

ГРАН-ПРИ «ЗА РУЛЕМ»: ГОЛОСУЙ И ВЫИГРАЙ АВТОМОБИЛЬ! /11

№12 (1050)

ДЕКАБРЬ 2018

WWW.ZR.RU

За рулем

90 ЛЕТ ВМЕСТЕ



РЕЙТИНГ ЗР

ВИДЕОРЕГИСТРАТОРЫ
ЗА 3000 РУБЛЕЙ

/66



ДИЗЕЛЬ-ГЕЙМ

Hyundai Santa Fe

KIA SORENTO PRIME / RENAULT KOLEOS

/50

ПЛАТНЫЙ ВЪЕЗД В ГОРОДА: КОГДА И ПОЧЕМ /18

ЛАДА XRAY CROSS В ДЕТАЛЯХ /20

NISSAN X-TRAIL: СПЕЦИАЛЬНО ДЛЯ РОССИИ /26

KIA SPORTAGE ОБНОВИЛСЯ! /24

16+

ISSN 0321-4249
180.12
9 770321 424007



4x4

ЧЕЙ ПОЛНЫЙ
ПРИВОД
КРУЧЕ?

/60

ДЫХНИ!
АЛКОТЕСТЕР
ИЗ СМАРТФОНА

/92



VOLKSWAGEN
T-CROSS
ПРОТИВ КРЕТЫ /32

Ч и т а й т е н а ш ж у р н а л н а i O S и A n d r o i d

Время ВЫГОДЫ ОТ HAVAL

Выгода до 140 000₽*
на весь модельный ряд Haval



* Период проведения акции: с 01.10.2018г. - 31.12.2018г., скидка распространяется на весь модельный ряд автомобилей HAVAL. Выгода по кредиту и трейд-ин не суммируются. С подробностями вы можете ознакомиться на сайте www.haval.ru. Реклама.



ЗАПЛАТИ – ПРОЕДЕШЬ

Люди – новая «нефть» России. А наиболее платежеспособные – водители: есть машина – значит, есть деньги. В ближайшее время будет работать и другой принцип: если есть машина – заплатишь.

Заплатишь автоматически

Федеральная служба судебных приставов будет автоматически списывать со счетов нарушителей «мелкие», до 3000 рублей, штрафы, выписанные камерами автоматической фиксации. Как говорят в ФССП, по упрощенной схеме.

Сейчас, если штраф не оплачен по истечении 60 дней после вступления постановления в силу, возбуждается исполнительное производство. Если и в этом случае нарушитель не платит, приставы вправе наложить арест на имущество, арестовать банковский счет или через бухгалтерию должника списать часть зарплаты в пользу государства. Всё это муторно и долго. Новая схема проще. Нарушителю направят предупреждение через портал госуслуг, опросят банки о наличии у нарушителя (точнее, у владельца автомобиля по госномеру) денег на счетах – и спишут их в автоматическом режиме. Плюс сбор в размере 1000 рублей. Меньше бумаг, беготни и головной боли. Выше собираемость налогов. То, что эти 500 + 1000 или 3000 + 1000 рублей могут быть последними у человека, никого не волнует. Значит, нужно периодически проверять (через тот же портал), нет ли штрафных начислений.

За опасное вождение – штраф 5000 рублей

Эта новая-старая идея ГИБДД вновь обрела жизнь. Ровно два года назад (16 ноября 2016 года) правительство уже одобрило этот штраф и должно было вынести вопрос на рассмотрение в Госдуме. Понятие «опасное вождение» внесли в ПДД, даже сделали иллюстрирующие видеоролики...

Но! Два прошедших года так и не дали статистику, которой можно было бы подкрепить необходимость штрафа: дескать, вот сколько у нас агрессивных водителей! Нужны реальные видеопримеры

(а не мультики), как можно засечь и идентифицировать этих самых опасных водителей. Если говорить о Москве, то достаточно в любое время суток встать на Кутузовском проспекте – и «улов» будет более чем весомым. Но этого не сделали. Или не хотели делать?

Кто и как будет фиксировать опасных водителей? ГАИ? Каждый, у кого есть видеорегиистратор? Как с помощью этой видеозаписи оценить ускорения, неадекватные торможения, резкость перестроений и прочие признаки опасного вождения? Размытость понятий, неясная технология и процветающая бытовая коррупция приведут к тому, что наказывать будут лишь неаккуратных водителей (преимущественно молодежь), а не мажоров, демонстративно плюющих на закон.

Платный переход

В 2019 году на дорогах Москвы установят 200 камер, которые будут фиксировать факты игнорирования пешеходов водителями на нерегулируемых переходах. Объясняют это тем, что за первые девять месяцев года в городе погибли 162 пешехода. Но почему собираются установить именно камеры, а не светофоры – например, с кнопкой?

Выбрана удобная для городского бюджета схема – аренда. Контракт с подрядчиком заключат на пять лет, в течение которых тот должен обеспечивать работоспособность камер. Карту мест, где теперь практически невозможно будет проехать без нарушения (там, где велик поток пешеходов), каждый водитель может составить сам – исходя из своего ежедневного маршрута. Штраф за непропуск пешехода – 2500 рублей.

Плата за въезд

Самая одиозная идея последнего времени – платный въезд в центры городов. Она может обойтись автомобилистам в баснословную сумму – 150 миллиардов рублей. Ежегодно. И это только в Москве. О том, как это будет работать и какой в этом смысл (кроме доения водителей), подробно рассказывает Петр Шкуматов на с. 18.

Максим Кадаков,
главный редактор

Volkswagen. Три способа заявить о себе



**Внедорожники Volkswagen
Tiguan, Touareg, Teramont
Воплощаем будущее**

Дополнительные сведения — по телефону информационной линии Volkswagen
8-800-333-4441 и на сайте www.volkswagen.ru Реклама



EURO2020



Volkswagen

Официальный мобильный партнер
УЕФА чемпионата Европы по футболу 2020™

СОДЕРЖАНИЕ № 12, 2018

// 32



// 24



ЗР МОМЕНТ

Слово главного редактора 3

Гран-при «За рулем» – 2019: выбери лучший автомобиль года! 11

Платный въезд в города: готовы ли ваши денежки! 18

ЗР ПРЕМЬЕРА

Лада XRAY Cross: все плюсы и минусы. 20

Рестайлинговый Kia Sportage – с атмосферником и новым автоматом 24

Обновленный Nissan X-Trail – сделан специально для России! 26

Mitsubishi Outlander: второе обновление 30

Volkswagen T-Cross как враг Креты и Каптюра 32

Новый Audi Q3: европейской сборки, но с российскими нюансами 38

Subaru Forester: прощай, турбо! 42

Porsche Panamera GTS 46

ЗР ТЕСТ

Новый Hyundai Santa Fe выглядит круто и едет породисто. Чем ответят Kia Sorento Prime и Renault Koleos? 50

Полноприводные седаны Genesis G70, Audi A4, Subaru Legacy, BMW 430i и Mercedes-Benz S 560 L на роликах: испытываем трансмиссии 60

Видеорегистраторы за 2500–4000 рублей: выбираем лучшие 66

Может ли новый Lexus LS 500 уложить на лопатки седаны Genesis G90 и Cadillac CT6? 73

Все автомобили номера

Audi A4.....	60
Audi Q3.....	38
BMW 430i.....	60
Buick 40.....	118
Cadillac CT6.....	73
Ford EcoSport.....	104
Genesis G70.....	60
Genesis G90.....	73
Hyundai Santa Fe.....	50
Mitsubishi Outlander.....	30
Kia Sportage.....	24
Lexus LS 500.....	73
Mercedes-Benz S 560 L.....	60
Mitsubishi Eclipse Cross... ..	108
Kia Sorento Prime.....	50
Nissan X-Trail.....	26
Porsche Panamera GTS.....	46
Renault Koleos.....	50
Subaru Forester.....	42
Subaru Legacy.....	60
Volkswagen Tiguan.....	102
Volkswagen T-Cross.....	32
BA3-2109.....	106
Лада XRAY Cross.....	20

Коммерческие автомобили

Hyundai HD35City.....	132
Mercedes-Benz Actros.....	130
Mercedes-Benz Arocs.....	130



// 20

Cross выглядит не просто как чуть приподнятый над землей XRAY, а как продукт серьезного рестайлинга



ŠKODA SUPERB

УПРАВЛЯЯ МОМЕНТОМ



ŠKODA
SIMPLY CLEVER



Когда жизнь набирает обороты, каждый момент имеет значение. Тренировка в спортзале или презентация в офисе? Встреча с друзьями или романтический ужин? Наслаждайся каждым моментом своей жизни со ŠKODA SUPERB.

Запишись на тест-драйв у официального дилера ŠKODA.

4x4

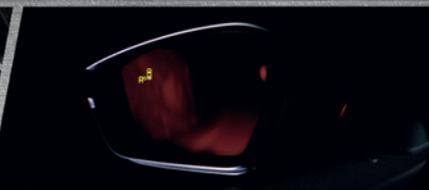
ДВИГАТЕЛИ TSI
МОЩНОСТЬЮ
ДО 280 Л. С.
В СОЧЕТАНИИ
С ПОЛНЫМ ПРИВОДОМ



КАСТОМИЗАЦИЯ
ДИЗАЙНА
ИНТЕРЬЕРА



ЦИФРОВАЯ
ПРИБОРНАЯ ПАНЕЛЬ



ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНЫЕ
АССИСТЕНТЫ ВОДИТЕЛЯ

Указанные опции доступны за дополнительную плату и могут быть недоступны для отдельных комплектаций.
Реклама.

SKODA-AUTO.RU

8 800 555 01 01



ЗР ЭКСПЕРТ

Какое масло заливать на морозе – 0W-30 или 0W-40?82

Подбираем конкурентов для привычных АКБ84

Светодиодные фары: самые перспективные разработки86

Обогрев руля: делаем сами90

ЗР АКТИВ

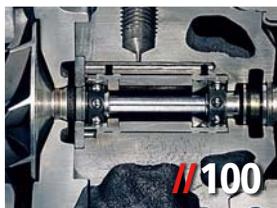
Как не напиться кефиром? Выбираем лучший алкотестер92

Статистика аварийности: на дорогах стало безопаснее96

Покупка машины у юрлица: есть проблемы!98

ЗР РЕСУРС

Масложор и его причины 100



Парк ЗР: Volkswagen Tiguan102

Парк ЗР: Ford EcoSport104

ЗР ОРИГИНАЛ

Москва – Лиссабон за 45 часов: легендарный пробег журнала «За рулем» 1988 года106

На кроссовере Mitsubishi Eclipse Cross – к Подольскому морю108

Безумство храбрых: самые безбашенные гонки в мире112

Чемпионат России по кольцевым автогонкам116

Вуик 40 времен Великой депрессии118

Самые неизвестные серийные автомобили СССР122

Конкурс элегантности в Пейбл-Бич: сплошь миллионеры126

ЗР ТРАНСПОРТ

Новости: коммерческий транспорт128

Mercedes-Benz Actros и Arocs: российский дебют130

Грузовики Hyundai HD35City, HD78 и HD120 российской сборки132

ЗР ИНТЕРАКТИВ

Ответы ГИБДД на вопросы читателей134

Экзамен на дому135

Конкурс знатоков-технарей136

Знаете ли вы?137

Форум: отвечаем на ваши вопросы138

Советы бывалых139



//118
В 1930 году американские заводы производили автомобили в масштабах, невиданных для Европы и тем более для СССР. Одних Бьюиков собрали в тот год более 119 тысяч!

TIMING FOR CHAMPIONS*

Легендарные Edox Chronorally** посвящены гонщикам, истинным виртуозам гоночного асфальта и ледовых трасс, и всем тем, кто предан автомобилям. Эти спортивные и

мужские часы созданы для чемпионов и являются бесценным инструментом для водителей. Edox - Измерение Времени Чемпионов.




