По сути, одноколесный U3-X – развитие двухколесного «Сигвея», но с дополнительной степенью свободы в системе стабилизации. Правда, обозначение «одноколесный» не вполне точное. На самом деле на ободе колеса нанизано множество маленьких колесиков, вращающихся в поперечном направлении, – они и обеспечивают возможность движения в сторону. А вперед-назад аппарат катится при вращении основного обода. Все понятно, если посмотреть на схему. Управлять одноколесником, вероятно, не очень просто. Наклоны вправо-влево и вперед-назад вызывают нужное перемещение «ступы» – это понятно. Но как удается поворачивать без руля? Ответ получим только с началом продаж U3-X.



Единственное колесо состоит из обода с нанизанными на него маленькими колесиками.



U3-X в сложенном (а) и рабочем (б) положениях.

На правах рекламы

Роскошь спокойствия



MAGICAR 9

www.scher-khan.ru

Scher-Khan

Запуск двигателя по таймеру и по команде с брелока • Цифровая система охраны автомобиля • Двусторонняя связь на расстоянии до 2 000 метров • Новейшая защита от электронного взлома MAGIC CODE™ PRO • Возможность управлять системой штатным брелоком автомобиля

For journal-plaza.net



Ветеринарная академия

Знаниями и навыками, необходимыми для поддержания «Пежо-407» в здравии, делится Игорь Козлов. Фото Константина Якубова.

ВОТ ЭТО ПАСТЬ!

Передний свес у этой машины больше метра, да и капот немал! Должно быть, под ним просторно? Посмотрим, что здесь... Привлекает внимание предупреждающая пиктограмма на крышке блока электроники: мыть под напором запрещено! Значит, без робы и перчаток сюда лучше не соваться – извозишься по локти! Мотор отодвинут довольно далеко от передка – даже чтобы заменить свечи, приходится тянуться. Сама замена не поставит в тупик: сдергиваем с буферов пластиковую накладку двигателя, отсоединяем разъем от модуля зажигания и, открутив три болта, вынимаем его. Путь к свечам (под ключ «на 16») открыт.

Для замены воздушного фильтра выкручиваем пять саморезов крышки и, распустив хомут, отсоединяем от нее гофрированный патрубок. Воздухоприемник можно не снимать – замене элемента он почти не мешает.

Масляный фильтр (а точнее, сменный картридж) тоже доступен сверху. Ключом «на 27» откручиваем пластиковый колпак и внимательно осматриваем, нет ли на его внутренней поверхности микротрещин (именно там они

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Peugeot 407

Дебют: 2004 год. Рестайлинг – в 2008-м.

КУЗОВА: седан, универсал, купе.

ДВИГАТЕЛИ: бензиновые – 1,8 л (125 л.с.), 2,0 л (140 л.с.), 2,2 л (163 л.с.), 3,0 л (210 л.с.); дизельные – 1,6 л (109 л.с.), 2,0 л (136 л.с.), 2,2 л (163 или 170 л.с. в зависимости от настройки), 2,7 л (204 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ: М5, М6, А4, А6.

ПРИВОД: передний.

КОМПЛЕКТАЦИИ: Dynamic, Premium, Premium Pack.

ЦЕНЫ В ОКТЯБРЕ 2009 ГОДА: седан – 806 000–1 305 900 руб., универсал – 889 000–959 300 руб., купе – 1 568 200 руб. Скидка на машины 2008 года – до 180 000 руб.

For journal-plaza.net

наиболее вероятны). Если прозеваете, колпак вскоре может лопнуть. Делает он это нечасто и лишь при большом пробеге, но если ломается, то внезапно. Момент затяжки колпака не должен превышать 25–30 Н·м!

Для слива отработки нужно снять пластиковую защиту моторного отсека. Она огромная, крепежа много – четыре болта под ключ «на 10» и девять фиксаторов, внешне напоминающих винты. Это порой вводит в заблуждение: видя шлиц под отвертку, фиксаторы пытаются выкручивать, а надо, повернув на четверть оборота, попросту подцепить и вынуть.

Французский автомат ALA, который агрегатируют с самым популярным на нашем рынке мотором 2,0 л, слывет ненадежным. Одна из причин – возникает необходимость замены масла, не предусмотренной регламентом. Провести ее несложно, тем более с интервалом 80–90 тыс. км (да и то лишь частично). При неработающем двигателе выкручиваем единственную пробку в картере коробки и сливаем все, что сольется. Ввернув пробку на место, протираем грязь вокруг сапуна (чтобы не осыпалась в коробку) и, вывернув его, заливаем через это отверстие свежее масло – на пол-литра или литр больше слитого. Запускаем двигатель, прогреваем до рабочей температуры и, переведя селектор по всем позициям с небольшой задержкой в каждой из них, оставляем в режиме P. Не глуша двигатель, вновь выкручиваем пробку и сливаем излишки.

Масло в механической коробке мало кто меняет: регламентом не предусмотрено, а сам агрегат весьма надежен – нормально отрабатывает на заводской смазке весь ресурс.

Заводской антифриз тоже долгожитель. И все же менять жидкость рано или поздно придется. Но как, если здесь нет сливных пробок? Вот так: подставив широкую емкость под радиатор, снимаем малый патрубок, сжав усики пластинчатого хомута, и ловим (иначе не скажешь) поток из радиатора и блока цилиндров. Затем отсоединяем большой патрубок и опорожняем полости термостата. Залив свежий антифриз, выгоняем из системы воздушные пробки. Для этого предусмотрены два клапана под синими колпачками, один из которых расположен на патрубке отопителя (в районе перегородки щита передка), а второй – правее головки блока, если смотреть на подкапотное пространство спереди (показан на фото).

ПРОФИЛАКТИКА ЗУБНЫХ БОЛЕЗНЕЙ

Менять ремень ГРМ, скорее всего, отправитесь к специалистам. Мало того что цена работы вместе с запчастями у официальных дилеров невелика, так еще и понадобятся приспособления для фиксации валов. Конечно, можно обойтись и без них. Например, гаражные умельцы фиксируют распредвалы, забивая деревянный брусок (вдоль волокон) между зубчатыми шкивами. Но мастеру надо обладать плотницким чутьем: если древесина плотная или брусок пойдет слишком туго, можно согнуть носки валов. Если же пойдет чересчур свободно, валы не удержатся и провернутся под воздействием клапанных пружин после того, как старый ремень будет снят. Вдобавок надо отсоединять опору силового агрегата, иначе крышки кожуха не снять. А здесь свои нюансы. Без подъемника, именуемого у спецов «гусем», двигатель порой приподнимают домкратом, уперев его в поддон картера. Понимание, что так делать нельзя, приходит уже в момент, когда картер не выдерживает нагрузки и лопается. Поэтому опирать мотор (если все же опирать, а не вывешивать) лучше через прокладку – широкую доску или же заранее заготовленный пенек: нагрузка будет приложена к большой поверхности, картер не пострадает.

В остальном же процедура замены штатная и мало чем отличается от привычной. Шкив иначе и не установишь, а о правильном натяжении ремня позаботится автомат – разумеется, если при сборке совместите мушку-стрелку на подвижном секторе с центром овального отверстия на неподвижном. И еще: обязательно проверьте подшипники помпы. Заметили люфт или перекат шариков – меняйте, не раздумывая. Да, узел недешев, но если подшипник заклинит, а следом ремень лишится зубьев, то тогда неизбежна замена погнутых клапанов, которая обойдется куда дороже.

С поликлиновым ремнем справится даже автолюбитель с малым опытом ремонтных работ – есть автомат натяжителя. Отводим его квадратом обычной трещотки на 3/8 дюйма, но вставляем ее не со стороны лонжерона – там тесно, а со стороны двигателя и поворачиваем подвижную часть против часовой стрелки (глядя со стороны шкивов). При установке нового ремня проверьте, чтобы он ровно улегся клиньями в ручьи шкивов.

НЕКОТОРЫЕ РАБОТЫ ПО ЗАМЕНЕ

Наименование позиции	Периодичность, тыс. км (лет)
Масло в двигателе, масляный фильтр	20 (1)
Воздушный фильтр	20
Фильтр салона	20
Свечи зажигания	40
Ремень ГРМ	80 (4)
Ремень привода навесного оборудования	40 (2)
Масло в МКП/АКП	–*
Жидкость ЭГУРа	–*
Антифриз	120 (5)
Жидкость в приводе тормозов	60 (2)

*Контроль уровня, замена по состоянию.

ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ НЕКОТОРЫХ РАБОТ У ДИЛЕРОВ

Работа	Стоимость, руб.*
Компьютерная диагностика двигателя	510
Замена масла и фильтра двигателя	1020
Замена фильтра воздушного/салонного	340/340
Замена свечей зажигания	510
Замена ремня ГРМ	4420
Замена ремня навесных агрегатов	850
Замена охлаждающей жидкости	1360
Замена масла МКП/АКП	510/1190
Замена тормозных колодок передних/задних	1020/1360
Нормочас	950

*При обслуживании авто старше двух лет в компании «Армада» предоставляется скидка до 35%, старше трех лет – до 44%. При первом визите в подарок выдается дисконтная карта.

ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ НЕКОТОРЫХ ЗАПЧАСТЕЙ У ДИЛЕРОВ

Запчасть	Стоимость, руб.*
Крыло переднее	7800
Накладка бампера переднего	6800
Блок-фара	8700
Капот	22100
Фильтр масляный/воздушный/салонный	420/500/1110
Адсорбер бензобака	3700
Свечи зажигания, комплект	1290
Ремень ГРМ с комплектом роликов	4750
Ремень поликлиновый	800
Автомат натяжителя поликлинового ремня	2150
Тормозные колодки передние/задние	4090/3960

*На авто старше двух лет компания «Армада» предоставляет скидку на запчасти 5%, старше трех лет – 10%.

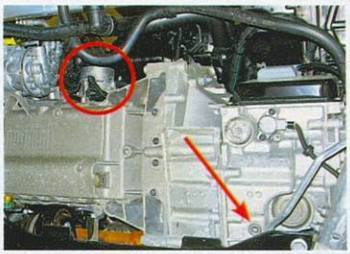
НА ПРИЕМЕ У ОКУЛИСТА

Поменять тормозные колодки вроде бы дело нехитрое, но здесь они с особенностями. На наружных и внутренних передних колодках провода сигнализаторов предельного износа разные по длине: провод внутренних колодок на пару сантиметров короче.

For journal-plaza.net

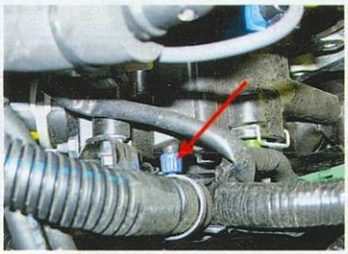
Чтобы отстегнуть разъем от модуля зажигания, подцепим усик на разъеме (в кружочке). Будьте аккуратны: если модуль упадет, точно расколется.





Вид снизу со снятой защитой моторного отсека. Пробка АКП показана стрелкой, зона масляного фильтра двигателя – кружочком. Сверху добраться к фильтру проще.

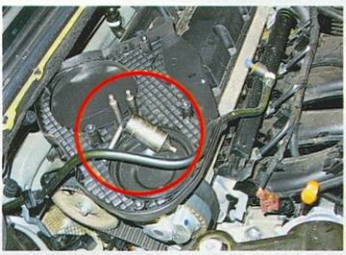
Один из клапанов, через который выгоняем воздушные пробки из системы охлаждения, показан стрелкой.





Вставив квадрат трещотки в отверстие натяжителя, приподнимаем его вверх и скидываем ремень со шкива генератора.

Один из этапов замены ремня ГРМ: приспособления для фиксации валов наготове (в кружочке), опора силового агрегата снята.





Меняя передние колодки, не запутайтесь в проводах и не забудьте их зафиксировать на суппорте!

Поршень заднего суппорта надо не вдавливать, а вкручивать. Перед этим отделите манжету от поршня, чтобы не порвалась.





Достать лампу противотуманной фары можно через лючок в брызговике. Жаль, проводка коротковата.

Снять фонарь для замены ламп – дело нехитрое. Будь пошире окно в крыле, доступ открылся бы и без демонтажа.





Салонный фильтр расположен около педального узла – не лучшее решение. Чтобы до него добраться, снимаем щиток тоннеля и накладку под панелью приборов.

For journal-plaza.net

ОЦЕНКА ТРУДОЕМКОСТИ ОБСЛУЖИВАНИЯ*

Название операции	Описание операции	Итоговая оценка
Замена масла в двигателе	+ Доступ к фильтру простой	3,5
	– Много крепежа пластиковой защиты моторного отсека	
Замена воздушного фильтра	+ Элемент асимметричный – ошибка при его установке исключена	4
	– Тугие саморезы крышки, нужен инструмент	
Замена свечей зажигания	+ Легко снять крышку двигателя	4
	– Хрупкий модуль зажигания	
Замена ремня ГРМ	+ Специалисты берут сравнительно недорого	3
	– Требуется вывешивать силовой агрегат, нужны приспособления	
Замена ремня навесных агрегатов	+ Есть автомат натяжителя, приемлемый доступ	4,5
	– Мал ресурс ремня	
Замена ОЖ двигателя	+ Большой ресурс фирменной жидкости	3
	– Нет краников	
Замена масла в коробке	+ Согласно регламенту в замене не нуждается	3,5**
	– Нет щупа в АКП	
Замена тормозных колодок	+ Привычная конструкция суппортов	3,5
	– Возможна путаница с проводами передних колодок, для заднего механизма нужно приспособление	
Замена салонного фильтра	+ Большой ресурс элемента	4
	– Неудобно расположен – около педального узла	
Замена ламп в основных фарах	+ Удобный доступ	5
	– Значимых недостатков нет	
Замена ламп в противотуманных фарах	+ Есть лючки в подкрылках для доступа к лампам	5
	– Коротковата проводка	
Замена ламп в фонарях	+ Большие окна в обивке багажника	4,5
	– Приходится снимать фонари	

*Авто с мотором EW10 (2,0 л) в сравнении с «Ладой-Приорой», трудоемкость обслуживания которой условно оценена в четыре балла по пятибалльной шкале (ЗР, 2008, № 1).
**Средний балл за два варианта исполнения.

Прежде чем соединять разъемы, очистите клеммы от окислов и обязательно зафиксируйте провод наружной колодки в прорези внутренней, а также оба провода в держателе на суппорте!

Поршни задних тормозов надо не вдавливать, а вкручивать, а значит, без приспособления не обойтись. Купите его, если намерены и в дальнейшем обслуживать машину самостоятельно – стоит около 1900 рублей.

Замена лампочек – то еще удовольствие. К изнанке фар можно подобраться не снимая их, что большая редкость на современных авто. Вот только слева тесновато. Но с зеркальцем (с его помощью сориентируетесь во внутренностях) с задачей справитесь.

Менять лампы противотуманок тоже, на первый взгляд, нетрудно – в колесных подкрылках есть лючки. Одно неудобство: отверстия, которые открывают лючки, маловаты – рука в телогрейке вряд ли пролезет.

Фонари для замены ламп придется снимать. Для этого предусмотрены широкие окна в обивке багажника, да и крепежа минимум – пара пластиковых гаек, которые вывернешь хоть рукой, хоть широкой шлицевой отверткой, хоть головкой «на 10». Только при сборке не перепутайте положение уплотнительной прокладки фонаря!

Как видим, в целом этот «лев» не слишком капризный. ЗР

Благодарим компанию «Арманд» за помощь в подготовке материала.

На правах рекламы

ЕСТЕСТВЕННОЕ ВОССТАНОВЛЕНИЕ МУЖСКОЙ СИЛЫ



Рег. уд. № 000374/01 ФСНСЗСР 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



Подайте круглое!

Один из источников вибрации автомобиля – «неправильные» колеса. Их капризы знает Анатолий Вайсман.

Затрясло машину – не паникуй: устранить причину, случается, проще пареной репы. Скажем, при езде по ровному асфальту колеблется руль. Всегда виноваты колеса! Особенно если машина с легким реечным управлением – например, переднеприводный ВАЗ. С колесом следует обращаться на «вы»: чем быстрей оно крутится, тем жестче требования к точности его формы, качеству балансировки и монтажа. Если балансировка на троечку, при вращении колеса инерционная сила «тяжелого места» и вызывает тряску. А дальше простая арифметика. Допустим, за один оборот колесо проходит 2 м, трясет же сильней всего на 90 км/ч (25 м/с). Значит, резонансная частота колебаний – 12,5 Гц... Запомни: руль может успокоить лишь ювелирная балансировка передних колес. Тщательно ее делают не все и не везде, так что ищи опытных мастеров.

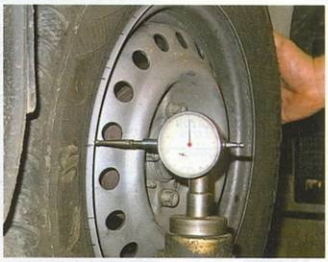
Картина вибраций не всегда проста. Если трясет лишь одно колесо, то все зависит от его дисбаланса и скорости вращения. Максимум – все на той же резонансной скорости. Но если всякий раз после поворота дороги руль трясет иначе, чем до него, значит, не в порядке оба передних колеса. Пройденные ими пути в повороте разные – взаимоположение «тяжелых мест» и их действие на руль меняются. Если с постоянной скоростью гнать круг за кругом по дорожке трека, вибрации будут нарастать и убывать.

Но иногда такое бывает и на прямом шоссе. А о причине немногие догадываются – это плохо сбалансированные колеса... разного размера! Объяснение элементарное: вот ты заменил свежей запаской колесо с протектором, изношенным на 1,5 мм. Если запаска проходит за оборот все те же 2 м, то работавшее колесо – 1,9906 м. С каждым оборотом «тяжелое место» одного колеса смещается относительно другого – и вибропортрет машины будет повторяться через 423 м пути. Конечно, чем больше разница в размерах шин, тем чаще повторы. Ну а все это могут дополнительно запутать скользкие дороги! Короче, если не хочешь головоломок – следи за балансировкой.

Увы, этим проблема не исчерпывается. Деформированное колесо, как его ни балансируй, может сильно трясти. Ехать на таком – увольте! Подайте круглое. Сравним (рис. а, б) поведение деформированного колеса на гладком покрытии и исправного – на ухабистом. Если бугор на шине воспроизводит протяженность и высоту бугра на покрытии, то траектория оси колеса при медленном движении одна и та же. При высокой скорости тряска от кривой шины неизбежна.

Как на ходу узнать, что колесо или шина кривые? Если мягко водит руль или кузов покачивает при скорости 5–10 км/ч, когда роль дисбаланса ничтожна, значит, хотя бы одно колесо повреждено. Все, что сказано выше про переменную тряску в поворотах и т. п., справедливо и для кривых колес.

Итак, одной балансировки колесу мало – важно, чтобы в контакте с дорогой у вращающегося колеса не было геометрических биений – радиальных, осевых и любых иных. А то ведь и совершенно круглое, оказавшись на деформированной ступице, может подкинуть загадку. Вот недавний случай. Водитель ощутил тряску руля – отдал колеса в балансировку. Сделали – опять трясет. Повторили – снова. Прибыл ко мне. Не без труда нашли причину – гнутая ступица! Исправное колесо катилось зигзагом...

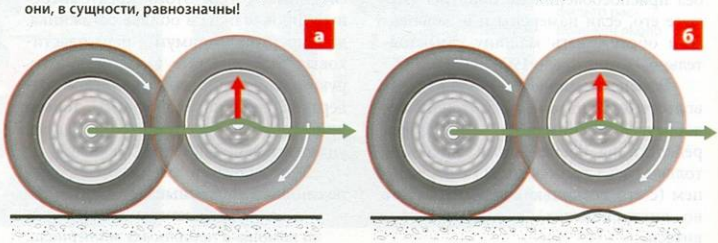


Медленно вращая колесо, контролируем биение обода в поперечном направлении. Дополнительно проверим и шину. Биение свыше 0,5 мм нежелательно. Столь же важно ограничить и радиальное биение колеса. Только колесо правильной формы есть смысл балансировать.

А вот типичная ошибка неопытного автомобилиста: навешивает вместо проколотого колеса запаску – и опускает машину при незатянутых болтах – после, мол, лучше затянутся! Ну а колесо под нагрузкой сместится относительно ступицы вверх, насколько позволят зазоры. Если теперь затянуть болты, трение не даст колесу сцентрироваться – и оно будет вращаться с эксцентриситетом, обзаведется дисбалансом и будет лупить по дороге.

Правильно начинать не с балансировки, а с корректировки геометрии: радиальные и осевые геометрические биения шины должны быть как можно меньше. Лишь потом отправляйтесь балансировать. ЗР

Шишка на протекторе или бугор на покрытии? Как источники толчков, ударов, вибраций они, в сущности, равнозначны!



For journal-plaza.net

Компрессия наоборот

Специалист по диагностике обязан уметь анализировать информацию, напоминают технический эксперт компании «АмЕвро» Сергей Газетин и Геннадий Емелькин.

Механическое здоровье двигателя умели исследовать задолго до появления компьютера, а разработанные в прошлом веке методики и приборы востребованы по сей день. Начнем с наиболее известных.

Обычно состояние цилиндропоршневой группы (ЦПГ) оценивают по величине компрессии – давления в конце такта сжатия. Чтобы результаты замера были корректны, необходимо соблюсти ряд условий: обеспечить достаточную скорость прокрутки коленвала стартером, отсутствие в цилиндрах лишнего топлива и масла, хорошее оборудование. Если, например, с объемом камеры сгорания сопрягается значительный объем манометра и шланга либо порог срабатывания обратного клапана слишком высок, компрессия может быть занижена на 1–2 атм.

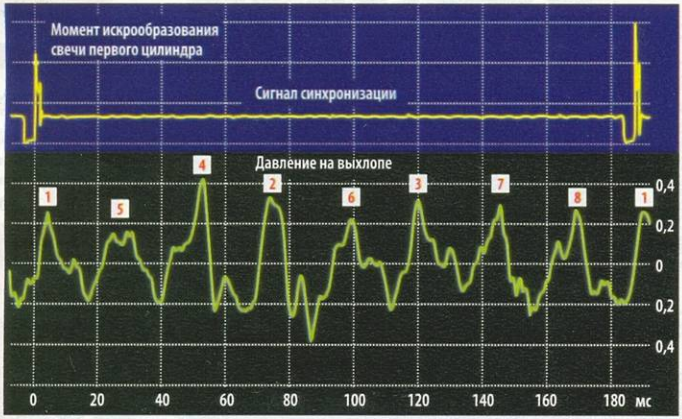
Иногда контролируют ЦПГ иначе – условно назовем это «компрессией наоборот»: делают замеры полного и остаточного вакуума в цилиндре. Начнем с полного: на такте сжатия клапаны ГРМ закрыты, но в приборе-анализаторе герметичности цилиндров (фото 1) открыт клапан, позволяющий воздуху покинуть цилиндр. В положении ВМТ этот клапан закрывается, поэтому в конце такта рабочего хода разрежение в цилиндре максимальное – это так называемый полный вакуум. Чем выше степень разрежения, тем герметичнее клапаны и поршневые кольца. Если же на такте сжатия клапан прибора закрыт, воздух сожмется, а на такте рабочего хода расширится, но останется небольшое разрежение, пропорциональное величине утечек, – остаточный вакуум. Результаты этих замеров позволяют наиболее полно оценить состояние ЦПГ и клапанов.

Герметичность надпоршневого пространства проверяют и так: удерживая поршень в ВМТ, через калиброванное отверстие пневмотестера (фото 2) подают воздух. Это позволяет не только измерить утечку, но и найти ее причины – неисправности клапанов, колец и т. п.

Важный параметр при оценке работы бензинового двигателя, особенно в режиме холостого хода, – разрежение во впускном коллекторе. Оно, по сути, отражает степень массового наполнения цилиндров смесью. Измеряют разрежение вакуумметром (фото 3). Как правило, оно не должно быть менее 65 кПа.

Дополнив эти приборы надежным измерителем давления масла, получим классический инструментарий участка диагностики двигателей. Однако нынче здесь в ходу и компьютерные технологии. Пример – автоматическое тестирование относительной компрессии по цилиндрам. Некоторые производители (особенно выпускающие дизельные моторы для грузовиков) возлагают эти функции непосредственно на блок управления двигателем, – он вычисляет относительную компрессию по неравномерности вращения коленвала стартером. А на большинстве современных легковых авто оценивают компрессию по пульсациям стартерного тока: чем больше давление сжатия в цилиндре, тем выше пик стартерного тока. Этот метод применили еще в 70-е годы в стационарных мотор-тестерах, а позже – в портативных приборах.

Осциллограмма пульсаций давления газов в выпускной трубе 8-цилиндрового двигателя с порядком работы 1-5-4-2-6-3-7-8. На основные колебания накладываются дополнительные, но «пила» достаточно ровная, не считая импульсов от цилиндров 4 и 2. Это тема дальнейшего исследования.



1



Анализатор герметичности измеряет полный и остаточный вакуум в цилиндрах.

2

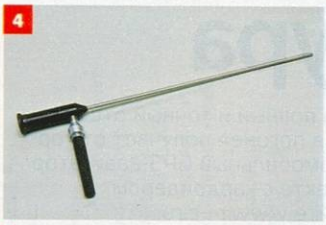


Пневмотестер способен проверить герметичность надпоршневого пространства.

For journal-plaza.net



Вакуумметр – прибор для измерения разрежения во впускном коллекторе.



Эндоскоп с жестким зондом дает наилучшее качество картинки, но не всегда удобен.

Для замера достаточно одного цикла прокрутки (он занимает пару минут, свечи или форсунки снимать не нужно). Достоверность результата зависит от датчика тока и совершенства программного обеспечения мотор-тестера. Но из-за помех от щеточного узла стартера она все-таки ниже, чем у обычного компрессометра.

Состояние ЦПГ отчасти можно оценить и по равномерности пульсаций давления на срезе выхлопной трубы (см. осциллограмму). Сигнал датчика давления поступает на осциллограф или мотор-тестер. Абсолютное значение компрессии так не определить, но «выпадающий» цилиндр выдает себя сразу. Осциллограмму анализируют «вручную», либо это делает компьютер по специальной программе. Если же анализировать пульсации разрежения во впускной трубе, синхронизируя сигнал с положением коленвала, то сумеете выявить цилиндр с локальным подсосом воздуха. А измерением пульсаций давления в картере – цилиндр с чрезмерным прорывом картерных газов.

В диагностике двигателя применяются и преобразователи давления (разрежения) в электрический сигнал. Датчик, ввернутый вместо свечи зажигания, позволяет прямо на экране осциллографа проверить компрессию, фазы газораспределения, противодавление нейтрализатора, герметичность впускного тракта. Еще интереснее датчик, встроенный в свечу зажигания и контролирующий работу двигателя. Он, правда, стоит до 5000 долларов, но некоторые тюнинговые и т. п. фирмы готовы за него заплатить.

В заключение об эндоскопе. Прибор недешев (цена – 2000 долларов и выше), но позволяет, не разбирая двигатель, увидеть износ цилиндра, клапанов, седел и т. п. Лучшее качество изображения дают приборы с жесткими зондами (фото 4), но такие применимы не везде, нужны и гибкие.

Итак, профессиональную работу диагноста отличает разумное сочетание традиционных подходов и современных методик. Пренебрежение «механикой», опытом классической школы, широко распространенная сегодня переоценка возможностей сканеров чреваты неверными решениями, потерей времени, денег... и клиентов. ЗР

На правах рекламы



For journal-plaza.net

Пуля – дура

Игорь Носырев из Челябинска за полный и точный ответ на задачу № 21 «Майор Пронин в погоне» получает от торговой компании ЗАО «РИК» автомобильный GPS-навигатор NTW (модель GNT-C430) в комплекте с кардридером Microsonic. Подробности – на сайте www.r-i-c.ru.



Коротко напомним условие задачи. Майор Пронин на автомобиле ВАЗ-2112 пытается остановить наркомана на «Рено-Меган». Впереди уже видны городские окраины, а гонка по людным улицам недопустима. Обойдя «Рено» на полкорпуса, майор стал теснить машину к обочине, но злодей лишь давил на газ... Как его остановить?

В редакцию пришло очень много ответов – читатели задачу сочли *«очень живой»*. Другой реакции мы и не ожидали: сердцу современного романтика ближе мощь машины, динамика, скорость, нежели тонкости устройства. Худа в этом нет: такие задачи напрямую связаны с безопасностью, а всякая обучающая, но ненавязчивая, добрая игра эффективней скучных лекций. Надеемся, проверять на практике то, что описано ниже, вы не станете.

Способ поимки злодея каждый видит по-своему. *«Если майор вооружен, надо попытаться прострелить радиатор «Мегана» – с пустой системой охлаждения далеко не уедешь...»* Насчет «далеко» – согласны, но в городе и без антифриза можно успеть наломать дров! Другие предлагают целить в бензобак, шины, стекла автомобиля. Логика понятна: «макаров» вроде бы избавляет от необходимости рисковать собой. А результат? Попасть на ходу в другую движущуюся цель даже приличному стрелку трудно, к тому же иной злоумышленник ухитряется ехать даже без колеса... Законопослушные сограждане нередко, уж простите, наивны. Уверены: *«Обкурившийся наркоман испугается выстрелов – и затормозит»*, другие советуют: *«Перед постом ДПС на въезде в город надо спровоцировать водителя «Рено» на быструю езду. Автоинспекторы обе машины остановят – и проблема решена!»* Всерьез полагаете, что злодей остановится? Это вы да трезво мыслящий милиционер знаете, что с вооруженным гаишником шутки плохи – а сообразит ли наглый, пусть даже испуганный, нарушитель?..

Поступил совет ударить передним колесом ВАЗа в переднее же колесо «Мегана» – и тем самым разрушить его ШРУС. Идея хороша, но как бы не получилось с точностью до наоборот: маленькая ошибка – и ШРУСа может лишиться наш положительный герой.

Так какими же маневрами (а не стрельбой!) майор способен заставить преступника остановиться? Читатели не советуют нашему литературному герою опережать соперника на полкорпуса, теснить к обочине, подрезать, подставляя свой борт под удар массивного «Мегана», – ВАЗ-2112 может занести, он перевернется, и майор с задачей не справится. Ведь на высокой скорости даже легкая «Ока» – опасный таран.

В ответе нашего призера – четко продуманные, взвешенные варианты действий, а не от «авось»: *«Оставаясь позади преследуемого, дождаться, когда тот начнет входить в поворот, – и, ускорившись, нанести удар в заднюю часть кузова, придав ему дополнительный вращательный момент, и этим вызвать занос»*. Действительно, тут важно действовать быстро и точно: вынести корму противника наружу поворота – пусть войдет в него круче, и избежать заноса ему будет трудно.

Действительно, если майор нанесет фронтальный удар серединой бампера, появится шанс ввести «Рено» в занос. Но при контакте машин есть, как вы знаете, действие и противодействие, так что Пронину тоже придется приложить усилия, чтобы сохранить контроль над своей машиной.

Ну а как действовать, если дорога без поворотов и преступник не маневрирует? Здесь строго фронтальный удар не эффективен – потребуется боковой, и тоже в заднюю часть кузова: *«Когда нарушитель давит на газ и вновь обходит Пронина, тому нужно коротким энергичным поворотом руля ударить в заднее крыло «Рено». У обеих машин на переднюю ось приходится 55–58% массы, так что, если ВАЗ-2112 бьет передком в сравнительно легкий задок «Рено», маневр может оказаться успешным. Если нарушитель к тому же «под кайфом» и он пропустит начало атаки на свой автомобиль, а затем не сможет скорректировать занос задней оси, то и это на руку майору...»*.

Последнее соображение очень важно. Переднеприводный «Меган» вывести из заноса во многих ситуациях довольно легко – и все же не во всех! Это удается, если скорость умеренная, покрытие дороги без каверз, а водитель опытен и трезв – иными словами, способен хладнокровно, быстро и точно соображать и действовать. А если обкуренный и гонит сломя голову, то пусть пеняет на себя: скорректировать направление движения в таком состоянии практически невозможно. **ЗР**

Благодарим всех участников конкурса. Игоря Носырева поздравляем с победой!

ЗАДАЧА № 24

НЕОБЪЯСНИМОЕ ЯВЛЕНИЕ

Ну какие загадки у «девятки»! Тянет вправо при разгоне? Причину давно объяснили в журнале «За рулем». Кстати, когда подвеска у моей 99-й немного просела, она, как и обещали, тянуть вправо перестала. Но вот у мужика на рынке за очень недорого купил комплект наших шин, поставил... и машину стало тянуть влево! Углы установки колес, давление в них, состояние ходовой и кузова – все в норме... Причину подсказал мастер шиномонтажа. И добавил, что подобного, вообще-то, быть не должно. А что вы, читатель, на это скажете?

Ответ с пометкой «Конкурс» отправьте до 1 января 2010 года по адресу: 107045, Москва, Селиверстов пер., 10, или по e-mail: exp@zr.ru. Укажите ваш контактный телефон или иной способ быстрой связи.

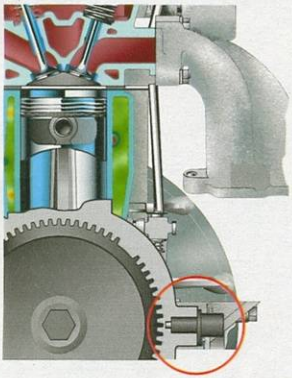
For journal-plaza.net

ЛУЧШИЙ СОВЕТ НОМЕРА

В этом номере мы отмечаем как лучшие два совета. Андрей Банов из Самары объясняет причины некоторых отказов датчика положения коленчатого вала, за что удостаивается канистры масла ZIC от южнокорейской компании SK Energy. За совет, как защитить тент прицепа от воды, Максим Курбатов из Москвы получает от фирмы «Авто-Новь» буксировочный трос-рулетку (подробности – на сайте VGUSEV.INFO).



А. БАНОВ



Без сигнала датчика положения коленвала пустить мотор невозможно. Выход – восстановить цепь (если в ней что-то не так) либо заменить датчик. Бывает, однако, что двигатель худо-бедно пускается и работает, но неустойчиво. Причина – сбои в системе синхронизации из-за нестабильного сигнала датчика, хотя формально он исправен. Нередко они бывают вызваны тем, что масло, подтекающее из-под сальника коленвала, попадает в зазор между датчиком и задающим диском, собирает здесь пыль, загрязняет датчик. Заподозрив подобное, очищаем его. На некоторое время это поможет, но надежнее всего заменить сальник. Случалось сталкиваться и с гораздо менее очевидными причинами капризов датчика: их провоцировали вибрации слишком близко расположенной к нему тормозной трубки. Ее нужно просто отогнуть подальше.

М. КУРБАТОВ

После дождя тент автоприцепа превращается в бассейн на колесах. Избавиться от провисания ткани просто: поверх трубок каркаса я уложил твердый оргалит. Теперь, когда тент натянут, вода с него стекает, не скапливается. Ткань не трется о трубки; наконец, с жесткого тента легче сбрасывать снег – каркас не мешает.



А. ВОИНОВ, Можайск

Избегать перегрева и коробления головки блока двигателя ЗМЗ-402 из-за термоудара после выключения горячего двигателя мне помогает простой прием. Если двигатель работал с большой нагрузкой, то прежде, чем его заглушить, включаю вентилятор отопителя (летом, в жару, выхожу из кабины). Отопитель напрямую связан с головкой блока, поэтому дополнительное интенсивное охлаждение жидкости в его радиаторе как раз и обеспечивает небольшую циркуляцию. В результате риск вскипания жидкости и перегрева головки существенно снижается.