EDOX

Maître Horloger - Les Genevez
depuis 1884 ***

ТАЙМ/АВЕНЮ
швейцарские часы
www.timeavenue.ru

ТРЦ "Европейский", ТК "Атриум", ТРЦ "Ривьера", ТЦ "Золотой Вавилон", ТРЦ "Авиапарк", ТРЦ "Колумбус", Аутлет - Белая Дача, ТЦ "Галерея Водолей", Аэропорт "Домодедово", ТЦ "Капитолий"

Официальный дистрибьютор в России компания "Авента ДК" (495)118-33-84 | www.aventawatch.ru

3 900 000

рублей – стартовая цена нового Audi A6. Пока доступна только полноприводная версия с 340-сильным бензиновым мотором. А ведь конкурентов – «пятерку» BMW и Mercedes-Benz E-класса – берут преимущественно в дешевых комплектациях.



2-я новинка Audi – купе-кроссовер Q8. За машину с мотором мощностью 340 л.с. просят 5 100 000 рублей. Q7 с близким по мощности двигателем на пол-миллиона дешевле.



Крупнее, чем Cadillac Escalade и Mercedes-Benz GLS, семиместный по умолчанию



«СЕМЕРКА» ДЛЯ ПЛОХИХ ДОРОГ

Мало какая машина рождалась так же долго, как BMW X7. Слухи о скором появлении большого внедорожника пошли еще десять лет назад и были быстро опровергнуты производителем. Но идею не похоронили – в 2012 году флагманский кроссовер стал попадаться на шпионских снимках.

И вот – серийная машина. В ее основе лежит заднеприводная модульная платформа CLAR, которая положена всем новым BMW начиная с третьей серии. Баварцы подчеркивают: X7 – это не просто удлиненный «икс-пятый», а, скорее, внедорожный вариант «семерки». Например, пневмоподвеска с функцией регулировки клиренса в пределах 80 мм входит в базовую комплектацию. И это круто для BMW: «пневму» для всех четырех колес первым из баварских кроссоверов

получил самый свежий X5, причём лишь пару месяцев назад.

По умолчанию BMW X7 – семиместный. За доплату сплошное сиденье второго ряда заменят двумя раздельными с полным набором электроприводов и других удобств.

Климат-контроль в топовой версии имеет пять зон. Можно выбирать между стандартной и увеличенной панорамной крышей, обычным

и стеклянным джойстиком управления коробкой передач.

На внедорожные подвиги X7, оказавшийся крупнее, чем Cadillac Escalade и Mercedes-Benz GLS, не способен. Но опционный пакет Off-Road с четырьмя дополнительными режимами работы управляющей электроники предусмотрен. Поклонникам скорости предлагают традиционный M-пакет, включающий, помимо прочего, 22-дюймовые колеса.

Весной начнутся поставки BMW X7 на российский рынок.

Дизельный xDrive30d, который ради нас деформировали до 249 сил, обойдется минимум в 5 830 000 рублей. Бензиновый xDrive40i (340 л.с.) стартует с 5 990 000 рублей. Четырехсотсильный BMW X7 M50d предлагают по цене от 7 490 000 рублей.

«Икс-пятый» с аналогичными моторами дешевле на 1,2–1,9 миллиона, но он меньше и оснащен попроще.



ЕЩЕ ОДИН ТУРИСТ



Купе-кроссоверы выходят за рамки премиального сегмента. В Китае продается Mazda CX-4, у нас на подходе Renault Arkana. А Skoda представила имиджевую версию вседорожника Kodiaq с шильдиком GT.

Колесную базу трогать не стали, длина и высота оказались чуть меньше, чем у исходника. Из-за этого автомобиль стал исключительно пятиместным. В комплектацию включены спортивные передние сиденья с интегрированными подголовниками. Оснащен Kodiaq GT щедрее – имидж обязывает.

Пока рассекречена только версия для Китая: мотор 2.0 TSI, обязательные робот и полный привод. Прототипы кроссовера видели на европейских дорогах, так что надежда на его появление в Старом Свете есть, хотя чехи говорят об ориентации машины только на рынок Поднебесной. Очень надеемся, что со временем они изменят свое мнение.

Напомним, что собранный в России Kodiaq в базовой комплектации стоит меньше 1 400 000 рублей и в сентябре вошел в топ-25 рынка.

ГРАН-ПРИ За рулем 2019

В очередной раз мы с гордостью даем старт наиболее важному событию в жизни нашего журнала – Гран-при «За рулем» 2019 года. Самая престижная автомобильная премия России определит лучшие автомобили из числа тех, что дебютировали на нашем рынке в истекшем, 2018 году. Самые красивые, технически совершенные и практичные машины выявит самое придирчивое и внимательное жюри – наши читатели.

Российский авторынок вышел из рецессии и начал расти. К сожалению, подъем не особо сказался на количестве новинок. Их за прошедший год набралось 53 – лишь на пять больше, чем в 2017-м. Все новинки мы включили в наш каталог, разбив по классам. От вас, уважаемые читатели, требуется выбрать лучшие автомобили в каждом из них. Правила онлайн-голосования вы найдете на следующих страницах.

По сложившейся традиции мы допускали к участию в Гран-при «За рулем» абсолютно новые машины – появившиеся впервые или сменившие поколение. Правда, есть одно исключение. После многомесячного перерыва в России возобновились продажи хэтчбека Volkswagen Golf – он вернулся на наш рынок обновленным. Мы посчитали это попыткой начать всё с чистого листа и включили Golf в список номинантов. Кстати, годом ранее на тех же условиях выступали Mitsubishi ASX

и Toyota Highlander. Лада Гранта попала в число претендентов на победу в Гран-при благодаря обретению новых версий – это хэтчбек и универсал, которые раньше именовались Калинами.

Ключевыми критериями при распределении по классам (всего их двенадцать) послужили габариты автомобилей и цена. Исключение – спортивные и коммерческие машины: эти две компании подбираются исключительно по «профессиональному» признаку.

Анкеты для голосования в журнале вы не найдете. Еще в прошлом году мы перешли на более удобный, быстрый и современный формат – электронный. Проголосовать за лучшие, по вашему мнению, автомобили можно на сайте www.zr.ru с 1 декабря 2018 года по 28 февраля 2019 года. Машины оцениваются по трем критериям: технический уровень, дизайн и практичность. Ждем ваших голосов!

Результаты нашего Гран-при опубликуем в апрельском номере журнала «За рулем». И конечно же, по давней традиции среди читателей – участников голосования будут разыграны автомобили!



Машины оцениваются по трем критериям

Техника – емкое понятие, в которое включаются инженерные особенности автомобиля. Подавляющее большинство моделей успело побывать на наших тестах, так что вы можете составить полное представление о них. Оцените гамму силовых агрегатов, конструкцию подвески, уровень безопасности, количество опций.

Дизайн – субъективное, однако очень важное свойство автомобиля. Его нельзя оценить в цифрах, но первое впечатление о машине мы составляем именно по ее внешности и убранству интерьера. Красота и гармония в условиях острой конкуренции не менее важны, чем лошадиные силы, секунды и километры в час.

Практичность – параметр, который каждый оценивает, исходя из своего образа жизни. Если говорить упрощенно, то лучший автомобиль по этому критерию – самый удобный в эксплуатации. Оцените разветвленность дилерской сети, величину дорожного просвета, объем багажника, размеры и трансформацию салона.

■ МАЛЫЙ КЛАСС



101 **Лада Гранта**, хэтчбек/универсал, 87–106 л.с., передний привод

ЗР, № 10, 2018



102 **Лада Веста Cross** седан, 106–122 л.с., передний привод

ЗР, № 7, 11, 2018



103 **Лада Веста Sport** седан, 145 л.с., передний привод

ЗР, № 10, 11, 2018



104 **Renault Logan Stepway** седан, 82–113 л.с., передний привод

ЗР, № 10, 2018

■ КОМПАКТНЫЙ КЛАСС



201 **Kia Ceed** хэтчбек, 100–140 л.с., передний привод

ЗР, № 9, 10, 11, 2018



202 **Kia Cerato** седан, 128–150 л.с., передний привод

ЗР, № 10, 11, 2018



203 **Mercedes-Benz A-класса**, хэтчбек, 150–190 л.с., передний/полный привод

ЗР, № 3, 6, 2018



204 **Volkswagen Golf** хэтчбек, 125–150 л.с., передний привод

■ СРЕДНИЙ КЛАСС



301 Genesis G70
седан, 197–247 л.с., полный привод ЗР, № 12, 2017; № 8, 2018



302 Kia Stinger
лифтбек, 197–370 л.с., задний/полный привод ЗР, № 1, 5, 2018



303 Lexus ES
седан, 150–249 л.с., передний привод ЗР, № 6, 8, 2018



304 Subaru Legacy
седан, 175 л.с., полный привод



305 Toyota Camry
седан, 150–249 л.с., передний привод ЗР, № 1, 6, 7, 2018

ГРАН-ПРИ
За рулем
2019



■ ВЫСШИЙ СРЕДНИЙ И ПРЕДСТАВИТЕЛЬСКИЙ КЛАССЫ



401 Audi A6
седан, 340 л.с., полный привод ЗР, № 4, 7, 2018



402 Audi A7 Sportback
лифтбек, 340 л.с., полный привод ЗР, № 4, 2018



403 Audi A8
седан, 340–460 л.с., полный привод ЗР, № 12, 2017; № 6, 2018



404 Mercedes-Benz CLS
седан, 249–435 л.с., полный привод

■ КОМПАКТНЫЕ КРОССОВЕРЫ



501 **Лада XRAY Cross**
хэтчбек, 122 л.с., передний привод

3P, № 10, 11, 12, 2018



502 **Citroen C3 Aircross**, хэтчбек,
82–110 л.с., передний привод

3P, № 12, 2017; № 5, 2018



503 **Lifan X70**
универсал, 136 л.с., передний привод

3P, № 11, 2017; № 6, 2018



504 **Mitsubishi Eclipse Cross**, хэтчбек,
150 л.с., передний/полный привод

3P, № 12, 2017; № 3, 6, 2018



505 **Toyota C-HR**, хэтчбек,
115–148 л.с., передний/полный привод

3P, № 9, 2018



506 **Volvo XC40**, хэтчбек, 150–249 л.с.,
передний/полный привод

3P, № 2, 2018

■ СРЕДНЕРАЗМЕРНЫЕ КРОССОВЕРЫ



601 **Changan CS75**
универсал, 163 л.с., передний привод

3P, № 6, 2018



602 **Geely Atlas**, универсал,
139–149 л.с., передний/полный привод

3P, № 7, 2018



603 **Hyundai Santa Fe**
универсал, 188–200 л.с., полный привод

3P, № 10, 11, 12, 2018



604 **Peugeot 5008**
универсал, 150 л.с., передний привод

3P, № 4, 2018

■ СРЕДНЕРАЗМЕРНЫЕ КРОССОВЕРЫ



605 Subaru Forester
универсал, 150–185 л.с., полный привод **ЗР, № 12, 2018**



606 Zotye Coupa
универсал, 143 л.с., передний привод

■ СРЕДНЕРАЗМЕРНЫЕ ПРЕМИАЛЬНЫЕ КРОССОВЕРЫ И ВНЕДОРОЖНИКИ



701 BMW X4
универсал, 190–360 л.с., полный привод



702 Infiniti QX50
универсал, 249 л.с., полный привод **ЗР, № 3, 10, 2018**



703 Jaguar I-Pace
универсал, 400 л.с., полный привод **ЗР, № 3, 7, 2018**



704 Jeep Wrangler
универсал, 200 л.с., полный привод **ЗР, № 12, 2017; № 8, 2018**

■ БОЛЬШИЕ КРОССОВЕРЫ



801 Chevrolet Traverse
универсал, 318 л.с., полный привод



802 Volkswagen Teramont, универсал, 220–280 л.с., полный привод **ЗР, № 5, 2017; № 6, 2018**



803 Volkswagen Touareg
универсал, 249–340 л.с., полный привод **ЗР, № 4, 6, 7, 9, 2018**

**ГРАН-ПРИ
За рулем
2019**



СРЕДНЕРАЗМЕРНЫЕ ПРЕМИАЛЬНЫЕ

БОЛЬШИЕ

БОЛЬШИЕ ПРЕМИАЛЬНЫЕ КРОССОВЕРЫ И ВНЕДОРОЖНИКИ**901 Audi Q8**
универсал, 340 л.с., полный привод

3P, № 7, 2018

**902 BMW X5**
универсал, 249–462 л.с., полный привод

3P, № 10, 2018

**903 Lamborghini Urus**
универсал, 650 л.с., полный привод**904 Lexus RX L**
универсал, 294 л.с., полный привод**905 Mercedes-Benz G-класса**, универсал,
422–585 л.с., полный привод

3P, № 6, 2018

**906 Rolls-Royce Cullinan**
универсал, 571 л.с., полный привод**ЛЮКСОВЫЕ****1001 Аурус Сенат**
седан, 598 л.с., полный привод

3P, № 10, 2018

**1002 Bentley Continental GT**
купе, 635 л.с., полный привод**1003 Rolls-Royce Phantom**
седан, 571 л.с., задний привод**ГРАН-ПРИ**
За рулем
2019

■ СПОРТИВНЫЕ



1101 Audi RS 4,
универсал, 450 л.с., полный привод



1102 BMW восьмой серии,
купе, 320–530 л.с., полный привод



1103 BMW M5 Competition
седан, 625 л.с., полный привод

ЗР, № 6, 2018



1104 BMW Z4
родстер, 197–340 л.с., задний/полный привод



1105 Mercedes-AMG GT 4-Door
лифтбек, 639 л.с., полный привод



1106 Porsche 911
купе, данных о двигателях нет, задний/полный привод

■ КОММЕРЧЕСКИЕ



1201 Mercedes-Benz Sprinter, фургон/шасси/микроавтобус,
114–163 л.с., передний/задний привод



1202 Mercedes-Benz X-класса,
пикап, 163–258 л.с., полный привод

ЗР, № 3, 2018

Голосование продлится до 28 февраля 2019 года
О результатах голосования и церемонии вручения
Золотых Пегасов читайте в ЗР, № 4 и 5, 2019

Голосуйте на нашем сайте www.zr.ru!



РЕАЛЬНОСТЬ ИЛИ УТОПИЯ?

Платный въезд в города – идеальный инструмент для отъема денег у населения: из наших карманов будут вытягивать до 150 миллиардов рублей в год!

Автор **Петр Шкуматов**

Идея брать мзду за въезд в центр города не нова – во всяком случае, если говорить о Москве. И вполне может стать, что охочие до эффективных нововведений своего добьются. А за Москвой подтянутся другие крупные (и не очень) города.

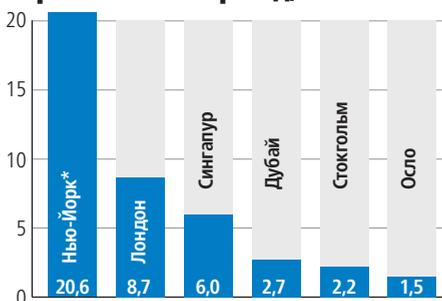
В мире подобная практика мало распространена. Сейчас платный въезд или его альтернативный вариант (платный проезд) организован лишь в нескольких городах-миллионниках. Из них только Нью-Йорк сопоставим с Москвой (агломерация 25 млн человек) по численности населения.

Нью-Йорк

В деловой столице США плата взимается за проезд по некоторым мостам и туннелям. Есть и мосты (в основном – построенные в позапрошлом веке), по которым можно проехать бесплатно. Идеологически взимание платы оправдывается тем, что мосты и туннели – сложные и дорогие инженерные сооружения, на которые город потратил много денег налогоплательщиков, поэтому они должны частично окупаться. В Нью-Йорке была рассчитана справедливая плата за проезд, которая взимается с каждого проезжающего. Взимание платы за проезд по нью-йоркским мостам и туннелям не вызывает протестов, многие с пониманием относятся к необходимости возмещать расходы на их строительство.

Пример: проезд в туннелях Brooklyn – Battery and Queens – Midtown стоит 8,5 доллара при оплате наличными. Проезд

Население городов, в которых берется плата за проезд, млн чел.



*Взимается плата за проезд по мостам и туннелям.

по мосту Verrazano-Narrows Bridge обойдется в 17 долларов при оплате наличными.

Плата за проезд по мостам и туннелям является естественным регулятором их загрузки. Многие, чтобы сэкономить, используют перехватывающие парковки для пересадки на общественный транспорт или объединяются для поездок на работу. Для тех, кто перевозит в автомобиле более трех пассажиров, предусмотрены значительные скидки: местами плата снижается в три раза. На трафик в Манхэттене существующие тарифы влияют несильно, поэтому в городе обсуждается идея сбора платы за проезд по Манхэттену – по примеру Лондона.

Лондон

В столице Великобритании с 2003 года берут плату только за въезд в центральную часть города (21 км²). Изначально она составляла

5 фунтов, и сразу после её введения количество автомобилей в центре уменьшилось на четверть, что было расценено как безусловный успех проекта. Впрочем, уже через год автомобильный трафик в центральной части Лондона восстановился практически до исходных значений. Это вызвало ожесточенную общественную дискуссию, в ходе которой противники взимания платы проиграла, – и в 2005 году размер платы был повышен до 8 фунтов. После череды повышений тарифа проезд в центр Лондона на автомобиле стоит сегодня 11,5 фунта. Помимо этого может взиматься дополнительный сбор с водителей транспортных средств низкого экологического класса.

Пример: проезд в центр Лондона на автомобиле с мотором экокласса Евро-2 будет стоить 21,5 фунта, из них 10 фунтов – экологический сбор.

Дискуссии вокруг платного въезда не утихают. Анализ, проведенный специалистами, показал, что за десять лет существования платной зоны трафик в ней уменьшился лишь на 10–15% (в зависимости от времени суток и дня недели). При этом сборы от платного въезда в 2016 году составили 249,6 млн фунтов. Перед нами пример одного из самых дорогих способов борьбы с пробками.

Сингапур

Изначально сингапурская система электронного взимания платы (ERP) была образцом для лондонских чиновников, которые решили взимать плату за въезд в центр именно после

неоднократных визитов в город-остров. Сингапур – первый город с платным проездом для автомобилистов: деньги с них начали собирать в 1975 году. Поначалу система называлась ALS, в 1998 году ее сменила электронная ERP. Причиной ввода платного въезда стал резкий рост автомобилизации, который последовал за ростом благосостояния жителей. Сингапур – остров, и расти ему некуда: вокруг вода.

За проезд каждой ERP-рамки взимается от 0 до 3 долларов США. На маршруте может встретиться несколько рамок, соответственно вырастет и суммарная плата.

В Сингапуре платный проезд по дорогам не вызывает резких протестов, так как островной статус является естественным физическим ограничителем. Да и купить автомобиль можно лишь после приобретения специального сертификата, выставляемого правительством на аукцион. Цена такого сертификата сопоставима с ценой автомобиля. На конец 2016 года по дорогам Сингапура ездил всего 600 тысяч частных автомобилей при численности населения около 6 млн человек.

После ввода ERP автомобильный трафик сократился на 24%.

Дубай

Система взимания платы называется Salik, ее запустили в 2007 году. Она очень похожа на сингапурскую ERP: плата (приблизительно 1 доллар США) взимается за каждый проезд контрольной рамки. Изначально во всем городе было две рамки, сейчас – восемь. Обязательна предоплата. Максимальная плата за сутки составляет 6,5 доллара США – даже если автомобилист проехал через рамки Salik больше шести раз. Существуют альтернативные маршруты – менее удобные, но бесплатные.

В качестве способа идентификации используется радиометка, а не распознавание номерного знака, и это очень неудобно для автомобилистов. Тем не менее городские власти не собираются изменять способ идентификации.

Введение системы Salik вызвало неоднозначную реакцию в городе. Очевидно, что взимание платы освободило часть магистральных дорог и мостов, но одновременно автомобильный трафик перетек в соседние жилые районы, что не обрадовало их жителей. Влияние системы Salik на автомобильный трафик в целом минимально.

Стокгольм

Плата за проезд в Стокгольме взимается с 2006 года. Изначально она была введена в качестве так называемого налога на перегрузку. После года тестирования налог на перегрузку стал постоянным – с 1 августа 2007 года. Плата зависит от времени суток. Самый высокий тариф – в часы пик. Работает система на основе распознавания автомобильных номеров с помощью камер, и в конце каждого месяца автовладельцу приходит счет.

Проезд в час пик обойдется примерно в 3,24 евро. Плата не взимается вечером и ночью, с 18:30 до 6:30; в выходные дни проезд также бесплатный.

Ввод платы сопровождался скандалом. Дело в том, что предложение ввести платный проезд автомобилей было вынесено на референдум и большинство (52,5%) проголосовало против. Однако инициаторы референдума неожиданно решили задним числом учитывать только мнение жителей Стокгольма, которые в большинстве своем (53%) высказались за взимание платы. В результате дискуссии, которая возникла после столь неоднозначной интерпретации волеизъявления граждан, сторонники нововведения все-таки переломили сопротивление противников. Сегодня система собирает с автомобилистов около 170 млн долларов в год. Трафик автомобилей за всё время сбора платы сократился на 20%.

Осло

В Осло с 1990 года взимается плата за проезд каждой контрольной рамки. Сегодня работает двадцать пунктов сбора платы, но 1 марта 2019 года начнут действовать дополнительные 53 пункта в рамках Oslo Package 3. Изменится и система оплаты. Сейчас надо раскошелиться только при въезде в город, а выезд – бесплатный. С 2019 года платными станут оба направления движения, а также начнет взиматься плата с владельцев электромобилей.

За проезд рамки за рулем легкового автомобиля надо заплатить 4,7 евро, проезд в час пик – это еще 1,1 евро дополнительно. Итак, житель Осло в час пик заплатит 5,8 евро за однократный проезд контрольной рамки.

При всём при том за последние годы автомобильный трафик в Осло только вырос. Это связано прежде всего со льготами для владельцев электромобилей: ранее они ничего не платили, сейчас платят по низкой ставке. В 2018 году доля электромобилей в общих продажах новых машин в Норвегии составила 26%, но в Осло она заметно выше – 38%. То есть жители Осло вместо отказа от личного автотранспорта просто

пересаживаются с бензиновых автомобилей на электрические. За всё время функционирования системы автомобильный трафик снизился лишь на 11%. Ежегодно с автомобилистов взимают до 300 млн долларов.

Чего ждать в Москве?

Ассоциация предпринимателей по развитию бизнес-патриотизма «Аванти» предложила сделать платным въезд не только в центр Москвы, но и вообще в пределы МКАД. За каждый въезд в зону от МКАД до Третьего транспортного кольца (ТТК) – 50 рублей, за въезд в пределы ТТК и до Садового кольца – 100 рублей, от Садового кольца до Бульварного – 200 рублей. Въезд в пределы Бульварного кольца должен стоить аж 300 рублей.

Нетрудно подсчитать, что автомобилист, который въезжает в Москву из-за границ МКАД и едет на автомобиле до центра, заплатит 650 рублей. Некоторые эксперты оценили ежемесячные дополнительные расходы московских автомобилистов в среднем в 4000 рублей!

Доходы частных компаний, которые в рамках государственно-частного партнерства будут администрировать систему взимания платы с москвичей и гостей столицы, могут превысить 150 млрд рублей (2,3 млрд долларов США) в год, что сделало эту систему крупнейшей в мире по величине сборов, а предпринимателей, обслуживающих платный въезд, – почетными резидентами списка Forbes.

Деньги или трафик?

Система взимания платы за проезд практически не влияет на автомобильный трафик.

Все подобные системы являются по своей сути не регуляторами нагрузки на дороги, а дополнительным налогом на владение автомобилем. Если перенести европейский опыт на Москву, пробки уменьшатся в среднем на 1 балл по шкале Яндексса. **ЭР**



Платный въезд в Москву уменьшит пробки лишь на 1 балл по шкале Яндексса

ОБЫКНОВЕННОЕ ЧУДО

Приставкой Cross в Тольятти не просто улучшили нынешний XRAY, а сделали, по сути, другую машину. Автор **Кирилл Бревдо**, фото фирмы АВТОВАЗ

Он другой

Ролик на YouTube-канале «За рулем» мы выложили буквально на следующий день после ездовой презентации Кросса. И тотчас понаблюдали хейтеры: дескать, журналисты перехваливают машину. Откровенно говоря, я и сам с превеликим удовольствием усомнился бы в том, что малой кровью можно сотворить большое дело. Переделанная передняя подвеска и задние дисковые тормоза? Несколько дополнительных опций, увеличенный дорожный просвет и новый пластиковый обвес? Неужто этого на самом деле достаточно, чтобы гадкий утенок XRAY стал чем-то более существенным, нежели Renault Sandero Stepway в другом кузове?