В. КОНДРАТЬЕВ, Пушкино Московской обл.

Резиновые шланги системы охлаждения зачастую дубеют (особенно зимой) – и через микронные зазоры начинает сочиться антифриз. А он настолько хорошо смачивает резину, что ползет по ней даже вверх. Но однажды я обнаружил, что фторопласт отталкивает «Тосол», не пропитывается им. Я обмотал пленкой из фторопласта посадочные места патрубков, надел шланги, стянул хомутами – и о потерях «Тосола» забыл.

От отдела эксплуатации ЗР. *Не отрицая полезности совета, напомним, что антифриз проникает наружу еще и потому, что в системе охлаждения он циркулирует под давлением, так что предрасположенность поверхностей патрубков к смачиваемости решающей роли здесь не играет. Важно другое: скользкий фторопласт обеспечивает правильную посадку шланга на патрубок – без складок и местных напряжений. Кроме того, с фторопластом нагрузка при затяжке хомута распределится более равномерно, а следовательно, соединение будет плотнее. Можно поступить иначе: перед тем как насадить патрубок, слегка его смазать.*

С. ИВАНОВ, Беднодемьяновск

На моторах с рычажным приводом клапанов ГРМ иногда непросто установить, какой клапан стучит. Вот один из надежных способов. Сняв крышку ГРМ, аккуратно накрываю механизм пленкой, чтобы масло не брызгало, и прошу помощника пустить мотор. Удерживая режим минимальных оборотов, палочкой последовательно прижимаю каждый рычаг. Тот, который стучит, сразу себя выдаст – при нажатии его шум исчезает.

Д. БЕЛЬДЫЕВ, Республика Саха

Особенности холодного климата вынуждают устанавливать дополнительные отопители салона, а к ним порой приходится тянуть довольно длинные шланги. Случается, что отопитель не работает. Может, жидкость к нему не поступает? А как это определить? В продаже можно найти прозрачные шланги подходящего диаметра. Замените ими старые черные – и сможете обнаружить, где воздушная пробка.

For journal-plaza.net

Без шума и пыли

В «Логане», даже в том, что с кондиционером, нет салонного воздушного фильтра! Как его установить, показывает Валерий Жаринов.

На современном автомобиле, оборудованном кондиционером, такой фильтр обязателен. Он ведь не просто очищает воздух салона к удовольствию владельца, но и предохраняет испаритель от загрязнения.

В работе испаритель мокрый, на нем оседает все, что несет сквозь него уличный воздух: пух, листва, мухи-комары, пыль, песок. В результате не только ухудшается работа кондиционера – этот мусор начинает гнить, наполняя салон характерным душком. От специальных чистящих средств-аэрозолей мало проку, от вони спасает разве что насморк.

К сожалению, на автомобилях, собранных в России, салонный фильтр до сих пор остается маловостребованным. Среди обделенных – «КИА-Спектра». Даже в машине в богатой комплектации – с автоматом, на литых дисках – такого фильтра нет. Впрочем, в «Спектре» его легко установить без доработок. С «Логаном» так не получится. Самое удивительное, что место для фильтра предусмотрено и давно известно умельцам – надо лишь вырезать пластиковую заглушку воздуховода. Но вот вынуть воздуховод – значит разобрать полмашины! А работать в тесноте под панелью приборов неудобно. Однако это меньшее из зол.

Для работы понадобятся резак из ножовочного полотна, острый нож и зеркальце. Заглушка – показана стрелкой на фото 1 – расположена со стороны пассажира. Ее передняя и нижняя кромки видны хорошо, другие прикрыты соседними деталями. Сначала резаком надрежем пластик (там, где не видно, – воспользовавшись зеркальцем). Получившиеся неглубокие канавки послужат направляющими для ножа, которым и довершим дело. Задача – аккуратно вырезать окошко размером 38 на 150 мм и снять заусенцы. Результат – на фото 2.

Заодно основательно пропылесосим воздуховод изнутри, удалив скопившийся в нем мусор. Насадкой на трубу пылесоса послужит, например, отрезок гибкого шланга, способного пройти через щель шириной 38 мм. Кстати, откуда здесь мусор? Взгляните на фото 3. Видите огромную щель между решеткой и заливной горловиной омывателя стекла? Сюда не пролетит разве что кожура банана!

Самим фильтром мы обзавелись заранее. Знатоки подсказали лучший вариант – от «Ниссана-Микра». Впрочем, наверняка есть и другие. Цена в зависимости от типа (обычный или угольный) и фирмы-изготовителя – от 400 до 700 рублей.

Фильтр несколько больше полученного окна, зато достаточно эластичен. Сжимаем его и вводим до середины, затем, нажав на правый верхний угол пластиковой рамки, задвигаем до упора. Фото 4 показывает, как он при этом деформируется.

Вверху элемент поджимается упорным штифтом, внизу защелкивается за кромку на корпусе воздуховода – как будто тут и стоял! Если защелка не фиксируется (бывает!), снимаем резиновый уплотнитель – фильтр и без него достаточно плотно прижимается к корпусу воздуховода.

Всей работы от силы на полчаса.

ЗР

1



Вон она, заглушка! Что мешало заводу сделать ее съемной?

2



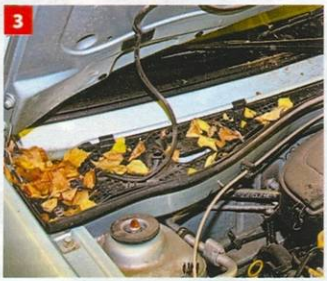
Вырезали и зачистили заусенцы, чтобы при установке фильтра не было помех.

Ну чем не мусоросборник! Впрочем, это бич многих автомобилей.

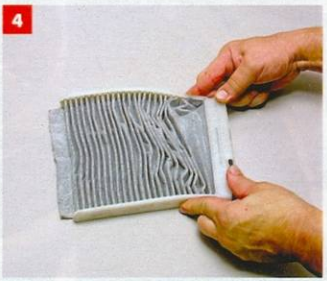
Рамка фильтра эластичная, при установке ее легко согнуть нужным образом.

Готово!

3



4





For journal-plaza.net

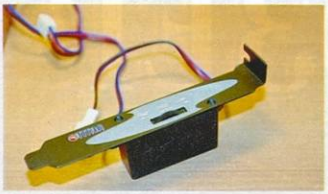
По закону Ома

«Матиз-клуб» в Интернете: основан в 2004 году, насчитывает около 27 000 пользователей, на сайте – 358 000 сообщений. Адрес: www.matizclub.ru. От активного участника форума Сергея Чупракова (Sereno) пришло несколько интересных советов – они пригодятся владельцам и других машин.

Жизнь генератора «Матиза» скоротечна – об этом упомянуто в ЗР, 2008, № 11. Первые неприятности, связанные с диодным мостом, нередко созревают уже через 10–15 тыс. км или после года эксплуатации. Причина банальна: минусовая подкова диодного моста соединена с корпусом через латунные заклепки. Казалось бы, всем известно, что столь ненадежное соединение стараются не применять даже в бытовой технике, не говоря уж об автомобиле. Корейские инженеры позабыли об электрохимической коррозии? А ее продукты вскоре увеличивают переходное сопротивление в контакте с «массой», и генератор отказывает: зачастую разрушаются диоды – они попросту взрываются. Вдобавок снять узел, чтобы отремонтировать или заменить, не так-то просто – у маленькой машинки под капотом тесно.

Лучше, не дожидаясь отказа, снять генератор и доработать его по совету автора идеи Евгения Морозова (на форуме – Бонифаций). Суть проста и понятна из рисунка: сняв мост, рассверливаем латунные заклепки заподлицо с поверхностью минусовой подковы, зачищаем ее от окислов, после чего крепим на место через пружинные (гроверы) или зубчатые (корончатые) шайбы. Полезно покрыть соединение каким-либо антикором, например «Мовилем», а шайбы выбрать оцинкованные.

На машинах в комплектациях MX и Best прерывистый режим дворников несложно дополнить регулировкой паузы. Потребуется переменный резистор на 20 кОм – его устанавливаем в разрыв серого провода, идущего от подрулевого переключателя к клемме 53c от реле паузы стеклоочистителя. Тогда при нулевом сопротивлении пауза будет составлять штатные 4 с, а при максимальном – около 20 с. Кстати, такую доработку можно провести на любой машине, где устанавливают похожее реле, например на «Шевроле-Ланос» или «Хёндай-Гетц».



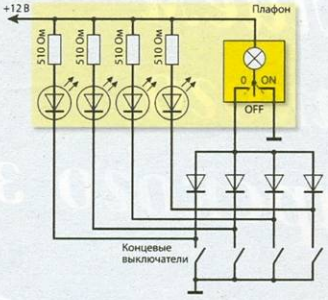
За базу автор взял регулятор кулера от компьютера. Удалив лишние внутренности, вывел провода от резистора, а коробочку (без планки) приклеил на двухсторонний скотч к кожуху рулевой колонки... Возможно, фантазия подскажет вам иные решения.



Так выглядит диодный мост с рассверленными втулками (показаны стрелками). Обратите внимание: коррозия уже изрядно проела алюминий.

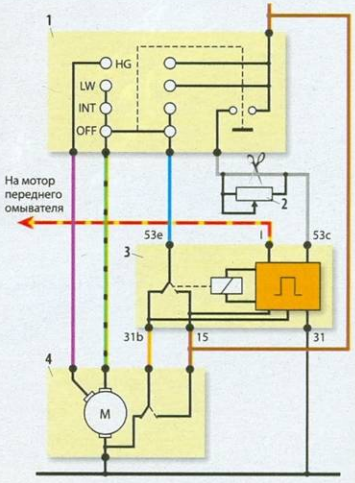
Доработка стеклоочистителя:
1 – подрулевой переключатель; 2 – дополнительный переменный резистор (10–20 кОм); 3 – реле паузы стеклоочистителя; 4 – электродвигатель стеклоочистителя.

Доработка салонного плафона. Резисторы и светодиоды автор разместил на отдельной плате из гетинакса. Но можно применить и навесной монтаж.



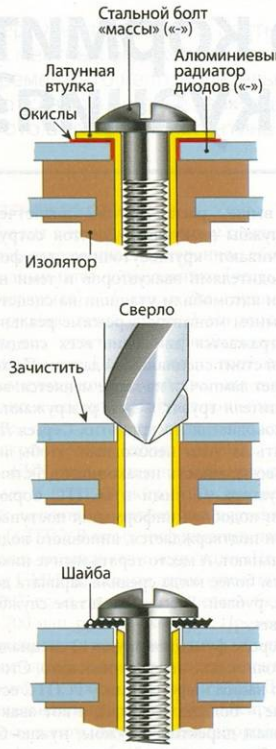
Так выглядит плафон над головой. На нем две светящиеся точки. Захлопните заднюю левую и переднюю правую двери – лампочки погаснут.





На «матизах» дверки легонькие, так что хлопать ими приходится посильнее, иначе они попросту недозакрываются. А соответствующего сигнализатора, как на более дорогих авто, здесь нет. Как вариант – можно доработать плафон салона: разместите по его краям четыре светодиода, каждый из которых подключите к концевику «своей» двери. Еще понадобятся четыре ограничительных резистора и столько же диодов – чтобы «развязать» сигналы от дверей. Провода пропустите под обшивкой потолка

For journal-plaza.net



Этапы доработки диодного моста: выкручиваем винт, рассверливаем латунную втулку и, зачистив подкову, крепим ее через гроверы.

и выведите в стойки дверей. Теперь-то легко будет определить, кто из пассажиров не закрыл за собой дверь. ЗР

Приглашаем членов интернет-клубов – владельцев различных марок и моделей поделиться своими советами. Присылайте их по адресу: ***ikozlov@zr.ru.***

ОТ ОТДЕЛА ЭКСПЛУАТАЦИИ ЗР

Если диодный мост уже сгорел, а другого нет, можно установить выносную подкову от отечественной машины, удлинив провода от обмоток генератора. Важно надежно изолировать проводку внутри генератора и закрепить ее так, чтобы исключить обрыв вследствие вибрации.

Вижу все!

Освещение салона «Хёндай-Матрикс» в простейшей версии крайне тусклое. Валерий Жаринов показывает, как исправить этот недостаток.

Многим «Хёндай-Матрикс» в целом нравится, но вот неприятность: в салоне популярной дешевой версии нет плафона освещения над передними сиденьями. В тускловатом свете небольшого фонарика, установленного ближе к середине потолка, ты коекак отличишь жену от тещи, однако читать трудно, а изучать карты вовсе не удастся. Конечно, можно прикрепить фирменный плафон от более богатой версии машины, только стоит он тысячи три. Не дорого ли для простенькой машинки? Зато плафон от «Калины» обойдется всего в 350 рублей! Светит отменно, а установить его можно самостоятельно.

Под обивкой потолка, как и в более дорогом «Матриксе», находятся штатное гнездо плафона и провод электропитания. Чтобы до них добраться, снимать обивку мы не стали – больно много возни. Рассчитали так: светильник должен располагаться на линии симметрии потолка, где-то между местами водителя и правого пассажира.

Сняли прозрачную крышку с корпуса плафона, приложили ее к тому месту, куда собирались установить, и обвели по контуру карандашом (фото 1). Материал обивки хорошо режется острым ножом – мы осторожно, начав с прокола, довели его до нужных размеров и конфигурации. Обнаруженное под обивкой штатное крепление не подошло под вазовский светильник. Тогда мы его приспособили: изготовили два простейших кронштейна из стальной полосы толщиной 2 мм и шириной 20 мм, согнули по месту (фото 2), посадили саморезами на родные места и окончательно подогнали к плафону «Калины» (фото 3). Питание к лампам подвели от проводки штатного плафона, подключили, прикрепили крышку – дело сделано. На все затратили час с небольшим.

С новым светильником (фото 4) легко читать даже мелкие буквы! ЗР



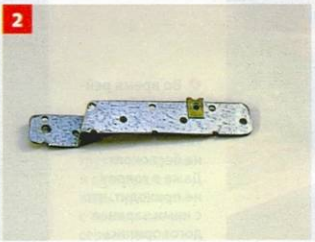
«Рубить окно» здесь!

Кронштейн неказист, но его не будет видно, а задачу решит.



Регулируем! Саморезы крепления должны попасть куда следует.

Результат не нуждается в комментариях.





For journal-plaza.net

Кого кормит «бесплатная» эвакуация?

Действующая сейчас система эвакуации в Москве уже третья по счету. Первые две, по мнению столичных чиновников, провалились как раз из-за коммерческой составляющей. Мол, уполномоченные предприятия вместо того, чтобы наводить порядок на дорогах, погнались за длинным рублем. Шквал жалоб автовладельцев заставил правительство столицы принимать срочные меры. И вот в 2005 году появилось на свет государственное учреждение «Городская служба перемещения транспортных средств» (ГУ «ГСПТС»).

Головной офис компании делит здание с отдельным батальоном ДПС (его инспекторы оформляют задержание автомобилей) в Проектируемом проезде 5113. Кстати, разрешение на выдачу машины можно получить здесь и на улице Дурова.

ВИД ИЗНУТРИ

Первый этаж здания занимает… ремонтная зона, оборудованная по последнему слову техники. Работа идет круглосуточно, ведь эвакмуаторы на базе дохловатых «бычков» требуют постоянного ухода. Не помогает: из 100 машин в рабочем состоянии лишь половина. Остальные стоят во дворе – нуждаются в серьезном ремонте или вовсе разукомплектованы.

Этажом выше располагается диспетчерский пункт службы эвакуации. Десяток сотрудников обеспечивают круглосуточную телефонную связь с водителями эвакуаторов и теми несчастными, чьи автомобили утащили на спецстоянки. На огромном мониторе в режиме реального времени отражается движение всех спецмашин – в каждой стоит специальный датчик. По ходу операции цвет лампочки на карте меняется: вот машину нарушителя грузят, везут, разгружают… По словам руководителя предприятия Сергея Лукьянова, следить за этим необходимо, чтобы исключить саму возможность незаконных действий водителя эвакуатора. С ними в ГСПТС борются жестко. Если подобная информация поступает к руководству и подтверждается, виновного водителя сразу увольняют. А место терять нынче никому не охота. Тем более когда средняя зарплата достигает 50 тыс. рублей. Всего же в штате службы около 900 человек.

Сейчас в городе функционируют 12 специализированных стоянок для задержанных авто. Стоянок хватает (по нашей информации, у ГСПТС есть даже резервные – больше десятка!), а вот эвакуаторов, по словам директора службы, нужно бы иметь больше. Однако рассчитывать на пополнение парка не приходится: бюджет на этот год и на 2010-й, по словам руководителя, урезали.



Мастерские работают круглосуточно. Почти половина эвакуаторов требует серьезного ремонта. Такие уж ненадежные закупили по городскому заказу…



Во время рейдов службы эвакуации частных «извозчиков» не беспокоят. Даже в голову не приходит, что с ними заранее договорились.

For journal-plaza.net

Вернуться к практике платной эвакуации задержанных автомобилей предложило МВД. Дескать, из местных бюджетов тратятся огромные средства на содержание служб эвакуации, а в нынешние времена это непозволительная роскошь. Понятно, что водителям такая перспектива не нравится. Но в самом ли деле эвакуация убыточна? На примере столицы пытался выяснить Сергей Смирнов. Фото автора и Константина Якубова.

ВЗГЛЯД СО СТОРОНЫ

Тут мы и подошли к самому главному. Новое здание, современное электронное оборудование, солидный штат, уйма техники (часть ее даже не используется)… Сколько же город тратит на содержание такой службы? Но этот вопрос остался без ответа. На официальные запросы редакции ни ГСПТС, ни департамент жилищно-коммунального хозяйства, ни департамент финансов администрации столицы не ответили. Вернее, просто отфутболили по традиционной бюрократической схеме: ГСПТС переадресовала в ЖКХ, те – к финансистам, оттуда вопрос передали в пресс-службу, а там, как водится, замкнули цепочку в кольцо: посоветовали обратиться в ГСПТС. В итоге информации нам не дали, ссылаясь на какие-то инструкции. Но, по сообщениям СМИ, на первом этапе существования, в 2006–2007 годах, эвакуация влетала бюджету Москвы в 700 млн. рублей ежегодно. Причем водители возвращали в казну лишь 8 млн. – большинство нарушителей успевали вызволить авто в первые сутки, когда за стоянку платить не надо. Далее, по неофициальной информации, финансирование увеличилось: в этом году из бюджета города выделили около 1,3 млрд. рублей на содержание службы!

Попробуем оценить эффективность ее работы. Ежедневно один эвакуатор перевозит до 10 автомобилей, и за год, по информации ГСПТС, на штрафстоянки перемещают около 180 тыс. машин. В итоге получается, что перевозка одного неправильно припаркованного автомобиля обходится казне города… в 7,2 тыс. рублей! Даже если взять официальную цифру, то есть 700 млн., то одна эвакуация стоит городскому бюджету 3,9 тыс. рублей. Между тем, в Интернете и СМИ полно объявлений с предложением услуг частного эвакуатора в Москве («Срочно! В любой конец города!») за 1,3–1,5 тыс. рублей. Но частники свои деньги зарабатывают, а вот муниципальную службу, похоже, волнует только выполнение плана и финансирование, а не ликвидация заторов на улицах.

Так возникло два вопроса. Первый: нужна ли современному городу служба эвакуации неправильно припаркованных машин? Опыт зарубежных мегаполисов определенно говорит: да, нужна. Вопрос второй: какой должна быть эта служба? И тут московские власти своими действиями дают однозначный ответ: современной, но при том очень дорогой и не слишком эффективной (таково, увы, большинство столичных проектов). На деньги, которые щедро тратятся из бюджета Москвы на содержание службы, можно было бы создать десятки столь необходимых парковок (из-за их отсутствия автовладельцы, собственно, и вынуждены парковаться где придется).



В диспетчерской установлено самое современное (и дорогое!) оборудование. Насколько эффективно оно используется – никто не считал.



Дорогостоящие автомобили грузят неохотно и осторожно, ведь проблемы с такими потом серьезные.

For journal-plaza.net

А на оставшиеся следовало бы нанять молодых девушек, одеть их в красивую форму – и пусть, как за границей, выдают штрафные квитанции нарушителям правил.

Может, тогда количество пробок в городе уменьшится?

ВЗГЛЯД СНИЗУ

Вот несколько типичных историй из Интернета.

Подруга оставила свой «Сузуки» возле клуба на Таганке. Вышла в час ночи – а машины нет. Пыталась дозвониться по всем известным телефонам службы эвакуации – везде занято наглухо. Подъехал таксист (как специально ждал!), предложил помощь. Сразу повез в ГАИ на улице Дурова. Подруга была пятнадцатой в очереди, в которой и провела три часа, пока не получила заветное разрешение. Таксист, добрый мужик, как и договаривались, приехал по первому звонку и отвез на штрафстоянку в Текстильщики. Оттуда подруга вернулась домой в пять утра, но на своем «Сузуки». Обошлась ей неправильная парковка в 1300 рубликов (тысяча – таксисту, три сотни – штраф). Видимо, все участники бизнес-цепочки свою роль выучили хорошо…

* * *

Увидев неправильно припаркованную машину, сотрудники ДПС вызвали эвакуатор. В момент, когда он подъехал, появился владелец автомобиля. Если руководствоваться законом, водитель должен был заплатить штраф, однако имел право самостоятельно отогнать машину – эвакуация в присутствии владельца запрещена. Но попробуйте-ка остановить сотрудников ГИБДД, когда процесс пошел… На видеозаписи, которую сделал случайный свидетель (ее потом крутили по питерскому ТВ), автомобилист требует оставить машину на месте, забирается на эвакуатор. Поскольку увозить транспортное средство с человеком на борту – тоже нарушение закона, люди в форме решили перейти к активным действиям. Повалили водителя – пожилого мужчину, а потом и его жену, заломили им руки, обыскали карманы – чем не контртеррористическая операция!

* * *

Эвакуировали машину с формулировкой «мешала проезду других ТС». Сфотографировал это место со всех сторон. На снимках видно, что здесь никто не ездит!!! И машины припаркованные никому не мешают. В ГАИ даже смотреть на фотографии не стали – предложили пойти в суд. Только заранее ясно, каким будет решение суда: «Нет оснований не доверять показаниям сотрудника ГИБДД».

* * *

Сотрудница наша оставила машину под знаком «Остановка запрещена», выходит из магазина, смотрит – а там уже оформляют. Ей даже не дали подойти к машине, чтобы устранить нарушение на месте (возможность этого предусмотрена Правилами дорожного движения). Она готова была заплатить штраф – но кто ее услышал? Я попытался объяснить сотруднику ГАИ, что он не прав, что такие действия незаконны. Даже звонил в прокуратуру, но – никакого результата.

Машину отвезли на штрафстоянку. Когда приехал забирать, увидел, что повреждены бампер и крылья. Работники стоянки не отрицали, что автомобиль помят при разгрузке эвакуатора, однако ни о каком возмещении ущерба по страховке речи не шло: обращайтесь, мол, в суд. А ведь говорят, будто все эвакуируемые машины страхуются... ЗР



Нарушать правила остановки и стоянки – очень плохо.

For journal-plaza.net



На вопросы читателей отвечает начальник Департамента обеспечения безопасности дорожного движения МВД России – главный государственный инспектор безопасности дорожного движения РФ генерал-полковник милиции Виктор Кирьянов.

1 Уже два года ездим с женой по очереди за рулем на нашей машине. У нее – ПТС, у меня – свидетельство о регистрации. Недавно ее остановили на посту ДПС и хотели забрать авто на штрафстоянку, так как, по мнению инспектора, у жены не было при себе документов на машину. С каких это пор ПТС перестал быть таковым? И вообще, обоснованны ли действия ГИБДД?

Юрий Забродский, Кострома

В числе документов, которые водитель обязан иметь при себе и передавать для проверки сотрудникам милиции, в п. 2.1.1 Правил дорожного движения упоминаются регистрационные документы на транспортное средство (ТС). Согласно Правилам регистрации автомототранспортных средств и прицепов к ним в ГИБДД МВД России (утверждены приказом МВД России от 24 ноября 2008 года № 1001), к таковым относится свидетельство о регистрации ТС, а также выданный до введения свидетельств о регистрации технический паспорт ТС или технический талон (если не была произведена их замена). Как видите, паспорт транспортного средства (ПТС) к регистрационным документам не относится. Сотрудникам Госавтоинспекции следовало составить протокол об административном правонарушении, предусмотренном ч. 1 ст. 12.3 КоАП РФ. Наказание за такое нарушение – предупреждение или административный штраф в размере 100 рублей. При этом ТС должны задержать и поместить на специализированную стоянку в соответствии с ч. 1 ст. 27.13 КоАП РФ.

2 У меня есть самодельный прицеп для катера, которым я пользуюсь два раза в год: весной – чтобы доставить судно к воде, осенью – увезти назад. В ГИБДД прицеп не оформляют, как самоделку. Раньше при перевозке катера я вешал знак «Негабаритный груз» – и замечаний не возникало, а сейчас, в связи с ужесточением ответственности, у меня возникли сомнения. Поясните, пожалуйста, имею ли я право эксплуатировать прицеп в настоящее время? Если не имею, то на каких основаниях, а если буду, то что мне за это грозит?

Равиль Ерусланов, Татарстан

Эксплуатировать незарегистрированный прицеп запрещено на основании п. 3 ст. 15 федерального закона «О безопасности дорожного движения». Ответственность за нарушение данного запрета предусмотрена ч. 1 ст. 12.1 КоАП РФ в виде административного штрафа в размере 100 рублей. Если габаритные параметры состава ТС при перевозке катера превышают по ширине 2,55 м, по высоте 4 м от поверхности проезжей части, по длине 20 м либо если груз выступает за габариты ТС сзади более чем на 2 м, то перевозчику понадобится специальное разрешение. Его надо получить в соответствии с Инструкцией по перевозке крупногабаритных и тяжеловесных грузов автомобильным транспортом по дорогам РФ (утверждена Минтрансом России 27 мая 1996 года). Перевозка крупногабаритных и тяжеловесных грузов без специального разрешения влечет за собой наложение административного штрафа на водителя в размере 2–2,5 тыс. рублей или лишение права управления на срок от четырех до шести месяцев (ч. 1 ст. 12.211 КоАП РФ).

3 Купил автомобиль в Москве. При постановке на учет в Ростовской области поинтересовался, как быть с талоном техосмотра, который действителен еще 10 месяцев. Сотрудник МРЭО ответил, что нужно пройти ГТО в течение месяца в общем порядке либо привезти из Москвы диагностическую карту прежнего техосмотра. Неужели это моя обязанность?

Александр Самохвалов, Ростовская область

Сотрудник Госавтоинспекции неправ. В соответствии с Положением о проведении государственного технического осмотра автомототранспортных средств и прицепов к ним ГИБДД МВД России (утверждено постановлением Правительства РФ от 31 июля 1998 года № 880), в вашем случае выдача нового талона о прохождении государственного технического осмотра производится без проверки ТС. Поэтому требование сотрудника ГИБДД о представлении диагностической карты неправомерно и может быть обжаловано в установленном порядке.

4 Учил сына вождению на закрытой площадке, принадлежащей автошколе. Сотрудники ГИБДД оштрафовали нас по ч. 1 и 3 ст. 12.7 КоАП. Правомерно ли?

Николай Токарев, Белгород

Ч. 1 и 3 ст. 12.7 КоАП РФ предусматривают административную ответственность соответственно за управление автомобилем лицом, не имеющим на это права, и за передачу управления такому лицу, за исключением учебной езды. Последняя регламентируется рядом обязательных требований, содержа-

For journal-plaza.net

щихся в разделе 21 Правил дорожного движения. Они касаются как ученика, так и инструктора, а также ТС, на котором проводится обучение. Тот факт, что вы учили сына на площадке автошколы, не придает этому процессу статуса учебной езды. Так что действия сотрудников Госавтоинспекции правомерны.

5 Действительно ли инспекторы ДПС получили право проверять техническое состояние ТС, находящегося в эксплуатации, в период между ГТО, или эту процедуру разрешается проводить только инспектору технического надзора?

Дмитрий Семенов, Астрахань

Приказ МВД России от 2 марта 2009 года № 185 определяет виды административных процедур, которые осуществляет дорожно-патрульная служба Госавтоинспекции, выполняя государственную функцию контроля и надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований безопасности. К их числу отнесена и проверка технического состояния ТС. Основаниями для нее служат установленные визуально признаки административных правонарушений, предусмотренных ст. 8.23 и 12.5 КоАП РФ, а также указания в соответствии с целями проведения специальных мероприятий. При этом не имеет значения, пройден государственный технический осмотр или нет. Проверка технического состояния ТС проводится в соответствии с требованиями Наставления по техническому надзору ГИБДД МВД России (утверждено приказом МВД России от 7 декабря 2000 года № 1240).

6 Установил на свой автомобиль предпусковой подогреватель российского производства, соответствующий ГОСТу. Однако в прохождении техосмотра мне отказали, основание – «изменение конструкции двигателя». Правы ли в ГИБДД?

И. Иванов, Оренбург

Упомянутое выше Наставление по техническому надзору ГИБДД МВД России под изменением конструкции ТС понимает исключение предусмотренных (или установку не предусмотренных) конструкцией конкретного ТС составных частей и предметов оборудования, влияющих на безопасность дорожного движения. Поскольку двигатель относится к числу наиболее важных элементов ТС, установка предпускового подогревателя также может быть признана изменением конструкции. Установить его можно, но с разрешения Госавтоинспекции, то есть в порядке, определенном приказом МВД России № 1240 (2000 год). Для этого потребуется заключение уполномоченной организации. Но если дополнительное оборудование предназначено для автомобиля вашей марки и модели, что подтверждается соответствующим сертификатом, то получать заключение не надо – для прохождения ГТО достаточно предъявить копию сертификата.

7 С моей машины украли один регистрационный знак. В ГИБДД требуют пройти полную процедуру перерегистрации. Слышал, что есть упрощенный порядок замены номерных знаков – по свидетельству о регистрации, без представления автомобиля в ГАИ. Так ли это?

Вячеслав Гагарин, Москва

Упрощенный порядок регистрационных действий, при котором не требуется представление ТС в Госавтоинспекцию, действительно существует. Он распространяется на случаи выдачи свидетельств о регистрации, паспортов, регистрационных знаков ТС взамен утраченных, не пригодных для пользования, не соответствующих действующим стандартам или образцам либо с истекшим сроком действия. Этот порядок установлен Административным регламентом МВД России исполнения государственной функции по регистрации автомототранспортных средств и прицепов к ним (утвержден приказом МВД России от 24 ноября 2008 года № 1001).

8 Я гражданин РФ, но постоянно проживаю в Швеции. Могу ли я водить машину в России со шведскими правами?

Евгений

При наличии у вас постоянной регистрации по месту жительства в Российской Федерации для управления ТС на ее территории вы должны иметь российское водительское удостоверение. Если же вы пребываете в России временно, то, чтобы сесть за руль, достаточно шведского водительского удостоверения. В случае несоответствия последнего требованиям Конвенции о дорожном движении 1968 года необходимо иметь его перевод на русский язык, заверенный в установленном порядке. Таковы требования Правил сдачи квалификационных экзаменов и выдачи водительских удостоверений (утверждены постановлением Правительства РФ от 15 декабря 1999 года № 1396).

На правах рекламы

sollers ЗАВОЛЖСКИЙ МОТОРНЫЙ ЗАВОД

представляют марку
ДВОЙНОЙ РЕСУРС®

Для двигателей семейства ЗМЗ-406.10

МАСЛЯНЫЕ ФИЛЬТРЫ «ЗМЗ»

- Высокоэффективная фильтрация всех видов масел
- Снижение износа подшипников коленчатого вала



ТОПЛИВНЫЕ ФИЛЬТРЫ «ДВОЙНОЙ РЕСУРС»

- Высокая степень очистки топлива
- Герметичность



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

Чтобы поверить в добро,
надо начать делать его.
Лев Толстой

Без отказа

Мотивами людей, озабоченных спасением ближних на федеральных автодорогах Свердловской области, заинтересовались Михаил Колодочкин и Константин Якубов (с фотокамерой).

В детстве нам читали про дядю Степу и доктора Айболита, которые ежечасно помогали всем попавшим в беду. Сегодня, что греха таить, мы не любим ни милиционеров, ни врачей, и есть за что. Надеемся на их помощь, но и боимся возможного унижения и вымогательства. Вообще говоря, бесплатную неотложную медпомощь никто не отменял. Однако кто поможет дальнобойщику, которого в нескольких тысячах километров от дома сразил приступ аппендицита? Что делать обыкновенному «чайнику», у которого по дороге на дачу внезапно закололо под лопаткой?

При тяжелых авариях вроде бы ясно: вызывай ГИБДД – те разберутся. Но вот здесь-то и начинается «совок»: людям нужна немедленная медицинская помощь, но ожидать ее от экипажа ДПС не приходится. Лучшее, чем могут помочь, – вызовут «скорую» или МЧС. Но медик не в состоянии проникнуть в искореженный кузов автомобиля, а спасатель не умеет в одиночку останавливать артериальное кровотечение. Результат – сумасшедшие цифры смертности на дорогах. Цифры, которые стали бы менее трагическими, если бы действенная помощь пострадавшим приходила максимально быстро.

Конечно, нас с детства приучали к самостоятельности. Однако же совершенно очевидно, что проезжающие водители не могут оказывать реальную помощь при ДТП! Их этому толком никогда не учили, а попытки вытащить пострадавших из искореженной машины или просто перенести куда-либо, продиктованные искренним желанием помочь, зачастую становятся причиной новых травм.

Итог знаем мы все: дорога от места ДТП до больницы зачастую оказывается последней… К тому же пострадавших частенько доставляют в допотопные сельские клиники, где и рады бы помочь, но как и чем, если речь идет, скажем, о детской хирургии или нейротравмах?

НЕ СКУЛИТЬ, А ДЕЛАТЬ!

Тому, что сумели сделать в Екатеринбурге, можно только по-хорошему завидовать. По инициативе правительства области здесь создан Центр медицины катастроф, службы которого оказывают экстренную медико-спасательную помощь на федеральных автодорогах Свердловской области. Трассовые пункты расставлены с шагом примерно 60 км: среднее время прибытия к месту происшествия – 11 минут. Важно, что прибывающие на выручку спецы – и спасатели, и медики.

Сегодня таких пунктов в Свердловской области уже одиннадцать. Нечто похожее создают еще в нескольких субъектах РФ, но первенство – за сто-



Это не выставочный комплекс, а действующие модули одного из трассовых пунктов автодороги Р-351 (Екатеринбург – Тюмень). Чуть поодаль вертолетная площадка. Энергия, вода, кондиционер, обогреватель, микроволновка, биотуалет, рации, сотовые телефоны – все это здесь есть. За клумбой, разбитой перед комплексом, ухаживают сменные бригады. Зарплата фельдшера – 16–18 тыс., водителя-спасателя – 11–12 тыс. рублей.

For journal-plaza.net



Бригада – два медика плюс два подготовленных водителя-спасателя – дежурит круглосуточно. Сегодня день спокойный – без крови, переломов и искусственного дыхания.

Просторный медицинский отсек позволяет уложить сразу троих пострадавших. Если под капельницей, то двоих. Стоять в таком салоне можно в полный рост.



Медицинское оборудование внутри салона, а спасательное – снаружи, за особой дверкой. На других автомобилях такого не увидишь.