Чудеса случаются! О Renault напминают лишь отдельные детали, которые

по большому счету не принимают никакого участия в формировании впечатления от Кросса как сугубо оригинальной машины.

Дьявол роется в деталях

Начнем с того, что Cross выглядит не просто как чуть приподнятый над землей XRAY, а как продукт серьезного рестайлинга. На мой взгляд, чисто визуальное «кроссовое» причудливо разительным образом изменили внешность машины. И если в кроссоверную сущность обычного Иксрея уверовать сложно даже несмотря на внушительный клиренс (195 мм) – он выглядит этаким атипичным хэтчбеком, – то XRAY Cross смотрится всамделишным кроссовером.

Более крупные колеса в сочетании с пластиковыми фендерами и накладками

добавляют машине основательности: по сравнению с Кроссом изначальный XRAY кажется каким-то непропорциональным.

Накладки на пороги и колесные арки сделаны двуслойными: непосредственно к кузову при помощи клипсов и двухсторонней клейкой ленты крепится пластиковая основа, а к ней прищелкиваются лицевые элементы.

Бамперы у Кросса иные, причем они составные: передний серебристый декор при повреждении можно заменить отдельно. Задний бампер разделен на большее количество частей, чем передний: например, окрашенные элементы, соединяющие фонари и основную часть, являют собой отдельные детали – в отличие от обычного Иксрея, где они идут «одним куском» со всем бампером. Ремонт в случае повреждений обойдется дешевле.

На крыше появились релинги, вполне функциональные: они способны нести на себе груз массой до 50 кг (включая багажник).

Лада XRAY Cross 1.8 MT

Длина/ширина/высота/база 4171/1810/1645/2592 мм

Объем багажника (VDA) 361–1514 л

Снаряженная масса 1295–1300 кг

Двигатель бензиновый, Р4, 16 клапанов, 1774 см³;

90 кВт/122 л.с. при 6050 об/мин; 170 Н·м при 3700 об/мин

Время разгона 0–100 км/ч 10,9 с

Максимальная скорость 180 км/ч

Топливо/запас топлива АИ-95/50 л

Расход топлива: смешанный цикл 7,5 л/100 км

Трансмиссия передний привод; М5

Цены на XRAY Cross лежат в диапазоне от 729 900 до 888 900 рублей. Продажи планируют открыть до конца нынешнего года.

Двигатель ВАЗ-21179 (1,8 литра, 122 л.с.) для Кросса пока безальтернативен.

Заявленный дорожный просвет – 215 мм против 195 мм у стандартного Иксрея.

В топ-версии Luxe противотуманки имеют функцию подсветки поворотов: фара включается при отклонении руля на 60 градусов и отключается, когда угол поворота баранки уменьшается до 15 градусов. Работает на скорости до 40 км/ч.

Колёса только 17-дюймовые. От обычного Иксрея колёса не подойдут: у дисков иной вылет, а шины – большей размерности: 215/50 R17 вместо 205/50 R17 (на недорогой XRAY и вовсе ставят 16- и даже 15-дюймовые).

Сиди и грейся

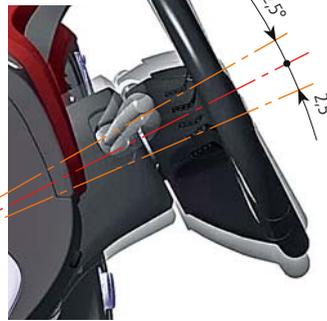
Внутри мало что изменилось, разве что в качестве опции теперь доступны яркие вставки под цвет кузова (без них ничуть не хуже). Собранный салон крепко, но грубо: стыки панелей порой небрежные, а сами материалы откровенно простецкие. Однако в практичности машине не откажешь.

Багажник – с тройным дном: под полом кроется дополнительное место для поклажи, а еще ниже обитает полноразмерная запаска на литом диске. Задний диван немного изменился: подушка смещена назад и вниз на 25 и 5 мм соответственно, что добавило пространства для ног пассажиров. Второй ряд раскладывается по частям, но пол ровным не выходит (хотя и ступеньки нет).

Передние кресла другие: подушка доработана, а спинка – с более выраженной боковой поддержкой. Кнопки включения обогрева переехали с оснований кресел (ужасное реношное решение) на центральную консоль, к тому же обогрев стал трехступенчатым. Появился обогрев и заднего сиденья – однопозиционный, причем греется только подушка.

Рулевая колонка теперь регулируется не только по наклону, но и по вылету – впервые на автомобилях платформы B0!

Регулируемый не только по высоте, но и по вылету руль положен всем Кроссам без исключения. А вот обычный XRAY, увы и ах, вынужден довольствоваться прежней рулевой колонкой.



И впервые на Ладе появился руль с обогревом! Греется весь обод, а удобная кнопка включения находится на правой спице руля.

А вот еще одна важная деталь, которая поможет нам элегантно перейти от очевидных новостей к менее заметным – но не менее значимым. Речь о шайбе выбора режимов движения Lada Ride Select, которая примостилась на центральной консоли. Как выяснилось, это вполне полезное приобретение – если, конечно, выгуливать машину вне асфальта.

Наука о технике

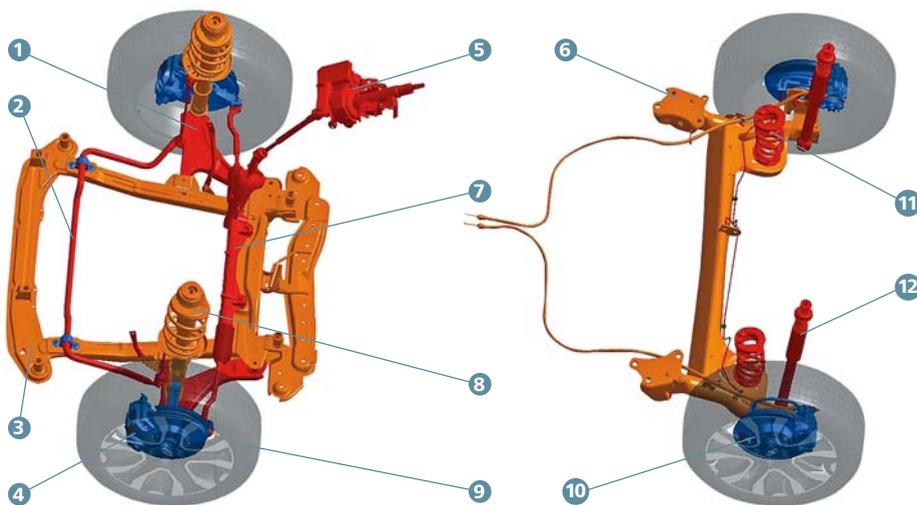
Инженеры не ограничились установкой на Cross новых пружин и амортизаторов. Модернизированный передний подрамник опустили на 15 мм – благодаря этому клиренс увеличился на столько же, а еще 5 мм дали более крупные колеса. К подрамнику крепятся новые L-образные рычаги (схожие с теми, что стоят на Весте, но не точно такие же) и новый оригинальный

стабилизатор поперечной устойчивости. Рулевая рейка тоже новая, равно как и усилитель руля: он теперь электрический вместо электрогидравлического, доставшегося Иксрею по наследству от Renault. Электроусилитель – не фирмы NSK (как на Весте), а производства калужской Автоэлектроники. А еще – новые поворотные кулаки и оригинальные ШРУСы. Само собой, столь значительные изменения потребовали изменения углов установки колес. В частности, плечо обката теперь отрицательное, что положительно сказалось на курсовой устойчивости.

Рычаги задней подвески тоже отличаются, поскольку они теперь несут дисковые тормоза от Весты. Сложно сказать, насколько в практическом смысле они предпочтительнее родных иксреевских барабанов, но народ давно требует, чтобы обязательно были ЗДТ. Что ж, берите.

Благодаря столь обширному улучшающему XRAY Cross поехал совсем по-другому.

Перечень доработок шасси Лады XRAY Cross



- 1 – L-образные рычаги передней подвески по образцу и подобию тех, что на Весте
- 2 – стабилизатор передней подвески с улучшенной геометрией
- 3 – модернизированный подрамник в сборе
- 4 – новые поворотные кулаки с тормозами

- 5 – электроусилитель рулевого управления
- 6 – модернизированные рычаги задней подвески с балкой в сборе под установку дискового тормоза
- 7 – рулевой механизм
- 8 – амортизаторные стойки и пружины с иными характеристиками

- 9 – колёса с всепогодными шинами Continental ContiCrossContact LX2 размерностью 215/50 R17
- 10 – задние дисковые тормоза от Весты
- 11 – оригинальные задние пружины
- 12 – амортизаторы с иными характеристиками



Оригинальную рулевую рейку на конвейер АВТОВАЗа оставляет тольяттинская фирма «Рулевые системы».



Иные поворотные кулаки потребовали изменить вылет дисков, так что колёса от простого Иксрея официально для Кросса не подходят.



Пластиковый щит под двигателем – это скорее пыльник, нежели защита. Однако и он всё же лучше, чем ничего.

- Приборная панель по компоновке и функционалу аналогична логановско-сандеровской.
- ↘ XRAY Cross – первая Лада с обогревом руля. И некоторое время будет оставаться единственной – на других моделях этой опции пока не будет.



Новые кресла отличаются улучшенной боковой поддержкой. В базовой комплектации нет регулировки водительского сиденья по высоте. Под креслом пассажира – вещевой ящик. Отличная идея!



Коробка передач Renault JR5 не отличается четкостью переключений.



Обогрев передних сидений – трехступенчатый. Его интенсивность снижается по мере прогрева. Рядом – шайба выбора режимов движения Lada Ride Select.



Кнопки электростеклоподъемников лишены автоматического режима. В Тольятти этой проблемой озабочены, но сетуют на высокую стоимость правильных компонентов, которую диктуют поставщики.

Руль обрел суперчеткий «ноль», выведение из которого требует весомого усилия, – при этом возвратное действие порой кажется едва ли не избыточным. Но мне такой характер нравится: он делает процесс вождения вкусным.

Машина отлично держит прямую и не вызывает нервозности в колее. В какие-то моменты я даже поймал себя на том, что управлять таким Иксреем мне нравится больше, чем Вестой Cross, которую я оставил в гараже, отправляясь в командировку в Казахстан. Кренится машина крайне умеренно – несмотря на более высокую



Геометрические параметры заднего сиденья немного изменились, но существенной выгоды пассажирам это нововведение не принесло (+ 25 мм пространства для ног). И всё же отрадно, что эта модернизация будет распространена на все Иксреи.

посадку по сравнению как с Вестой, так и с обычным Иксреем.

Плавность хода улучшается по мере ухудшения дороги. На ровном асфальте почти всегда чувствуются мелкие высокочастотные подрагивания, однако по разбитому грейдеру кроссовер мчит с непоколебимостью, достойной классической Нивы. Энергоемкость почти запредельная: на проложенной в степи весьма условной дороге XRAY Cross позволяет держать скорость около сотни и не сбрасывать газ перед весьма серьезными ухабами.

Попробовал я и различные режимы той самой системы Lada Ride Select – и в целом остался удовлетворенным. Sport добавляет живости в реакции на действия акселератором, к тому же под сброс газа двигатель не спешит сбрасывать обороты, позволяя подхватиться следующей передачей.

«Песочный» режим я испытал в степи, съехав с основной дороги. Однако здесь проще было ощутить работу электронной блокировки дифференциала, которая оказалась по-настоящему действенной: при вывешивании система стабилизации «прикусывает» свободное от сцепления с грунтом колесо – и более высокий момент, который удается приложить к другому колесу, сдергивает автомобиль с места.

На следующий день настал черед режима для езды по снегу: казахстанские небеса разверзлись и сбросили на землю достаточное количество белого материала для опытов. Если на песке электроника

допускает серьезную пробуксовку колес, то «зимний» режим оказывается самым строгим: он еще более старательно, чем по умолчанию, душит двигатель и стремится не допустить даже малейшей пробуксовки. И ведь работает! На подъеме «снежинка» на селекторе добавляет уверенности при старте с места: чудес нет, но неопытному водителю система помогает тронуться на обледенелом покрытии так же уверенно, как это сделал бы бывалый автомобилист.