Бесплатную неотложную медпомощь в стране никто не отменял!

лицей Урала. Организованная здесь отдельная служба системы здравоохранения закрыла прорехи в медико-спасательной работе на трассах, с которыми раньше не справлялись ни спасатели МЧС, ни службы скорой медицинской помощи. Более того, сотрудники трассовых пунктов принимают как окрестное население, так и всех проезжающих, помогая им справиться с любыми мелочами (если, конечно, можно называть «мелочью» то, что касается здоровья) – от головной боли до застрявшей в горле косточки.

За оказанную помощь с вас не возьмут ни копейки, полис тоже не потребуется. Найти уральских спасателей просто – нужно набрать 112 или 01. Волна центра хорошо известна дальнобойщикам. Само собой, подсказку даст и любой сотрудник ГИБДД, а кроме того, вдоль местных трасс висят информационные щиты.

НЕМЕЦКОЕ С НИЖЕГОРОДСКИМ

Таких автомобилей на всю Россию всего восемь, и все они трудятся в окрестностях столицы Урала. Длиннобазные «фольксвагены» переоборудованы нижегородской фирмой «Сикар-М» по техническому заданию Центра медицины катастроф. Немаловажно, что директор фирмы – медик. Поэтому оснащенные техникой автомобили годятся не только для показа высокому начальству, которое в медицине, как

На правах рекламы

sollers ЗАВОЛЖСКИЙ МОТОРНЫЙ ЗАВОД

представляют марку
ДВОЙНОЙ РЕСУРС®

Высоковольтные ПРОВОДА

Для двигателей: ЗМЗ-406, ЗМЗ-402, ЗМЗ-511, ЗМЗ-523.

ВЫСОКОВОЛЬТНЫЕ ПРОВОДА «ДВОЙНОЙ РЕСУРС» ОТВЕЧАЮТ САМЫМ ВЫСОКИМ ТРЕБОВАНИЯМ:

- обеспечивают уверенный пуск двигателя;
- обеспечивают минимальный уровень радиопомех и расход топлива;
- рабочая температура от -60°С до +250°С.



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

Экипаж трассового пункта – это 16 человек. В таких накидках, какие на фельдшерах, бригада выезжает на вызов. В нижнем ряду карманов накидки – маска, очки, перчатки… Затем – разноцветные ленты, которыми помечают степень тяжести состояния пострадавших. Дальше – бинты, ножницы и т. п.



Если проезжающего прихватит в дороге, пусть сворачивает сюда – ему помогут. Заметьте, без полисов и кредитных карточек. И место прописки можно не называть.



Хвостатый охранник трассового пункта еще молодой – ему хочется не скалить зубы, а играть.

правило, не смыслит, но и для полноценной круглосуточной работы.

Каждый приписан к своему трассовому пункту. Набор оборудования поможет справиться с любой задачей – от ингаляции до реанимации. Снаружи – отсек со спасательным оборудованием: гидравлические ножницы и т. п. Специалисты, прибывшие на таком автомобиле, могут в течение нескольких минут извлечь пострадавших практически из любой искореженной машины.

Для «полного счастья» этим автомобилям не хватает разве что навигаторов. Как только они будут установлены, диспетчеры смогут мгновенно определять местоположение этих реанимобилей на дорогах области и при необходимости перераспределять их или группировать.

ПОВЕЗЛО?

Ну, кто-то именно так и подумает. Мол, повезло, что в свое время дали денег на областную целевую программу, затем повезло, что нашлись бескорыстные энтузиасты, начавшие дело с нуля. А потом и вовсе повезло – пи-

For journal-plaza.net

КАДРОВЫЙ ВОПРОС

Виктор ПОПОВ,
к.м.н., директор Центра медицины катастроф Свердловской области:



– Наши медики по-настоящему гордятся своим делом. Дефицита кадров среднего уровня у нас нет – напротив, соискатели проходят самый настоящий кастинг. Отбор очень жесткий: мы выбираем лучших выпускников местного медицинского колледжа. Водители тоже охотно идут к нам: рабочих мест на селе очень мало, а работать в трассовой службе – это авторитетно. К тому же особая специфика труда: сотрудники трассового пункта живут, как правило, где-то поблизости, а потому работа не отрывает их от семьи и от дома. Не буду скрывать и другое: при графике «сутки через трое» всегда остается возможность подработать в другом месте – например, в той же «скорой». Это выгодно всем.

Не скажу, что проблем нет. В частности, нам требуется анестезиолог-реаниматолог и полостной хирург. Не на всех трассах устойчиво работает сотовая связь – из-за этого о многих происшествиях мы узнаем позже, чем следовало бы. И конечно же, очень нужны легкие медицинские вертолеты – в ряде случаев без них просто не обойтись.

Пилотный образец трассового пункта состоял из единственного модуля. От такого быстро отказались: для нормальной работы и полноценного отдыха нужно четкое зонирование: здесь – лечим, тут – отдыхаем! А вот близость к ГИБДД успокаивает.

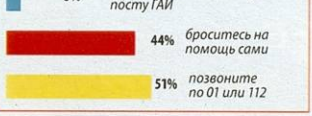


лотные варианты трассовых модулей увидел Владимир Путин и одобрил.

Может, и так. Но не стоит забывать известную мудрость: везучий человек – успевший сделать то, что другие только собирались сделать. И еще: если у лидера есть харизма, то и у сотрудников, как говорится, все поет. Особенно когда они знают, что руководители центра сами спасали людей – и не в ДТП, а в самых горячих точках страны. Впрочем, об этом здесь не любят вспоминать. **ЗР**

СПРОСИМ ЧИТАТЕЛЕЙ

Став свидетелем ДТП с тяжкими последствиями, вы:



На правах рекламы

товар сертифицирован

Высокое качество SM в помощь автолюбителям

направляющие втулки клапанов SM

Основные критерии качества направляющих втулок – это хорошая теплопроводность и антифрикционные качества. Форма и материал направляющей втулки клапана SM подобраны с учетом большой скорости перемещения клапана во втулке, высокой температурной нагрузки и ограниченной смазки пары трения "втулка-клапан". Направляющие втулки SM производятся из износостойких материалов с достаточно высокой теплопроводностью.

Выполненные по технологии спекания – разработаны для легковых автомобилей с бензиновыми двигателями.

SM GERMANY PRECISION-PARTS

клапаны SM - для тех, кто ценит качество

1. Выдерживают высокие температурные нагрузки
   - впускной клапан - свыше 550°C
   - выпускной клапан - свыше 1000°C
2. Имеют точные геометрические размеры
3. Имеют высокую твердость HRC
4. Применяются с различными видами топлива
5. Выдерживают высокие механические нагрузки

852816 и 862817 - клапаны для 16-клапанных ВАЗ

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

Игорь Комаров: Не драматизируйте ситуацию на АВТОВАЗе



Такое даже в страшном сне не приснится – Волжский автозавод, краса и гордость российской промышленности, на грани банкротства! Ситуация сложилась критическая. О том, как флагман отечественного автопрома пытается найти выходы из кризиса, корреспонденту ЗР рассказал президент АВТОВАЗа.

Даже сейчас, несмотря на кризисное падение спроса, мы занимаем первое место в России по продаже автомобилей. АВТОВАЗ – единственное в стране предприятие, где можно делать до 1 млн. машин в год. Антикризисный план, который мы приняли, предусматривает вывод на уровень безубыточности, модернизацию существующего и создание новых производств. Уже работаем по этой программе. Но она не догма, жизнь заставляет вносить коррективы. Поэтому прошу не драматизировать те изменения, которые происходят в процессе реализации планов. Они не касаются самого главного: АВТОВАЗ жив, работает и будет работать.

ФИНАНСЫ

АВТОВАЗ ведет переговоры с правительством, основными банками-кредиторами и акционерами о реструктуризации задолженности. Рассматриваются различные варианты: выпуск облигаций, прямые переговоры с банками-кредиторами, участие акционеров. Процесс сложный. При сегодняшнем объеме продаж автомобилей текущий уровень долговой нагрузки слишком высок. Только в октябре в качестве процентов по кредитам пришлось заплатить 770 млн. рублей. Но мы уверены, что переговоры увенчаются успехом и нам не придется прибегать к мерам защиты от кредиторов.

ЗАНЯТОСТЬ

Сейчас завод работает в одну смену вместо трех, как было год назад, и часть людей временно оказалась не у дел. Что предпринять? По нашим оценкам, в будущем году объем производства составит около 450 тыс. автомобилей. Чтобы выйти на безубыточный уровень, надо менять структуру производства и приводить в соответствие с нею численность персонала. При этом АВТОВАЗ не планирует массовых сокращений работников трудоспособного возраста. С 1 июля по 15 октября фактическая численность персонала уже сократилась на 6 тыс. человек за счет сотрудников пенсионного и предпенсионного воз-



For journal-plaza.net

НАША СПРАВКА

Игорь Анатольевич КОМАРОВ родился в 1964 году в Энгельсе Саратовской области. Окончил экономический факультет МГУ в 1986 году. До 1992 года служил в рядах Вооруженных Сил. С 1992 по 2002 год работал на разных, в том числе руководящих, должностях в ведущих российских банках (первый вице-президент Инкомбанка, первый вице-президент Национального резервного банка, заместитель председателя правления Сбербанка). С 2002 по 2008 год – заместитель генерального директора по экономике и финансам ОАО «Норильский никель». С мая 2009 года – исполнительный вице-президент ОАО «АВТОВАЗ». В августе 2009 года назначен президентом АВТОВАЗа.

раста. После январских каникул мы закрываем на реконструкцию первую сборочную линию, а «Самару» переводим на вторую нитку, где ее будут собирать вместе с «классикой». Часть персонала становится временно избыточной – всего 21,8 тыс. человек. Из них 14,3 тыс. – пенсионеры и люди предпенсионного возраста. Они при увольнении смогут за счет всех выплат получать по 10,8 тыс. рублей ежемесячно, поэтому желающих уйти на пенсию немало.

Однако есть еще работники трудоспособного возраста. Проблемы с их занятостью временные. Через два года, когда запустим новую сборочную линию, они получат свои рабочие места. К тому моменту заработает и технопарк. Но чем занять людей эти два года? Полгода уйдет на переобучение на новые специальности. Плюс разработаны собственные программы АВТОВАЗа – например, по реконструкции конвейера. Также будет предоставлена возможность выбрать региональные программы содействия занятости. Те, кто останутся на заводе, в декабре вернутся к 40-часовой рабочей неделе.

Непростой вопрос – социальная инфраструктура. АВТОВАЗ и мэрия Тольятти 1 октября сего года подписали договор о передаче городу основных социальных объектов. Мы надеемся (и ведем соответствующую работу), что расходы на финансирование этих учреждений будут включены в федеральный и региональный бюджеты.

ПЛАНЫ

Намерены выйти на безубыточность во втором квартале 2010 года. Основную роль тут сыграет не столько рост продаж, сколько сокращение издержек производства. Мы планируем в будущем году продать 450 тыс. автомобилей. А вообще, в ближайшие четыре года, если все пойдет по плану, завод подвергнется глубокой реструктуризации. Он должен превратиться из гиганта советского типа в более компактное предприятие. На АВТОВАЗе останутся важнейшие производства – силовых агрегатов, прессовое, а также сварка, окраска кузовов и конвейерная сборка машин. И, конечно, сбытовая сеть.

Изменится и модельный ряд. Через два-три года «Самару» и «классику» снимем с производства. «Калину» и «Приору» разведем по разным ценовым категориям. «Приора» останется флагманом модельного ряда марки, а новая «Калина» (с 2012 года будем выпускать ее под именем «Лада-2190») станет основным продуктом в категории «лоу-кост»; мы позиционируем этот автомобиль как первый в жизни покупателя. Есть потенциал обновления и у «Лады 4×4» (старая «Нива»). Из новых продуктов в 2012 году с конвейера пойдет «Лада RF-90» – универсал с тремя рядами кресел, созданный на французской платформе B0.

К сожалению, планы выпуска собственной модели класса С пришлось отложить. Денег на это нет, да и нелепо с нынешним уровнем качества пытаться проникнуть в эту нишу. Надеюсь, к планам производства на платформе сегмента С сможем вернуться в 2014 году.

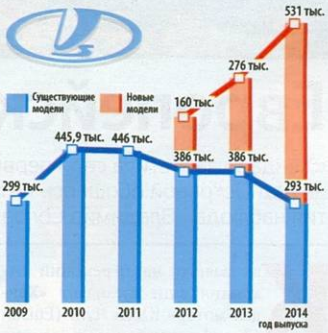
Что касается «сенсационных» сообщений о возможной сборке автомобилей «Опель» – никаких переговоров на сей счет с АВТОВАЗом никто не вел, вопрос об этом не обсуждался. Но я не исключаю такой возможности.

ЗАРПЛАТЫ И ЛЬГОТЫ

Будем сокращать разрыв в уровне зарплат рядовых работников и высших менеджеров АВТОВАЗа. Сокращены и зарплаты всех руководителей, и количество должностей. Число дирекций, к примеру, уменьшилось с 37 до 27, процесс оптимизации продолжается. В этом году (и, думаю, в следующем) отменены все премии и бонусы для менеджеров.

Многих на заводе возмущало, что топ-менеджеры АВТОВАЗа из москвичей в понедельник чартерным рейсом прилетали в Тольятти, а в пятницу возвращались домой. Конечно, это обходилось предприятию недешево. Теперь чартера нет. Правда, летать в столицу приходится регулярно, ведь там работает правительство России. Очень многие вопросы требуется решать совместно. Но летаем обычными рейсами, эконом-классом. Кстати, многие руководители-москвичи перебрались в Тольятти. Максим Нагайцев, вице-президент по продажам, женился здесь, недавно у него сын родился… Сам не стану обещать, что в ближайшее время перевезу сюда четверых детей, так что извините – буду летать в Москву. Правда, времени на общение с семьей катастрофически не хватает. **ЗР**

ПЕРСПЕКТИВЫ ПРОИЗВОДСТВА АВТОМОБИЛЕЙ НА АВТОВАЗе ДО 2014 ГОДА (по антикризисному плану)



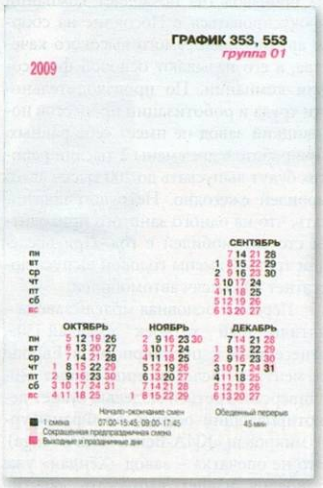


График работы одного из подразделений АВТОВАЗа. Сплошные выходные...

For journal-plaza.net



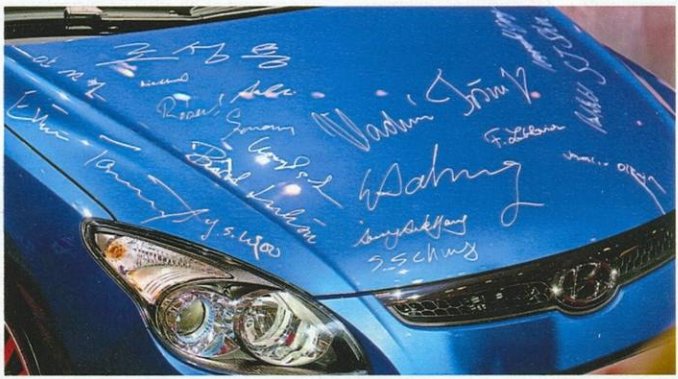
Европейский прицел корейцев

«Хёндай» запустила свой первый завод в Западной Европе. Строительство предприятия в Носовице под Остравой обошлось пятому в мире автопроизводителю в 1 млрд. евро. Церемонию открытия наблюдал Владимир Соловьев.

Как заявил на церемонии открытия вице-президент «Хёндай мотор» Юсун Чунг (Euisun Chung), глобальная система производства позволяет компании сфокусироваться в Носовице на сборке автомобилей самого высокого качества, а его называют основой философии компании. По производительности труда и роботизации процессов носовицкий завод не имеет себе равных. При работе в две смены 2 тысячи рабочих будут выпускать до 200 тысяч автомобилей ежегодно. Нетрудно подсчитать, что на одного занятого приходится сто автомобилей в год. При введении третьей смены годовой выпуск достигнет 300 тысяч автомобилей.

Первая и основная модель завода – пятидверный хэтчбек «Хёндай-i30», отнесенный к популярному в Европе сегменту С. Вслед за ним пойдет i30-универсал. Третьей моделью станет дебютировавший осенью во Франкфурте микровэн «КИА-Венга» (KIA Venga). Это не опечатка – завод «Хёндай» уже с ноября начнет выпускать «венги» для братской марки, входящей в группу «Хёндай-КИА». В дальнейшем предполагаются еще более тесные кооперативные связи между чешским заводом «Хёндай» и предприятием КИА в Словакии, выпускающим модель «Сид». В планах – сформировать общую базу локальных поставщиков в самом центре Европы. На полную мощность производство в Носовице выйдет в 2011 году, когда здесь освоят четвертую модель, чье назначение и название пока держат в секрете. Тогда количество рабочих, занятых на предприятиях-поставщиках главного конвейера, достигнет 7,5 тысячи.

Носовицкий завод – еще один шаг в направлении амбициозной цели «Хёндай» стать ведущим мировым автопроизводителем. Предполагается, что 90% корейских машин, собранных в Чехии, будут реализовывать в Европе, а еще 10% – в странах Среднего Востока и Северной Африки. **ЗР**



For journal-plaza.net

Вынул дулю из кармана

Как гром средь ясного неба в конце весны прозвучала новость: российский Сбербанк в консорциуме с канадской «Магной» намерен купить немецкий «Опель». И так же неожиданно в последний момент перед заключением сделки в начале ноября прозвучал отказ «Джи-Эм». Мы пролетели? Но оценим ситуацию предельно трезво: а могла ли германская марка в принципе стать нашей? Ответ на вопрос ищет Игорь Моржаретто.



ТИХАЯ ЭВОЛЮЦИЯ

Что происходило за столом переговоров, где схлестнулись интересы американского концерна «Джи-Эм», канадского производителя комплектующих «Магна», российского Сбербанка, не знаем. Известно лишь, что они шли непросто. Если же вспомнить, что в процесс были вовлечены правительства России и ряда европейских стран, а также профсоюзы, становится понятно: борьба шла нешуточная. А параллельно происходили события куда более понятные. В конце октября на заводе «Автотор» в Калининградской области запустили сборку автомобилей «Опель-Астра» и «Опель-Зафира». Новость была тем более неожиданной, что до последнего времени российские официальные лица высказывали смелые предположения по поводу того, что «Астру» обязательно будут производить на Горьковском автозаводе. Или на Волжском. И вдруг – «Автотор»!

Оказалось, в Калининграде готовили этот проект давно. Уже несколько лет здесь собирают из машинокомплектов автомобили брендов «Дженерал моторс»: две модели марки «Хаммер», пять – «Кадиллак», пять – «Шевроле». В рамках долгосрочного договора в прошлом году запустили полноценную (со сваркой и окраской) сборку «Шевроле-Лацетти». Теперь, как и планировали, приступили к сборке (пока крупноузловой) «Опеля-Астра» третьего поколения и «Опеля-Зафира» (модель на той же платформе). На реализацию проекта уже затрачено 39 млн. евро, деньги выделили в равных долях «Автотор» и «Джи-Эм». Сейчас в Калининград с европейских заводов «Опель» поставляют готовые кузова и комплектующие, здесь их собирают, осуществляют контроль качества и проводят необходимые испытания. Еще порядка 12 млн. евро партнеры планируют вложить в производство в ближайшие два года, главным образом в оборудование для цеха сварки. К началу 2011-го должны запустить полный производственный цикл со сваркой и окраской кузовов. Причем «Астру» предыдущего поколения здесь будут выпускать со всеми типами кузова (хэтчбек, седан, универсал, трехдверка), во всех комплектациях, за исключением заряженных спецверсий OPC. Изготавливать пятидверные хэтчбеки в будущем году, видимо, прекратят, поскольку в Санкт-Петербурге, на собственном заводе «Дженерал моторс», начнут выпускать такие же, только новейшего, четвертого поколения. «Астра» пока будет только в одном варианте кузова, остальные модификации останутся на платформе третьего поколения, включая «Зафиру». Так что работы для «Автотора» хватит. План на будущий год не слишком напряженный: 25 тыс. машин различных модификаций «Астры» и 6 тыс. минивэнов «Зафира». Но предсказать, придется ли перекраивать план, не в состоянии никто: может, рынок вновь начнет расти и тогда… Кстати, хотя программа локализации производства автомобилей «Опель» пока не прописана, в соглашении такая возможность предусмотрена. На право поставлять комплектующие для «Шевроле-Лацетти» (их собирают

For journal-plaza.net

на той же промплощадке) уже претендуют 44 российские, две белорусские и целый ряд иностранных компаний. Рассмотрение их заявок притормозил кризис, но ведь он не вечен…

Между прочим, на «Автоторе» не скрывают, что не только «Астра» и «Зафира» могут занять место на калининградском конвейере. Я лично видел на заводском дворе несколько новеньких автомобилей «Корса». Понятно, их привезли сюда не для красоты, а в качестве пособия для рабочих-сборщиков.

Подытожим: на калининградском заводе уже выпускают две модели марки «Опель» и еще несколько на подходе, на питерском – собирают вседорожник «Антара» и завозят оборудование для сборки новейшей «Астры». Таким образом, в автопроме России представлен практически весь модельный ряд немецкого автоконцерна. И есть возможность довольно быстро нарастить объем выпуска – свободные мощности имеются и в Калининграде, и в Санкт-Петербурге. Наконец, работает еще тольяттинское СП «Джи-Эм-АВТОВАЗ», где есть современное оборудование и квалифицированный персонал. Все идет к тому, что «немцы» окончательно обрусеют... И еще напрашивается вопрос: что остается на долю ГАЗа и АВТОВАЗа?

ГРОМКАЯ РЕВОЛЮЦИЯ

«Мы, как банк, заинтересованы в том, чтобы с помощью приобретения актива такого рода могла быть реструктурирована автомобильная отрасль Российской Федерации, – говорил глава Сбербанка Герман Греф совсем недавно, этим летом. – На мой взгляд, это очень хороший шанс для России получить по беспрецедентно низкой цене одного из наиболее продвинутых с точки зрения технологий европейских производителей». Называлось и имя российского «индустриального партнера» по сделке. «Группа ГАЗ», хотя и не вкладывала денег в покупку, рассчитывала получить для сборки одну из опелевских моделей, предположительно «Астру». Некоторые политики даже назвали это событие «технологической революцией в российском автопроме». Поспешили с заявлениями, поспешили...

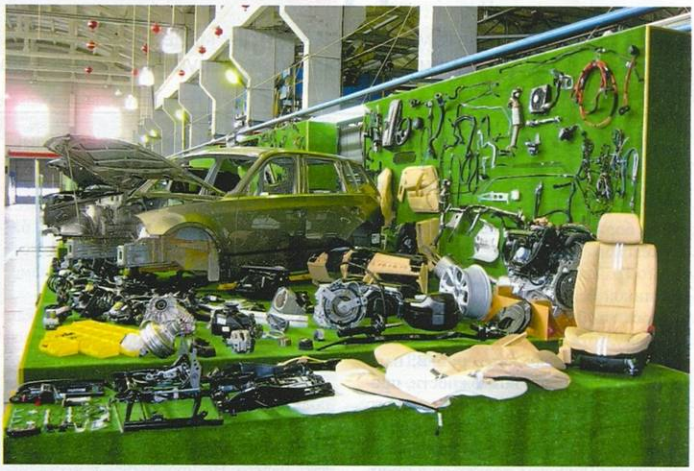
На Западе грядущая «революция» никого не обрадовала – ни топ-менеджеров «Дженерал моторс», ни руководителей стран, защищающих интересы своего автопрома, ни профсоюзы автомобилестроителей. Ничего странного: кому понравится по собственной воле создавать себе же конкурента на одном из самых перспективных рынков? И переговоры оказались тяжелыми, продолжительными, а их результаты – крайне неприятными для Сбербанка и «Магны». Матерый американский бизнес переиграл всех. Теперь совершенно ясно, что американцы точно рассчитали: после реструктуризации «Дженерал моторс» сможет самостоятельно решить финансовые проблемы своей немецкой «дочки». Действительно, зачем продавать то, что уже вскоре даст больше, чем сулит предложение «Магны»-Сбербанка? В модельном ряду компании – сплошь европейские бестселлеры, продажи на ведущих рынках уже начали расти от месяца к месяцу, вернулось доверие кредиторов... Без сомнения, этот сценарий американцы все время держали, как дулю в кармане, а переговоры вели лишь для того, чтобы потянуть время, – постоянно выдвигали новые требования, согласовывали уже подписанные пункты... И – выиграли.

Кстати, о ГАЗе как «индустриальном партнере» руководители Сбербанка в последнее время предпочитали не упоминать, а сдержанно сообщали, что представители «Джи-Эм» и «Магны» осматривают все российские автозаводы.

Но для себя решение руководители из «Дженерал моторс», похоже, приняли давно. «Никаких изменений, переговоры о продаже пакета акций не оказали влияния на ход реализации проектов на «Автоторе» и заводе в Санкт-Петербурге, – подчеркнул Крис Габби, управляющий директор «Джи-Эм» в РФ. – Сейчас циркулирует много домыслов, спекуляций по поводу будущего «Опеля» в России, но одно можно сказать совершенно точно: сворачивать свои планы компания не будет. Мы четко придерживаемся главной линии: производить автомобили там, где их продаем. Так что местное производство «Опеля» будет только развиваться».

Можно ли это считать началом «технологической революции» в российском автопроме? Нет, нельзя. Если она когда-то и свершится, то не по чьей-то политической воле, а в ситуации, когда объем выпуска какой-то марки превысит полмиллиона машин в год и в нашу страну начнут переносить производство (и разработку) сложных комплектующих. Будет ли этой маркой «Опель», одним из акционеров которой так и не стал Сбербанк? Или «Фольксваген», в котором нет российского финансового участия? Название не столь важно. Главное, чтобы это случилось быстрее. **ЗР**

Переговоры о продаже пакета акций «Опеля» и их результаты не оказали влияния на ход реализации проектов «Дженерал моторс», развернутых на российских автозаводах. Производство автомобилей немецкой марки в РФ будет только расширяться.



Примерно в таком виде приходят в Россию машинокомплекты автомобилей для сборки.

For journal-plaza.net



«Комби» дальнего следования

В категорию В этот автомобиль влезает, как медведь в теремок, – с хрустом. Вместе с «Фордом-Транзит Комби» в компанию легковушек втиснулся Вадим Крючков. Фото автора и Александра Кульнева.

Формальные признаки соответствуют легковому автомобилю: полная масса «Форда» не превышает 3,5 тонны, на борт принимает не больше восьми седоков. Реально же полноприводный «Транзит» с его высокой крышей и длинной базой мало уступает по габаритам любой маршрутке-иномарке. А потому, хотя право управлять им есть у каждого водителя категории В, надо трезво оценить свои возможности, прежде чем сесть за руль столь крупного автомобиля.

Гонять его порожняком по городу нет смысла (впрочем, толкаться в пробках на «Транзите» не слишком утомительно), сложно найти место для парковки. А вот встретить в аэропорту «группу товарищей» с поклажей – это как раз для него: семь посадочных мест (помимо водительского) и огромный багажник (а в маршрутках багажного отделения, можно сказать, нет) – разместятся все, поместится всё.

К дальним поездкам, вылазкам на рыбалку и пикники он приспособлен еще лучше. Вмещает «Транзит» много больше любого джипа, а полный привод поднимает проходимость на недосягаемую для легковушек высоту. В раскисшем черноземе «Форду», конечно, делать нечего. Но пробраться в места, недоступные для многих автомобилей, он способен. Просторный салон, в котором можно стоять в полный рост, по достоинству оценишь на бивуаке вдали от дома. Особенно в ненастную погоду. Если компания небольшая, даже палатка не нужна: спать удобно прямо в машине. А уж перемещаться с места на место, не сворачивая снасти и не сдувая резиновую лодку, – мечта каждого рыболова. На природе главное – не соваться под низко нависающие ветки и, сворачивая с наезженной дороги, руководствоваться здравым смыслом: «Транзит» все же не вездеход.

А на трассе? В асфальтовых дисциплинах этот «Форд» превосходен! Динамика на уровне, скорость за сотню –

For journal-plaza.net



В современной кабине «Транзита» симпатично, уютно и удобно.



Для восьми персон и тонны груза. Объем багажника – больше 10 кубометров!

«Шприц» из-под всех колес. Полный привод для езды вне асфальта – мечта!



Ford Transit Kombi 350 LWB

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ОБЩИЕ ДАННЫЕ:

Размеры, мм:	
длина	5680
ширина	2374
высота	2606
база	3750
Количество мест	8
Снаряженная масса, кг	2113
Полная масса, кг	3500
Максимальная скорость, км/ч	140
Топливо	ДТ
Запас топлива, л	103

КОНСТРУКЦИЯ:
рамная.

ДВИГАТЕЛЬ:
расположен спереди продольно; дизельный с турбонаддувом, Р4, 2,4 л; 103 кВт/140 л.с. при 3500 об/мин; 375 Н·м при 2000 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ:
полноприводная, М6.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ:
подвески – независимая типа «Мак-Ферсон»/зависимая на продольных рессорах; тормоза – гидравлические дисковые, ABS; шины – 185/75R16.

без труда. Современный турбодизель позволяет не выпадать из потока легковых автомобилей. Запас хода на одной заправке – под тысячу километров. Весьма солидный показатель. Бак вмещает 103 л солярки. В экономичном режиме (скорость до 100 км/ч, неполная загрузка) средний расход топлива на трассе – примерно 9,5 л/100 км. Если «топить» 120–130 по автобану – чуть больше 10 л. Знаете, во что обошлась поездка журналистов на ралли по маршруту Москва – Финляндия – Москва да еще с разъездами по спецучасткам соревнований? Суммарный пробег – 3000 км, расходы на топливо – 6500 рублей! Пароходы, самолеты и поезда плачут по пассажирам....

Высокая посадка, превосходная обзорность, удобное сиденье, достаточная плавность хода и легкость управления облегчают участь водителя. На обратном пути мы с коллегой-сменщиком провели в кабине «Форда» больше 20 часов. Минимум остановок, максимум нудной транспортной работы на загруженной трассе. Сказать, что на финише были свежи, – соврать. Но вспомню много поездок, в которых за рулем легкового автомобиля при сопоставимых пробегах утомлялся куда сильнее.

Рама, мост и рессоры в задней подвеске – все это у «Транзита» есть. Подобные транспортные средства отвечают меткому шоферскому определению – «грузовик в смокинге». Как видим, легковой «костюм» категории В автомобилю вполне подошел. **ЗР**

For journal-plaza.net



Без билета и брони

Иметь свой кусочек солнечного побережья хочет едва ли не каждый. «Фольксваген» дает такую возможность, представляя новую модификацию дома на колесах – «Калифорния». Погостить в нем не преминул Михаил Гзовский. Фото «Фольксваген».

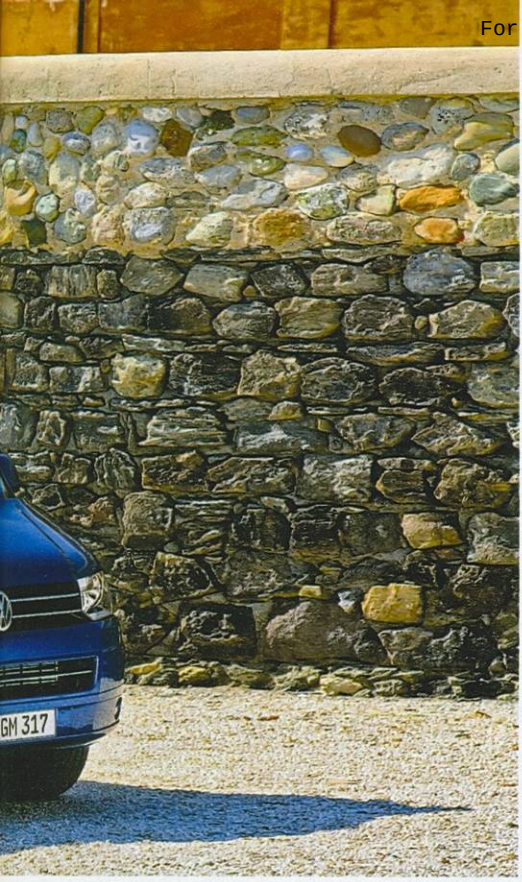
Все-таки удивительно сознавать, что в любой момент и почти в любом месте можно бросить якорь и остановиться на ночлег. И хотя в эту поездку по Италии я отправился, точно зная, что вечером меня ждет номер в гостинице, предпочел взять на тест-драйв именно «Калифорнию». Тем более что это уже второе знакомство с немецким семейством T5 (см. ЗР, 2009, № 11).

С водительского места кемпер воспринимается абсолютно обыденно, по-легковому. Перед глазами добротная панель приборов, на которой царит безупречный эргономический порядок. Так было и у предшественника, однако моя «Калифорния» построена на новом шасси T5. И теперь порядок приобрел изрядный налет шика. Скажем, климатическая установка: за доплату предлагают Climatronic с раздельной регулировкой для пассажира и водителя. «Лицо» навигационной системы – монитор с функцией тачскрин и встроенным жестким диском. Аудиосистема Dynaudio звучит жестко и чисто, читает записи в MP3-формате, в том числе через разъем USB.

О конструкции двигателей и трансмиссий машин семейства T5 мы уже подробно рассказывали. Напомню лишь, что на суд покупателя представляют трансмиссии с полным приводом 4Motion и многодисковой муфтой Haldex, а также задней межколесной блокировкой. Без изменений оставили бензиновый 2-литровый двигатель, который выдает 85 кВт/115 л.с. Пятицилиндровые дизели ушли в прошлое, уступив место квартету новых 4-цилиндровых моторов. К ним адаптировали роботизированную коробку с двумя сцеплениями DSG. Наиболее мощную версию с таким агрегатом я и получил.

Впечатления от тандема двигателя и трансмиссии исключительно позитивные. Во-первых, существенно поубавилось вибраций в салоне. Новые моторы действительно работают тише и мягче. Во-вторых, очень понравилось сочетание наиболее мощного дизеля и трансмиссии DSG. Конечно, ураганной динамики даже от 180-силь-

For journal-plaza.net



Отдых начинается, едва садишься за руль «Калифорнии». Почти 5-метровый автобус легок и послушен в управлении.



На правах рекламы

НЕ ЖДИ!
КАМАЗы КУПИ!

Новые автомобили
КАМАЗ 2008-2009 г.г. выпуска

СКИДКА ДО 35 %



КАМАЗ-65116



КАМАЗ-6520

KAMAZ

- Москва, ООО «Компания «СИМ-авто», (495) 785-99-99
- Красногорск, ЗАО «Авто-Трейд», (495) 980-03-30
- Санкт-Петербург, ООО «Евротранс», (812) 703-17-77
- Набережные Челны, ООО «Набережночелнинский автоцентр КАМАЗ», (8552) 39-10-02
- Краснодар, ЗАО «Краснодарский автоцентр КАМАЗ», (86162) 6-15-90
- Кемерово, ООО «Кемеровский автоцентр КАМАЗ», (3842) 62-44-26
- Сургут, ОАО НТЦ «Эврика-Трейд», (3462) 51-51-51
- Хабаровск, ООО «Хабаровский Восточно-Региональный автоцентр КАМАЗ», (4212) 76-26-56

ОАО «ТФК «КАМАЗ»
(8552) 38-60-32
ОАО «Лизинговая компания «КАМАЗ»
(8552) 45-27-32, 45-27-33
www.kamaz.ru, www.kamazleasing.ru

Количество автомобилей ограничено. Номенклатуру, стоимость и сроки поставки уточняйте у официальных дилеров.

Весь товар сертифицирован. Срок проведения акции: ноябрь - декабрь 2009 г. Реклама.

For journal-plaza.net



Складные стулья в задней двери – находка! Позволяют насладиться, скажем, лишним часом созерцания моря.



Второй этаж кемпера, пожалуй, даже уютнее первого. Девушка-модель из команды «Фольксваген» на оценку не влияет.

ной модификации ждать не стоит (снаряженная масса «Калифорнии» подбирается к 2,5 т), но для дома на колесах «Фольксваген» весьма быстр, а главное – экономичен.

Вдоволь накатавшись по улицам Рима, отправился на прогулку по окрестностям. В одном из курортных городков навигатор нарисовал чуть в стороне от маршрута длинную дорожку вдоль моря – быть может, там удастся сделать фото? Пробравшись сквозь поселок, выскочил на пустынную набережную. Пара пожилых итальянцев да девушка с прыгающим вокруг сеттером – больше никого. Каково же было мое изумление, когда я попробовал воду: в октябре температура за двадцать, а купальный сезон официально закончен! Не для нас с «Калифорнией»...

Открываю заднюю дверь. В торце два складных кресла – замена шезлонгам. Переодеться в салоне удобно: места предостаточно, а пластиковые жалюзи на окнах позволяют отгородиться от любопытных глаз. Сполоснуть руки после купания удалось в шикарной кухонной мойке из нержавеющей стали. Для полного счастья остается лишь отхлебнуть холодного сока, расчетливо заложенного в 42-литровый холодильник. Да, кухня в «Калифорнии» неплоха. Тут тебе и раскладной столик, и емкости для хранения всяческой утвари, и, конечно, плита – газовая, даже с электроподжигом.

Чем глубже я вникал в «поэтажный план» версии Comfortline, тем интереснее она представлялась. Оказывается, двухместный задний диван легко трансформируется в кровать длиной 2 м и шириной 1,14 м. Дальше – больше. Тканевый «трамплин», который вырастает из крыши «Калифорнии», дает возможность уложить на втором этаже еще пару путешественников, причем спальное место наверху даже просторнее, по крайней мере в ширину. Оба уровня нетрудно полностью затемнить при помощи уже упомянутых жалюзи, от комаров спасут москитные сетки, а от холода – дополнительный отопитель в пассажирском салоне. Для любителей проводить все время на открытом воздухе, даже если хмурится небо, «Калифорния» оборудована навесом, который крепится по правому борту и спасает от дождя. Уличный столик мастерить не придется, он спрятан в сдвижной двери.

Одним словом, «Калифорния» – мечта туриста. Правда, туриста небедного: цена машины в России, скорее всего, приблизится к стоимости калифорнийской недвижимости. Зато для путешествия не потребуется покупать билет и бронировать номер в гостинице. А свобода, как известно, дорогого стоит. ЗР



For journal-plaza.net

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Общие данные	Volkswagen California Comfortline		
Размеры, мм: длина	4892		
ширина	1904		
высота	1995		
база	3000		
Дорожный просвет, мм	167		
Радиус поворота, м	11,9		
Снаряженная масса, кг	2363	2407	2451
Полная масса, кг	3000		
Грузоподъемность, кг	637	593	581
Объем салона, л	4000		
Время разгона 0–100 км/ч, с	19,4	15,7	12,4
Максимальная скорость, км/ч	154	170	188
Топливо/запас топлива, л	ДТ/80		
Расход топлива, л/100 км: загородный цикл	6,0	6,9	6,9
городской цикл	9,4	10,4	10,2
смешанный цикл	7,2	8,2	8,1
Двигатель			
Расположение	спереди поперечно		
Конфигурация	P4		
Число клапанов	16		
Рабочий объем, $см^3$	1968		
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	75/102 3500	103/140 3500	132/180 4000
Крутящий момент, Н·м при об/мин	250 1500–2500	340 1750–2500	400 1500–2000
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		

Volkswagen California – легковой в управлении, комфортный в размещении. Редкое в автомобилях такого класса сочетание столь высоко ценимых качеств!



Устроившись на передних вращающихся креслах, водитель и «штурман» мило скоротают вечерок за беседой с двумя спутниками.

Кемперы на платформе «Фольксвагена-Траспортер» известны с 1950 года, когда в свет вышло первое поколение с задним приводом и мотором воздушного охлаждения мощностью 25 л.с. Уже тогда в комплектацию входили складная крыша и внутренняя палатка. Машина пользовалась большим спросом в США. Имя «Калифорния» известно с 2003 года, когда дебютировала первая версия платформы T5.

На правах рекламы

НЕ ЖДИ!
КАМАЗы КУПИ!

Новые автомобили
КАМАЗ 2008-2009 г.г. выпуска

СКИДКА ДО 35 %



КАМАЗ-6460



КАМАЗ
АБС-58149

- **Москва**, ООО «Компания «СИМ-авто», (495) 785-99-99
- **Красногорск**, ЗАО «Авто-Трейд», (495) 980-03-30
- **Санкт-Петербург**, ООО «Евротранс», (812) 703-17-77
- **Набережные Челны**, ООО «Набережночелнинский автоцентр КАМАЗ», (8552) 39-10-02
- **Краснодар**, ЗАО «Краснодарский автоцентр КАМАЗ», (86162) 6-15-90
- **Кемерово**, ООО «Кемеровский автоцентр КАМАЗ», (3842) 62-44-26
- **Сургут**, ОАО НТЦ «Эврика-Трейд», (3462) 51-51-51
- **Хабаровск**, ООО «Хабаровский Восточно-Региональный автоцентр КАМАЗ», (4212) 76-26-56

ОАО «ТФК «КАМАЗ»
(8552) 38-60-32
ОАО «Лизинговая компания «КАМАЗ»
(8552) 45-27-32, 45-27-33
www.kamaz.ru, www.kamazleasing.ru

Количество автомобилей ограничено. Номенклатуру, стоимость и сроки поставки уточняйте у официальных дилеров.

KAMAZ

Весь товар сертифицирован. Срок проведения акции: ноябрь - декабрь 2009 г. Реклама.

For journal-plaza.net

Сегодня все мы пассажиры

Слова подзабытого шлягера довольно точно отражают суть выставки «Мир автобусов», проводимой каждые два года в бельгийском Кортрейке. В этом убедился Владимир Аркуша, познакомившись с ее экспонатами. Фото автора и фирм-производителей.

Этот мир живет совсем иными мерками, нежели легковой: длину машин считают на метры, а количество выпускаемых – чаще на десятки. Здесь заказ на 20 экземпляров – удача, на сотню – успех, а компания, собирающая в год тысячу автобусов, справедливо причисляется к крупным. Лидеры рынка не только задают высочайший технический уровень машин, но и делят между собой лавры создателей «самого-самого». Так, на прошлом салоне лучшим туристским автобусом был признан «Вольво-9700», а нынче жюри из 17 экспертов отдало приз «Мерседесу-Травего».

Разумеется, этому предшествовал обстоятельный тест-драйв кандидатов, но все же ключевую роль в победе «Мерседеса», несомненно, сыграли новые для автобусов системы безопасности. Active Brake Assist прибегнет к аварийному торможению, если расстояние до впереди идущей машины станет угрожающе мало, а водитель не отреагирует на предупреждающие сигналы «ассистента». Кроме того, «Травего», как и новая «СетраКомфортКласс 400», оснащен системой Front Collision Guard. Она подразумевает не только защиту в виде поперечной балки и деформируемой структуры пола, но и особую конструкцию всего водительского места: от сильного удара кресло, смонтированное на специальном подрамнике, отъезжает назад, позволяя выиграть несколько сантиметров жизненного пространства.

«Мерседес-Травего» третьего поколения удостоен приза «Туристский автобус года-2009». Оснащен «активным помощником торможения» (Activ Brake Assist) и системой Front Collision Guard для защиты водителя при столкновении, а также роботизированной 8-ступенчатой коробкой передач. Выпускается в двухосном (длина 12,18 м) и трехосном исполнениях: «Травего M» длиной 13 м (на фото) и «Травего L» – 14,03 м.

Но чем выше уровень безопасности и комфорта, не говоря уже об экологических параметрах, тем дороже автобус. Стремясь сократить издержки и сделать свою продукцию доступнее для перспективных рынков, «Скания» кооперируется с фирмой «Хайгер» из КНР. Автобус «Туринг», представленный в Кортрейке, разработан шведскими инженерами и дизайнерами, а строить его и начинять агрегатами «Скании» будут в Китае. «Скания» организует обслуживание ма-



For journal-plaza.net



Самой громкой премьерой салона стала «Скания-Туринг» – совместный проект знаменитой шведской фирмы с китайским «Хайгером». Первой принадлежит интеллектуальная составляющая (дизайн, конструкция, агрегаты), второй займется сборкой. Окажут ли покупатели доверие такому альянсу, станет ясно уже в будущем году.

Минибус «Чентро» – одна из премьер турецкой фирмы «Отокар». Название модели, «Центр», четко определяет предпочтительную область использования: исторические кварталы старых городов с плотной застройкой и тесными улицами. Разумеется, не исключены и другие варианты.



шин и своей маркой гарантирует высокое качество, для достижения которого наверняка понадобятся усилия обоих партнеров.

Что касается многочисленного племени городских автобусов, здесь фишкой салона стали, несомненно, гибриды. Думаю, будет преувеличением говорить о неизбежном – и тем более о скором – вытеснении ими привычных дизельных машин (последние, кстати, в Европе широко эксплуатируют на природном газе, не забывают и про этанол). Однако тенденция очевидна: едва ли вспомню хоть один стенд солидной компании, где не красовался бы дизель-электрический

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!"

Весь товар сертифицирован. Реклама.



Call-центр (8552) 45-27-45
Тел./факс: (8552) 39-39-33
callcentre@kamaz.org
www.kamaz.ru

For journal-plaza.net

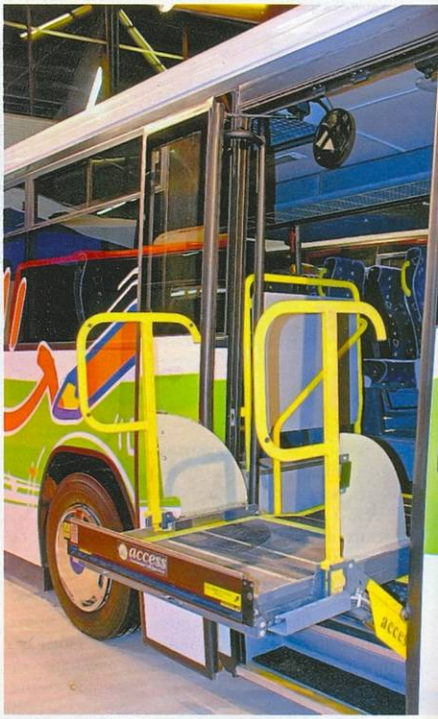
низкопольный «горожанин». Большинство показанных моделей станут серийными в наступающем году, причем бельгийский «Ван Хул» громогласно заявляет, что уже заключил контракты более чем на 100 машин.

Но если успех почтенной фирмы в ее родном, весьма небедном регионе вполне объясним, то рывок польского «Солариса» стоит отметить особо. Компания, действующая на рынке автобусов всего 13 лет, не только преодолела в 2008 году психологически важный рубеж в 1000 экземпляров, продав 1037 машин. В нынешнем году «Солярис» расширил производство, создал



Минский автобусный представил единственный образец – городской низкопольный МАЗ-205 на 175 пассажиров. Оснащен двигателем «Мерседес-Бенц ОМ 926 LA» мощностью 240 кВт/326 л.с. (Евро V), что говорит о стремлении стать вровень с ведущими автобусными фирмами Европы.

Премьера и гордость польской фирмы «Солярис» – городской автобус «Урбино-12 Гибрид». Двигатель «Камминс», 162 кВт/220 л.с., гибридная установка «Итон» с электромотором мощностью 44 кВт, литий-ионными батареями, подзаряжаемыми за счет рекуперации при торможении, а также системой «старт-стоп».



Интересы людей с ограниченными возможностями – в центре внимания не только производителей автобусов, но и многочисленных поставщиков спецоборудования. Такими подъемниками для колясочников оборудован, в частности, турецкий школьный автобус «BMC-Алиос».

For journal-plaza.net

на двух своих заводах 100 новых рабочих мест. К слову, доля экспорта в объеме его продаж составляет непостижимые для российского ума 86 процентов! Как тут не согласиться, что кризис несет беду одним и дает отличный шанс к развитию другим.

Надо сказать, в мире автобусов, в отличие от легкового автопрома, не педалируют тему экономических трудностей, спада и т. п. Возможно, уверенность многим компаниям придают крупные долгосрочные заказы. Характерно,



Прицепы к автобусам запретили в Европе лет сорок назад. Нынче запрет снят, чем воспользовалась немецкая фирма «Гёппель». Состав среднего размера «Миди» вмещает до полутора сотен, а «Макси» – до 190 пассажиров. Тягачами служат различные модификации автобуса «НЕОМАН-Лайонс Сити». Когда пассажиропоток спадает, прицеп остается в парке – экономия топлива налицо.

В дополнение к мостам портального типа для городских низкопольных автобусов немецкая фирма «Цанрадфабрик» (ZF) предлагает свою версию электрического привода: мотор-колесо, объединенное с планетарным ступичным редуктором.



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

Двухпалубные автобусы-даблдеккеры и на выставке, и тем более на улицах привлекают особое внимание. «Браво-1», построенный в Испании фирмой «Карросериас айатс» для США, вмещает 83 сидящих пассажира. Впечатляют высота машины (4,25 м) и ее масса (22 250 кг). Дизель «Камминс-SI 07», 340 л.с., коробка передач «Фойт-D864.5».

что территорию выставочного комплекса гостеприимные устроители расширили на 10 000 м², дав приют заметно большему, чем раньше, числу экспонатов. Особенно привольно расположились турецкие фирмы BMC, «Отокар», «Темса», чьи модельные программы не уступают западноевропейским – от крошечных минибусов до трехосных высокопалубных «туристов».

Заглядывая в пассажирские салоны, примеряясь к местам водителей, беседуя с асами автобусной отрасли, то и дело возвращался мыслями на родину, где доживают свой век другие «неопланы», «скании» и «сетры» – с 20-летним трудовым стажем. Так хочется, чтобы современные автобусы побыстрее вытеснили их с наших дорог! Разумеется, для этого общественному транспорту требуется по меньшей мере такое же внимание властей на всех уровнях, какое уделяется спасению легкового автопрома, или приход в эту отрасль зарубежных компаний. Дождемся ли?.. ЗР



На фирме «Классен-аутомобиле», созданной в Германии выходцами из СССР, не только говорят по-русски, но и тонко чувствуют ново-русский стиль. Бар украшает шикарный интерьер автобуса на базе «Мерседеса-Спринтер», а сиденья раскладываются, образуя постель.

For journal-plaza.net

Нежной поступью надвьюжной...

Выпуск необычного снегоболотохода со звучным именем «Старатель» начали в Калужской области. С ним познакомился Юрий Тимкин. Фото Константина Якубова.

Козельский механический завод давно выпускает фургоны, в основном на шасси КамАЗа и «Урала», его автомастерские и передвижные лаборатории охотно покупали газовики, нефтяники, строители. Но наступил кризис – объем заказов сократился. И на заводе решили наладить выпуск крупноразмерного вездехода. Такие машины нужны преимущественно на Крайнем Севере. А тундру беречь надо, вот вездеход и обули в шины-пневматики, благодаря которым давление на грунт – всего 0,1–0,5 кг/см².

В «Старателе» много стеклопластика. Из него не только кабина, но и все восемь колесных дисков. Они вдвое легче металлических: колесо в сборе весит около 60 кг. Кабина изнутри обшита кожзаменителем, но уж очень кустарно. Сиденья – в три ряда. Два задних дивана установлены vis-a-vis, то есть седоки устраиваются лицом друг к другу. Каждый ряд – для троих, но, если потесниться, можно усесться и вчетвером. Было бы уютно, да подушки не закреплены, на них болтает. На водительском кресле получше. И еще «косяк»: при «нулевом» положении руля колеса повернуты влево.

Но стоит ли придираться к такому вездеходу? Он получил сертификат соответствия в Гостехнадзоре как самоходная машина (для управления нужны права тракториста-машиниста). Изготовитель называет «Старатель» снегоболотоходом. Имеет право: колесная формула – 8×8, залог высочайшей проходимости – мосты ГАЗ-66, дорожный просвет – 440 мм, колеса первой, второй и четвертой осей управляемые, благодаря чему радиус поворота машины более чем 6-метровой длины – 10 м. Не удивительно, что она преодолевает практически любые препятствия. Даже водные – плавает со скоростью до 8 км/ч.

Большинство узлов и агрегатов позаимствовано у грузовиков. Двигатель – атмосферная дизельная рядная «шестерка» рабочим объемом 7 л и мощностью 180 л.с. от «Ниссана», 6-ступенчатая механическая КП того же происхождения. Гидроусилитель руля – от МАЗа, раздатка – от ЗИЛа-131. Заказчик может сэкономить: захочет – машину соберут с подержанными агрегатами. Но это на его страх и риск.

По отзывам пользователей, на опытных машинах ломаются детали подвески, рулевого управления, барахлит электрооборудование. Чаще всего предъявляют претензии к сборке: кустарный уровень!

А ведь покупатель, выложив за машину 4,7–5 млн. рублей, вправе надеяться на более высокое качество. Однако, пока «старателей» продолжают собирать «на коленке», по 50–60 экземпляров в год, эти надежды не оправдываются. ЗР



Обзор превосходный – капота нет!



Снегоболотоход способен плыть со скоростью 8 км/ч. А если установить водомет, то вдвое быстрее.

Взобраться на крутой склон для «Старателя» проще простого. Правда, рычит он так, что уши закладывает!



«Старатель»

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Размеры, мм:	
длина	6700
ширина	2750
высота	2950
Дорожный просвет, мм	440
Радиус поворота, м	10
Снаряженная масса, кг	3700
Полная масса, кг	7200
Грузоподъемность, кг	3500
Максимальная скорость, км/ч	80
Топливо	ДТ

ДВИГАТЕЛЬ: атмосферный, дизельный, Nissan FE6, 7 л, 180 л.с. при 2400 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: привод на четыре оси, М6.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвеска – зависимая, колеса первой, второй и четвертой осей – поворотные.

For journal-plaza.net

На охоту с «автоматом»



К испытаниям автомобиля для любителей охоты на очень крупного зверя приступила компания «Спецавтотранс». В качестве шасси для пикапа – ходовая тягача «Урал-48072V». Полноприводник оснастили 170-сильным двигателем «Катерпиллер» и автоматической коробкой передач «Аллисон-2000». Поскольку автомат точнее выбирает оптимальную в каждый данный момент передачу, расход топлива сократился примерно на 2,5 л/100 км. Однако его абсолютную величину изготовитель не сообщает. Надо думать, «Урал-Хантер» даже с автоматом все же прожорливее одноименного УАЗа.

Тягач с мансардой

Новый тягач «Фрайтлайнер-Коронадо» и самосвал «Коронадо SD» представил в США концерн «Даймлер». Оба оснащены дизельными двигателями DD13, DD14 или DD16, перекрывающими диапазон мощностей от 355 до 608 л.с. Эти моторы экономичнее предшественников на 5%, а выбросы окислов азота снижены на 80%. При изготовлении комфортабельных кабин широко использованы алюминий и стеклопластик. Аэродинамический обтекатель над кабиной дальнобойной версии одновременно служит вторым этажом жилого отсека.



Сверхъемкий «швейцарский нож»



Третье поколение кемперов R25 на базе «Ситроена-Берлинго» показала публике компания «Ромахоум». Почетное звание «Швейцарский армейский нож» в конкуренции с себе подобными эта дача на колесах получила за то, что в ее совсем не громадные габариты удалось втиснуть множество полезного в путешествии: 70-литровый бак с водой, холодильник объемом 60 л, биотуалет, душевую кабину, мощный нагреватель для воды и воздуха и прочее. Разгоняет машину стоимостью около 33 тыс. евро экономичный 1,6-литровый турбодизель в 90 л.с.

КОРОТКО

Завод по производству кабин для тягачей «Вольво» в шведском Умеа стал одним из самых экологически чистых производств в мире. Его окрасочный цех обходится без кондиционеров на фреоне – здесь используют… ледяную воду подземной реки (ее перекачивают по трубопроводу длиной 2 км). Это позволило уменьшить потребляемую на производстве мощность на 3000 кВт!



Соглашение между ОАО «КамАЗ» и компанией Case New Ho and, входящей в группу FIAT, предусматривает создание двух совместных предприятий по производству тракторов, сельскохозяйственных и строительных машин. Сборочные линии мощностью до 1000 единиц такой техники собираются запустить в начале следующего года.

В Книгу рекордов Гиннеса попали Матиас Готтенауэр и Андреас Ренц со своим «Фольксвагеном-Кэдди 4Motion», преодолевшие трансъевразийский маршрут протяженностью 15 408 км от мыса Кабо-да-Рока (Португалия) до Магадана за 8 дней 13 часов 30 минут. В 1999 году они же установили на «Фольксвагене-Т4» рекорд (до сих пор никем не превзойденный) скоростного передвижения на трассе Панамерикана.



На выставке GasSUF 2009, прошедшей в Москве, был представлен городской автобус из Нефтекамска НефАЗ-5299-30-31 с газовым двигателем, соответствующим нормам Евро IV. По подсчетам специалистов, экономия на топливе за пять лет эксплуатации позволит… приобрести еще одну такую же машину.

For journal-plaza.net

Ценовой диапазон, руб.	Марка, модель	Цена, руб.* min	Цена, руб.* max
200 000	Daewoo Matiz	179 000	286 000
	«Лада-2104...2107»	161 400	215 000
	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-3110S	270 000	336 000
	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
	Chevrolet Spark	335 270	465 300
	Vortex Estina	339 900	409 900
	Hyundai Accent	347 700	425 700
	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	FIAT Panda	350 750	408 250
	KIA Spectra	359 000	429 000
	«Лада-Калина Спорт»	361 047	–
	Iran Khodro Samand	361 400	–
	Skoda Fabia	364 000	743 900
	FIAT Albea	366 500	429 500
	BYD F3 седан	375 000	415 000
	Citroën C2	389 000	456 500
	BYD F3-R	390 000	405 000
	Renault Clio	396 300	569 100
	Peugeot 107	397 500	535 200
	Nissan Almera Classic	399 000	525 400
	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	500 300
	Citroën C3	409 500	464 500
	Hyundai i20 5-дв.	409 900	594 900
	UAZ Pickup	410 000	497 000
	Peugeot 206 седан	410 500	471 500
	Citroën Berlingo First	411 500	565 100
	Chevrolet Niva	412 000	486 000
	Peugeot 206 5-дв.	415 000	566 300
	Chevrolet Aveo хэтчбек 3-дв.	415 860	464 770
	Great Wall Florid	417 000	465 000
	Chery Fora	420 000	435 000
	Brilliance M2	420 000	520 000

Ценовой диапазон, руб.	Марка, модель	Цена, руб.* min	Цена, руб.* max
450 000	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 Coolbear	435 000	510 000
	UAZ Patriot	440 000	645 000
	Mitsubishi Colt	449 000	559 000
	Renault Symbol	449 900	566 000
500 000	Suzuki Swift	459 000	524 500
	Suzuki Splash	460 000	566 000
	Hyundai Porter	460 000	525 000
	Opel Corsa	461 600	777 200
	Skoda Octavia Tour	464 000	614 000
	FIAT Grande Punto 3-дв.	469 000	720 000
	TarA3 Tager	469 900	625 900
	SEAT Cordoba	469 900	569 900
	Chery Tiggo	470 000	599 000
	Suzuki SX4 хэтчбек	475 000	649 000
	Volkswagen Polo	475 291	577 018
	TarA3 Road Partner	479 900	574 900
	Mazda 2	481 000	730 500
	FIAT Grande Punto 5-дв.	485 000	600 000
	Renault Kangoo	486 000	615 600
	Chevrolet Lacetti хэтчбек	487 020	621 820
	SEAT Ibiza	492 720	659 900
	Suzuki SX4 Sedan	493 000	587 000
	Ford Focus	497 100	715 400
	Chevrolet Lacetti седан	498 250	633 650
	Volga Siber	498 400	568 300
	KIA cee'd хэтчбек 5-дв.	499 900	659 900
	Nissan Micra	499 900	646 200
550 000	Chevrolet Lacetti универсал	504 650	592 050
	Skoda Fabia Combi	509 000	634 000
	Peugeot 207 3-дв.	512 000	851 000
	Citroën C3 Picasso	514 000	654 000
	Great Wall SUV G5	517 000	524 900
	Peugeot 207 5-дв.	523 000	625 500
	Renault Megane	524 000	751 800
	Chery Cross Eastar (B14)	524 000	559 000
	Skoda Octavia Tour Combi	524 000	669 000
	Citroën C4 хэтчбек	525 500	603 500
	KIA cee'd SW	529 900	749 900
	Opel Astra 5-дв.	531 700	788 300
	Hyundai i30	533 900	719 900
	Skoda Praktik	539 000	–
	Mitsubishi Lancer Classic	539 000	569 000
	Mitsubishi Lancer X	539 000	834 030
	Citroën Berlingo	542 000	649 000
	Nissan Tiida	542 300	640 250
	Skoda Roomster	549 000	679 000
600 000	Hyundai Matrix	550 900	662 900
	Great Wall Wingle	555 000	580 000
	Opel Astra седан	556 700	688 300
	KIA Cerato	559 900	749 900
	Nissan Note	586 000	749 600
	Opel Astra универсал	571 700	803 300
	Skoda Octavia	579 900	889 000
	Opel Astra GTC	580 300	778 300
	Opel Vectra GTS	582 000	1 165 000
	Honda Civic седан	591 300	726 300
	FIAT Panda 4×4	592 250	–
	Ford Fiesta	592 400	740 400
	Toyota Yaris	596 507	693 051
	Ford Fusion	597 600	727 000

Ценовой диапазон, руб.	Марка, модель	Цена, руб.* min	Цена, руб.* max
600 000	Great Wall Cowry	599 000	642 500
	KIA Soul	599 000	769 000
	KIA Carens	599 900	699 900
	KIA Sportage	599 900	859 900
	SEAT Altea	599 900	859 900
650 000	Volkswagen Golf	600 192	827 321
	Skoda Octavia Combi	602 000	873 000
	KIA pro_cee'd	609 900	719 900
	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	634 039	826 744
	Honda Civic 4-дв.	623 700	774 900
	SsangYong Actyon	631 000	820 000
	Citroën Xsara Picasso	633 500	–
	Toyota Corolla	637 000	799 000
	Opel Vectra Wagon	639 000	1 180 000
	KIA Magentis	639 900	899 900
	FIAT 500	640 000	680 000
	Suzuki Grand Vitara	645 000	1 190 000
	Opel Meriva	649 600	899 600
	Subaru Impreza	649 700	986 100
	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
	Peugeot 308 5-дв.	660 000	740 000
	Mazda 5	667 000	1 014 000
	Nissan Qashqai	670 000	909 900
	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
	Toyota Auris	685 797	830 507
	Dodge Avenger	689 073	824 250
	Hyundai NF Sonata	689 900	1 024 900
	Toyota Hiace	690 000	–
	Hyundai Tucson 2009	699 900	977 900
750 000	Renault Laguna хэтчбек	719 500	1 033 500
	Nissan Qashqai+2	721 000	925 400
	Citroën C5 седан	723 000	1 485 000
	SEAT Leon	739 900	1 269 900
	Opel Corsa GSi 3-дв.	746 200	–
800 000	FIAT Sedici	750 500	785 000
	FIAT Bravo	755 000	831 500
	Mitsubishi Galant	759 000	908 040
	Mazda BT-50	759 000	1 032 000
	Chrysler Sebring	759 800	989 100
	Toyota Verso	760 000	977 000
	Citroën C4 Picasso	765 000	858 500
	MINI One	765 500	803 800
	Volkswagen Passat	773 450	1 012 736
	Toyota iQ	777 777	798 777
	Renault Grand Scenic	782 900	946 300
	Renault Scenic	785 500	902 400
	SsangYong Kyron	787 000	1 000 000
	Volvo C30	787 800	1 676 500
	Volkswagen CrossGolf	795 846	864 997
	Ford C-MAX	795 200	1 098 200
	Volkswagen Touran	798 243	973 938
850 000	Peugeot 407	806 000	1 305 900
	BMW 1 Series 3-дв.	809 800	1 378 200
	Mazda 6 седан	811 000	1 163 000

For journal-plaza.net

Ценовой диапазон, руб.	Марка, модель	Цена, руб.*	
		min	max
850 000	Citroën C4 Grand Picasso	812 000	844 000
	Chrysler PT Cruiser	817 800	923 160
	Honda Civic хэтчбек	820 100	941 050
	Nissan NP300 Pick Up	835 000	990 000
	Volkswagen Scirocco	836 952	1 159 071
	Renault Clio Sport	838 700	–
	Mercedes-Benz A-Klasse	839 000	1 144 000
	KIA Sorento	839 900	1 069 990
	BMW 1 Series 5-дв.	843 100	1 407 400
	Peugeot 207 CC	844 000	927 000
	Mitsubishi Outlander XL	849 000	1 190 900
	KIA Carnival	849 900	1 199 900
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
	Mazda 6 универсал	869 000	1 122 000
	Nissan X-Trail	873 700	1 236 700
	Citroën C5 Tourer	874 000	923 500
	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
	Nissan Teana	892 000	1 129 000
	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
	Opel Meriva OPC	899 600	–
950 000	Opel Astra TwinTop	901 600	1 071 600
	Volvo V50	902 300	1 525 100
	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
	Mitsubishi Pajero Sport	941 400	1 227 000
	Audi A3 Sportback	942 700	1 117 100
	Skoda Superb	949 000	1 699 000
1 000 000	Opel Zafira	950 400	970 400
	Mitsubishi Grandis	977 400	1 261 800
	Mercedes-Benz B-Klasse	979 000	1 192 400
	Subaru Forester	979 000	1 342 600
	Subaru Legacy	987 600	1 427 300
	KIA Opirus	990 900	1 059 900
	Citroën C-Crosser	994 000	1 031 000
	Volkswagen Tiguan	997 315	1 251 883
	Opel Antara	997 900	1 305 900
	Toyota RAV4	999 000	1 391 000
	Volkswagen Passat CC	999 000	1 850 000
	SEAT Leon Cupra	999 200	1 050 000
	Hyundai Santa Fe	999 900	1 323 900
	SAAB 9-5 седан	999 900	1 378 400
	SsangYong Rexton II	1 000 000	1 270 000
1 100 000	Dodge Journey	1 008 882	1 236 375
	Alfa Romeo 147	1 027 181	1 180 561
	Chevrolet TrailBlazer	1 028 400	1 309 800
	Ford S-MAX	1 039 700	1 504 700
	Honda CR-V	1 047 250	1 309 800
	Ford Escape	1 050 000	1 180 000
	Dodge Nitro	1 055 040	1 368 255
	Mazda 3 MPS	1 062 000	1 101 000
	Peugeot 308 CC	1 064 000	1 181 000
	Opel Insignia	1 071 300	1 565 800
	FIAT Croma	1 085 000	1 215 000
	Volkswagen Golf GTI	1 086 592	1 141 872
	Mazda MX-5	1 100 000	1 275 000
1 200 000	Alfa Romeo MiTo	1 101 547	1 148 026
	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
	Nissan Navara	1 121 500	1 495 500
	Mitsubishi Pajero Sport New	1 129 000	1 389 000
	BMW 3 Series седан	1 133 700	2 204 200
	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
	Jeep Liberty	1 153 950	1 219 890
	Peugeot 4007	1 159 000	1 297 000
	Land Rover Defender	1 165 000	1 315 000
	Honda Type-R	1 171 150	–
	Toyota Prius	1 177 000	1 198 000
	Audi A4 универсал	1 181 500	1 920 000
	SAAB 9-3 Convertible	1 189 000	1 419 000
1 400 000	Cadillac CTS	1 206 342	1 555 000
	Subaru Impreza WRX	1 207 400	1 326 600
	BMW 1 Series кабриолет	1 209 100	1 822 400
	Renault Laguna Coupe	1 220 000	1 263 000
	Hyundai Genesis Coupe	1 229 900	–
	Subaru Outback	1 241 900	1 538 000
	Chrysler 300C	1 248 200	2 855 000
	Alfa Romeo GT	1 264 223	1 575 631
	Land Rover Freelander 2	1 272 000	1 739 000
	Nissan Pathfinder	1 303 000	1 612 000
	Ford Kuga	1 317 400	1 487 400
	Subaru Impreza WRX STI	1 349 100	1 463 500
	Mitsubishi Pajero IV	1 357 000	1 899 000
	BMW 3 Series универсал	1 357 300	2 304 300
	Mercedes-Benz C-Klasse	1 379 000	1 702 800
1 500 000	Volvo S80	1 402 300	2 874 400
	Mazda CX-7	1 409 000	1 527 000
	Volvo V70	1 425 400	1 774 100
	Chrysler 300C Touring AWD	1 426 800	1 650 950
	Jeep Cherokee	1 437 492	1 599 045
1 500 000	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
	KIA Mohave	1 459 900	1 949 900
	Land Rover Discovery 3	1 475 000	2 145 000
	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
	Peugeot 407 Coupe	1 568 200	–
	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	1 686 895	4 299 674
	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
	Mercedes-Benz E-Klasse	1 733 600	2 750 000
	Hyundai Genesis	1 749 000	1 999 900
	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
	Audi Q5	1 799 500	2 207 700
	Nissan Murano	1 809 000	1 899 000
	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	–
	Nissan Patrol	1 917 600	1 996 100
	BMW Z4	1 936 300	2 580 800
	Alfa Romeo Brera	1 956 757	2 444 784
	Mercedes-Benz GLK	1 999 000	2 230 800
2 500 000	BMW 5 Series универсал	2 000 900	3 107 800
	Citroën C6	2 021 000	2 322 000
	Alfa Romeo Spider	2 026 475	2 582 446
	Volkswagen Phaeton	2 050 000	4 474 053
	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

*Для базовой комплектации.

**Обзор цен на автомобили стоимостью выше 2 500 000 руб. – в ближайших номерах ЗР.

Комментарий ЗР

В сентябре российский рынок наконец-то порадовал хотя и небольшим, но всплеском продаж. Однако в целом за три квартала уходящего года сбыт автомобилей упал на 51% по сравнению с первыми девятью месяцами 2008-го.

Рост рынка в сентябре можно объяснить, во-первых, сезонными факторами: закончился период отпусков, потенциальные автовладельцы, отправившиеся на отдых в раздумьях, наконец определились с выбором модели, другие поспешили приобрести автомобиль до наступления холодов... Кроме того, теперь, благодаря правительственному решению, программа льготного субсидирования автокредитов распространяется не только на самые недорогие машины, но и на авто стоимостью до 600 тысяч рублей, и это также подтолкнуло покупателей в автосалоны. В сентябре уполномоченные банки выдали около 9 тысяч таких кредитов.