Однако вся уверенность рассеивается, когда смотришь в прайс-лист.

Добавленная стоимость

Доплата за «окроссовленный» XRAY в зависимости от комплектации составляет плюс-минус 90 тысяч. Однако! Это заметно больше надбавки за Cross-версию Весты (по сравнению с обычным седаном или универсалом). Отчасти это можно объяснить более серьезными изменениями, но покупателю от этого не слаще.

XRAY Cross оснащается только мотором 1.8 (122 л.с.) и только механической коробкой – это на первых порах. Прайс-лист открывает комплектация Classic за 729 900 рублей, в которой нет ни «музыки», ни кондея. Это добро можно добрать пакетом Optima (+ 37 000 рублей) – вкупе с охлаждаемым бардачком и многофункциональным рулем. Но тогда уж имеет смысл сразу раскошелиться на оптимальную комплектацию Comfort: доплатив еще 43 тысячи сверху, получаешь



противотуманки, центральный подлокотник с небольшим вещевым ящиком под крышкой, пару 12-вольтовых розеток (в заднем ряду и багажнике), карманы на спинках передних кресел, выдвижной ящик под пассажирским креслом и двойной пол в грузовом отсеке, водительское сиденье с регулировкой по высоте, задние стеклоподъемники, обогрев передних кресел и парктроник.

А топ-версия Luxe с пакетом Prestige (в точности такая, как на наших фотографиях) тянет без малого на девяносто

Задний парктроник о четырех датчиках появляется только в средней комплектации Comfort. Спереди сенсоры отсутствуют. Камера заднего вида – прерогатива топ-версии Luxe с пакетом Prestige.

тысяч – 888 900 рублей, если быть точным. И это не предел! Когда на рынок выйдут модификации с роботом АМТ, цена перевалит за 900 тысяч.

Есть и хорошие новости. Помимо робота XRAY Cross, возможно, получит вариатор, который сватают Весте. Также не исключено появление более демократичной модификации с мотором 1.6. Но это не наверняка.

А вот что совершенно железно, так это отсутствие всяких перспектив появления полного привода, на котором АВТОВАЗ поставил жирный крест: больно дорогое это удовольствие – для покупателя. **ЭР**

Объем багажника составляет 361 литр. Это немного, прямо скажем. Погрузочная высота увеличилась соответственно подросшему клиренсу.



В размерности 215/50 R17 несложно подобрать зимнюю обувь из числа победителей последних тестов «За рулем»: это фрикционные покрышки Pirelli Ice Zero FR или шипованные Hankook Winter i*Pike RS2 W429.



звонок по России бесплатный
8 800 200 14 83
www.sovcombank.ru

КРЕДИТЫ НАЛИЧНЫМИ И ДЛЯ БИЗНЕСА

ЛЮДИ ВАЖНЕЕ

до **10** МЛН
РУБЛЕЙ

от **11,9** %
ГODOVЫХ

СОВКОМБАНК

ДК под залог недвижимости. Сумма 300 тыс. – 10 млн руб. на срок 60/120 мес. Клиентам 20-85 лет. При подключении услуги «Гарантия минимальной ставки» ставка – 11,9/14,9% за 6,9/3,9% от суммы кредита соответственно. Условия: наличие фин. защиты, отсутствие просрочек и досрочного погашения кредита. Пересчет процентов при закрытии договора, разница уплаченных и рассчитанных процентов возвращается на счет. Без услуги – 18,9% годовых. Док-ты: паспорт, СНИЛС, док-ты подтверждающие доход, свидетельство о гос. регистрации права, документ-основание из свидетельства. Обязательное страхование имущества. ПАО «Совкомбанк». Генеральная лицензия ЦБ РФ № 963. На правах рекламы.

КЛАССИЧЕСКИЙ ПОДХОД

Рестайлинговый Kia Sportage – без турбомотора и робота, но с атмосферником и автоматом.

Автор **Максим Гомянин**, фото фирмы Kia



У всех версий, кроме GT-Line, хромированная решетка.

Обновленный Sportage можно узнать по новому бамперу.



К работе над рестайлингом привлекли аж три дизайн-студии – европейскую во Франкфурте-на-Майне, южнокорейскую в Хвасоне (ранее – Намьян) и калифорнийскую, что в городе Ирвайн. Но порезвиться им не дали. Новые – лишь бамперы, светодиодные фары (вместо ксенонных) и дизайн колесных дисков. У версии GT-Line – черная глянцевая решетка радиатора. Сзади изменили дизайн указателей поворота.

В салоне из обновленного – только руль, безрамочный центральный монитор и, с натяжкой, дефлекторы вентиляции. Всё!

Что это – неуверенность или намеренный шаг? Судя по тому, что в 2017 году корейцы реализовали 450 тысяч Спортиджей по всему миру, никто и не ставил цель рисовать машину с чистого листа – достаточно было слегка взбодрить хит.

Осторожность дизайнеров компенсировали инженеры с маркетологами. Из гаммы

исчез наддувный мотор 1.6 мощностью 177 «лошадей», прихватив с собой семиступенчатый робот с двойным сцеплением. Эту пару предлагали только в модификации GT-Line. Почему? Не покупают! С января по август турбоверсию выбрали полсотни человек. Ничего нового: турбина и робот подпортили карму многим автопроизводителям. На замену «дудному» мотору пришел 184-сильный атмосферник 2.4 GDI семейства Theta II с непосредственным впрыском – он знаком по моделям Optima и Sorento Prime.

Прыти явно меньше, чем прежде, особенно на старте. Интенсивный разгон начинается лишь после 3500 об/мин: максимальный момент 237 Н·м атмосферник выдает при 4000 об/мин (а турбомотор – уже с 1500 об/мин). Приходится взбадривать его подрулевыми лепестками шестиступенчатого автомата, который без рывков и дерганий сбрасывает передачи вниз – и вот уже сочное ускорение.

Связка знакомого двухлитрового дизеля (185 л.с.) и восьмиступенчатого гидромеханического автомата порадовала куда больше. Эта коробка известна по кроссоверам Sorento Prime, Hyundai Tucson и Santa Fe. По ощущениям, настроена она так же, как на Туссане (ЗР, № 10, 2018). Разгон бодрый, управление тягой понятное и прогнозируемое. На маршруте

Kia Sportage

2.0 MPI	2.0 MPI	2.4 GDI	2.0 CRDI
Длина/ширина/высота/база 4485/1855/1645/2670 мм			
Объем багажника (VDA) 491 л			
Снаряженная/полная масса			
1651/2050 кг	1738/2130 кг	1859/2250 кг	1859/2250 кг
Двигатель			
бензиновый, Р4, 16 клапанов, 1999 см ³ ; 110 кВт/150 л.с. при 6200 об/мин; 192 Н·м при 4000 об/мин	бензиновый, Р4, 16 клапанов, 1999 см ³ ; 110 кВт/150 л.с. при 6200 об/мин; 192 Н·м при 4000 об/мин	бензиновый, Р4, 16 клапанов, 2359 см ³ ; 135 кВт/184 л.с. при 6000 об/мин; 237 Н·м при 4000 об/мин	дизельный, Р4, 16 клапанов, 1995 см ³ ; 136 кВт/185 л.с. при 4000 об/мин; 400 Н·м при 1750–2750 об/мин
Время разгона 0–100 км/ч			
10,5 с	11,6 с	9,6 с	9,5 с
Максимальная скорость			
186 км/ч	180 км/ч	185 км/ч	201 км/ч
Топливо/запас топлива			
АИ-95/62 л	АИ-95/62 л	АИ-95/62 л	ДТ/62 л
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл			
10,3/6,3/7,9 л/100 км	11,2/6,7/8,3 л/100 км	12,0/6,6/8,6 л/100 км	7,9/5,3/6,3 л/100 км
Трансмиссия			
передний привод; М6	полный привод; А6	полный привод; А6	полный привод; А8

от Краснодара до виноградников Гай-Кодзора в кавказских предгорьях расход составил всего восемь литров на сотню.

В подвеску изменений не вносили, посему на щербатом асфальте да на 19-дюймовых колесах, как и прежде, жестко. На грунтовке не лучше. Любителям ездить с комфортом рекомендуем ставить 16- или 17-дюймовые колеса. Рулевое управление? Скорее дачное, чем спортивное. Расхлябанности нет, но и острых реакций – тоже.

Версия GT-Line обзавелась увеличенными тормозными дисками: 320 × 28 мм вместо

У задних фонарей новый рисунок. Обновлен бампер. Дорогие версии Sportиджа (Luxe, Prestige, GT-Line и Premium) с полным приводом и моторами 2.4 (184 л.с.) и 2.0 (185 л.с.) легко узнать по двум хромированным патрубкам системы выпуска.

305 × 25 мм. Sportage и без того тормозил неплохо, но на горных серпантинах крупные диски – благо. А в городских условиях разницы в замедлении версии GT-Line по сравнению с другими я не почувствовал.

Комплекс безопасности Drive Wise с системами автоторможения, удержания в полосе и контроля слепых зон обрел функцию распознавания усталости водителя и адаптивный круиз-контроль, который умеет вести машину в пробке.

Чудо, но даже столица Кубани в тот день не стояла в заторах, так что придется проверять новые системы в Москве.

Переднеприводный 150-сильный Sportage мне найти не удалось. Но и новостей тут нет: мотор не изменился и по-прежнему работает с шестиступенчатой механикой или автоматом. Двигатель – самый



Отличный дизель, комплектации на любой кошелек



От мотора 2.4 ждешь большей прыти, на 19-дюймовых колесах жестко

налоговыгодный в линейке. Жителю Москвы, например, придется отдавать государству за такую машину 5250 рублей в год, а за 184-сильную – уже 9200 рублей.

Базовый Sportage 2.0 оценен в 1 329 900 рублей. Наиболее престижная версия Premium с двухлитровым дизелем, автоматом и полным приводом обойдется в 2 244 900 рублей. Для сравнения: моноприводная Toyota RAV4 стоит 1 576 000 рублей, Мазду CX-5 можно купить за 1 520 000 рублей. Главный же конкурент – внутренний: обновленный Tucson по цене от 1 399 000 рублей. **ЭР**



Внутренний мир почти не изменился. Глаз выхватывает лишь руль от Оптимы и чуть измененную графику на дисплее панели приборов.

Центральный монитор теперь безрамочный. Базовая диагональ – семь дюймов, у машин в топовых версиях GT-Line и Premium – восемь.



Версия GT-Line получила новую кожаную отделку сидений с контрастной отстрочкой. Диапазона регулировки поясничного упора, как и прежде, не хватает.



КАК ЭТО БУДЕТ ПО-РУССКИ?

Я провел неделю с инженерами технического центра Nissan Europe и принял участие в доводке обновленных кроссоверов X-Trail и Qashqai. Представляете, они замораживают амортизаторы! И случайно чуть не заморозили меня!

Автор: **Михаил Кулешов**, фото автора и фирмы Nissan

Мы сидим в уютном пабе неподалеку от технического центра NTCE (Nissan Technical Centre Europe) в Крэнфилде. Потягиваем «Гиннес» и травим профессиональные байки.

— Расскажи что-нибудь забористое из последнего!

Это я торможу инженера Алексея Боцелькинда. И он на пару с коллегой Андреем Стуковым заводит историю о том, как тесно переплетены современные технологии и инженерная смекалка.

Когда обновленный X-Trail для российского рынка был почти готов и Алексею

с коллегами оставалось провести заключительные тесты на Дмитровском автополигоне, на всех тестовых машинах вдруг появился неприятный стук в области задних амортизаторов. Их немедленно демонтировали и отправили поставщику для выяснения причин. Но пока он изучал и дорабатывал деталь, промозглая весна внезапно сменилась жарким летом — и пришлось импровизировать, чтобы смоделировать прежнюю ситуацию и понять, решена ли проблема.

В ближайшем магазине бытовой техники они купили морозильный ларь, замораживали в нем амортизаторы и в режиме пит-стоп

устанавливали на машину. Несмотря на всю комичность идеи, она дала результат: старые амортизаторы по-прежнему стучали, новые — нет. Это была локальная, но очень важная победа.