Несмотря на признаки стабилизации на авторынке, поводов для радости по-прежнему мало. Четвертый квартал кривую спроса, скорее всего, снова потянет вниз.

For journal-plaza.net

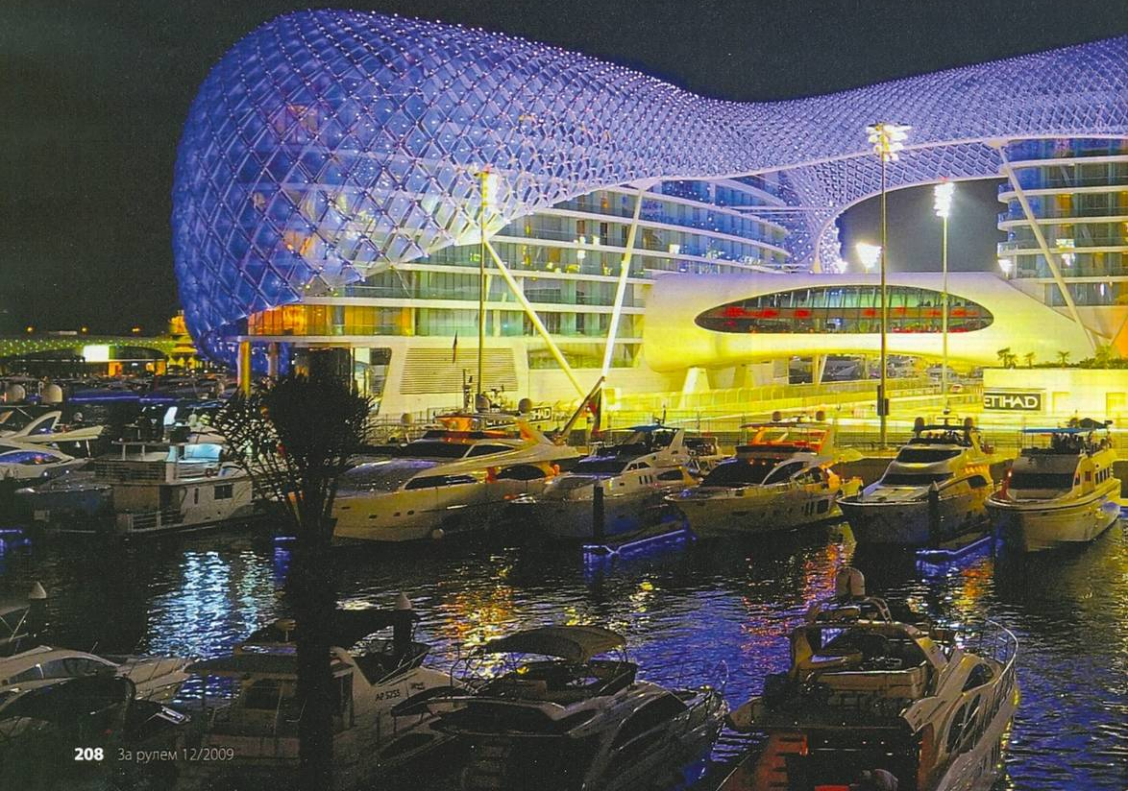
Куда дунет регламент

Ни в одном виде спорта правила не меняются так часто, как в формуле 1. Размер и вес футбольного мяча, например, все те же с 1937-го. А в автогонках каждый год что-то переиначивают, подчас радикально, иногда абсурдно – шины с канавками, квалификация с полными баками… Понятно, начиная с середины 90-х ФИА пытается спровоцировать сюжет пооригинальнее: слишком затянувшееся противостояние двух великих старожилов – «Феррари» и «Мак-Ларена» – на пользу чемпионату как шоу не идет.

С одной стороны, все честно, правила ведь одинаковы для всех, с другой – действия ФИА весьма противоречивы: ратуя за снижение расходов, постоянными изменениями регламента федерация вынуждает команды увеличивать траты на разработку машин. Количество тестовых дней и километров сведено к минимуму, но оттого все больше становится «инженерочасов» в лабораториях и за компьютерами. А как иначе совершенствовать аэродинамику машин, если пребывание в аэродинамической трубе лимитировано? Ту же систему KERS, чья польза по-прежнему неочевидна, лишь две команды использовали постоянно. В большинстве своем участники, уже потратившись на создание и испытания KERS, решили энергию торможений не рекуперировать.

Регламент, написанный для сезона-2009, обманул прежде всего главных фаворитов и обернулся для них провалом сезона. Третье и четвертое места да еще более чем двукратное отставание по очкам – совсем не то, на что рассчитывали «Феррари» и «Мак-Ларен». Успеха добились совсем молодые команды: «Ред Булл» в чемпионате мира всего пятый год, «Браун GP» вообще дебютант! И легко установить, что мощность двигателей в современной формуле 1 практически не играет роли: «Браун» использовал такие же моторы, как и «Мак-Ларен», а «Ред Булл» одержал шесть побед с моторами «Рено». При этом сама команда «Рено», мягко говоря, не блистала. Ключи к успеху – наивысшая прижимная сила в поворотах (заслуга продуманной аэродинамики) и удачно подобранный общий баланс автомобиля.

Волей-неволей вспомнишь, кто создал две самые быстрые машины



For journal-plaza.net

Восхищаясь гонщиками-победителями, не забывайте помянуть добрым словом тех, кто создал их автомобили. Техника всему голова в чемпионате мира, считает Максим Вольнов.

минувшего чемпионата. К «браунам» руки приложил бывший технический директор «Феррари» Росс Браун, построивший все чемпионские машины Михаэлю Шумахеру, «ред буллы» настроил на победы бывший шеф-конструктор «Мак-Ларена», признанный специалист по аэродинамике Эдриан Ньюи, которому двумя титулами обязан Мика Хаккинен.

Благодаря новому регламенту публика получила уникальный чемпионат: на подиуме побывали представители восьми команд! Трудно припомнить, когда случалось нечто подобное. Да и случалось ли вообще? Однако победы одержали лишь четыре команды – вполне в традициях формулы 1, а новоиспеченный чемпион мира провел сезон далеко не в пол-



Возможно, добиться большего «Ред Буллу» помешал именно мотор «Рено» – он уступает в мощности лучшим образцам.

Кризис в формуле 1 проявлялся странно: «Хонда» и БМВ по финансовым причинам из чемпионата ушли, а в Абу-Даби построили небывало роскошную трассу.

For journal-plaza.net



силу. Не скажешь, что до Гран-при Германии победы давались Дженсону Баттону ценой нечеловеческих усилий, – настолько превосходна была машина. А начиная с этого Гран-при британец в ходе гонок старался исключить всякий риск и полностью отдал инициативу партнеру по команде Рубенсу Баррикелло. Турнирная ситуация позволяла: перевес в 30 очков над ближайшим соперником из другой команды. Лишь в концовке Дженсон перестал сачковать и выдал две убедительные гонки: его обгоны в Бразилии и атака на Марка Уэббера на последнем круге в Абу-Даби запомнились! А если бы Баттон так ехал везде?

Винить Дженсона не в чем – он провел сезон почти идеально: 16 финишей в очковой зоне, ни одной поломки и лишь один сход из-за аварии на стартовом круге в Бельгии. Виноваты, видимо, сами правила чемпионата мира. Вряд ли кто-то из пилотов хотя бы одну гонку от старта до финиша проехал в полную силу – в том сейчас просто нет нужды. Медленная машина все равно не опередит быструю (да и наоборот – далеко не всегда), а большинство обгонов происходит в зоне пит-стопов. В этом, наверное, главный обман современной формулы 1: по итогам каждого сезона мы узнаем не лучшего гонщика, а гонщика, ехавшего на лучшей машине. Двукратный чемпион мира Фернандо Алонсо лучше или хуже Дженсона Баттона? Только не пытайтесь судить по таблице очков – испанец не настолько безнадежен! Есть лишь один способ узнать истину – посадить всех пилотов на одинаковые машины. Но тогда это будет уже не формула 1. А построить разные и при этом примерно равные машины не удавалось ни при одном регламенте, даже в самые консервативные времена.

Сумеет ли Баттон в будущем году защитить титул? Это опять-таки вопрос к регламенту сезона-2010, в котором вновь немало значимых изменений. Чего стоит один только отказ от дозаправок в ходе гонки! Впрочем, детали анализировать рановато. Не исключено, что до весны регламент существенно отредактируют: Макса Мосли, одного из его авторов, на посту президента ФИА два месяца назад сменил Жан Тодт – бывший спортивный директор… «Феррари». **ЗР**





Одна из последних дозаправок в исполнении «Рено». В будущем году этих шлангов мы не увидим. И такой толкучки на пит-лайне – тоже.

У Себастьяна Феттеля еще один сезон в запасе, чтобы реализовать возможность стать самым молодым чемпионом мира. Пока им остается Льюис Хамильтон.

Во второй половине прошедшего чемпионата «Мак-Ларен» ощутимо прибавил: пять подиумов, две победы. Но было слишком поздно.

РЕЗУЛЬТАТЫ

ЧЕМПИОНАТ МИРА ФОРМУЛЫ 1

14-й этап, Гран-при Сингапура

1. **Л. Хамильтон** (Великобритания, «Мак-Ларен-Мерседес»)	1:56.06,337
2. **Т. Глок** (Германия, «Тойота»)	0.09,6
3. **Ф. Алонсо** (Испания, «Рено»)	0.16.6
4. **С. Феттель** (Германия, «Ред Булл-Рено»)	0.20,2
5. **Дж. Баттон** (Великобритания, «Браун-Мерседес»)	0.30,0
6. **Р. Баррикелло** (Бразилия, «Браун-Мерседес»)	0.31,8
7. **Х. Ковалайнен** (Финляндия, «Мак-Ларен-Мерседес»)	0.36,1
8. **Р. Кубица** (Польша, «БМВ Заубер»)	0.55,0

15-й этап, Гран-при Японии

1. **С. Феттель**	1:28.20,443
2. **Я. Трулли** (Италия, «Тойота»)	0.04,8
3. **Л. Хамильтон**	0.06,4
4. **К. Райкконен** (Финляндия, «Феррари»)	0.07,9
5. **Н. Росберг** (Германия, «Вильямс-Тойота»)	0.08,7
6. **Н. Хайдфельд** (Германия, «БМВ Заубер»)	0.09,5
7. **Р. Баррикелло**	0.10,6
8. **Дж. Баттон**	0.11,4

16-й этап, Гран-при Бразилии

1. **М. Уэббер** (Австралия, «Ред Булл-Рено»)	1:32.23,081
2. **Р. Кубица**	0.07,6
3. **Л. Хамильтон**	0.18,9
4. **С. Феттель**	0.19,6
5. **Дж. Баттон**	0.29,0
6. **К. Райкконен**	0.33,3
7. **С. Буэми** (Швейцария, «Торо Россо-Феррари»)	0.35,9
8. **Р. Баррикелло**	0.45,4

17-й этап, Гран-при Абу-Даби

1. **С. Феттель**	1:34.03,414
2. **М. Уэббер**	0.17,8
3. **Дж. Баттон**	0.18,4
4. **Р. Баррикелло**	0.22,7
5. **Н. Хайдфельд**	0.26,2
6. **К. Кобаяши** (Япония, «Тойота»)	0.28,3
7. **Я. Трулли**	0.34,3
8. **С. Буэми**	0.41,2

Итоги

Пилоты

1. **Дж. Баттон**	95
2. **С. Феттель**	84
3. **Р. Баррикелло**	77
4. **М. Уэббер**	69,5
5. **Л. Хамильтон**	49
6. **К. Райкконен**	48
7. **Н. Росберг**	34,5
8. **Я. Трулли**	32,5
9. **Ф. Алонсо**	26
10. **Т. Глок**	24

Команды

1. «Браун GP»	172
2. «Ред Булл»	153,5
3. «Мак-Ларен»	71
4. «Феррари»	70
5. «Тойота»	59,5
6. «БМВ Заубер»	36

For journal-plaza.net



Плюс шанс для основного состава

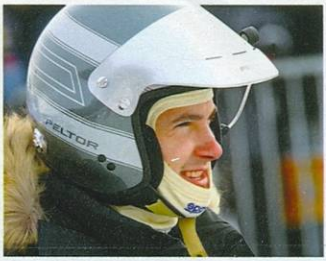
Главное событие российского гоночного сезона пройдет в новом формате: стартов будет вдвое больше!

Несколько лет подряд 23 февраля – совершенно особенный день для пилотов, которых сегодня представляем. Шестеро из них во главе с Кириллом Ладыгиным – финалисты «Гонки звезд»-2009, еще четверым удавалось выиграть эти фирменные соревнования нашего журнала. Шестеро в разные годы завоевали трофей «Лучший гонщик России». И все они верстают программу своей профессиональной жизни с учетом того, что 23 февраля должны стартовать в зарулевской ледовой гонке.

Ее уникальность в том, что сильнейшие пилоты страны состязаются в равных технических условиях: в финальной стадии – на одинаковых автомобилях, предоставленных организаторами. Мощность моторов повысить никак нельзя, и потому решающую роль в достижении победы играет мастерство водителя. Хотя и удача тоже.

Сейчас удачи понадобится вдвое больше. Предварительная стадия борьбы теперь состоит из двух относительно коротких, получасовых заездов – вместо марафонского двухчасового. А финальная, на одинаковых «Рено», – из шести трехкруговых спринтов вместо трех! Полагаем, что так интереснее и гонщикам, и зрителям. А еще такой регламент оставляет пилотам чуть больше права на ошибку: мелкая поломка автомобиля или вылет с трассы не станут полным фиаско – все можно будет поправить. Добро пожаловать на старт! **ЗР**

Факт публикации фотографий пилотов является официальным вызовом на соревнования. Регламент «Гонки звезд «За рулем» и оперативную информацию (место проведения состязаний, режим телетрансляций, условия продажи билетов и т. д.) можно найти на сайте ***race.zr.ru***



Кирилл Ладыгин (Екатеринбург/Тольятти) – многократный чемпион России по картингу и кольцевым гонкам, участник чемпионата мира WTCC, победитель «Гонки звезд «За рулем» (2009).



Владимир Черевань (Орел) – многократный призер чемпионатов России по кроссу, ралли-кроссу, кольцевым и трековым гонкам.



Борис Шульмейстер (Москва) – призер чемпионатов России по кольцевым гонкам, призер чемпионата России по трековым гонкам.



Алексей Дудукало (Москва) – чемпион России по кольцевым и трековым гонкам, победитель серии RTCC, победитель «Гонки звезд «За рулем» (2006).

For journal-plaza.net



Фирдаус Кабиров (Набережные Челны) – победитель и многократный призер ралли-рейда «Дакар», победитель и призер чемпионата России по трековым гонкам.



Виктор Козанков (Москва) – многократный чемпион СССР и России по кольцевым и трековым гонкам, победитель (1986) и призер (1987, 1992, 2008) «Гонки звезд «За рулем».



Алексей Басов (Мытищи) – победитель Кубка России по трековым гонкам, победитель серии RTCC, победитель Кубка Европы по кольцевым гонкам, призер «Гонки звезд «За рулем».



Александр Львов (Санкт-Петербург) – обладатель Кубка Европы и чемпион России по кольцевым гонкам, участник чемпионата мира WTCC, участник чемпионата Европы ETRC.



Антон Маркин (Королев) – чемпион России по кольцевым гонкам, победитель серии RTCC, участник Еврокубка «CEAT-Леон».



Тимур Садрединов (Москва) – призер чемпионатов России по кольцевым и трековым гонкам, победитель «Гонки звезд «За рулем» (2007).



Михаил Скрипников (Мытищи) – победитель Кубка «Рено-Логан» по ралли.



Максим Травин (Москва) – победитель и призер этапов чемпионата России по кольцевым гонкам.



Михаил Ухов (Москва) – многократный чемпион СССР по картингу, многократный чемпион России по кольцевым гонкам.



Сергей Успенский (Москва) – многократный чемпион России по ралли и трековым гонкам, призер (1994, 2008) и победитель «Гонки звезд «За рулем» (1991, 1993).



Алексей Васильев (Москва) – победитель чемпионата FIA GT, призер серии LMES, чемпион России по кольцевым и трековым гонкам, победитель «Гонки звезд «За рулем» (2008).



Аркадий Жарков (Москва) – победитель и призер этапов чемпионата России по трековым гонкам.

За рулем
RENAULT
atlas
Труд
АВТО@mail.ru
СПОРТ-ЭКСПРЕСС
АВТОРАДИО
АСПАС
Федерация автомобильного спорта города Москвы

For journal-plaza.net

Король прежний

Интрига Ралли Уэльса, завершавшего чемпионат мира, была хороша, как никогда: два претендента на высший титул, разрыв между ними – одно очко. Кто победит, тот и чемпион. Трасса вполне традиционная для британской осени – сыро, грязно, скользко, туманно. И вроде более удобная для финна Микко Хирвонена, чем для француза Себастьена Лоэба. Однако Лоэб выиграл первый доп, потом второй – и пошло-поехало, да так, что перевес над Микко во второй день гонки достиг полуминуты. Это уже та дистанция, которую большой мастер удержит. А Себастьен – большой мастер.

Хирвонен не сдавался, и у него был шанс. В самом конце гонки на «Ситроене» чемпиона забарахлил турбонаддув. Но тут и на «Фокусе» финна, как на грех, посреди спецучастка открылся капот, заслонив экипажу обзор. Пришлось остановиться и оторвать помеху. Результат – потеря минуты... и титула.



Отчет нашего корреспондента о Ралли Уэльса – в следующем номере ЗР.

Когда много «если»

Гонкой в Тольятти завершился чемпионат России по ралли-кроссу. АВТОВАЗ, переживающий кризис, спонсировать эту гонку отказался. Однако на помощь пришел завод «Тольяттинский трансформатор», так что медали разыграли. Особого накала страстей в Д1А не увидели: если Иреку Миннахметову достаточно было приехать в тройке призеров, то его оппоненту Расулю Минниханову не помогла бы даже победа. На старте Ирек отпустил вперед Виталия Дудина, выступавшего на новенькой «Калине», и спокойно решил свою задачу-минимум. Дудин выиграл на домашней трассе, а Ирек завоевал титул. Отметим достижение Татьяны Елисеевой в суровой мужской компании – итоговое пятое место, причем до бронзы ей не хватило всего трех очков.



В классе Д1 Радику Миннахметову нужна была только победа. Да еще при условии, что Игорь Плотников не попадет на подиум, а на этапе соберется не менее десяти участников и разыграют полные очки. Не вышло – восемь машин на старте, и Плотников стал чемпионом, даже не покидая боксов. Миннахметов, конечно, победил, но заветной цели не достиг.

РЕЗУЛЬТАТЫ

ЧЕМПИОНАТ МИРА ПО РАЛЛИ

12-й этап, Ралли Великобритании	
1. С. Лоэб (Франция, «Ситроен-С4»)	3:16.26
2. М. Хирвонен (Финляндия, «Форд-Фокус»)	1.06
3. Д. Сордо (Испания, «Ситроен-С4»)	1.07
4. П. Сольберг (Норвегия, «Ситроен-С4»)	1.28
5. Х. Сольберг (Норвегия, «Форд-Фокус»)	6.28
6. М. Уилсон (Великобритания, «Форд-Фокус»)	7.46
7. Я.-М. Латвала (Финляндия, «Форд-Фокус»)	12.11
8. К. Раутенбах (Зимбабве, «Ситроен-С4»)	14.27
Итоги	
Пилоты	
1. С. Лоэб	93
2. М. Хирвонен	92
3. Д. Сордо	64
4. Я.-М. Латвала	41
5. П. Сольберг	35
6. Х. Сольберг	33
Команды	
1. «Ситроен»	167
2. «Форд»	140
3. «М-Спорт Форд»	80
4. «Ситроен-Юниор»	47

ЧЕМПИОНАТ РОССИИ ПО РАЛЛИ

6-й этап, «Новороссийск – Ралли «Россия»	
1. М. Темпестини (Италия, «Пежо-207»)	1:55.21
2. А. Небогатиков (Ижевск, «Субару-Импреза»)	2.22
3. Е. Аксаков (Шатура, «Субару-Импреза»)	3.50
4. Г. Брославский (Москва, «Мицубиси-Лансер»)	3.58
5. В. Макаров (Екатеринбург, «Мицубиси-Лансер»)	6.02
6. В. Килунин (Екатеринбург, «Субару-Импреза»)	6.48
Итоги	
Абсолютный зачет	
1. П. Флодин (Швеция, «Субару-Импреза»)	100
2. А. Жигунов (Москва, «Мицубиси-Лансер»)	85
3. А. Желудов (Одинцово, «Субару-Импреза»)	65
4. К. Койтла (Эстония, «Хонда-Сивик Type R»)	48
5. А. Небогатиков (Ижевск, «Субару-Импреза»)	37
6. Б. Зимин (Москва, «Мицубиси-Лансер»)	30
Зачет R1	
1. Д. Брагин (Тольятти, ВАЗ-11193-27)	60
2. В. Кабанов (Москва, «Фольксваген-Поло»)	52
3. Р. Кучер (Украина, «Ситроен-Сакс»)	44
Зачет R2	
1. И. Сторчак (Украина, «Форд-Фиеста»)	62
2. Е. Рогов (С.-Петербург, «Ситроен-С2»)	62
3. Д. Воронов (С.-Петербург, «Пежо-206»)	59
Зачет R3	
1. К. Койтла (Эстония, «Хонда-Сивик Type R»)	40
2. С. Бакулин (С.-Петербург, ВАЗ-21124)	36
3. А. Шимаковский (Белоруссия, «Форд-Фиеста»)	14

На правах рекламы

ПАНСИОНАТ
Шексна
предлагает круглый год



Контакты: www.sheksna.ru, sheksna@sheksna.ru
тел./факс: (8622)69-96-00/01/02/03/04
тел./факс: (095)745-77-04 - служба маркетинга и продаж
Адрес: 354209, г. Сочи, пос. Вардане, ул. Львовская, 8/5

НОВОГОДНИЙ ТУР 2009-2010 гг.

Пансионат «Шексна» представляет:
- Праздничная программа, великолепие и разнообразие угощений, водопад будоражащего шампанского, неповторимая новогодняя ночь, праздничный фейерверк!
- Пансионат «Шексна» ожидает в гости старых друзей и новых знакомых, чтобы весело встретить наступающий Новый год и проводить уходящий хорошо отдохнуть и побаловать себя южным солнцем. Расчетный час 12.00.

В СТОИМОСТЬ ВКЛЮЧЕНО:
Приветственный коктейль по прибытии;
Размещение в комфортабельных номерах согласно выбранной категории;
Система «все включено»: 3-х разовое питание по системе «шведский стол», в 2-х барах: холодные закуски, мороженное, кофе, выпечка, сладости, слабоалкогольные и безалкогольные напитки;
Посещение крытого плавательного комплекса с элементами аквапарка с двумя бассейнами (джакузи, гейзеры, водный массаж);
Спортивные площадки (волейбол, баскетбол, гандбол, бадминтон);
Детский игровой клуб с услугами педагогов, детский батут, детская площадка;
Посещение тренажерного зала;
Охраняемая стоянка;
Праздничные шоу-программы для детей и взрослых, соревнования, конкурсы; Фейерверк в новогоднюю ночь;
Новогодний банкет с шоу-программой 31.12.09г.

ЗА ДОПОЛНИТЕЛЬНУЮ ПЛАТУ:
услуги медицинского комплекса;
трансфер (встреча – проводы);
салон красоты (парикмахер, косметолог, маникюр);
экскурсионное обслуживание, морские прогулки



БУДЕМ РАДЫ ВИДЕТЬ ВАС СРЕДИ ГОСТЕЙ ПАНСИОНАТА!
ПРИ БРОНИРОВАНИИ С ОФИЦИАЛЬНОГО САЙТА 7% СКИДКИ!

For journal-plaza.net



Прямой путь к кольцу

«Тоже мне, гонщики, – детский сад с барабаном!» – подумает иной читатель, взглянув на фото команды картингистов. Между тем, по мнению Вадима Крючкова, эта шестерка парней – один из лучших российских гоночных коллективов. Фото автора.

Аббревиатур советской эпохи остается все меньше, но иные стали брендами и прижились настолько, что подыскивать замену хорошо знакомому сочетанию букв нет смысла. В автоспорте одна из них – название картинговой команды: «СДЮСТШ». Специализированной детско-юношеской спортивно-технической школе больше 30 лет! Московская команда жива и здравствует. Нынешние ее пилоты не только претендуют на первые места в многочисленных классах российского чемпионата, но и регулярно, причем небезуспешно, выступают за рубежом. Я видел рабочий журнал тренера Дмитрия Щеглова: почти все выходные с апреля по октябрь команда проводит на гонках чемпионатов России, Германии, престижной итальянской серии WSK.

Экономические неурядицы сильно ударили по нашему автоспорту. Однако некоторые коллективы умудряются не просто выживать, но и развиваться. Во многом благодаря спонсорам. А их еще надо чем-то привлечь.

В самое тяжелое время СДЮСТШ поддержал не кто-нибудь, а ЛУКОЙЛ. Нефтяники собаку съели на автоспорте, прекрасно разбираются во всех его тонкостях. Тогда почему вдруг, свернув свою российскую формульную программу, вложились в картинг? Работа на перспективу? Конечно, и то, что выбрали именно эту команду, тоже не случайно. Современная СДЮСТШ ориентирована не столько на выращивание «картингистов до седых волос», сколько на быстрое прохождение пилотом всех ступенек, ведущих в итоге к младшим формулам. В возрасте 9–10 лет – класс Mini, с 11 до 12 – Super Mini, с 13 до 14 – KF-3, а с 15 лет – KF-2.

Последние два класса – вершина картинга. В них проводят чемпионат Европы и Кубок мира. Велик престиж этой зачетной группы и в чемпионате России. Здесь от СДЮСТШ выступают сразу три пилота: москвичи Василий Кожевников, Юрий Строганов, а также Андрей Рунов из Волгодонска. В такой последовательности парни и расположились в итоговом протоколе чемпионата: серебро, бронза и четвертое место. В юниорской «бескоробке» KF-3 цвета школы защищает столичный пилот Константин Терещенко. Он завоевал третье место в первенстве России. В Super Mini команду представляет Егор Ступеньков, а в Mini – Матвей Маслов. Надо отметить, сейчас в детских классах борьба едва ли не более острая, чем в юношеских и взрослых, да и участников больше. Оба молодых автоспортсмена СДЮСТШ – в пятерке сильнейших. Но самое значимое достижение – в том, что коллектив «СДЮСТШ-

For journal-plaza.net





Команда СДЮСТШ (слева направо): Андрей Рунов, Василий Кожевников, Константин Терещенко, Матвей Маслов, Юрий Строганов, Егор Ступеньков.

Обогнать соперника! Непременно обогнать!!! Матвей Маслов (№ 74) даже пригнулся к рулю.

Грузить карт на тележку детям приходится самим. За легкий нос взялся пилот Егор Ступеньков, а корму сейчас подхватит механик.



ЛУКОЙЛ» досрочно обеспечил себе первое место в командном зачете. Добились успехов и за рубежом: Строганов вышел в финал чемпионата Европы, а Терещенко регулярно зарабатывал очки на этапах чемпионата Германии.

Нынешнему поколению наших формулистов-«международников» уже весьма за двадцать, и пилоты достигли пика своих возможностей. Кто-то должен прийти на смену Виталию Петрову, Михаилу Алешину и Сергею Афанасьеву – первопроходцам европейских формул. Не удивлюсь, если пару лет спустя в протоколах формульных серий мы увидим фамилии выпускников СДЮСТШ.

Лидерство в национальных картинговых чемпионатах – прямой путь в кольцевые автогонки. **ЗР**

На правах рекламы



For journal-plaza.net



Мать ученья

У всех фирменных курсов водительского мастерства свое название. Выпускником Спортивной академии Mazda стал Вадим Никишев. Фото «Мазда».

Руководитель курсов Олег Кесельман начинает брифинг: «Гонщиков за день из вас не сделать, но кое-чему научим». Как профессиональный пилот, неоднократный победитель и призер российских и зарубежных соревнований, он прекрасно понимает, что говорит. Кое-что понимаем и мы, журналисты-испытатели.

Олег излагает, в общем-то, прописные для некоторых истины из области управления полноприводным автомобилем на скользком покрытии. Перед поворотом необходимо прикрыть газ, загрузив переднюю ось, – так увеличится сцепление управляемых колес с дорогой. Если скорость оказалась слишком высокой и начался снос, надо преодолеть себя и, вопреки спонтанной реакции, крутить руль не в сторону поворота, а в противоположную – чтобы задать меньший угол. «Впрочем, вы в курсе», – Кесельман стирает с доски график сил, действующих на колесо в движении, и приглашает к автомобилям. Но менее подготовленным курсантам основы будут повторять несколько раз. «Некоторые говорят: ты, мол, нас зомбируешь», – смеется Олег. Но так и надо! Сломать неправильные рефлексы можно только методичным повторением правильных действий. Поэтому, запомнив, что нужно делать, усвоенное закрепляют на практике.

На тренировочной площадке вроде тоже ничего нового. Для начала пробовали пользоваться динамической загрузкой на «змейке» с равным шагом: смотришь в коридор между конусами, сбрасываешь газ, даешь импульс рулем.

Получаса достаточно, чтобы освежить навыки и привыкнуть к поведению вседорожника.

Следующий этап от предыдущего, на первый взгляд, отличается не очень, только «змейка» длиннее и разбита на две части: одна – под малый ход, другая – с широко расставленными фишками. Первый отрезок есть смысл проехать на ровном газу, задавая направление только рулем: так траектория станет чище. А второй участок, напоминающий лабиринт, как раз поможет научиться контролировать машину в заносе. Главное – не увлекаться скоростью, иначе промажешь мимо входной фишки либо автомобиль будет зависать в размашистых скольжениях.

Очередное упражнение называется «гантель». И правда, расстановка конусов напоминает этот незатейливый спортивный снаряд. Задача все та же: заставить автомобиль вальсировать в заданных рамках, использовать связку поворотов для того, чтобы раскачать машину и заскользить в управляемом заносе.

Уступив на время руль коллеге, делюсь впечатлениями с Кесельманом и внимаю его рекомендациям.

– Езда по льду – всегда импровизация. Даже один и тот же участок невозможно проехать одинаково, ведь может измениться состояние покрытия, чуть выше скорость… Поэтому и требуется творчески применять те, казалось бы, нехитрые приемы, о которых я говорил. Вот смотрите: водитель вроде правильно вошел в поворот, но передние колеса попали на раскатанный участок. В таком случае пытаться сорвать в скольжение корму газом – грубая ошибка. А нужно «открутить» руль, может, даже догрузить колеса коротким торможением. Как только почувствовал, что передок зацепился, прибавляй тяги, – и машина ввинтится в поворот.

– Всего три упражнения – две «змейки» и «гантель». Не маловато?

– Мы не пытаемся ошеломить курсанта многообразием элементов. Ну что толку, если в течение дня он будет скакать с одного на другое, не успев понять поведение машины в однотипных ситуациях? Я считаю, есть смысл не только говорить об одном и том же на лекции, но и закреплять навыки монотонным повторением упражнения.

Гонщик-инструктор, конечно же, знаком со многими школами водительского мастерства.

– Был, к примеру, у немцев на весьма уважаемом тренинге. Посмотрел, попробовал… и в Спортивной академии Mazda сделал все наоборот, – усмехается Олег. – Больше повторов – больше шансов, что выработаются правильные рефлексы... Хотя до спортсменов вам далеко.

Правильно! На курсы водительского мастерства приходят, чтобы уверенно ездить по обычным дорогам, а не носиться по гоночным трассам. Лучше получить, быть может, не самый богатый арсенал приемов, зато пользоваться приобретенным уверенно. Впереди зима – время тех, кто надежно ездит по скользким покрытиям. ЗР

For journal-plaza.net

Полный – вперед!

Передний или полный? На скользком покрытии полноприводная трансмиссия предпочтительней. А на асфальте? Теплые зимы и чистые дороги натолкнули Вадима Никишева на мысль о тесте заряженных автомобилей. Запечатлел их Георгий Садков.



For journal-plaza.net

Не так давно инженеры утверждали: 220–240 л.с. – это порог мощности, за которым передний привод уже не в состоянии реализовать потенциал мотора. Однако такие автомобили, как «Мазда-3 MPS» (260 л.с.), «Додж-Калибр SRT4» (295 л.с.), а теперь и 300-сильный «Форд-Фокус RS» доказали, что двух ведущих колес вполне достаточно, чтобы машина уверенно разгонялась и по-спортивному управлялась на асфальте. Снежное, ледяное, гравийное покрытия автоматически выводят в лидеры полноприводные версии. Но, может, и на асфальте они предпочтительнее?

СОПОСТАВИМЫЕ ВЕЛИЧИНЫ

Для сравнения мы подобрали машины мощностью 250 л.с. из гольф-класса. «Ауди-S3» с 255 «лошадками» немного выше этой планки, а 240-сильный «CEAT-Леон Купра» чуть до нее не дотягивает. Но разницу в мощности компенсирует близкое техническое родство участниц: обе построены на фольксвагеновской платформе PQ35, а следовательно, с общим шасси. Естественно, они отличаются амортизаторами, пружинами и стабилизаторами, но кинематика подвесок у обеих одинакова – даже внешне о родстве свидетельствуют колеса с шинами одинаковой размерности 225/40R18. То же и с двигателями: у того и другого автомобиля 2-литровый турбомотор с непосредственным впрыском, но с разным давлением наддува и прошивками контроллера. Так что основное различие – тип привода: передний со свободным дифференциалом на «Леоне» и полный с муфтой «Халдекс» между осями на S3.

Если бы в Россию начали завозить «Ауди»-«эску» с момента появления модели (ей уже три года), то и коробки передач были бы одинаковые. Сначала спортивная «трешка» комплектовалась исключительно шестиступенчатой механикой, а кузов был только трехдверным. Но пока специалисты решали, можно ли питать спорткар российским 98-м бензином, многое изменилось. Новый ярко-оранжевый хэтчбек – о чудо! – пятидверный, а круглый набалдашник рычага коробки не должен вводить в заблуждение: он венчает селектор коробки DSG. Сожалеть не о чем: представители целевой аудитории «Ауди» априори предпочитают пользоваться двумя педалями, то бишь машиной с роботом в трансмиссии, а по «скорострельности» он даст фору даже самому многоопытному за рычагом механики.



For journal-plaza.net



«СЕАТ-Леон Купра» обладает большей тягой на низах по сравнению с «Ауди-S3» – сказывается меньшая степень форсировки аналогичного двигателя.

На качестве интерьеров и оснащения не будем зацикливаться: «Ауди» – это «Ауди», а СЕАТ – это СЕАТ («немец» в полтора раза дороже и богаче), тем более что нас в первую очередь волнуют ездовые повадки автомобилей.

СЕКУНДНОЕ ДЕЛО

Автодром «Смоленское кольцо» встретил нас едва остывшим асфальтом: накануне трассу наконец закольцевали. И пусть покрытие здесь пока так называемое технологическое (финишный слой уложат после зимы) – появилась возможность самыми первыми проехать всю трассу.

От одной мысли, что ты первооткрыватель, на лбу выступает испарина. Или это капли дождя? Небесная канцелярия решила испытать нас самих – покрыла асфальт влажной пленкой. Пилотов это не расстроило. Что может смутить участника Еврокубка «СЕАТ-Леон» Олега Петрикова, выступающего за Team Russia? Да и редактор ЗР Максим Гомянин заработал свой спортивный разряд преимущественно на мокрых картинговых трассах.

– Кто же придумал такое сцепление!.. – ворчит Петриков на длинноходную педаль в СЕАТе. Но он-то прекрасно знает, что такова особенность всех авто концерна «Фольксваген». Непонятно только, почему хотя бы для спортивных версий привод не модернизируют. Вот на гоночных «леонах» стоит «преселективный» робот, которым пилот командует с помощью лепестков на руле. Но пока прелестями этой коробки наслаждается Гомянин – он вслед за нами (автор подсел в машину к Петрикову) изучает трассу на «Ауди».

Конфигурация автодрома незнакома, Петриков траектории в поворотах только нащупывает; поначалу ошибки неизбежны – и система стабилизации СЕАТа частенько вступает в действие, то и дело помаргивая контрольной лампой.

– Смотри-ка, «Ауди» нас догоняет! – бросает взгляд в зеркало Петриков. Вот те на! Неужели монопривод СЕАТа настолько проигрывает полному на «Ауди», что даже мастер спорта не в состоянии уехать от перворазрядника?! Нет, просто Олег выполняет вдвое большую работу, нежели преследователь: лидер пристреливается к трассе, а Макс подсматривает траек-



В меру острый руль, четкий механизм выбора передач… Будь покороче ход педали сцепления – эргономику признали бы образцовой.



Родство платформ конкурентов выдают колеса с идентичными параметрами, дизайн дисков также схож. Но шины разных марок: «Пирелли» на трассе сдались раньше.

For journal-plaza.net





Пилоты гоночных «леонов» тормозят левой ногой. Проделывать это на «Ауди» тоже несложно: спасибо тугому приводу.

До S3 не добрались хитроумные способы управления бортсистемами типа MMI – все по старинке. Эту машину с претензией на спорт простота красит.

тории и держится в темпе ведущего. Но стоило Петрикову прибавить, как Гомянин промазал в двух поворотах и благоразумно сбросил скорость...

Теперь можно включить секундомер и зафиксировать, на что способен CEAT в руках профессионала. Первый зачетный круг прошел по-прежнему под контролем электроники. Она не грешит диктаторской навязчивостью и допускает разумные скольжения (подробнее об этом – в отчете о зимнем тесте «Купры»: ЗР, 2009, № 3). Более того, убережет от грубых ошибок, если за рулем новичок: когда передняя ось скользит под тягой, подача топлива уменьшается, – и в конечном счете не даст улететь с трассы. Если же водитель действует грамотно, прикрывая газ, то система старается помочь ему: выборочно подтормаживает колеса и доворачивает автомобиль в вираж. Петриков в тандеме с электроникой проехал круг за 2 минуты 12,1 секунды и пошел на второй – на этот раз без ее услуг.

– Олег, по твоим ощущениям, хватает мощности мотора? – поинтересовался я, когда на старт-финишной прямой стрелка спидометра перевалила за отметку «160».

– Вполне, – отозвался Петриков, последовательно переходя с пятой на вторую перед поворотом и вновь разгоняясь на выходе. – А вот самоблокирующийся дифференциал определенно не помешал бы – смотри, как буксует разгруженное колесо! Сеатовцы утверждают, что на самой мощной «Купре R» в 265 сил есть его электронная имитация. Но пока сам не опробую, пресс-релизам до конца не поверю.

Второй круг – 2 минуты 11,4 секунды! Быстрее, но современные электронные ассистенты все-таки мешают опытному пилоту. Олег сетует и на работу антиблокировочной системы:

– Ты видел, а? Когда понижаешь передачи на торможении, ни с того ни с сего начинает работать ABS. А я же чувствую, что запас по сцеплению есть!

Ну что, попробуем еще быстрее? Не получится: после нескольких ознакомительных кругов шины «Пирелли» прогрелись, а уже на третьем боевом «поплыли»! На полсекунды хуже, чем первый круг с системой стабилизации. Может, виновато покрытие? Пусть шины и тормоза остынут – пересядем в «Ауди-S3».



И внешность «Ауди-S3» более сдержанна, и ездовые повадки таковы же. Это быстрый, комфортный и надежный в управлении автомобиль.

For journal-plaza.net



«СЕАТ-Леон Купра» уступил «Ауди-S3» почти 2,5 секунды с круга. Погода сыграла на руку полноприводному «немцу».



Олег ПЕТРИКОВ,
мастер спорта,
пилот команды Team Russia:

– Очень интересен «Леон Купра». Мощности мотора для гражданского автомобиля хватает за глаза даже на гоночной трассе, а установи на него гоночные слики – и перегрузки будут вполне боевыми. Управляемость хороша, шасси сбалансировано. Под тягой передок сползает наружу, но это свойство переднеприводной компоновки. А вот если прокатывать поворот на ровном газе, то поворачиваемость, пожалуй, близка к нейтральной: прибавил – траектория распрямляется, прикрыл – с легким скольжением задней оси «Леон» уверенно входит в поворот.

Любопытно: «Ауди-S3» ведет себя точно так же! Я ожидал, что межосевая муфта позволит активнее пользоваться преимуществами полного привода, однако попытки ускориться пораньше приводят опять-таки к сносу передка. Задняя ось не меняет характера управляемости, а лишь позволяет интенсивнее разгоняться после прохождения поворота.

Максим ГОМЯНИН,
1-й разряд по автоспорту,
редактор «За рулем»:

– Несмотря на некоторое техническое сходство, автомобили различаются характерами. Ярко-жёлтый «Леон» – как горячий юноша: амбициозный и где-то резкий, он с ходу готов ввязаться в гоночную драку. «Ауди» рассудителен, сдержанно наблюдает за безудержностью юности.

Трудно выбрать явного фаворита из этих двоих, но все же СЕАТ вызвал больше симпатий. По нескольким причинам: более острый руль, четкий механизм шестиступенчатой коробки, хорошо развитая боковая поддержка сидений (почти как в гоночных «ковшах»). Автоматическая коробка «Ауди» все делает за водителя, а в «испанце» приходится работать, не надеясь на помощника. Так ведь интереснее! И если, скажем, ошибся на переключении, сам виноват. В общем, азарт и горячность «испанца» мне ближе рассудительности «немца».

Разгон с места – смесь восхищения и разочарования. Да, эта машина быстрее: на старте полный привод держится за мокрый асфальт так цепко, будто тот сухой. Мгновенные смены передач воспринимаются на слух, а не по знакопеременным нагрузкам. Но именно это вкупе с хорошей шумоизоляцией отстраняет тебя от процесса управления. «Гашетку» в пол – и понеслись, знай себе рули!

Руль, кстати, необычной формы – со скошенными гранями. Все бы ничего, но в первой же шпильке Олег напрягся: этот штурвал приходится крутить на гораздо большие углы, чем леоновский, вплоть до перехватов. Зато «открываться» на выходе из поворота можно смело: полный привод уверенно разгоняет машину. И первое зафиксированное время со страхующей электроникой разом перекрывает достижение «Леона»: 2 минуты 10,2 секунды! Отключаем ее – и сливаем три десятых…

– Вот увидишь: следующий будет лучшим, – обещает Олег, уходя на очередной круг. Точно: 2 минуты 9 секунд!

Шины. Оказалось, что в этих условиях резина «Бриджстоун-Потенца» по мере прогрева обеспечивает лучшее сцепление. Но даже переставь мы колеса, на итог это повлияло бы несущественно. Конечно, «Ауди-S3» мощнее «Купры», а робот тратит меньше времени на переключения – не будем сбрасывать эти факторы со счетов. И все же разница результатов в 2,5 секунды с круга красноречива: на мокром асфальте кольцевой трассы переднему приводу не догнать полный.

А на сухом? Дождемся весны. ЗР

For journal-plaza.net



Почетное второе

Имя компании Cargraphic стало ассоциироваться с «Порше» в середине 80-х. «Мы начали разрабатывать тюнинговые аксессуары для этой марки, как только поняли, что соответствующая рыночная ниша пустует», – рассказал один из основателей фирмы. А недавно компания в очередной раз доказала, что комплексная настройка позволяет достичь лучших результатов, чем грубая мощь. У испытания красноречивое название: «0-300-0» – автомобиль разгоняется до 300 км/ч, затем тормозит до полной остановки. При этом оценивается как общее время, так и промежуточные результаты: разгон до 100 и до 200 км/ч и время торможения с максимальных 300 км/ч – итого четыре зачетных показателя.

Стокилометровую отметку Cargraphic 997 Turbo GT RSC 3,6 мощностью 624 л.с. преодолевает ровно за 3 с, опережая и «Кёнигсегг-CCXR», и «Астон-Мартин DBS», и «Ламборгини-Мурсьелаго LP670-4 SV».

Даже тюнинговый «Гейгер-Форд GT» с его 790 л.с. набирает первую сотню медленнее.

В разгоне до двухсот снова лидирует «Порше», но триста быстрее даются заряженному «Форду» – он и выигрывает в общем зачете «0-300-0», проделывая все упражнение за 30,3 с. Второе место с отрывом в полсекунды досталось проекту Cargraphic. Неплохо с учетом разницы в 166 л.с.!

Легкая огранка

Известная компания Lorinser представила свое видение кроссовера «Мерседес-Бенц GLK». Мастера тюнинга работали над вседорожником прямотаки с ювелирной тщательностью. Передний спойлер – будто отражение радиаторной решетки, противотуманные фары обрамлены черными вставками. Ребристые пороги зрительно расширяют машину, что вместе с уменьшенным дорожным просветом придает облику спортивность. Задний бампер с ярко выраженным диффузором и двумя спаренными патрубками выпускной системы усиливает этот эффект. Дорого выглядят и 19-дюймовые матово-черные колеса с полированным ободом, на которые смонтированы низкопрофильные шины шириной 265 мм. Колесные арки по контуру подведены контрастным черным – словно драгоценному камню подобрали оправу.



На правах рекламы

ЧРЕЗМЕРНОЕ УПОТРЕБЛЕНИЕ АЛКОГОЛЯ ВРЕДИТ ВАШЕМУ ЗДОРОВЬЮ

«Парламент Новая Классика»

Группа компаний «Парламент» уже давно зарекомендовала себя как компания-новатор, ищущая новые способы создания продуктов высочайшего качества и стремящаяся к совершенствованию технологий. В результате семейство «Парламент» пополнилось новым напитком — водкой **«Парламент Новая Классика»** — продуктом, который призван доставить своим потребителям лучшее качество водки.

Водка «Парламент Новая Классика» приготовлена по классическому рецепту с использованием технологии ФИТО очистки. Благодаря новой технологии **«Парламент Новая Классика»** обладает необыкновенно мягким вкусом и чистым ароматом.

ФИТО очистка — это идея, подсказанная самой природой. В основе новой технологии очистки лежит естественная способность растительного белка (злаков овса) связывать и выводить из жидкости токсичные примеси.

В водочный купаж добавляется отвар злаков, запуская процесс поглощения растительным белком вредных примесей. Образовавшийся осадок полностью удаляется, оставляя водку исключительной чистоты.

ФИТО очистка



For journal-plaza.net

Форсировать все!

Заголовок материала «Унисекс-революция» (ЗР, 2009, № 7) про новый «Фольксваген-Поло» говорит сам за себя: многие придерживаются мнения, что «маленький спорткар заставит биться быстрее мужские сердца, но полюбится и женщинам» (это строчка из пресс-релиза о «Поло» после доработок в ателье ABT Sportsline).

Внешне бойцовская натура малыша проявляется в легком аэродинамическом обвесе. Изменениям подверглись задний спойлер и «юбка» заднего бампера, в центре которой появилось место под двустволку глушителя. Эстетичны установленные в ателье 18-дюймовые колеса из фирменной Z-линии. Ну а в качестве бонуса – деколи с логотипом *ABT*.

У стандартных дизельных двигателей «Поло» объемом 1,6 л разный уровень форсировки. ABT предлагает поднять мощность 75-сильного мотора до 90 л.с., 90-сильного – до 110, а 105-сильного – до внушительных 130 л.с. Столько же можно снять и с бензинового 1,2-литрового турбодвигателя, который в базе располагает 105 силами. При этом, как уверяет фирма, расход топлива и экологические показатели практически не изменятся.

С учетом возросших динамических показателей стоит уменьшить дорожный просвет и сделать «Поло» от ABT более устойчивым на дороге: для этого предусмотрен тюнинговый комплект пружин.





Бестселлеры

В сложных экономических условиях тольяттинские тюнинговые ателье все же продолжают работу. Из множества комплектов «Юролтюнинга» для семейства «Приора» наибольшей популярностью пользуется вариант Torino. В него входят бамперы с накладками, противотуманные фары, решетка радиатора, молдинги и накладки на зеркала. Стоимость окрашенного комплекта – около 20 000 рублей.

Хитом продаж стал и набор для омоложения «Хёндай-Акцент». За такую же сумму на нем поменяют бамперы, пороги, противотуманки и установят спойлер. Подыскать комплект для своего автомобиля могут также владельцы машин марок «Рено», «Тойота», «Форд», «Мицубиси», «Шевроле» и даже «Лексус».



На правах рекламы



For journal-plaza.net

Брызги шампанского

В канун Нового года со многими случаются невероятные приключения. Дед Мороз любезно согласился рассказать нам о своем.



For journal-plaza.net

БУТЫЛКА СВЫШЕ НАМ ДАНА...

Это только по григорианскому календарю Новый год наступает в ночь с 31-го на 1-е. Кто-то встречает его уже в ноябре, успешно завершив производственный план, а кто-то в этот раз будет ждать праздника до 10 февраля – именно тогда по лунному календарю наступит год Золотого Тигра. С другой стороны, что мешает отметить событие несколько раз? Праздник лишним не бывает! Вот и мне случилось встретить наступающий 2010-й за два месяца до срока в одной довольно успешной компании.

Коллектив по большей части мужской, значит, и подарки должны быть соответствующими. Поэтому ба-



For journal-plaza.net



Иной раз в загруженном багажнике непросто найти огнетушитель. Лучше загодя подготовить для него свое всегда доступное место.

гажный короб «Калины» (на санях-то пока рановато, снег не лег) доверху забит праздничными напитками.

Путь от лесной избушки до офиса неблизкий – только до асфальта под сотню верст будет, а там по пробкам еще часа три уйдет. Поэтому выехал загодя. Температура на нуле, слякоть. Можно, конечно, ударить морозцем, чтобы веселее ехалось, мне это раз дунуть! С другой стороны, уж лучше по слякоти, чем по гололеду, – переобуваться в зимние шины никто и не думал еще, да и сам я на летних. Вот и ехал потихоньку, чтобы подарки на кочках не побить. Уже почти из лесу выбрался, как в салоне потянуло горелой проводкой, а вскоре из-под капота пошел дымок.

Выруливаю на опушку – надо посмотреть, что случилось. Открываю капот, и тут же свежий воздух превратил унылый дым в озорные язычки пламени. Еще через мгновение они уже весело плясали над генератором!



Самый быстрый способ откупорить шампанское – срубить пробку вместе с горлышком.

Надо гасить, пока вся машина не занялась! Заморозить бы ее в глыбу льда, но ведь и подарки померзнут! А пока буду искать под ними огнетушитель, точно все сгорит. Штатного места для него в машине не предусмотрено, знаю лишь, что недавно громыхал где-то на дне багажника...

Когда припечет, соображаешь быстро! Выхватываю первую попавшуюся бутылку – оказалось шампанское. (Праздник, кажется, уже начался!) Бегу к капоту и понимаю: раскупорить по всем правилам не успею...

Помню, лет двести тому на гусарском мальчишнике обучил меня этому приему один поручик-весельчак. Шампанское там лилось ре-

Порошковый огнетушитель требует сноровки – струю следует направлять только под корень пламени.



Углекислотный огнетушитель менее требователен к мастерству пожарного – ветошь, пропитанную бензином, гасит быстрее и надежнее.



For journal-plaza.net

НАША СПРАВКА

В жизни всякое случается. Оснований не верить гостю у нас нет – сами попадали в подобные ситуации. Два года назад на парковке у магазина на «Пежо-206» нашего коллеги лопнул шланг ГУРа. Масло под давлением ударило в раскаленный выпускной коллектор и, похоже, тут же загорелось. Но, пока капот был закрыт, казалось, что из-под него просто повалил пар, ведь в сумерках его от дыма не отличишь. Владелец вначале даже подумал – сорвало патрубок. Но сосед по парковке, подвозивший тележку с покупками к своей машине, сразу же учуял характерный запах: приятель, да ты горишь! Стоило поднять капот, полыхнуло так, что модная трехдневная щетина на лице вмиг стала курчавой. На счастье, в тележке лежало несколько двухлитровых бутылей пива. Не раздумывая, сосед энергично встряхнул одну бутыль, свинтил пробку и ударил пенной струей по пламени. Двух литров и нескольких секунд хватило, чтобы подавить пожар в самом зародыше. Правы были римляне: вдвойне дает тот, кто дает скоро.

В другой раз довелось тушить «Москвич-412», из последних сил штурмовавший затяжной подъем под Ельцом. Тогда успешно сработала бутылка «Пепси». И многие, наверное, могут припомнить похожие случаи из своей практики.

Однако мы ни в коем случае не призываем вместо огнетушителя возить с собой газировку или пиво. Для чистоты эксперимента воспроизвели пожар в металлическом ящике. Горела ветошь, щедро пропитанная бензином. Так вот, пока огонь не набрал силу, его вполне можно задавить парой банок пива. Но стоит дать ему разгореться – без настоящего огнетушителя не справиться. Кстати, теоретически все, наверное, знают, как им действовать, но, уверяем, настоящий опыт пожарного приходит только после тренировок. Если углекислотным задавить огонь не так уж сложно, то порошковый требует сноровки. Его струю обязательно нужно направлять под пламя, отрезая его от «пищи». Иначе возникнет обратный эффект: ветошь разгорается так, будто вместо углекислого получает кислородное дутье. Если не хотите оттачивать мастерство на собственной машине, потренируйтесь заранее на более подходящих объектах. И положите в машину два огнетушителя – в салон и в багажник. На всякий пожарный!

Андрей СИДОРОВ

кой, и вскоре раскручивать проволочки на пробках стало затруднительно. В ход пошла сабля: резкий удар ею вскользь по горлышку – и можно наполнять бокалы. Пробка при этом вместе с верхушкой бутылки отстреливается весьма эффектно и, главное, быстро.

Направляю «брандспойт» в очаг возгорания и, как учили, по-гусарски рублю пробку. Нож, конечно, не сабля, но мастерство с годами не забылось – тугая струя брюта вмиг смела огонь! В бутылке не осталось и капли. А из-под капота еще долго исходил благородный запах.

Искрящийся напиток отлично справился с пламенем! А главное, я и машину спас, и на праздник не опоздал, а к подаркам добавилась эта поучительная история. Друзья, держите огнетушитель под рукой, а шампанское – про запас!

Ваш Дед Мороз ЗР

На правах рекламы

Внимание! Изобретение вместо кресла!

ЛЕОНИД МИХАЙЛОВИЧ РОШАЛЬ, директор НИИ неотложной детской хирургии и травматологии, эксперт Всемирной организации здравоохранения, профессор:

"Я очень внимательно слежу за ситуацией в области детской безопасности на дорогах. Автотранспорт и интенсивное дорожное движение — один из самых опасных источников детского травматизма и гибели детей. И здесь важно не допустить беды или максимально снизить ее вероятность именно на стадии профилактики. Не зря вслед за Европой (хотя и с большим опозданием) мы обязали водителей использовать при перевозке детей детские удерживающие устройства (ДУУ), которые, в случае аварии, существенно снижают риск получения тяжелых травм или смертельных исходов.

Существующие сегодня удерживающие устройства имеют не только достоинства, но и недостатки, иногда существенные. При моем участии было протестировано большое количество детских автокресел, и ни одно из них не показало вполне удовлетворительных результатов. Выгодно отличается от многих таких ДУУ удерживающее устройство «ФЭСТ», разработанное у нас, в России. Устройство «ФЭСТ» простое, не такое дорогое, при этом очень эффективное.

По моему предложению оно было проверено в специальной лаборатории и показало хорошие результаты. Полагаю, по своим характеристикам ДУУ «ФЭСТ» может быть моделью выбора".

БОРИС МАТВЕЕВИЧ САВИН, начальник отдела Научно-исследовательского центра проблем безопасности дорожного движения МВД России:

"С введением в ПДД нового требования по обязательности применения детских удерживающих устройств при перевозке детей нельзя использовать даже такси или попутную машину, если в них не окажется детского кресла.

Выход из сложившейся ситуации предложили на ООО «Предприятие «ФЭСТ», создав дешевое и компактное устройство для перевозки детей. Это устройство, представляющее собой эластичную тканевую конструкцию трапециевидной формы, крепится на автомобильных ремнях безопасности посредством застегивающихся крылышек и настолько компактно, что может храниться даже в перчаточном ящике автомобиля. Устройство универсально, так как позволяет перевозить детей всех весовых категорий. Теперь по мере взросления ребенка родителям не нужно будет последовательно обзаводиться тремя различными креслами.

Благодаря своей компактности и дешевизне, по сравнению с детскими креслами, созданное на предприятии «ФЭСТ» устройство может стать штатным в любом легковом автомобиле, водитель которого не исключает возможности перевозки ребенка.

Удерживающее устройство «ФЭСТ» сертифицировано и полностью отвечает требованиям безопасности перевозки детей в легковых автомобилях".

ДЕТСКОЕ УДЕРЖИВАЮЩЕЕ УСТРОЙСТВО ФЭСТ

СЕРТИФИЦИРОВАНО ПО ЕВРОПЕЙСКИМ СТАНДАРТАМ И СООТВЕТСТВУЕТ ТРЕБОВАНИЯМ ГОСТ Р 41.44-2005 (ПРАВИЛА ЕЭК ООН № 44)

Весовые группы

I 9-18 кг | II 15-25 кг | III 22-36 кг



ФЭСТ

РАЗРЕШЕНО

использовать на переднем и заднем пассажирских сиденьях автомобиля:
- для перевозки детей I весовой группы (9-18 кг) - в комплекте с Лямкой ФЭСТ;
- для перевозки детей II-III весовой группы (15-36 кг) - без Лямки ФЭСТ

Спрашивайте в сети магазинов «Детский мир» (по России), «Кораблик», «Карапуз» (г. Москва и Московская область), «Малютка» (г. Краснодар), сети гипермаркетов «Метро», «АШАН» (по России), в торговом доме «Магистраль» (г. Новосибирск), в Интернет-магазине «Baby-Art»

Согласовано с ГИБДД
Надежно защитит Вашего ребенка!

www.fest-k.ru

РЕКЛАМА

For journal-plaza.net

На всех парах

Рекорд скорости, продержавшись 103 года, пал – эта сенсация заслуживает отклика в ЗР, хотя ее герой скорее паровоз, чем автомобиль. С подробностями – Алексей Воробьев-Обухов.

КТО, КОГДА И ЧТО ПОБИЛ?

Рекордов скорости в мире установлено великое множество, причем для самых разных транспортных средств, порой весьма экзотических. Что вы скажете о гонках... на кроватях? Если же ограничиться существенными признаками автомобиля (наличие двигателя, четырех колес и руля), то окажется, что первым в мире отметку 100 км/ч преодолел в 1899 году вовсе не «Бенц» с бензиновым двигателем, а электромобиль. Тремя годами позднее рекорд побило «Пасхальное Яйцо» (Œuf de Pâques) – развитие конструкции знаменитой паровой повозки Кюньо, выдавшее 120,8 км/ч. Далее «паровозы», а точнее, паромобили продолжали в клубах дыма и пара обгонять бензомоторные повозки и в 1906 году преодолели – подумать страшно – рубеж 200 км/ч. Отважный Фред Марриотт достиг тогда скорости 205,44 км/ч, и эта отметка оставалась недосягаемой для паромобилей вплоть до нынешнего лета…

Чтобы закончить исторический экскурс, добавим: «Бенц» в 1910 году взял-таки реванш, с тех пор абсолютные рекорды скорости принадлежали уже автомобилям с двигателем внутреннего сгорания. А о паромобилях, казалось, прочно забыли. Не добавил им славы и «почти установленный» в 1985 году рекорд в 234,33 км/ч: болид с паротурбинной установкой не смог показать ту же скорость при заезде в обратном направлении, поскольку… сгорел.

И вот – 25 августа 2009 года, 8.19 местного времени, Калифорния, база ВВС США «Эдвардс». В этот день тут не приземлялся шаттл, но, тем не менее, раздавалось грозное шипение и вспыхивали аплодисменты: новый рекорд скорости установил британский паромобиль Inspiration («Вдохновение»), развивший под управлением Чарльза Барнетта Третьего в двух последовательных заездах 219,04 и 243,15 км/ч соответственно. И еще десять (!) раз в течение часа разгонявшийся существенно быстрее 200 км/ч. Итог – засчитана средняя скорость 225,06 км/ч. Что-то подсказывает: если экологи и дальше будут настаивать на все более безвредном выхлопе, это достижение точно не продержится до XXII века…



Еще немного… Есть мировой рекорд!



Паромобили отличаются завидным ресурсом: Grenvill Steam Carriage построен в далеком 1896-м, но до сих пор на ходу!



Уже в 1912 году паромобили Stanley перестали быть похожими на паровозы.

For journal-plaza.net



Большой вес паромобиля иногда может быть его достоинством: перед нами довольно эффективный и экологически чистый каток, работающий на дровах.



Под обшивкой рекордного паромобиля приметы современных высоких технологий.

ЧИСТОЕ «ВДОХНОВЕНИЕ»

В экологическом отношении паромобиль в самом деле даст фору бензиновому: оптимизировать непрерывное стационарное горение в топке проще, чем короткие вспышки в цилиндрах ДВС. Поэтому выбросы тепловых электростанций (а они, кстати, и есть чистой воды «паромобили», только без колес) относительно безвреднее автомобильных выхлопов. Конечно, важно, чем именно топить. Тут с точки зрения всеядности автомобили и вовсе отдыхают. В начале прошлого века, например, паромобили работали на дровах. Не так глупо, считают современные экологи: при сжигании древесины не выделяется добавочный углекислый газ (кроме поглощенного деревьями из атмосферы) и, таким образом, нет вредного воздействия на климат.

Ну а британский рекордный паромобиль работал на сжиженном газе, заправленном в баллон емкостью 60 л. Гораздо больший бак потребовался для воды, ведь в течение 25 минут 12 бойлеров с трубками общей длиной более 3 км превращали в пар температурой 400°С и давлением 40 бар аж 1000 л! Поток этого пара со сверхзвуковой скоростью подавался на двухступенчатую турбину, рабочее колесо которой раскручивалось до 13 000 об/мин. Развиваемая при этом мощность составляет всего 268 кВт (360 л.с.). И вот она, ахиллесова пята всех паромобилей, обусловившая их историческое поражение от двигателя внутреннего сгорания: низкий КПД. Потому что «на входе», то есть в топке Inspiration, выделяется 3000 кВт тепловой мощности. В дело, стало быть, идет лишь 9%. Этот КПД на порядок лучше, чем у старинного паровоза, но во много крат меньше, чем у современного дизеля.

А ведь мы еще не рассказали о других непроизводительных затратах энергии. Создатели рекордного «Вдохновения» не случайно сравнили его... с гигантским электрочайником: в недрах трехтонного и почти восьмиметрового паромобиля и в самом деле прячутся четыре аккумуляторные батареи по 90 А·ч и ТЭНы. Неужели не хватает жара в топке? Хватает, просто понадобилось подогревать сжиженный газ, чтобы он быстрее испарялся!

Если взвесить всю описанную выше начинку, станет ясно: чтобы рассчитывать на рекорд, необходимо любой ценой уменьшить общую массу болида. Поэтому ажурную стальную раму обшили легкими панелями из алюминия (сзади) и углепластика (спереди).

ВСЕ В СВИСТОК ИЛИ...

Стоило ли идти на такие затраты – энергетические и финансовые – ради скорости, которую развивают сегодня очень многие серийные автомобили? Даже если команда энтузиастов из университета в Саутгемптоне сумеет доработать свой болид и преодолеть рубеж 275 км/ч (как заявлялось вначале), это все же не слишком впечатлит избалованную современным автоспортом публику. Пусть так, но... Еще лет десять назад мало кто всерьез обсуждал возможность реванша электромобилей, а сегодня они уже доминируют среди концептов Франкфуртского автосалона. И наконец, почему бы со временем не объединить электромобиль с тепловой электростанцией? ЗР

На правах рекламы

MYSTERY

DVD VIDEO

MPEG4 VIDEO

MMTD-9220S
Автомобильная мультимедийная система с выдвижным сенсорным 7" ЖК монитором
от 14 444р

HD ready

HDMI

MTV-3205W
Жидкокристаллический телевизор с диагональю экрана 32"
от 15 490р

www.mysteryaudio.ru

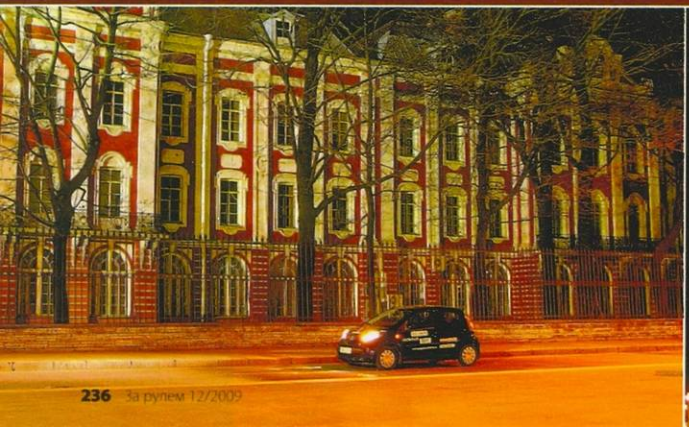
ООО «Торговый дом Автоэлектроника»
тел.: (495) 287-20-18

For journal-plaza.net

Город-призрак

Когда на Петербург опускается ночь – не важно, белая она или нет, – он меняет облик и манеры. Заводит беседу, листая эпохи, словно страницы книги… В книгу заглянул Кирилл Шинкаренко.







Здание Двенадцати коллегий хранит множество тайн. Не помните, к примеру, почему оно стоит не вдоль набережной, а поперек?

Сфинкс загорает под фонарем. Того и гляди, замурлычет...

For journal-plaza.net

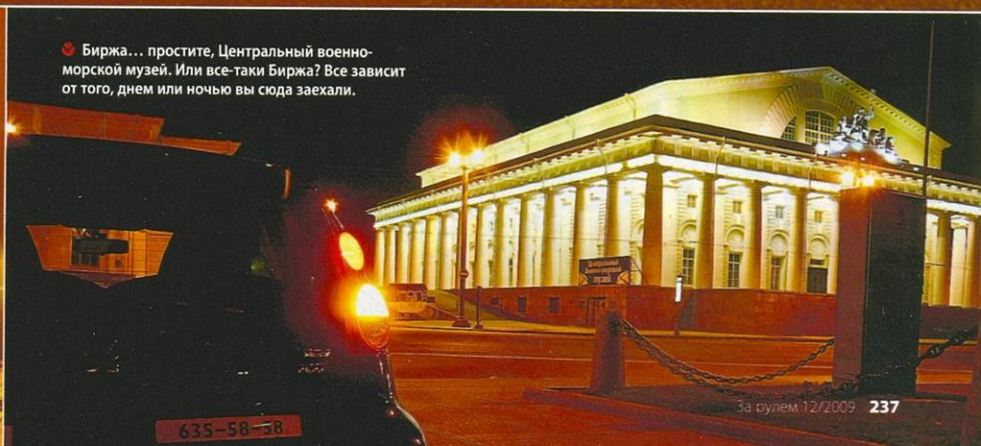
Санкт-Петербург – пожалуй, один из самых романтичных городов мира. Если вы привезете сюда своего любимого человека и признаетесь в своих чувствах под аккомпанемент его великолепия, то ваша любовь просто не сможет ответить отказом. А ночной город – он вообще другой, нереальный.

Не удивляйтесь, если возле Михайловского замка встретите призрак императора Павла I, а у Спаса-на-крови услышите стоны смертельно раненного Александра II. Ведь Петербург похож на театральную декорацию, а вы – актеры в пьесе под названием «Жизнь».

Вы не видели ночного Питера? Значит, вы вообще ничего не видели. Поехали? ЗР



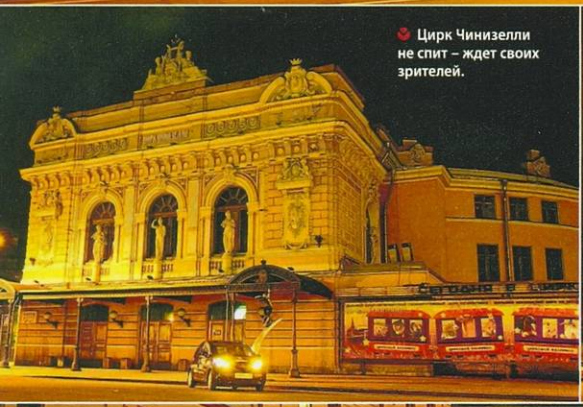




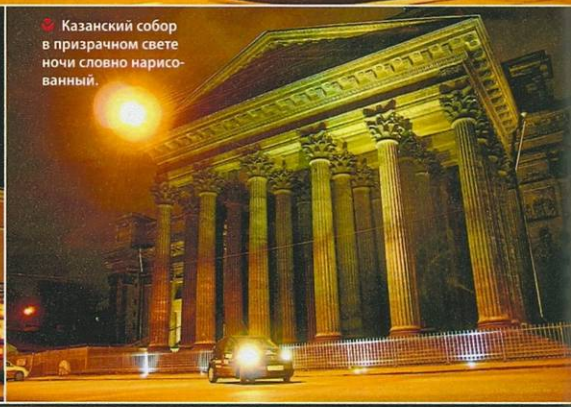
Биржа... простите, Центральный военно-морской музей. Или все-таки Биржа? Все зависит от того, днем или ночью вы сюда заехали.

for-journal-plaza.net

«Пыжик» и так маленький, а уж рядом с Исаакием… Осторожно – можно встретиться с призраком антирелигиозного музея: было здесь и такое…



Цирк Чинизелли не спит – ждет своих зрителей.