Здесь и сейчас — после дня в суперсовременном NTCE — эта история звучит особенно смачно. Те же люди, что работают в Крэнфилде с ведущими инженерами мира, неделями пропадают на полигоне IDIADA в Испании, шлифуют ездовые свойства новых Ниссанов на великолепнейшем испытательном треке в британском Милбруке, — морозили амортизаторы в дешевом ларе где-то в Новосинькове! При этом каждый из этапов по-своему важен. Убери хоть один, и Nissan уже не будет Ниссаном.

Техцентр в Крэнфилде не поражает масштабами, хотя именно он — самый крупный в Европе ниссановский комплекс R&D (Research & Development; если хотите — НИОКР). Здесь трудятся 725 человек. Еще 350 инженеров работают в Барселоне, 84 человека — в Москве и Питере. Десять — в немецком городке Бонн. И почти все циркулируют между этими городами «по обмену».

Въезд на территорию NTCE осуществляется строго по магнитным пропускам. На входе сдаешь смартфон (снимать можно только на камеру, указанную в заявке, которую подают за пару недель до приезда) и получаешь специальную обувь с металлическими защитными вставками на носках — на случай,



Вибростенд в Крэнфилде может имитировать езду по дорогам любого типа и является своего рода лакмусом для элементов кузова и деталей интерьера. После стеновой протряски автомобиля демонтируют переднюю панель салона и при помощи эндоскопа осматривают ее внутренние полости. Так устраняются потенциальные «сверчки» и другие проблемы.



если захочешь засунуть ногу под какой-нибудь пресс или погрузчик.

К вопросам безопасности в Крэнфилде подходят ответственно, если не сказать фанатично. Все роботизированные стенды наподобие тех, что сутки напролет открывают и закрывают двери автомобилей или складывают спинки заднего сиденья для определения ресурса механизмов, отделены ограждениями. Да и в целом ритм жизни здесь ниже, чем на заводе. Даже если зазеваешься, едва ли окажешься у кого-нибудь на пути.

Тем не менее мне удалось угодить в ситуацию, заставившую поперезживать: по собственной глупости (впрочем, давайте назовем это энтузиазмом) я напорился фотографировать обновленный Qashqai на вибростенде, имитирующем езду по «бельгийской» мостовой. Но никто не предупредил, что во время цикла испытаний я не смогу покинуть бокс, в котором поддерживается температура 10 °С. Разумеется, это не морозильный ларь, но десяти минут оказалось достаточно, чтобы почувствовать себя тем амортизатором.

Вибростенд – многофункциональная штука. Он «задает вопросы» многим компонентам машины: кузову и его элементам, салону и в какой-то мере – подвеске (основные работы проводят в Испании). После знатной встряски с автомобиля снимают переднюю панель салона (со всеми потрохами), и инженер эндоскопом, словно доктор, скрупулезно осматривает все полости



Так выглядит комната проверки автомобиля по стандарту AVES, насчитывающему более пятисот параметров. Автомобиль выдергивают с конвейера случайным образом. Полная инспекция занимает семь часов. Обратите внимание на потолочные светильники. Их расположение рассчитано специальной программой и помогает обеспечить оптимальное освещение.



Беспилотные тележки-тягачи, напоминающие робот-пылесос, ездят вдоль магнитных линий, проложенных по полу, и подвозят контейнеры с нужными деталями. И никогда не сталкиваются.

и закоулки. Так выявляют наиболее слабые детали, предотвращают появление «сверчков» и перетирание жгутов проводки.

В одном из уголков, неподалеку от акустической беззвонной камеры, замечаю пару леворульных Икс-Трейлов. Оказывается, эти машины собраны в Питере и доставлены в Крэнфилд для проведения различных тестов. Шумоизоляция – один из ключевых аспектов для российских потребителей. Поэтому у обновленного Икс-Трейла – шумопоглощающее лобовое стекло (прежде оно было прерогативой дизельных версий), увеличена толщина антигравийного покрытия днища, усилена защита арок, а полости кузова заполнены вспенивающимся составом.

Испытательный балаган

На следующий день я помчал на испытательный полигон в Милбруке. И, должен сказать, он прекрасен! Будучи ровесником Дмитровского автополигона, цветущий английский трек наглядно демонстрирует, как мощен потенциал европейского автопрома. У обоих полигонов функция одна и та же: они помогают автопроизводителям, сертифицираторам и местной автомобильной прессе – не бесцельно, конечно.

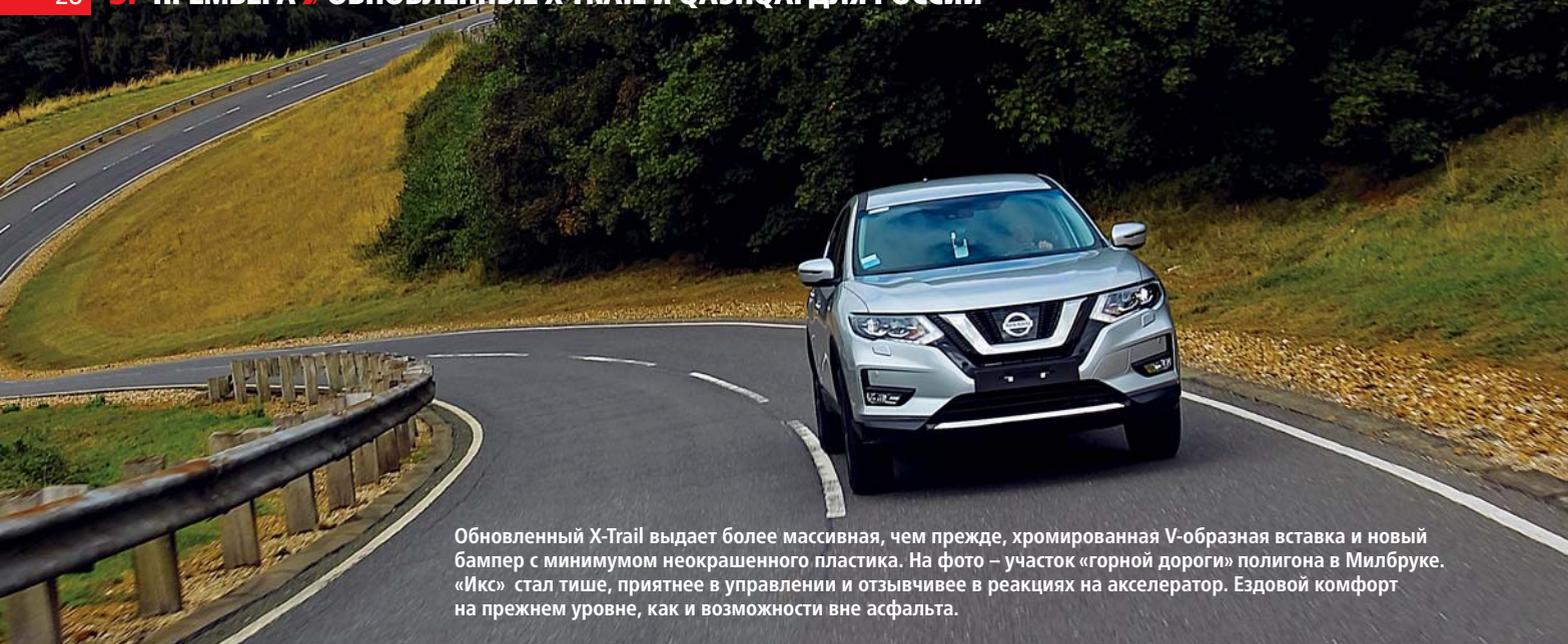


Обновленный X-Trail получил новый багажный органайзер, а покупателям предлагают выбор между докаткой и полноразмерной запаской. В первом случае объем багажника на 50 литров больше.

Сегодня в моем распоряжении два Икс-Трейла в российской спецификации: нынешний и обновленный – его инженеры ласково называют Minor Change. Изменения действительно незначительные, но их много. Это и новый дизайн передней части с большим количеством хрома и меньшим – неокрашенного черного пластика. И новые светодиодные фонари. И улучшенный интерьер.

Мне же сейчас интереснее техническая сторона. Отправляемся с инженерами наматывать круги по горной дороге и скоростному бэнкингу. Пока я знакомлюсь с конфигурацией Милбрука, ребята рассказывают о порядке работы над «минорным чейнджем». Вкратце это звучит так: сбор пожеланий клиентов, согласование бюджета, подбор шин, настройка подвески и только затем – калибровка рулевого управления и всего остального. Последовательность – строжайшая!

Дело в том, что каждое изменение тянет за собой нить событий. Например, появление в арсенале обновленного Икс-Трейла 19-дюймовых колес изменило колею и заставило пересчитывать все компоненты подвески. А добавление «зимнего пакета» (обогрев руля, лобового стекла и задних сидений) вынудило



Обновленный X-Trail выдает более массивная, чем прежде, хромированная V-образная вставка и новый бампер с минимумом неокрашенного пластика. На фото – участок «горной дороги» полигона в Милбруке. «Икс» стал тише, приятнее в управлении и отзывчивее в реакциях на акселератор. Ездовой комфорт на прежнем уровне, как и возможности вне асфальта.

вынудило заменить 150-амперный генератор 180-амперным. Чтобы он вписался в подкапотное пространство, пришлось переносить даже масляный щуп.

Впрочем, всё это частности. Попробую резюмировать общие впечатления от обновленной машины. Подвеска стала собраннее, но сохранила энергоемкость. Перенастроенный электроусилитель одарил руль внятным «нулём», а уровнем проработки шумоизоляции X-Trail вплотную приблизился к лучшим игрокам сегмента. Измененный софт вариатора сделал отклик на педаль газа менее «тягучим». Этого и желали покупатели.

На серьезное бездорожье я не выезжал, а на умеренной грунтовке – здесь ее называют не иначе как *dacha road* – подтвердились асфальтовые выводы: изоляция колесных арок вышла на новый уровень, а плавность хода как минимум не стала хуже. И хотя инженеры уверяли, что того же удалось добиться

Вспененный материал в крыльях позволил заметно снизить уровень аэродинамических шумов и даже немного повысить жесткость кузова.



и в отношении обновленного Кашкая, поехать на нем по Милбруку не дали. Если «иксом» здесь довольны на все сто, то Qashqai, выходящий на российский рынок несколькими месяцами позже, пока полуфабрикат.

Грустно ли было покидать инженерно-драйверский Милбрук? И да и нет. Да – потому что здешняя горная дорога, на которой Дэниел Крэйг в роли Джеймса Бонда кувыркнул Aston Martin в картине «Казино „Рояль“», – одна из лучших в мире. Нет, поскольку персонал полигона – это сказочные чудачки. Ума не приложу, как ниссановским парням хватает

терпения вежливо общаться с местной службой безопасности. Наши «надзиратели» запретили параллельную съемку одной машины из другой: опасно, мол. А еще не позволили фотографировать, стоя внутри поворота. Вот с внешней стороны – пожалуйста!

А дома – лучше

В какой-то момент мне стало мерещиться, что я работаю в Ниссане. После возвращения из Англии мы с инженерами провели день на Дмитровском автополигоне, оценивая финальные варианты настройки обновленного Кашкая. Да-да, они доточили шасси и предложили вместе выбрать из двух удачных вариантов тот, который пойдет в серию. А затем я вместе с ниссановским специалистом по Яндекс.Авто тестировал навигационную систему – Икс-Треилы с такой уже можно заказать. Увы, про Qashqai могу рассказать лишь то, что в выборе серийной



← В отличие от большинства автопроизводителей, Nissan не просто использует «болванку» Яндекса, а активно сотрудничает с компанией, дотачивая систему. Главное достижение – боковая панель виджетов. Можно пользоваться всем функционалом мультимедийки, не сворачивая карту.



← Эти камеры используются при доводке Яндекс.Авто и следят за синхронизацией информации на основном тачскрине и дисплее трип-компьютера. Если что-то пошло не так, инженеры пересмотрят запись и разберутся. Но сегодня всё уже работает как надо.



От них зависит, какими будут российские Ниссаны. Слева направо: Андрей Стуков, Сергей Лосев, Наито-сан и Алексей Боцелькинд.



Сзади рестайлинговый X-Trail выдает новая светодиодная оптика и бампер с хромированной горизонтальной планкой.

спецификации мы совпали. Подробности российский офис Nissan просил приберечь до премьеры, намеченной на март. Придет весна – расскажу.