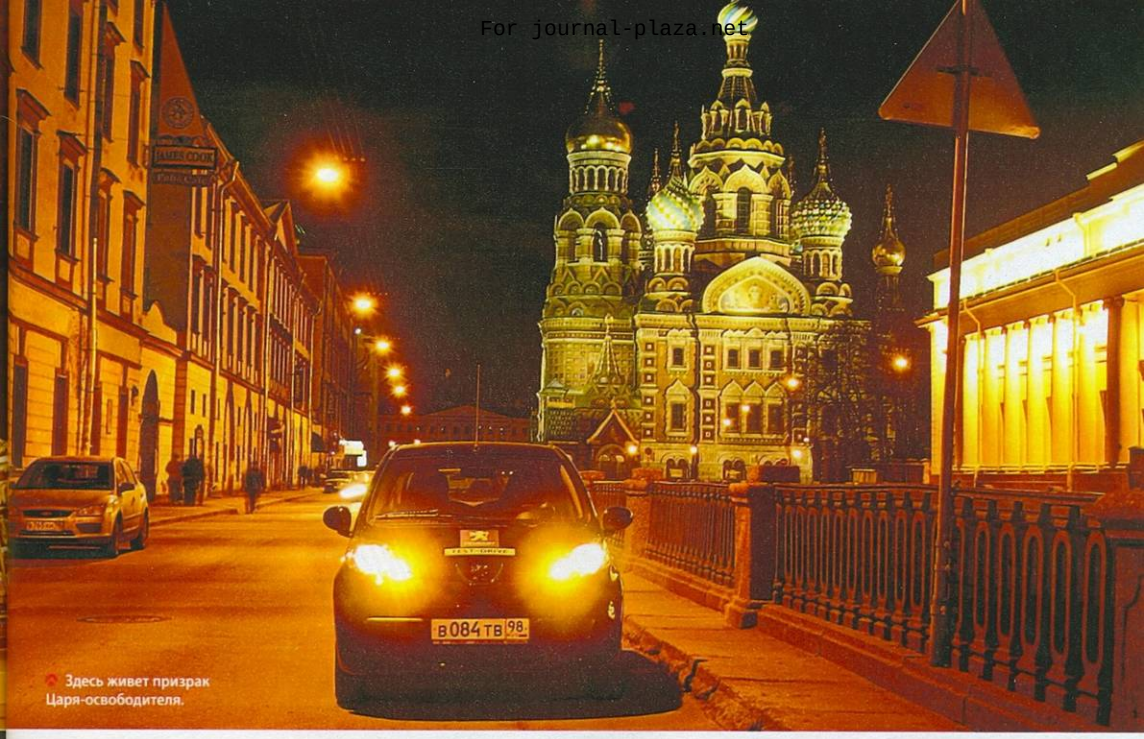


Казанский собор в призрачном свете ночи словно нарисованный.



И сегодня по десяткам километров убранных рельсов ходят призраки ленинградских трамваев. Они почти такие же, как эти!

For journal-plaza.net



Здесь живет призрак Царя-освободителя.

На правах рекламы

SINTEC UNLIMITED – ЭЛИКСИР БЕССМЕРТИЯ?

Еще совсем недавно мы мечтали о вечных автомобилях: таких, чтобы купил, и – все! Знатоки уважительно кивали на «мерседесы»: мол, это – «миллионники», ничего с ними не сделается. Однако потом в мировом сознании что-то щелкнуло и акценты резко сменились: мечты о вечной молодости уступили место прагматичной погоне за экономичностью, экологичностью и прочими новомодными веяниями. Конструктор обязан делать машину не вечной, а технологичной в производстве – читай, легкой, менее металлоемкой и, конечно же, дешевой.

На этом фоне совершенно неожиданным выглядит сообщение о создании «вечного антифриза»! Во-первых, зачем он нужен? Во-вторых, это технически неосуществимо – как нереальны вечный двигатель или вечная молодость. И все же так называемый ЛОБРИДНЫЙ антифриз (LOBRID Technology) уже стал реальностью: его появление было востребовано концерном VW…

Уже сегодня концерн Фольксваген использует в качестве первой заливки только антифриз по спецификации TL 774, исп. G (для «Синтек» – это антифриз Sintec Unlimited S12++), позволяющий отказаться от его замены на протяжении всего периода эксплуатации автомобиля.

Конечно, термин «вечный» не стоит понимать буквально: речь идет «всего лишь» о том, что новый антифриз рассчитан на весь срок эксплуатации двигателя. Но это, конечно же, явный прорыв.

Цена прорыва? Отнюдь не космическая: лобридный антифриз SINTEC «UNLIMITED» защищает все основные металлы, с которыми соприкасается, точно так же, как и его карбоксилатные коллеги. А изюминку продукту придают силикаты, которые действуют очень быстро, но решительно, образуя твердый защитный слой. В первую очередь это касается алюминиевых деталей. При дальнейшей эксплуатации двигателя им на смену приходят «умные» карбоксилатные присадки, которые расходуются только там, где намечается очаг коррозии. Итог – двойная биполярная защита металлических поверхностей!

Конечно, антифриз SINTEC «UNLIMITED» не сделает вашу машину вечной. Но заменять его вам не придется никогда – разве что, вместе с двигателем… Любопытно, что при этом его можно смешивать с любыми качественными охлаждающими жидкостями типа G11, G12 и G12+, не содержащими нитриты, амины и фосфаты (NAP free coolant). Но это – как бы бонус…

А что касается витков мирового сознания… Если каждый из них будет приводить к созданию чего-то вечного, то можно только порадоваться за наше «завтра». Тем более, что оно наступило уже сегодня!

Вечный антифриз

UNLIMITED

SINTEC UNLIMITED – новейший лобридный антифриз, произведенный по биполярной технологии.
SINTEC UNLIMITED – рассчитан на весь срок службы автомобиля (при заливке в новый двигатель).
SINTEC UNLIMITED – Антифриз Будущего.



WWW.ORGSINTEZ.COM

For journal-plaza.net

Привычка побеждать

Если на кузов этого родстера попробовать водрузить все завоеванные в гонках кубки, призы и медали, места им, вероятно, не хватит. Подышать дымом легендарных спортивных сражений довелось Сергею Канунникову. Фото Георгия Садкова.



Короткий удар по тормозам. Под звук перегазовки толкаю рычаг с алюминиевым набалдашником вперед: поворот открылся, вдавливаю газ в пол – и под нарастающий бас спортивного мотора мы с «Ягуаром» выходим на прямую. Сейчас уже непонятно, что громче – рык двигателя или свист встречного ветра. В лицо несется холодный поток, снизу, от педалей, напирает горячий воздух (облегченный спортивный автомобиль не отягощен ни шумо-, ни термоизоляцией). Вновь включаю четвертую. Стремительно догоняю! Но... не гоночного конкурента, а всего лишь одного из представителей обширного, однако довольно безликого автомобильного поголовья XXI века. Заигрался... Мы вовсе не в Ле-Мане, а на узеньком, живописном подмосковном шоссе.

For journal-plaza.net



РОДСТЕР, ПРИЕХАВШИЙ С ХОЛОДА

Пятого марта 1948-го Уинстон Черчилль произнес знаменитую речь в Фултоне, плотнее опустив и без того нависающий между Востоком и Западом железный занавес. Вчерашние союзники стали вероятными противниками. Роман известного британского писателя, а прошлом сотрудника секретной службы Джона Ле Карре «Шпион, пришедший с холода» появился много позже, но эпоху, в которую родился один из самых известных автомобилей первой половины прошлого столетия, показал очень ярко.

Покуда политики и военные мерились грозными речами и стращали друг дружку стратегическим потенциалом, остальные не расхотели жить. Напротив, старались урвать от пока еще мирной жизни побольше. Для тех, кто готов был дорого платить, осе-

For journal-plaza.net

нью 1948-го на Лондонском мотор-шоу представили «Ягуар-XK 120» – низкий родстер с 160-сильным 6-цилиндровым мотором с двумя карбюраторами и 4-ступенчатой коробкой передач. С подвеской особо не мудрствовали: спереди торсионы, сзади и вовсе продольные рессоры и жесткий мост. Зато кузов – алюминиевый!

Первоначально планировали сделать лишь 200 машин – для любителей быстрой езды и профессиональных спортсменов. По тем временам на таком родстере при минимальной подготовке можно было стартовать не только в ралли, но и в кольцевых гонках. Но спрос богатых клиентов, изголодавшихся за войну по новым спортивным моделям, оказался таким, что XK 120 поставили на поток, отказавшись, правда, от сложного в производстве алюминия. Зато форму кузова сохранили. И правильно сделали!

MADE IN GREAT BRITAIN

Шерлок Холмс, помнится, утверждал, что для дальнего путешествия к месту преступления ему достаточно зубной щетки и револьвера. Создавая свои шедевры, битлз обходились тремя гитарами и барабанами. «Ягуар» тоже создан для тех, кто не приемлет излишеств!

Пугают ветер, дождь, холод? Поищите другой автомобиль. У этого кокпит лишь на стоянке можно прикрыть пристяжной попоной. Именно такой кузов, классический родстер, – правильный выбор истинного джентльмена, ценящего чистопородные спортивные машины. Чтобы сесть в автомобиль, следует потянуть за хиловатые кожаные ремешки внутри дверей. Забраться в машину с непривычки, тем более при солидной комплекции, непросто. Зато, справившись с этим, оценил неожиданное удобство далеко отстоящих педалей, удачно расположенного рычага коробки и плотно облегающего тело кресла. Даже в ширину не очень тесно. Что, правда, отчасти обусловлено тем, что правое плечо (это правильная версия – британская!) свешивается на улицу.

Нажал кнопку стартера: мир вокруг блекнет и уж точно затихает. Низкое бухтение рядной «шестерки» от-

Дуга безопасности родстер не красит, но необходима – таковы гоночные требования, более поздние, нежели в годы молодости «Ягуара».



Колеса с единственной центральной гайкой делали возможной быструю замену во время гонок... и радовали глаз автомобильного гурмана.





Одна из самых необычных деталей – зеркало заднего вида. На ходу в него кое-что можно рассмотреть.



For journal-plaza.net



менно сочетается с коктейлем ароматов: к выхлопным газам примешивается запах кожи, нагретой теплом двигателя, быстро проникающим в салон. Холостых оборотов породистый скакун не любит – начинает возмущенно похрюкивать, забрасывая свечи. «Ягуар» требует боевого режима. Ну или хотя бы приближенного к нему.

На осторожном старте автомобиль презрительно дергается, норовя заглохнуть и словно вопрошая: «Слабо?». Продавив непривычно жесткую педаль поглубже, получаю неожиданно стремительное ускорение. Вот она, главная басовая ария рядной «шестерки»! Коробка передач – с довольно большими ходами, особенно поперечными. Попривыкнув и удерживая обороты не ниже 2000 в минуту, начинаю понимать, за что богатые покупатели 1940–1950-х влюблялись в этот «Ягуар». После 2000 об/мин двигатель проявляет удивительную тяговитость, неплохо ускоряя автомобиль даже на высшей – четвертой.

Тормоза – лучше, чем думал. Они (конечно, в спарке с замечательным мотором) позволяют немного похулиганить, неагрессивно посоревновавшись с чем-нибудь современным. А вот тяжелый руль заслуженно критиковали еще

На правах рекламы

a/mega 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



КОШАЧЬЯ РОДОСЛОВНАЯ

«Ягуар-ХК 120» дебютировал в 1948 году с мотором 3,4 л мощностью 160 л.с. и 4-ступенчатой коробкой передач. Скорость машины достигала 190 км/ч. Примерно две сотни первых экземпляров собрали с кузовом из алюминия. С 1951-го, помимо родстера, можно было купить купе и кабриолет. В 1954-м появился модернизированный «Ягуар-ХК 140» с 190- или 210-сильным двигателем. С 1957-го автомобиль вновь изменили: на «Ягуар-ХК 150» начали ставить механическую коробку с повышающей передачей или автомат. С 1958-го делали также «Ягуар-ХК 150S» с 265-сильным двигателем 3,8 л. У модели ХК было также несколько гоночных модификаций. До 1961 года построили 30 357 «ягуаров-ХК», из них 7391 машина – версии ХК 120.

For journal-plaza.net

при конвейерной жизни «Ягуара-ХК». Впрочем, это было в конце 1950-х, а для ранней, 1949 года, версии, которую довелось опробовать, – он приемлем. Тем более что тяжесть штурвала не дает расслабиться и помогает находить взаимопонимание с колесами. Реакция-то на руление отнюдь не идеальная. А ведь когда-то гонщики носились в таких «ягуарах» на предельных скоростях да «писали» виражи – не чета этим! Машины – легенды, люди – титаны!

А вот перед чем аристократичный «британец» пасует, так это перед подмосковными дорогами. Разросшиеся до гипертрофированных размеров спидбрейкеры миную «шагом», но выпускной тракт все равно болезненно задевает о бугор. Снять бы с этого пригорка немного асфальта да положить в соседнюю яму, где машина подпрыгивает так, словно пытается проверить, не выскочу ли из седла. Подвеска очень жесткая, почти как на современных спортивных авто. Держись, ветеран! Это не Уорвикшир – графство, в столице которого, Ковентри, тебя создали, и даже не провинциальные британские дорожки, где ты побеждал в ралли Королевского автомобильного клуба. Держится! И даже вновь норовит кого-то догнать.

ВРЕМЯ СЛАВЫ

С 1950 по 1957 год на «ягуарах» пять раз выигрывали очень престижные в те годы гонки в Ле-Мане. Не меньшим, нежели у профессиональных спортсменов, успехом модель ХК пользовалась у тех, кто ездил не по гоночным трассам, а вояжировал от родовых особняков до престижных клубов. По «Ягуару-ХК» буквально сходила с ума не только европейская, но и американская богема. Наряду с иными европейскими спортивными моделями, набиравшими популярность в США начала 1950-х, он стал раздражителем для знаменитого дизайнера Харли Эрла – духовного отца «Шевроле-Корвет».

С годами «Ягуар-ХК» менялся: росла мощность мотора, появились кабриолет с откидной крышей и даже купе, избавившие хозяев от риска приехать на званый вечер промокшими или пыльными. «Ягуар», который собирались сделать тиражом в пару сотен, проехал через самый холодный период, дожил до робкого начала оттепели – визита в Великобританию советского лидера в 1956-м (еще лет за пять до этого события даже футурологи ничего подобного не предложили бы!) – и вплоть до начала 1960-х, эпохи уже сильно подтаявших льдов.

Он и сегодня не потерял вкуса к победам: срывается с места, словно выехал не на прогулку, а за очередным спортивным кубком. Танки и пушки, которыми сверхдержавы пугали друг друга во времена его молодости, «Ягуар» оставил далеко позади. Они, к счастью, в настоящее соревнование так и не вступили. **ЗР**

Редакция благодарит Музей техники Вадима Задорожного за предоставленный автомобиль и помощь в организации фотосъемки.



На правах рекламы

SUPRA

НОВОГОДНЯЯ АКЦИЯ

КУПИ 1DIN МУЛЬТИМЕДИЙНУЮ СТАНЦИЮ SUPRA SDD-T5003B СО ВСТРОЕННЫМ МОНИТОРОМ...



...И ПОЛУЧИ УНИКАЛЬНУЮ АНТЕННУ SUPRA SAF-7 В ПОДАРОК!



- инновационная разработка российских инженеров - произведено по запатентованной технологии
- облегченный корпус - не отклеится от лобового или бокового стекла при любых условиях
- отсутствие "усов"
- выдерживает большие перепады температур - адаптирована к российскому климату
- более уверенный прием радиосигнала по сравнению со всеми существующими аналогами

СПРАШИВАЙТЕ ОБ АКЦИИ В МАГАЗИНАХ АВТОМОБИЛЬНОЙ ЭЛЕКТРОНИКИ В ВАШЕМ ГОРОДЕ!

СДЕЛАЙТЕ СУПРА-ПРАВИЛЬНЫЙ ВЫБОР!

ТВЦ «Горбушкин двор», пав. С1-065/066, т. (495)782-69-04
Официальный интернет-магазин www.suprashop.ru,
т.(495)799-36-30,(495)424-36-60

Хотите получить технику SUPRA в подарок?
Заходите на сайт www.supraet.ru,
участвуйте в конкурсах и получайте призы!

ПРИГЛАШАЕМ К СОТРУДНИЧЕСТВУ ДИЛЕРОВ

 For journal-plaza.net

Лучшие автомобили нового года
Гран-при «За рулем»-2009 ... 1-4, 4-4
Гран-при «За рулем» ... 2-10
Гран-при «За рулем»
Призы читателям ... 3-12
«Опель»: второй поход на восток
Россия – главный акционер «Опеля» ... 7-4
С места в барьер
Крэш-тест «Приоры» в реальных условиях ... 8-4
Принимай призы, читатель!
Гран-при «За рулем»-2010 ... 9-4
«Проездной» за 500 рублей ... 10-4
Включите цвет!
Автосалон во Франкфурте ... 11-4
Народный – наш, калужский ... 12-4

Крупным планом
1-3, 2-3, 3-3, 4-3, 5-3, 6-3, 7-3, 8-3, 9-3, 10-3, 11-3, 12-3

Новости
1-22, 2-14, 2-116, 2-212, 3-16, 4-18, 4-110, 4-208, 5-10, 5-192, 6-14, 6-207, 7-12, 7-192, 8-14, 8-208, 9-10, 9-222, 10-16, 10-248, 11-28, 11-236, 12-14, 12-120, 12-198

АВТОМОБИЛИ

Антикризисная коалиция
Тест «Пежо-206», «Рено-Символ», «ФИАТа-Альбеа» ... 1-28
Синдром геймера
«Инфинити-FX35» ... 1-38
Кабрио-балет
«Форд-Фокус СС» ... 1-42
Классикой навеяло
ВАЗ-21054, -21074 ... 1-48
Миролюбивый агрессор
«Ауди-S4 Авант» ... 1-64
Под горячее
«Субару-Импреза» седан ... 1-54
Время разбрасывать камни
«Джип-Гранд Чероки», «Коммандер» ... 1-56
Ленинградское время
«Форд-Искейп» ... 1-68
Светский угодник
«Порше-Каррера 4» ... 1-72
Рацион хищников
Дизельный и бензиновый «Пежо-308» ... 1-78
Все, кроме скромности
«Ауди-G7 V12 TDI Кваттро» ... 1-84
Имею желание…
Тест «Тойоты-Аурис», «Мицубиси-Лансер», «Ниссана-Тиида», «Ситроена-С4» ... 2-20
В традициях модерна
«Хёндай-i20» ... 2-32
Эконом-класс
Упрощенные версии «Лады» ... 2-36
По текущей дороге
«Тойота-Авенсис» ... 2-38
Как сыграть Бонда
Тест «Мицубиси-Паджеро», «Хонды-Пилот», «Мазды CX-9» ... 2-42
Альпийские картинки
Вседорожники «Мерседес» ... 2-52
Город не тетка
«ФИАТ-Панда» в городском пейзаже ... 2-56
Исключительный случай
Дизельный «Субару-Импреза» ... 2-58
С верой и дизелем
«Хёндай Санта-Фе» ... 2-60
Отдельные «но» нового RX
«Лексус-RX 350» ... 2-62
Дачный экспресс
«Дэу-Нексия», «Рено-Логан» ... 2-66
В «Джазе» – только девушки!
«Хонда-Джаз» ... 2-70
Защитная реакция
Безопасность «Вольво-XC60» ... 2-76
Карточные игры
Тест навигаторов ... 2-78
Сны «серебряной стрелы»
Дневник «Лады-Приора» ... 2-86
Нонконформист
«Порше-Кайман» ... 2-92
«Леснику» прыжки не к лицу
Как 3Р помог «Субару» ... 2-98
Пусть всегда будет солнце
Тест «СЕАТа-Ибица», «Мазды-2», «Форда-Фиеста» ... 3-24
Теория невероятностей
«Рено-Меган» ... 3-36
С симпатией к излишествам
«Сузуки-Гранд Витара» ... 3-44
Сицилианская атака
«Порше-Боксстер» ... 3-46
А четыре лучше!
«Шкода-Октавия 4×4», «Суперб 4×4» ... 3-50
Что, новый хозяин, надо?
«Мазда-3» ... 3-54
Отведайте второго
«ФИАТ-Седичи» ... 3-58
Кубик Рубика
«КИА-Соул» ... 3-62
Тринадцатый воин
«Хонда-Ледженд» ... 3-66
Во имя MINI
«МИНИ-Джон Купер Уоркс» ... 3-72
Турнир четырех дверей
«Лада-Самара» – «Лада-Калина» ... 3-74
Активный и пассивный
Тормозим с прицепом ... 3-82
Красис Гиппократа
Тест «Инфинити-EX», «Мерседес-Бенц GLK», «Ауди-Q5» ... 3-84
День сурка
Тест «Рено-Лагуна», «Мазды-6», «Ситроена-С5» ... 4-26
Купил гибрид – спас дерево
«Хонда-Инсайт» ... 4-40
Полукровка
«Лада-Самара» с 16-клапанным двигателем ... 4-44
Без Деда, но с Морозом
Пробег на север ... 4-46
Desperados
«СЕАТ-Эксео» ... 4-54
Средство для забывчивости
«Мазда MX-5» ... 4-58
С европейским паспортом
«Хёндай-i30» ... 4-62
«Порше» как тягловая сила
«Порше-Кайенна» с дизелем ... 4-64
Международный женский
Трехдверная «Тойота-Ярис» ... 4-67
Российский на все 100
Новая модель тагаза ... 4-70
Диз-баланс
«СанЙонг-Кайрон» с дизелем ... 4-74
В здоровом теле…
«Чери-Кимо» ... 4-78
Идет солдат по городу
Дневник «УАЗа-Патриот» с дизелем ... 4-80
Не ходи на бархан
Спецтест: песок на дороге ... 4-86
В погоне за истиной
«Ауди-R8 V10» ... 4-88
Кавалеры приглашают дам
Тест «Пежо-207», «Шевроле-Авео», «Шкоды-Фабия» ... 5-20
День открытых крыш
Кабриолет «Ауди-A5» ... 5-32
Не просто бантик
«Шевроле-Круз» ... 5-38
Вид с седьмого этажа
«Вольво-S80» ... 5-42
Этюд в рыжих тонах
«КИА-Церато» ... 5-48
Интересное кино
«Пежо-308 СС» ... 5-54
И расцвел подснежник…
Рестайлинг «Шевроле-Нива» ... 5-58
Пикассо из Трнавы
«Ситроен-С3 Пикассо» ... 5-62
Чувство ритма
«Опель-Инсигния», «Мазда-6», «Хонда-Аккорд» ... 5-68
Пожалуйте в хвост!
«Опель-Инсигния Спортс Турер» ... 5-78
Тяжелая атлетика
Чем опасен груз ... 5-80
Город мечты
Тестируем «Фольксваген-Гольф», «Хёндай-i30», «ФИАТ-Браво», «Пежо-308» ... 6-22
Чтоб не сглазить
«Мерседес-Бенц» E-класса ... 6-34
Новейшая история
«Лада-Приора»-универсал ... 6-40
Оттенки синего
«СЕАТ-Леон» и «Алтеа» ... 6-42
Птица-тройка
«Мазда-3» ... 6-46
Важнее происхождения
«Хёндай-Генезис Купе» ... 6-50
Чужое сердце бьется ровно
«Шевроле-Нива» с дизелем ... 6-54
Крейсер прибрежного плавания
«Тойота-Урбан Крузер» ... 6-56
Шестое чувство
«Фольксваген-Сирокко» и «Гольф GTI» ... 6-60





For journal-plaza.net





Голос Америки
«Ниссан-Мурано», «Хёндай-ix55» 6-66
Танковый корпус
«Крайслер-300С» 6-74
Рослый малый
«Ауди-А4 Олроуд» 6-78
Туризм и дизель
«БМВ-530d Туринг» 6-82
Служу Отечеству!
«УАЗ-Хантер» с дизелем ЗМЗ 6-84
Молодой йети хочет познакомиться
«Шкода-Йети» 6-86
Пересекая гольф
«ФольксвагенКроссГольф» 6-90
Трансмиссия выполнима!
Спецтест: кроссоверы с разными типами трансмиссии – «Пежо-4007», «Субару-Форестер», «Фольксваген-Тигуан» 6-92
Поворот на 370
«Ниссан-370Z» 6-102
Под знаком качества
Тест «Тойоты-Авенсис», «Форда-Мондео», «Фольксвагена-Пассат» 7-18
Накануне гибридизации
«Пежо-3008» 7-28
Остров спокойствия
«Мерседес-Бенц» S-класса 7-36
Кредит доверия
«Лада-Приора» – «Шевроле-Ланос» 7-40
В пользу дизеля
Рестайлинг «Ауди-Q7» 7-46
На ободах
Спецтест «Спущенная шина» 7-48
Муза красоты
«Рено-Клио» 7-50
Лошадиная фамилия
«Хёндай-Эквус» 7-53
Между первой и второй…
«Форд-Куга» на бензине 7-54
Жизнь в шоколаде
«Мерседес-Бенц Е Купе» 7-56
Иллюзия полета
«Хонда-Сивик» 7-60
Давай на чистоту!
«Лексус-RX 450h» 7-62
Бюджет выдержит
«Мицубиси-Галант» 7-66
Рекуперация
«МИНИ-Купер Кабрио» 7-68
Черная кошка, черный кот
СААБ 9-3 7-70
Собачья радость
Кондиционер или открытые окна 7-76
Мальчики-мажоры
Тест «Ауди-Q5», «Вольво-XC60» 7-78
Быстрый вжик
«Мазда-2» 7-84
Двигатель торговли
Тест «КИА-Церато», «Опеля-Астра», «Хонды-Сивик», «Форда-Фокус» 8-20
Служили два товарища
«Шкода-Октавия Скаут» и «Октавия RS» 8-32
Задок ценою в миллиард
Универсал «Лада-Приора» 8-36
Остаться собой
«КИА-Спортидж» 8-39
Энергоноситель
«Тойота-Приус» третьего поколения 8-42
Баварский маскарад
БМВ-X1 8-46
Душевные качества
Тест: «КИА-Соул» и «ФИАТ-Седичи» 8-50
«Их» университеты
«Хёндай-ix55» 8-58
Детское питание
«Фольксваген-Тигуан», Москва – Питер – Москва на одном баке 8-62
Не отстал от времени
«СЕАТ-Эксео» 8-66
Работали над дизелем
«Калина» с мотором на солярке 8-68
Окончательная версия
«Тойота-Версо» 8-70
Нарисоваться ночью
«Ситроен-С3 Пикассо» 8-73
Аромат осеннего цветка
«Опель-Астра» 8-76
Унисекс-эволюция
«Фольксваген-Поло» 8-78
Они – большого города
Тест «ФИАТа-Панда», «Пежо-107», «Сузуки-Сплэш» 8-84
Вечное и новое
«Пежо-4007» 8-94
Пятерка любит спорт
«Ауди-TT RS», купе и родстер 8-100
В здоровом теле
«Порше-Панамера» 8-104
Этюд для графики с оркестром
Тест «Ситроена-С3 Пикассо», «Форда-Фьюжн», «Хонды-Джаз» 9-20
Друг слуги, слуга друга
Рестайлинг «Тойоты-Кэмри» 9-31
Круче гор
«Рейндж-Ровер» 9-32
Европейского нам не надо
«Шкода» с «российской» и стандартной подвесками 9-36
Земное притяжение
«КИА-Соренто» 9-40
У камина
«Инфинити-G37» 9-46
Тряхнем стариной
Спецтест: амортизаторы для «Лады-Калина» 9-48
И невозможное возможно
Кроссовер БМВ-X6M 9-52
Йети, выходи!
Презентация «Шкоды-Йети» 9-56
Само очарование
Тест купе «Рено-Лагуна» и «Фольксваген-Пассат CC» 9-62
Полуостров сокровищ
Версии «СЕАТа-Ибица» 9-74
Яичница на капоте
Жаркий тест пяти машин 9-80
Спринтер, стайер... и зануда
Первенство заводской марки 10-26
Даже не думай!
«Хёндай-i20» 10-46
По закону букв
«Опель-Инсигния OPC» 10-48
Второй шанс
«ЗАЗ-Шанс» 10-50
С неизменным выражением лица
Модернизированная «Лада 4×4» 10-54
Шевроле рус
Неделя с «Шевроле-Круз» 10-56
Парад планет
«Субару-Легаси», «Аутбек» 10-64
Мы с тобой одной крови?
Тест «Ауди-A6», «Мерседеса-E 350», «Хёндай-Генезис» и «Ягуара-XF» 10-70
Сила тока
«Тойота-Приус» 10-86
Без претензий на роскошь
«КИА-Каренс» 10-94
Не страшен маленький
Рестайлинг «Ниссана-Микра» 10-98
Вооружен, но не опасен
«Ленд-Ровер Дискавери 4», «Рейндж-Ровер» 10-106
Кью? Ку!
«Тойота-iQ» 10-112
Семьянин желают отжечь
«Ауди-A5 Спортбек» 10-114
Верить, надеяться, любить
БМВ 7-й серии с мотором V12 10-118
Команда молодости
Тест «Мазды-2», «Ниссана-Микра», «Опеля-Корса», «Хёндай-i20» 11-38
В новом свесе
«Тойота-RAV4» 11-54
Ни один лось не пострадает
Модернизация подвески «Рено-Логан» 11-56
Шведы под Рязанью
«Вольво-XC60», XC90 на бездорожье 11-60
Звездная пыль
Презентация «ТагАЗа-Вега» 11-64
По 30 часов галопа
Ресурсные испытания шин 11-68
Дрессура хищницы
«Форд-Куга» с автоматом 11-72
В рамках закона
«Мазда-3 MPS» 11-74
По следам Даррелла
«Ленд-Ровер Дефендер 110» 11-78
Техника молодежи
«Сузуки-Джимни» 11-84
Токовая терапия
Тест БМВ-750Li, «Лексуса-LS 600hL», «Мерседес-Бенца S400L Hybrid» 11-90
Бал аристократов
Тест «Мазерати-Кваттропорте S», «Мерседес-Бенца S 63 AMG», «Порше-Панамера Turbo» 12-22

 For journal-plaza.net





Через Казахстан – к звездам
Презентация «КИА-Мохав» 12-32
Тепло красного цветка
Презентация «Опеля-Астра» 12-36
Сюжет для небольшого седана
Тест «Рено-Логан», «ТагАЗа-Вега», «ФИАТа-Албеа» 12-40
Статус по сниженной цене
Презентация БМВ-Х1 12-50
Три взгляда на «це-три»
Пробег на «Ситроене-С3 Пикассо» 12-54
Не кочегары мы, не плотники
Универсалы «Лада-Калина» и «Лада-Приора» 12-56
Примете в купе?
«Фольксваген-Поло» трехдверный 12-62
Шестнадцатый скорый
16-клапанный «Рено-Логан» 12-64
Полугодовой баланс
Длительный тест «Хёндай-i30» 12-66
Литры в трех измерениях
Что экономичнее – гибрид, дизель или бензиновый мотор? 12-70
И расцвел подсолнух
Гибридная «Хёндай-Элантра» 12-76
Стенька Разин позавидует
«Кадиллак-Эскелейд» 12-80
По всем дорогам с улыбкой
Рестайлинг «Мазды СХ-7» 12-82
Полосатый, в рейс!
Вседорожник «ГАЗ-Тигр» в люкс-версии 12-84
Оранжевое настроение
«КИА-Церато Коуп» 12-88
Уже не белая ворона
«Лексус-GS 350 AWD 12-90
Во весь голос
«Порше-911 Турбо» 12-92

КУРЬЕР

На коляске по «Крокусу» 1-90
Бумажка от Печкина
Транспортный налог 2-100
Счет за прогулы
Глазами владельца 2-101
Автомобиль, собака и клякса
Грязь с дороги 3-94
Что ушло с «Жигулями» 4-92
Померещилось?..
АВТОВАЗ отвечает ЗР 4-93
Оптимистическая трагедия
Сатирические стихи 6-106
Что русскому хорошо… 6-110
Мое знакомство с «Приорой» 7-86
Сотворение пробки
Заторы из-за разгильдяев 8-108
Дорожные провокаторы
Ловушка гаишников в Ульяновской области 8-109
Хороший? Плохой? Злой? 9-92
Плачу́ – им все мало
Мытарства налогоплательщика 10-122
Лада&Канада 11-104
Такси и барбос
Записки молодого таксиста 12-96
Вы нам писали
1-92, 2-102, 3-97, 4-96 , 5-82, 6-108, 7-88, 8-110, 9-94, 10-128, 11-106, 12-98
Диалог в первую среду
2-104, 3-96, 4-98, 5-84, 6-111
Обратная связь (отклики на публикации ЗР)
6-107, 7-87, 8-109, 9-93, 10-124, 11-105
Справочная служба
7-90, 8-112, 9-96, 10-130, 11-108, 12-100
«За рулем» – против
9-95, 10-124, 11-107

АВТОРЫНОК

Крестный ход
Покупаем «Шевроле-Лацетти» 1-94
Точки над i
Новая линейка «Хёндай» 1-100
Штрафной удар
Цена небольшой аварии 1-102
Театральный роман
Авто для знаменитости 1-104
Грузооборот
«Мазда ВТ-50» в парке ЗР 1-110
Прекрасная маркиза
«Чери-Фора» в парке ЗР 1-112
Нечастный случай
Рейд по сервисам «Рено» 1-114
Сила ветра
Комплектации «Фольксвагена-Пассат» 1-118
Сплав высокой пробы
Покупаем «Форд-Фьюжн» 2-106
Хорошо забытое новое
ФИАТ в России 2-112
Маленькие трагедии
Цена кузовного ремонта 2-114
«Рольф» готов снижать издержки
Вопросы Дмитрию Роткину 2-118
Практически здоров?
Рейд по сервисам «Хёндай» 2-120
От печали до радости
«Шевроле-Нива» в парке ЗР 2-124
Установка на добро
«Лада-Калина» в парке ЗР 2-126
Несущественная химия
Дефекты окраски «Опеля» 2-128
Скромный малый
Комплектации «Ниссана-Мурано» 2-132
Аленький цветочек
Покупаем «Тойоту-Королла» 3-102
Братья снежного человека
Модельный ряд «Шкоды» 3-108
Весеннее обострение
Цена мелкой аварии 3-110
Экологичный ответ
Примерка «Лексуса-GS 450H» 3-112
Жить в Сибири
«Волга-Сайбер» в парке ЗР 3-118
Серая мышка
«Шевроле-Ланос» в парке ЗР 3-120
Ирония судьбы
Рейд по сервисам «Форда» 3-122
Случайные встречи
Цена мелкой аварии 4-100
Галстук-бабочка
«Шевроле» в России 4-102
Мещанин во дворянстве
Покупаем «Хёндай-Акцент» 4-104
Менялы
Что предлагает трейд-ин 4-112
Дружба и служба
«Мазда ВТ-50» в парке ЗР 4-116
Проблемы – до лампочки
«Фольксваген-Пассат» в парке ЗР 4-118
Без взаимных претензий
«Мицубиси-Лансер» в парке ЗР 4-120
Играющий тренер
Комплектации «Мицубиси-Паджеро Спорт» 4-122
Трансформер
Покупаем «Ситроен-С4» 5-88
Дай пять!
Автомобили КИА в России 5-96
Европрокол
Ремонт за 25 тысяч 5-98
Не до жиру
«КИА-Спектра» в парке ЗР 5-100
Заповедник
Сервис «Волги» в Н. Новгороде 5-102
Научная фантастика
Покупаем «Хонду-Сивик» 6-112
Спецназ
«Опель» серии OPC 6-118
Платежный баланс
Цена аварии: вседорожники 6-120
Ягодка опять
«ФИАТ-Албеа» 6-122
Развод и девичья фамилия
Рейд по сервисам «Тойоты» 6-124
Окрыленные Пегасом
Лучшие авто-2009 на рынке 7-92
Кинг-Конг жив!
Покупаем «Джили-МК» 7-94
Жертвоприношение
Цена аварии 7-100
Царь горы
Модельный ряд БМВ 7-102
Радость взаймы
Кредиты автопроизводителей 7-104
Контрольный пакет
Завод «Фольксваген» в Калуге 7-106
Герой минувших дней
ВАЗ-21053 в парке ЗР 7-110
Бортжурнал. Первый номер
«Шкода-Октавия» в парке ЗР 7-112
В рабочий полдень
Рейд по сервисам Тольятти 7-114
Инстинкт самосохранения
Комплектации «Вольво-S40» 7-118
Камень у трех дорог
Подержанные авто до 350 тыс. руб. 7-122
Третий ряд – для детей
Покупаем «Ниссан-Кашкай+2» 8-114