А вот насчет новой мультимедийки – никаких секретов. Основное преимущество Ниссана перед конкурентами состоит в более плотном сотрудничестве с Яндексом. Интерфейс предусматривает «Алису», а также боковую панель с виджетами, которая позволяет пользоваться всем мультимедийным функционалом не закрывая карту. Главный и очень жирный минус – мультимедийка с Яндекс.Авто не сочетается с камерой заднего вида и будет прерогативой машин в средних комплектациях. По крайней мере, пока.

Чтобы детали пазла окончательно сложились в картину, я побывал на заводе в Санкт-Петербурге: посмотрел производственный цикл, задал инженерам из R&D оставшиеся вопросы и пару раз приятно удивился. Здесь

я впервые увидел живьем беспилотные тележки-тягачи (хотя наш главред говорит, что такие есть даже на производстве Весты в Ижевске), которые ездят вдоль проложенных по полу магнитных линий и развозят по цехам нужные детали. А еще питерский завод демонстрирует лучшие показатели качества по стандарту AVES (Alliance Vehicle Evaluation Standard) среди всех заводов альянса в Европе!

Разумеется, я не собираюсь впадать в грех идеализации. В обновленном «иксе» хватает компромиссных решений. Клавиши обогрева заднего сиденья расположены в передней части салона – просто потому, что в компании не захотели тратить на новые панели с вырезами под кнопки в обшивках

Аналогичный руль со скошенным низом (D-Shape) получили обновленные Кашкай и Икс-Трейлы на всех рынках.

задних дверей. А еще автоматический режим по-прежнему есть только у водительского стеклоподъемника (по секрету: в отличие от обновленного Кашкай). Просто форма двери Икс-Трейла не позволяет встроить в нее имеющийся смарт-мотор, исключающий зажим. А заморачиваться и менять моторчики опять же нерентабельно.

Когда вы дочитаете до этого места, продажи обновленных Икс-Трейлов в России будут идти полным ходом. Машина продержится на конвейере еще три-четыре года, после чего ее сменит новая модель. Для нас ее будет адаптировать та же команда. И знаете что? Пройдя с нашими инженерами через Крэнфилд, Милбрук, Дмитров и Питер, я убежден, что они знают, как надо. И если рационализаторы из топ-менеджмента не станут вставлять им палки в колёса и кнопки обогрева заднего сиденья в переднюю консоль, российские Ниссаны будут одними из лучших в мире. **ЭР**

Интерьер изменился не сильно. Помимо нового руля появилась кожаная вставка в области бардачка, версии с тканевой обивкой сидений получили новые двухцветные материалы, а сиденье пассажира (в машинах в комплектациях начиная со средней) обзавелось новыми регулировками – поясничного упора и по высоте.



Один из досадных примеров экономии: клавиши активации обогрева заднего сиденья расположили в передней части консоли, поскольку в случае их переноса на задние двери пришлось бы переделывать обивку.



Светодиодный дальний свет доступен для версии 2.4 Ultimate и трехлитрового GT.



ТОЧЕЧНАЯ НАСТРОЙКА

Mitsubishi Outlander пережил второе обновление.

Автор **Александр Виноградов**, фото автора

Когда новые модели выходят крайне редко, приходится ставить рекорды по количеству модернизаций. Mitsubishi ASX столько раз омолаживали, что со счета можно сбиться. Outlander тоже не отстает – во второй раз лег под нож хирурга.

Кислые щи

Нынешнему Аутлендеру перекройка фасада была позарез нужна с самого рождения. Узенькие фары и такая же решетка в сочетании с массивным передним бампером

создавали странное впечатление – будто «айрон мэн» с похмелья. Глобальное обновление 2015 года изменило автомобиль до неузнаваемости: он посвежел и избавился от отекавшего лица. Нашумевший «икс-дизайн», якобы тянутый у Лады, пошел Аутлендеру на пользу.

Хотя о чем я? У Mitsubishi икс-образные элементы в передке именуется Dynamic Shield, все совпадения случайны. Главное, что теперь масштабных изменений не нужно – второй рестайлинг принес слегка обновленные бамперы, новую решетку радиатора да светодиодный дальний свет.

Передние сиденья обрели боковую поддержку – не выдающуюся, но это лучше, чем ничего. Клавиши стеклоподъемников обзавелись подсветкой, а сами механизмы – доводчиками. У полноприводных моделей теперь электромеханический ручник.

Ни эталонной эргономики, ни внимания к мелочам, ни стиля. С отсутствием последнего придется смириться до глобальных перемен. Есть и другие проблемы. За рулем сидишь по-прежнему высоко, и с этим ничего не поделаешь. Диапазона «лифта» сиденья и регулировки руля по вылету не хватает даже человеку среднего роста.

Мясо с овощами

Под капотом без новостей: рядные «четверки» объемом 2,0 и 2,4 литра, а на версии GT – трехлитровая «шестерка».

Динамики у 167-сильного «аута» 2.4 с вариатором как не было, так и нет. Обгон с выездом на встречную сопровождается натужным ревом мотора с уходом стрелки тахометра в стратосферу. Что уж говорить про самый популярный у нас «дохлый» 146-сильный вариант.

То ли дело GT! После «сезонных овощей» с четырьмя цилиндрами это спелый экзотический фрукт. V-образная 222-сильная «шестерка» вкупе с шестиступенчатым автоматом достойно тащит нелегкий кроссовер,

Mitsubishi Outlander

2.0 4WD	2.4 4WD	3.0 GT
---------	---------	--------

Длина/ширина/высота/база 4695/1810/1703/2670 мм

Объем багажника (VDA) 477/1640 л

Снаряженная/полная масса

1570/2210 кг	1685/2210 кг	1585/2270 кг
--------------	--------------	--------------

Двигатель

бензиновый, P4, 16 клапанов, 1998 см ³ , 107 кВт/146 л.с. при 6000 об/мин; 196 Н·м при 4200 об/мин	бензиновый, P4, 16 клапанов, 2360 см ³ , 123 кВт/167 л.с. при 6000 об/мин; 222 Н·м при 4100 об/мин	бензиновый, V6, 24 клапана, 2998 см ³ , 167 кВт/222 л.с. при 6250 об/мин; 291 Н·м при 3750 об/мин
---	---	--

Время разгона 0–100 км/ч

12,0 с	10,5 с	8,7 с
--------	--------	-------

Максимальная скорость

188 км/ч	198 км/ч	205 км/ч
----------	----------	----------

Топливо/запас топлива

АИ-92, АИ-95/60 л	АИ-92, АИ-95/60 л	АИ-95/60 л
-------------------	-------------------	------------

Расход топлива: смешанный цикл

7,7 л/100 км	7,8 л/100 км	8,9 л/100 км
--------------	--------------	--------------

Трансмиссия

полный привод; CVT	полный привод; CVT	полный привод; А6
--------------------	--------------------	-------------------



Вне зависимости от типа полноприводной трансмиссии (AWC или S-AWC) подключением задней оси ведаёт электромагнитная муфта, которая не блещет быстродействием. Вне асфальта лучше заранее ее заблокировать, благо такая возможность есть.

Перепрофилированные сиденья не верх совершенства, но после старых они кажутся очень удобными.



Версия GT отличается трансмиссией с активным передним межколесным дифференциалом.



На все полноприводные версии теперь ставят электромеханический стояночный тормоз.



не заставляя покрываться холодным потом при выходе на обгон. Есть окно – нырнул!

Аппетит под стать динамике – кушать 95-й бензин Outlander GT любит. Почти 11 литров на загородной трассе – это много. «Четверки» экономичнее на пару литров, а в качестве бонуса могут перебиться «девятьсто вторым».

Наследие

Про внятную управляемость Outlander раньше знать не знал. Теперь он уверенно держится в повороте, даря неожиданную обратную связь и, пускай неяркое, ощущение «нуля» – всё это заслуга перенастроенного усилителя руля.

Увы, с перебором скорости «аут» распрямляет траекторию, уходя наружу поворота. У версии GT спереди стоит активный дифференциал – привет от славного спортивного



Интерьер наводит тоску. Из нового – лишь фактура псевдокарбонových вставок. Стало чуть тише: рестайлинг принес улучшенную «шумку» в задней части кузова.

Для задних пассажиров предусмотрены персональные дефлекторы.

Из гадкого утенка Outlander постепенно вырос во вполне удобный среднеразмерный паркетник



прошлого седана Lancer Evolution. С активным «дифом» кроссовер задорно ввинчивается в дугу даже под полным газом. И вне асфальта чувствуешь себя гораздо увереннее, поскольку дифференциал грамотно жонглирует моментом между передними колесами.

Но внедорожные возможности отнюдь не беспредельные. У всех модификаций подключением задней оси ведаёт электромагнитная муфта, которую лучше заранее заблокировать.

Быстродействие в авторежиме – так себе. Геометрическая проходимость не выдающаяся. С одной стороны – клиренс 215 мм, с другой – «блек-джек» со знаком минус: по 21 градусу на рампе, въезде и съезде. Приложится бампером – как два байта переслать, в чем я убедился, стоило попасть на грунтовку с глубокой колеей.

Разбитых дорог Outlander не боится. Подвеска стала плотнее, избавив машину от неприятной раскочки на волнах. И до пробоя ходовую довести непросто. Расплата за это – трансляция мелких и средних неровностей в салон, особенно на сиденья. Подобный «налог» вполне терпим на фоне ощущения цельности шасси, которого раньше не было и в помине.

При всем своем несовершенстве обновленный Outlander мне нравится. Из гадкого утенка он постепенно вырос во вполне удобный среднеразмерный паркетник. И если непобедимая Toyota RAV4 по-прежнему лидирует по объему продаж, то второй принципиальный соперник – а это Nissan X-Trail – уже остался позади. **ЭР**



Outlander приобрел много приятных мелочей



Прыти ему по-прежнему не хватает

ПЕРЕКРЕСТНЫЙ – ОГОНЬ!



Концерн Volkswagen опоздал с кроссовером В-класса лет на пять. Но забрать причитающееся сможет без труда.

Автор **Михаил Кулешов**, фото автора и фирмы Volkswagen

Скажите честно, вы ждали эту машину? Осознавали, что в модельной гамме Фольксвагена, где-то под Тигуаном и чуть выше европейского хэтчбека Polo, зияет брешь? Вот-вот! Тем временем инженеры в Вольфсбурге ночами не спали. В прошлом году в Старый Свет вышел компактный кроссовер T-Roc, а сегодня я знакомлюсь с моделью T-Cross, которую немцы грозятся сделать глобальной. В назначенную минуту с машины сдернули покрывала одновременно на трех мероприятиях: в Амстердаме, Шанхае и Сан-Паулу. И есть шансы, что однажды T-Cross привезут в Россию.

За экстерьер отвечал тот же Клаус Бишофф, который подарил нам фантастический Arteon и монументальный Touareg третьего поколения. Тем не менее T-Cross получился малость дисгармоничным: по-игрушечному крутая задница и тяжелый взгляд уставшей собаки. Я не пытаюсь сказать, что карикатурная внешность Citroen C3 Aircross или чопорная безликость Креты воспринимаются выигрышнее, но у этих кроссоверов хотя бы нет конфликта самоидентификации. Кстати, именно с ними и предстоит

конкурировать Ти-Кроссу. А еще фольксвагеновцы часто упоминают Kaptur.

T-Cross, разделивший модульную платформу MQB-A0 с хэтчбеком Polo, – самый компактный в сегменте. При длине 4107 мм он на 150–200 мм короче большинства конкурентов. Но, благодаря приличной колесной базе (2563 мм) и грамотной компоновке салона, места сзади не меньше, чем в Каптуре и Крете, и точно больше, чем в моем служебном Экоспорте. А еще заднее сиденье Фольксвагена сдвигается вперед-назад в диапазоне 14 см. Таким образом можно варьировать объем багажника от 385 до 455 литров. Если немцы не лукавят, это рекорд!