For journal-plaza.net

Французская мозаика
Модельный ряд «Рено» 8-120
Семейный подряд
Цена аварии: «Форд С-МАХ», «Опель-Зафира», «Тойота-Королла Версо», «Рено-Сценик», «Ситроен-С4 Пикассо» 8-122
Ну, как дизель?
Дизельный «Форд-Фокус» в парке ЗР 8-124
Американская грамота
«Шевроле-Нива» в парке ЗР 8-126
Серообород
Автомобили-неформалы 8-130
Звездный бродяга
«Форд-Маверик»/«Эскейп», «Меркьюри-Маринер», «Мазда-Трибьют» выпуска 2000–2007 годов 8-132
Без тормозов
Исследуем свежие «калины» в НАМИ 8-136
Вечные ценники
Покупаем «Дэу-Нексия» 9-100
Евроремонт
«Жестянка» для вседорожника 9-106
О пользе вредных
Клиент атакует дилера 9-108
Алфавит Ингольштадта
Модели «Ауди» в России 9-112
60 часов: стартовая решетка
Машины-участницы марафона 9-114
Точки над «ё»
«Чери-Фора» в парке ЗР 9-118
Справимся сами
«Хёндай-Гетц» в парке ЗР 9-120
Богатство за полцены
Кредиты на подержанные авто 9-122
Все стрелы – в цель
Модели «Ситроена» в России 10-132
Заложница имиджа
Покупаем «Шкоду-Октавия» 10-136
Третье пришествие
«Мазда-3» 10-142
По лимиту
Кузовной ремонт пикапов 10-146
Недорогое удовольствие
Авто в упрощенной комплектации 10-148
Неладная «Лада»
«Лада-Калина» после 100 тыс. км 10-152
Note problem?
Рейд по сервисам «Ниссана» 10-156
Сверхзадача
Покупаем «Шевроле-Авео» 11-110
Поиграем в конструктор?
Конфигураторы сайтов производителей 11-118
Пара пустяков
Следствие ведет НАМИ 11-122
Секонд-хэнд: покупать сейчас!
Обзор вторичного рынка 11-124
Исправленному верить?
«Лада-Калина» в парке ЗР 11-130
Мирное сосуществование
«Пежо-308» в парке ЗР 11-132
Караул устал…
«КИА-Спектра» в парке ЗР 11-134
Рублевый эквивалент имиджа
Покупаем БМВ 3-й серии 12-102
В полном смысле слова
Модели «Фольксвагена» в России 12-110
Ждите, вас вызовут
Кузовной ремонт больших вседорожников 12-114
Сладкая жизнь
«Ауди-А6 Авант», БМВ-530xi, «Лексус-GS 300» в парке ЗР 12-116

КОМПОНЕНТЫ

Красный уголок
Экспертиза аварийных знаков 1-124
Путь к вершине
Шины «Иокогама» 1-128
Обувь на микропорке
Шины «Пирелли» 1-129
Казус градуса
Шины с шипами и без шипов при разной температуре 1-130
Мороз и слякоть…
Жидкости для обмыва стекла 1-134
Кварцевые огни «Филипса»
Лампы нового типа 1-137
Не падайте духом
Устройства для мониторинга давления 1-138
Возьми с собой ноутбук
Преобразователи напряжения 1-140
Не отравится ли дизель?
Экспертиза топлива 2-136
Водохлёбы
Шина «Мишлен X-Ice» 2-143
Склоняем кочерёжки
Экспертиза замков на руль 2-144
Экономия пахнет нафталином
Добавки к бензину 2-148
Логика выбора
Анализ рынка шин 2-152
Установка на лето
Тест шин 185/60R14 3-128
С ветерком – ионным
Ионизаторы воздуха 3-136
Ксенонсенс
Поправки к стандарту 3-140
Зажигание с Киевского вокзала
Подделка 3-142
Не лезь в карман за словом
Беспроводные гарнитуры 3-144
Где живет износ
Режимы работы и долговечность 3-150
О тех, кому за 200
Тест шин 205/55R16 4-126
Масло группы «Антикризис»
Энергосберегающие масла 4-134
Крокодилы питаются вольтами
Пусковые провода 4-138
Охлаждающая палитра
Экспертиза антифризов 4-142
Средство Макропулоса
Шина «Гудиер-ОптиГрип» 4-148
Совершенно летние
Тест шин 245/40R18 5-108
Дуэль с трением
Экспертиза модификаторов 5-114
Российская оборона
Охранные системы 5-120
Воинствующая серость
Серые дилеры и подделки 5-122
Камские узоры
Шина KAMA EURO-129 5-123
Ксенонофобия
Чем опасен левый ксенон 5-124
Охладить пыл
Экспертиза насосов системы охлаждения двигателей ВАЗ 6-128
Почем люкс?
Экспертиза ламп «плюс 50%» 6-136
Обогнать Уганду!
Экспертиза добавок к бензину 7-124
Стремительным домкратом…
Штатный инструмент «Форда» 7-128
Искрометные чудеса
Тест свечей 7-132
Чужие следы
Тест шин для «Соболя», «Баргузина», «Газели» 7-134
На прокачку
Экспертиза электробензонасосов «Волги» и «Газели» 8-140
С миру по нитке
Летняя шина «Гудиер EfficientGrip» 8-144
«Пирелли» зеленеет
Экологичные шины «Пирелли Ecoimpact Cinturato P7» 8-145
Бремя славы
Присадки «Супротек»: есть подделки 8-146
Амперы и часы
Экспертиза аккумуляторов 9-124
К заправке – с опаской
Экспертиза бензинов 9-136
Телефоны-лоцманы
Навигатор в мобильнике 9-140
Зимние шиномарки
Тест шин 175/65R14 с шипами и без 9-142
Микстура № 12
Антифризы 10-160
Сцепление с зимой
Тест шин 195/65R15 и 205/55R16 10-162
Обувка на микропорке
Шины «Иокогама» 10-178
Знак Z
Шина «Бриджстоун» для вседорожников 10-180
Под шипы не сверлят дыр
Шина «Кама-Евро» 10-182
Эсвэчебурашки
Тест радар-детекторов 11-136
Лицом в снег
Шина «Матадор-Нордикка» 11-146
Кризис – а где это?
Бортовая электроника 11-152





 For journal-plaza.net

Подлить масла
Сравним отечественный продукт с импортным 11-154
Полный бачок, пожалуйста!
Экспертиза зимних стеклоомывающих жидкостей 12-122
Зарядка для ума
Тест зарядных устройств 12-126
Искренное заблуждение
Экспертиза экономичной свечи 12-129
Кандалы под елку
Механические противоугонки 12-130

Новые товары
2-150 , 3-146, 4-146, 6-132, 7-130, 8-142, 9-130, 10-174, 11-148, 12-132

ТЕХНИКА

Скрестив бензин с электричеством
Классификация гибридов 1-142
Нос по ветру
Развитие «Рено-Вель Сатис» 1-148
Немаксимальная максималка
Методика замеров «За рулем» 1-150
Конструктивный наследник
«CEAT-Эксео» 1-152
Пух и перья
Спойлеры и антикрылья 1-158
Без каблуков
Модели на общей платформе 2-154
На воздухе
Будущий СААБ 9-Х 2-162
Салоны и багажники
Методика измерений ЗР 2-164
Айсберг по курсу!
Обзор салона в Детройте 3-154
Сердца ягуаров 3-160
Короче значит лучше
Замеры тормозного пути 3-164
Вокруг света
Из истории элетрооборудования 3-170
Противоположный заряд
Обзор Женевского автосалона 4-150
Чем откупорить пробку?
Навигаторы ищут объезд 4-164
Дорожный просвет
Как его измеряют 4-168
Электрические грабли
Реальные проекты электромобилей 5-126
Выходи на букву S
Будущий «Мерседес» S-класса 5-132
Не думай о секундах свысока
Замеры динамики 5-134
Поменьше есть, побольше двигаться
Гибриды «Фольксвагена» 5-136
В новой роли
«Порше-Панамера» 5-142
Страна Седания
Обзор салона в Сеуле 6-140
Французское проникновение
ВАЗ испытывает «Рено-Логан» 6-150
Лычка на погон
Качество «УАЗа-Патриот» 6-154
ВАЗ и ГАЗ
«Лада-Приора» на сжатом газе 6-156
Понятие растяжимое
Измерение эластичности 6-157
Что говорят звезды
Методики крэш-тестов 7-138
Хай-тек для джентльмена
Модернизация «Ленд-Ровера» 7-144
Голубая мечта
Перспективы газового топлива 7-146
На строгую диету
Что в будущем – бензиновые, дизельные, гибридные автомобили? 8-148
Зенитное оружие «двойного шеврона»
Перед премьерой «Ситроена-С3» 8-152
Выжать максимум
Моторы и трансмиссии «Хёндай» 8-154
Дифференциальное уравнение
Уникальная российская разработка 8-156
Машины чистой воды
«Мазды» на альтернативном топливе 9-152
Подъем без остановки
Инновации БМВ 9-156
Зарядное устройство
Электромобили «Ниссан» 10-184
Мы замахнулись широко
Интервью с М. Нагайцевым, АВТОВАЗ 10-188
Не до жиру
«Ауди» борется с весом 11-158
Кажется, дождь начинается
Климат-контроль 11-164
Как авто вы назовете
Обозначение марок и моделей 11-166
Космические поводыри
Навигация ГЛОНАСС 11-170
Дело чести марки
Завод КИА в Словакии 11-174
Высокое напряжение маленького салона
Токийское мотор-шоу 12-134
Евро идет вверх
Нормы токсичности 12-140
Их выделишь в толпе
Дизайн «Вольво» 12-144
Нам нравится работа калужской команды
Интервью с У. Хакенбергом, «Фольксваген» 12-148

Новинки, исследования, изобретения
1-154, 2-158, 3-166, 4-160, 5-144, 6-146, 7-150, 8-160, 9-160, 10-194, 11-178, 12-150

РЕМОНТ И СЕРВИС

Парад-алле
Тест-ремонт «Пежо-206» 1-160
Не ломай голову!
Ремонт головки цилиндров 1-164
Погремушка для маленьких
Доводим «Ладу-Калина» 1-166
Гольф-стрим
«Фольксваген-Гольф V» в деталях 1-168
Астрофизика
Тест-ремонт «Опеля-Астра» 2-166
Забитая песня
Монтаж подшипников 2-170
Сорвиголовы
Электрогайковерты 2-172
Номер класса люкс
Дефекты «Лады-Приора» 2-176
Дочки-матери
«Сузуки-Гранд Витара» в деталях 2-178
Методом аналогии
«Форд-Фокус» – меняем бензонасос на вазовский 2-183
Ароматизатор
Форум владельцев «Дэу-Матиз» 2-185
Уроки корейского
Тест-ремонт «Хёндай-Гетц» 3-172
Веселые картинки
Сигналы датчиков 3-178
Окна во двор
Стеклоочистители на двери 3-180
Звездная пыль
Форум «Опель-Астра» 3-182
Популярная меганика
«Рено-Меган» в деталях 4-170
Азбука зловония
От чего зависят выбросы 4-174
Держи голову в холоде
Подогрев сидений «Рено-Логан» 4-176
Тугодум
Привод акселератора «Лады-Калина» 4-176
Крест на «Ниве»
Форум «Шевроле-Нива» 4-178
Девятый вал
Тест-ремонт «Мицубиси-Лансер» 4-184
Полезный литр
Масло на долив 4-189
Угрюм-река
Тест-ремонт «Волги-Сайбер» 5-148
Утренний трабл «Тойоты»
Форум владельцев 5-152
Примеряем поношенное
«Ниссан-Примера» в деталях 5-154
Антидилер, или Сервис герра Петера
Свободный сервис в Германии 5-164
Чертова лампа!
Как погасить индикатор 5-166
Сплав или гребля?
Тест-ремонт «Форда-Фьюжн» 6-158
Удаленный доступ
Сигнализация с радиомаяком 6-162
Третий глаз
Датчики парковки на «Форде-Фокус» 6-164
Разумно и достаточно
«Хёндай-Элантра» в деталях 6-166
Когда пробке крышка
Пробка расширительного бачка 6-170
Финики
Форум «Инфинити» 6-174
Макароны по-флотски
Тест-ремонт «ФИАТа-Албеа» 7-154
Одно-классники
Форум «Ниссан-Алмера» 7-158
Сила света
Корректор фар на «Калине» 7-161
На свежую голову
Двигатель ВАЗ-21214 с новыми гидрокомпенсаторами 7-162
Песни ротора
Диагностика РПД 7-166







For journal-plaza.net





О пользе харакири
Тест-ремонт «Мицубиси-Лансер X» 8-164
Зудный день
Откуда вибрации? 8-168
В десять раз дешевле
Эконом-ремонт подвески «Фокуса» 8-170
Видит око, да зуб неймет
Как натянуть ремень генератора на «Калине» 8-172
Не плюй в колодец
Свечной колодец без грязи 8-173
Зазорная тема
Регулируя клапаны, делайте поправки на температуру 8-174
В цветах радуги
«КИА-Спектра»: типичные дефекты 8-176
Порочный круг
Конкурс знатоков-технарей 8-180
Перевод с корейского
Интернет-форум «Элантра-клуба» 8-183
В духе классики
Тест-ремонт «Ниссана-Алмера Классик» 9-164
Авиаторы
Форум «Шевроле-Авео» 9-170
Ломик с трубой
Затяжка болтов головки блока 9-172
Шанель номер пять
«Ситроен-С5» в деталях 9-176
Из тени в свет перелетая…
Тест-ремонт «Хёндай-i30» 10-200
Потертое седло
Замена клапанов 10-204
Шаг назад
Доводим «Ладу-Калина» 10-206
Тянем-потянем
Ремень ГРМ «Калины» 10-207
Чисто символически
«Рено-Символ» в деталях 10-208
Не поездим, так починим!
Экспонаты «Интеравто», ММИС 10-212
«Сид»-инфо
Форум владельцев «КИА-Сид» 10-217
Видит око…
Тест-ремонт «Мазды-3» 11-182
Самарские новости
Форум владельцев «Самары» 11-188
Бреши в обороне
Что влияет на токсичность выхлопа 11-190
Законопатим щели
Салонный фильтр «Калины» 11-192
На прочном основании
«КИА-Соренто» в деталях 11-196
Ветеринарная академия
Тест-ремонт «Пежо-407» 12-152
Подайте круглое!
Причины вибрации колес 12-156
Компрессия наоборот
Диагностика двигателя 12-158
Пуля-дура
Конкурс знатоков-технарей 12-160
Без шума и пыли
Фильтр в салоне «Логана» 12-164
По закону Ома
Форум владельцев «Дэу-Матиз» 12-166
Вижу все!
Освещение в «Хёндай-Матрикс» 12-167

Советы бывалых
1-167, 2-184, 3-186, 4-182, 5-162, 6-173, 7-164, 8-182, 9-180, 10-216, 11-202, 12-162
Наш конкурс
1-172, 2-182, 3-184, 4-180, 5-160, 6-172, 7-160, 8-180, 9-174, 10-214, 11-194, 12-160

БЕЗОПАСНОСТЬ

Верный путь из кризиса
Дороги России в 2009-м 1-174
Опьянение требует уточнения
Комментарий юриста 1-177
Уберечь, защитить, спасти
Разработки БМВ 1-178
Терминатор подождет
Инновации «Мерседес-Бенца» 2-188
Дело об «обиженном» инспекторе
Следствие ведет ЗР 2-190
Еще раз о проверке на дорогах
Ответы юриста: порядок медосвидетельствования 2-194
Кого считать пострадавшим?
Новое в статистике ДТП 2-195
Проверь свою аптечку 3-188
Минус город
Аварийность в 2008 году 3-189
ОСАГО по европротоколу 3-190
Учебная тревога
Новое в обучении водителей 3-192
Дело о добровольной страховке
Следствие ведет ЗР 4-190
К осмотру готов!
Что приготовить к ГТО 5-168
От ярко-красного до бело-лунного
Статус машин с мигалками 5-169
Дело о наказании без преступления
Следствие ведет ЗР 5-170
Шипы и колея
Как изнашивается асфальт 5-174
Транспортный налог
Комментарий юриста 6-178
Дело о незадачливом сыщике
Следствие ведет ЗР 6-180
Получим номера
Рейд по отделам ГИБДД 6-182
Вдоль по Питерской…
Строительство дорог в Москве 7-168
К выезду готов!
Набор документов водителя 7-171
Дело об аварии с одним неизвестным
Следствие ведет ЗР 7-172
Должникам не скрыться
Судебные приставы и ДПС ловят неплательщиков 8-184
Час расплаты
Получить деньги по страховке – это реально 8-188
ЕГЭ по вождению
Новое в правилах экзаменов ГАИ 8-190
Детомобиль
Что взять в салон для малышей 9-182
Ваша головная боль
Крэш-тест, удар сзади 9-184
Наставление: быть человечнее
Новое в уставе автоинспектора 9-186
Дело о рыцаре с печальными последствиями
Следствие ведет ЗР 9-188

За руль – после вчерашнего?
«Пьяный» эксперимент 9-190
Предпродажная подготовка
Результаты крэш-тестов EuroNCAP 10-218
Страховщика на мыло!
Выплаты по ОСАГО 10-224
Права по штрих-коду
Удостоверения нового образца 10-227
Приручение иномарки
Автомобиль для инвалида 11-204
Война продолжается
Статистика аварийности 11-206
Дело о наивном водителе
Не подписывай, не глядя 11-208
Кого кормит «бесплатная» эвакуация
Рейд ЗР 12-168
Без отказа
Медпомощь на трассе 12-174

Прямая линия с ДОБДД
2-192, 4-192, 6-176, 8-186, 10-222, 12-172
Экзамен на дому
1-180, 3-194, 5-172, 7-174, 9-194, 11-210

ЭКОНОМИКА

Как стать немного ангелом?
Помощь на дорогах 1-182
Уволят – не уволят?..
Как отзовется кризис 2-196
Страсти по пошлинам
Новые таможенные тарифы 2-198
Сколько стоит автозавод? 2-200
Путинский кредит
Кредит на авто дешевле 350 тысяч рублей 2-201
Мера обязательности
Страхование за рубежом 2-202
Скоростной спуск
Итоги продаж в 2008 году 3-196
Идет группа в новый класс
Интервью с К. Кремером 3-199
Круглое носить, квадратное катать
Открываем шиномонтаж 3-200
Пошлины: заградительные или разорительные?
Рынок Дальнего Востока 4-194
Плюс на минус
Производство автомобилей в 2008 году 4-196
Невозвращенцы
Задолженность по кредитам 4-198
Парк предкризисного периода
Автопарк РФ в 2008 году 5-176
Есть права, ищу работу
Профессия и кризис 5-178
Предпочитаю триумф!
Интервью с К. Габби («Джи-Эм») 6-184
Горячие пирожки
Стимулы для покупателей 6-186
В списке не значатся
Кредит на покупку российских авто 6-188
Карлос Гон: Директора не заменит никто
Интервью 7-176
Обаяние «Мазды»
Интервью с Дж. Гайтоном 7-180
Автомобильные регионы
Статистика парка 7-182

 For journal-plaza.net

Растите людей – самый ценный капитал
Монолог депутата Госдумы С. Петрова 8-192
Китайский акцент
Восходящий тренд автопрома КНР 8-196
Вопреки английскому алфавиту
Интервью с К. Эстевом, «Рено» 9-198
Горько: на дне
Итоги продаж в первом полугодии 9-202
Как лучше подтолкнуть
Стимулы для бизнеса и потребителей 9-204
«Тойота»: компакты, гибриды, кредиты
Интервью с Т. Исогаи, «Тойота» 9-206
Самая «модная» иномарка
Популярные модели в регионах 10-228
Те, кто выжил в катаклизме
Передел мирового авторынка 10-230
Конец «Зеленки»
Автобизнес Приморья 10-232
Время собирать марки
Заводы и модели российского автопрома 11-212
Мы могли бы сделать больше
Интервью с главой Росавтодора 11-216
Страшное слово на букву «Б»
Предприятия-банкроты 11-218
Не драматизируйте ситуацию на АВТОВАЗе
Президент компании И. Комаров
о планах выхода из кризиса 12-178
Европейский прицел корейцев
Завод «Хёндай» в Чехии 12-180
Вынул дулю из кармана
Вокруг «сделки века» 12-182

ГРУЗОВИКИ

Баллом и дробью
Тест «ФИАТа-Дукато», «LDV-Максус» 1-186
Верхняя палуба комфорта
Автобус «Сетра-S 416 HDH» 1-192
Со всеми удобствами
Тестируем кемперы 2-206
Кто в лес, кто по дрова
Тест «УАЗа-Пикап», «Грейт Уолл Вингл» 3-204
Дом, который построил «Форд»
Кемпер «Форд-Транзит Карадо» 3-214
Обретения и потери
«Форд-Рейнджер Уайлдтрэк» 4-200
Имидж – что?
«Хёндай Н-1» 4-204
Входи, Ломоносов!
Школьные автобусы «Газель» 4-207
От мыса до мыса
Пробег на «Рено-Шерпа»
и «Рено-Керакс» 5-180
Мангамобиль с секретом
Грузовой «Исудзу» 5-186
Продиктовано жизнью
Модернизация ПАЗ-3204 5-190
Кузов, привод, два ряда
«Мицубиси-L200», «Ниссан-NP 300» 6-192
Боксеры в кулачном бою
«Пежо-Боксер» 6-198
Арифметика проходимости
«Мерседес-Актрос» 6-202
Соединительное звено
«Форд-Транзит Коннект» 7-184
Проселочный курьер
«Фольксваген-Кэдди 4×4» 7-188
Ежедневник
«ИВЕКО-Дейли» 7-190
Легкий, но сильный
«ФИАТ-Добло» с дизелем 8-200
Жилой комплекс
В благоустроенной кабине КамАЗа 8-206
Серия «Конти»
Новая шина для грузовиков 8-208
Вседорожник, только дешевле
Тест-обзор пикапов в России 9-208
Задачка для конструктора
Двухэтажный автобус «Сетра-S431DT» 9-216
Виторианский стиль
«Мерседес-Бенц Вито» 10-236
Остался с носом
«Интернешнл-9200i» 10-242
Жертвенная газель
Эконом-версия полуторки 10-246
Берите в руки транспортир
«Фольксваген-Т5» 11-222
Пересчитав на тонно-годы
Олдтаймер-галерея Ильи Сорокина 11-226
Троллейбус без троллей
Гибридный ЛиАЗ 11-228
Оружие дальнего боя
Тягач КамАЗ с автоматом 11-234
«Комби» дальнего следования
Микроавтобус «Форд-Транзит» 12-184
Без билета и брони
Кемпер «Фольксваген-Калифорния» 12-186
Сегодня все мы пассажиры
Выставка «Мир автобусов» 12-190
Нежной поступью надвьюжной…
Вездеход из Калуги 12-196

СПОРТ

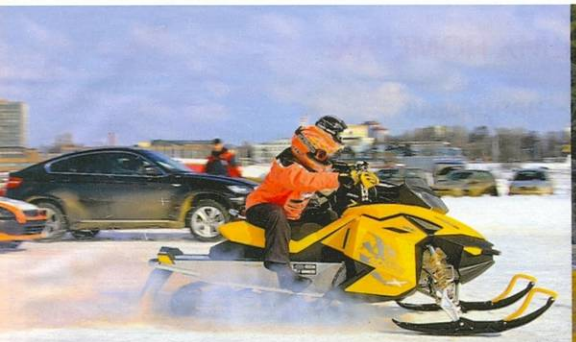
Время вундеркиндов
Формула 1 молодеет 1-194
Виктор Козанков
К 50-летию гонщика 1-197
Отдельные успехи на блеклом фоне
Наши гонщики за рубежом 1-198
За что мы любим «туринг»
Чемпионат WTCC 2-214
Велосипед опаснее...
Интервью с Себастьеном Лоэбом 2-218
23 Февраля: аэродром вместо ипподрома
Гонка звезд «За рулем» 2-220
Совокупность заслуг
Кирилл Ладыгин – лучший гонщик России 2-222
Здесь вам не Африка!
Рейд «Дакар-2009» 3-228
Ник Хайдфельд:
Поборемся за чемпионский титул
Интервью с гонщиком 3-232
Да здравствуют обгоны!
Перемены в формуле 1 3-234
Встретились на льду
Техника «Гонки звезд «За рулем» 3-236
Резиновые гонки
«Пирелли» в автоспорте 3-238
Белый танец
Гонка звезд «За рулем» 4-222
Реформы ценой популярности
Чемпионат мира по ралли 4-238
Феномен Брауна
Формула 1 5-204
Вам понравилось?
Говорят участники
«Гонки звезд «За рулем» 5-206
Ожидание «Приоры»
Команда АВТОВАЗа в серии WTCC 5-208
Герой – и в ралли герой
Автогонщик Петр Казьмин 5-210
Красные быки и «святой» Карлос
Матадор о «Дакаре» 5-212
Стратегия самых быстрых
Формула 1 6-218
Наша интрига
Ралли Португалии 6-222
Действительно талантлив!
Беседа с С. Феттелем 7-202
Погоня за «Брауном»
Формула 1 7-204
«Круз» атакует
Чемпионат WTCC 7-206
Место в первом ряду
Россияне в Кубке «СЕАТ-Леон» 8-218
Длинное кино
Гонки «Ле-Ман» 8-222
«Колодец» благополучия
Российский ралли-кросс 8-230
Прибавить скорости!
Дебют «Лады-Приора» в серии WTCC 9-232
Готовьтесь встретить – звезды будут
Анонс «Гонки звезд «За рулем» 9-236
Генерация триллера-2
Формула 1 9-238
Лоэб и его команда
«Ситроен» в мировом первенстве 9-242
Полное погружение
Кольцевые чемпионаты РФ 9-246
Шесть вопросов про «Импрезу»
Российские «Субару»
в чемпионате мира 9-250
Надежный или быстрый?
Ралли WRC 10-256
Ребусы с дождиком
Русские в Кубке «СЕАТ-Леон» 10-260
Интрига «Рено»
Гонка звезд «За рулем» 10-266
Свеча поджигает гонку
Программа NGK 10-270
Выбор пустыни
Ралли-рейд «Шелковый путь» 11-246
Национальная гордость
Ралли «Барум» 11-252
Вызываем из Европы!
Гонка звезд «За рулем» 11-254
Для героя нет возраста
Чемпионат WTCC 11-256
Подняли Липецк
Российское кольцо 11-260







For journal-plaza.net





Куда дунет регламент
Итоги сезона в формуле 1 12-208
Коварство первого поворота
Team Russia в Европе 12-212
Плюс шанс для основного состава
Гонка звезд «За рулем» 12-214
Прямой путь к кольцу
Картингисты из СДЮСТШ 12-218
Мать ученья
Спортивная академия «Мазды» 12-220

Паддок (новости спорта)
1-200, 2-224, 3-240, 4-242, 5-214, 6-226, 7-208, 8-228, 9-252, 10-272, 11-264, 12-216

ТЮНИНГ

Алледжерита
«Альфа-Ромео 159» 1-202
Нарисуй свой стиль
Конкурс дизайнеров 1-206
На всякий случай
«Шкода-Октавия RS» с дизелем 2-228
На два лица
Тест «Форда-Фокус ST»,
«СЕАТа-Леон Купра» 3-244
Скользкая дорога в премиум
Тест «Мицубиси-Лансер Эволюшн»,
«Субару-Импреза STI»,
«Ауди-А4 3,2 FSI quattro» 4-246
Чужой монастырь
«Додж-Эвенджер» 4-252
Злая симфония
«Форд-Фокус RS» 5-216
К пределам возможного
Московское Тюнинг-Шоу 6-228
Не каждый мужик укротит
Тест «Лады-Калина Ралли»
и «Рено-Клио Спорт» 6-232
Клондайк идей
Итоги дизайн-конкурса 6-236
Физкультпривет!
«Форд-Фиеста Спорт» 7-210
Кандидат в мастера
Поединок «Фольксвагена-Сирокко»
и «Опеля-Астра OPC» 8-232
Огненный скат
«Шевроле-Корвет С3 Стингрей» 9-254
Вышел ежик из тумана
Выставка аэрографии 9-262
Не думай о секундах
«Мерседес-ML63 AMG», «МИНИ-JCW» и «Ягуар-XKR»
на новой кольцевой трассе 10-276
«Американец» запел по-русски
«Шевроле-Камаро» 11-268
Полный – вперед!
«Ауди-S3» и «СЕАТ-Леон Купра»
на Смоленском кольце 12-222

На гребне моды
1-207, 2-226, 3-248, 5-221, 9-260, 10-284, 11-272, 12-228

РЕКЛАМНЫЙ БЛОК

Предложения профессионалов рынка автокомпонентов и оборудования для автосервиса
1-208, 2-232, 3-220, 4-210, 5-194, 6-208, 7-194, 8-210, 9-224, 10-249, 11-238, 12-200

Цены «За рулем»
1-212, 2-236, 3-226, 4-220, 5-202, 6-216, 7-200, 8-216, 9-230, 10-254, 11-244, 12-206

БЕЗ ГРАНИЦ

В поисках священной коровы
Новогодние похождения 1-214
Трабантюра герра Беккера
На «Трабанте» из Европы в Азию 1-218
Строить – не ломать
Олдтаймер-галерея И. Сорокина 1-224
Посол ледникового периода
«Нэш-Амбассадор» 1-226
Новобранцы идут на «войну»
В армию со своим вседорожником 2-238
Вечная мерзлота
Самое холодное 2-242
Мужской разговор
Рождественская гонка 2-244
Нефть в обмен на продовольствие
Экспедиция.
«Джипы» на биотопливе 2-252
«Поларис» учится летать
Квадроцикл side by side 2-256
Коренной москвич
«Москвич-407» 2-258
Замерзал ямщик
Эксперимент на выживание 3-250
Парад-алле!
Фестиваль вседорожников 3-258
На чем они ездят?
Женский транспорт 3-264
Опять весна
БМВ-320, год выпуска 1938-й 3-266
В темнице сырой
Эксперимент «Авто под лавиной» 4-254
Нужны ли машине прививки
Вирусы и электроника 4-259
Свобода перемещения
«Ниссан» и лыжный фрирайд 4-260
Моря хватит всем!
Путешествие в Грецию 4-262
Простая история
Живой классик ГАЗ-69А 4-268
Пари-матч
Необычный заезд по льду 5-222
Питоны, слоны и храмы на колесах
Путешествие в Индию 5-228
Машина жизни
Полуторка ГАЗ-ММ 5-234
Полный улет
Летающий автомобиль 6-240
О, море в Гаграх!
Путешествие в Абхазию 6-244
Необыкновенное чудо
Выставка «Ретроклассика» 6-248
Сказку сделать былью
Пашем на вседорожнике 7-214
Снаряжаем серфмобиль
В отпуск к морю 7-218
Вам сколько ложек Сахары?
На «туарегах» по пустыне 7-222
Из жизни диссидентов
«Кадиллак-Эльдорадо» 7-228
Автономное плавание
Путешествие с автомобилем по реке 8-238
Ух, какой длинный!
Самые «растянутые» в мире авто 8-244
Первая любовь
Национальное достояние –
горбатый «Запорожец» 8-248
Ну что ж, сходитесь!
Пейнтбол на автомобилях 9-266
Покажите мне Москву, москвичи...
Любопытные уголки столицы 9-272
Яркое и черное
«Опель-Супер 6» 1937 года 9-276
Алая атака
Что быстрее: пламя или автомобиль? 10-286
Круговое движение
Экстремальное путешествие у Байкала 10-290
Достижение народного хозяйства
Пикап ГАЗ-М415, олдтаймер 10-294
Кто выше брызнет
Ныряем в лужу на «Волге-Сайбер»,
«Ладе-Калина», «Мицубиси-Паджеро»,
«Пежо-107» 11-274
Марсианская весна
Путешествие по Австралии 11-278
Пагода без крыши
Олдтаймер «Мерседес-Бенц 280 SL» 11-284
Брызги шампанского
Пенистый напиток
тушит пожар 12-230
На всех парах
Рекорды паромобилей 12-234
Город-призрак
По ночному Петербургу 12-236
Привычка побеждать
Олдтаймер «Ягуар-XK 120» 12-240

ГРАН-ПРИ «ЗА РУЛЕМ»

В поход за лауреатами
Условия конкурса 9-284
Расставим по местам!
Призы для читателей 10-302, 11-291
Каталог моделей-претендентов 9-286, 10-304, 11-292
Карточка участника 9-300, 10-308, 11-296
Анкета участника 9-302, 10-310, 11-298

«За рулем»-2009
Указатель материалов,
опубликованных в 2009 году 12-246

For journal-plaza.net

За рулем

№12 2009 · С АПРЕЛЯ 1928 ГОДА 942-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 Конон
БЕЗОПАСНОСТЬ, ПРАВО
Игорь Моржаретто (зав. отд.), Сергей Смирнов (юрист), тел. (495) 608-30-27
СПОРТ И ТЮНИНГ
Вадим Крючков (зав. отд.), Сергей Зиновьев, Вадим Никишев
МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПРОЕКТЫ
Владимир Соловьев (зав. отд.), Сергей Баландюк
ОФОРМЛЕНИЕ
Владислав Крупчинский (главный художник), Олег Воеводов, Олег Юрков, Ольга Кладовикова, Ольга Джишкариани; Александр Батыру, Александр Кульнев, Георгий Садков, Константин Якубов, Евгений Ветохин
РЕКЛАМНОЕ БЮРО «ЗА РУЛЕМ»
Степан Кузьменко (директор), Александр Мухин, тел. (495) 363-47-27
ИНТЕРНЕТ-ПРОЕКТЫ
Семен Шадрин (495) 737-89-93
Аркадий Алексеев (495) 737-41-36
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.

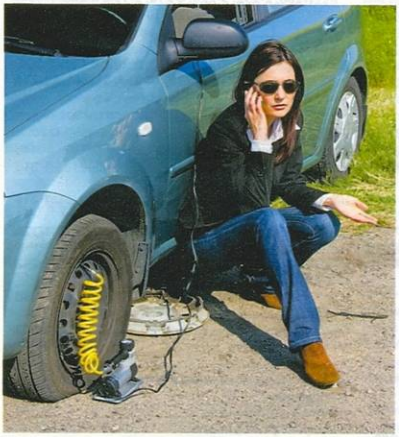
© «За рулем», 2009

В БЛИЖАЙШИХ НОМЕРАХ:

На пикник – напрямик

Даже в пору резкого падения продаж кроссоверы не утратили притягательности для покупателей. В нашем тесте – модели из числа наиболее доступных: «Форд-Эскейп», «Грейт Уолл Ховер» и «Хёндай Санта-Фе Классик».







Поднять давление!

Хороший компрессор поможет добраться до шиномонтажа, а хорошее масло избавит от тревоги за здоровье мотора. Эксперты ЗР следили за ростом давления и сравнивали масла класса SAE 10W-40.

Кому зима коротка

Пересев из авто в седло снегохода, вы получите мощный заряд эмоций и хорошую физическую встряску. В этом снова убедился испытатель ЗР.

Седаны из моды не выйдут

В секторе компактных седанов царит оживление: одновременно появилось несколько весьма интересных моделей. Мы сравнили новую «Мазду-3» с одноклассниками.