Посадка за рулем хороша – сиденье спрофилировано по-фольксвагеновски безупречно, а «микрولیфт» позволяет опуститься достаточно низко, чтобы не чувствовать себя наездником стремянки. Руль регулируется в двух плоскостях. Оснащение на высоте. В базе – четыре электрических стеклоподъемника и мультимедийная система с 6,5-дюймовым экраном. За доплату – восьмидюймовый тачскрин, электронная приборка, двухзонный климат-контроль, адаптивный «круиз» и даже

300-ваттная аудиосистема Beats. А еще – масса возможностей для персонализации. И это основной козырь Ти-Кросса!

Нет, ну правда, почему никто из конкурентов не сделал этого раньше? Маркетологам Renault и Форда хватило фантазии предлагать Kaptur и EcoSport (в Европе) в двухцветной окраске, но на этом запал закончился – и мрачные интерьеры готовы вогнать нас в тоску. Citroenовские гуру этажа «подают» C3 Aircross в восьми цветах и с пятью вариациями исполнения интерьера. Но покупателям Ти-Кросса доступно 12 оттенков кузова, шесть вариантов отделки сидений, шесть видов декоративных вставок на панели и восемь типов колесных дисков! Вспоминаются Mini Cooper и так и не доехавший до России Opel Adam.

Впрочем, прерву хвалебные песнопения. Хотя бы потому, что интересный и эргономичный интерьер слегка расстраивает качеством материалов. Даже если постоянно напоминать себе, что T-Cross – это недорогой кроссовер В-класса, поводов для недовольства найдется предостаточно. Нет ни грамма мягкой пластмассы; бардачок с жестким нутром проще, чем в калужском Polo-седане. А еще фольксвагеновцы (видимо, посмотрев на EcoSport) лишили T-Cross потолочных ручек и подсветки зеркал в солнцезащитных козырьках. А ведь именно внимание к мелочам испокон веков делало Фольксваген – Фольксвагеном.

Volkswagen T-Cross

Длина/ширина/высота/база 4107/1750/1558/2563 мм

Объем багажника (VDA) 385–1281 л

Двигатели: бензиновые – P3, 12 клапанов, 1,0 л (95 или 115 л.с.); P4, 16 клапанов, 1,5 л (150 л.с.); дизельный, P4, 16 клапанов, 1,6 л (95 л.с.)

Время разгона 0–100 км/ч 7,8–12,0 с

Максимальная скорость 180–220 км/ч

Трансмиссия передний привод; M5, M6, P7



Заднее сиденье можно сдвигать вперед-назад на 14 сантиметров; объем багажника «под шторкой» – от 385 до 455 литров, при сложенном заднем сиденье – 1281 литр. Можно сложить спинку переднего правого кресла – и возить двухметровые предметы.

Система предотвращения столкновений Front Assist с функцией распознавания пешеходов и экстренного автоматического торможения входит в базовое оснащение. Ассистент движения по полосе и система помощи при старте на подъеме – тоже.

В Европе T-Cross предлагают в четырех версиях: Basic, Life, Style и R-Line. Последнюю отличают «спортивные» бамперы и 17-дюймовые колеса. Фары топовых версий – светодиодные.



autospot

Онлайн-гипермаркет
новых авто

КУПИТЬ НОВОЕ АВТО ВЫГОДНО

Привлекательные цены и скидки
от официальных дилеров

☎ 8 800 302 30 57

📍 autospot.ru





Широкие возможности персонализации и классные моторы



Передний привод, недорогие материалы интерьера



Презентация была статической, но в том, что T-Cross едет отлично, у меня сомнений нет. Настройки шасси почти такие же, как у европейского Polo, – так что отныне и присно именно T-Cross можно считать самым легковым кроссовером в классе. В его моторной линейке есть двигатели, подходящие такому шасси, – не в пример большинству конкурентов.

Полутуралитровая бензиновая «четверка» мощностью 150 сил в связке с семиступенчатым DSG разгоняет машину до сотни за 7,8 секунды. Трехцилиндровый 115-сильный мотор (плюс DSG-7 или шестиступенчатая механика) справится за 9,9 секунды.

Два начальных двигателя менее интересны, и, скорее всего, их никогда не будет в России. Первый – 95-сильная бензиновая «тройка» (11,8 секунды до 100 км/ч), сочетается исключительно с пятиступенчатой механикой. Дизель той же мощности (12 секунд до 100 км/ч) дружит с роботом DSG, но российские покупатели по-прежнему не дружат с дизелем. А еще нам с вами можно даже не надеяться на появление версий с атмосферным 1.6 MPI и классическим автоматом. Даже если в будущем году T-Cross доедет до нас, это будут машины, собранные в испанской Наварре. О локализации пока и речи нет.

И только теперь, когда мы подобрались к логическому финалу, я вынужден вас огоршить. А заодно сделать так, чтобы вы не слишком переживали за судьбу этой новинки в России. Дело в том, что полного привода нет и не будет – его не подразумевает платформа. И хотя T-Cross с 184 миллиметрами под пластиковой защитой поддона и неплохой геометрической проходимостью можно назвать кроссовером, «полноприводную» аудиторию он теряет на берегу.

Однако при условии адекватной цены (в Европе – от 17 900 евро) он выпьет немало крови у переднеприводных конкурентов. **3P**



Впечатление от интересного дизайна и безупречной эргономики испорчено невысоким качеством материалов – как в седане Polo и лифтбеке Rapid. С оснащением порядок: в богатых версиях есть даже двухзонный климат-контроль и беспроводная зарядка для смартфонов.

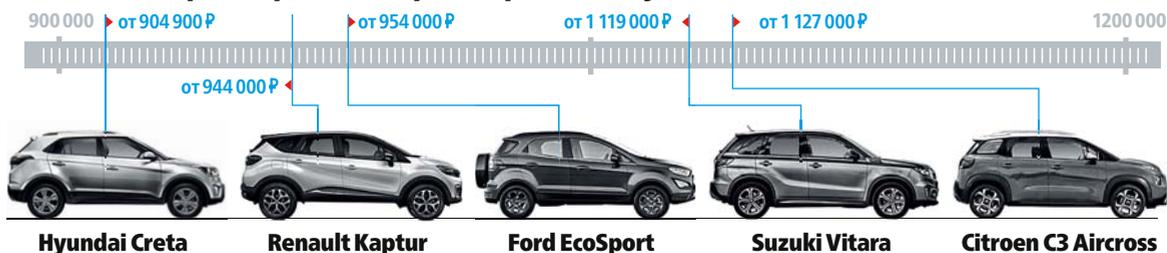


Отсутствие подсветки зеркал в солнцезащитных козырьках можно простить многим машинам, но не Фольксвагену. А еще T-Cross лишен потолочных ручек.

» Почему?

T-Cross выпускать в России не планируют. Поскольку в Европе цены на него стартуют с 17 900 евро, можно предположить, что у нас за импортированную машину будут просить 1,2–1,3 миллиона рублей.

Какие еще переднеприводные кроссоверы можно купить за схожие деньги?





Open Card

**Честный кэшбэк 3%
за любые покупки**



В жизни всегда есть место открытию

open.ru

Open Card (Открытая карта) — банковская карта по тарифным планам «Дебетовая Open Card». Кэшбэк (cash back) — частичный возврат денежных средств. Валюта счета — рубль РФ. Категории карт — Visa Gold PayWave (Виза Голд Пэйвэйв), Mastercard World Contactless (Мастеркард Ворлд Контактлесс), МИР Классическая. Бонусный счет — счет, на который начисляются Openbonus (Опенбонус), баланс которого отображается в мобильном (МБ) (12+) и интернет-банке (ИБ) и используется для компенсации 100% стоимости любой покупки, отраженной в выписке МБ/ИБ. Сумма покупки должна быть более 3 000 руб. и меньше или равной текущему балансу Openbonus. Openbonus начисляется при безналичной оплате товаров и услуг в размере до 3% от суммы операций за календарный месяц (1% за каждое условие, но не более 15 000 руб.), если: суммарный денежный оборот равен или более 5 000 руб.; сумма операций в ИБ/МБ равна или более 1 000 руб.; мин остаток на карточном счете равен или более 100 000 руб. 1 Openbonus = 1 рубль. В первый месяц пользования картой кэшбэк равен 3%. Комиссия за выпуск карты — 500 руб., SMS-Инфо — 59 руб. ежемесячно. Полные условия оформления и использования карт указаны в сборнике тарифов банка на open.ru. ПАО Банк «ФК Открытие». Реклама

ПОЛОЖЕНИЕ ОБЯЗЫВАЕТ

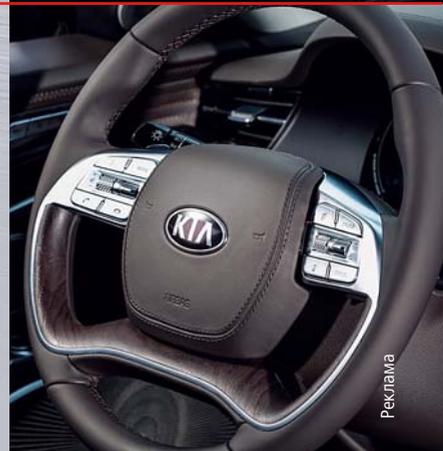


МНОГИЕ АВТОПРОИЗВОДИТЕЛИ СТРЕМЯТСЯ СДЕЛАТЬ УСПЕШНЫЕ МОДЕЛИ В ПРЕМИУМ-КЛАССЕ, НО ПОЛУЧАЕТСЯ ТОЛЬКО У НЕКОТОРЫХ: НАДО, ЧТОБЫ АВТОМОБИЛЬ СООТВЕТСТВОВАЛ МНОГИМ КРИТЕРИЯМ, КОТОРЫЕ К НЕМУ ПРЕДЪЯВЛЯЮТ ПОКУПАТЕЛИ. НА ПРИМЕРЕ НОВОЙ ФЛАГМАНСКОЙ МОДЕЛИ KIA K900, КОТОРАЯ ПРИХОДИТ НА СМЕНУ QUORIS, ПОКАЗЫВАЕМ, ЧТО ТАКОЕ НАСТОЯЩИЙ АВТОМОБИЛЬНЫЙ ПРЕМИУМ СЕГОДНЯ.

- **Большой седан с длинной колесной базой.** – K900 в длину 5,12 метра, база – 3,1 метра. Поэтому машина идет очень плавно.
- **Сдержанный классический дизайн.** – Им занималась команда под руководством одного из ведущих автодизайнеров мира Петера Шрайера. Утверждают, что художники долго наблюдали за возникновением ряби на спокойной воде и это
- **Мощный и эластичный V8** – топовый двигатель для этой модели – 5-литровый мотор мощностью 413 сил. Есть и V6 на 248 сил
- **Разные режимы работы двигателя.** – И не только двигателя, как часто бывает. Переключение режима приводит к изменению характеристик трансмиссии и ходовой части.
- **Электронные помощники водителя.** – Система Drive Wise – это адаптивный круиз-контроль с функцией автопилотирования, проекционный дисплей 9,7", мониторинг

отразилось в визуальной концепции автомобиля.

- **Уникальная решетка радиатора.** – K900 – первая модель, которая получила новый дизайн решетки, состоящей из 176 ячеек, напоминающих бриллианты.
- **Оригинальная дизайнерская светотехника в передней оптике и задних фонарях.** – Полностью светодиодные источники света.
- **Слепых зон с выводом информации на приборную панель** (с включением сигнала поворота проецируется изображение с левой или правой камеры), детекторы движения транспортных средств для безопасного выезда с парковки задним ходом.
- **Полный привод** – впервые будет доступен для K900. В спортивном режиме 80% мощности передается на задние колеса, в случае изменения дорожных условий система перебрасывает до 50% тяги на передние колеса.



**ТРУДНО УСПЕШНЫМ ЛЮДЯМ СЕГОДНЯ:
РАЗВЕ ЧТО ЧАСЫ И АВТОМОБИЛЬ МОГУТ
СООБЩИТЬ МИРУ О ДОСТИЖЕНИЯХ
ВЛАДЕЛЬЦА (КОСТЮМЫ-ТО У ВСЕХ
В ОБЩЕМ ОДИНАКОВЫЕ).**

КІА К900

Длина – 5120 мм

Ширина – 1915 мм

Высота – 1490 мм

Колесная база – 3105 мм

Двигатель – 5,0 л, 413 л. с. (также
будет комплектация с двигателем 3,3 л
мощностью 248 л. с.)

Разгон до 100 км/ч – 5,5 с



Реклама

- **Комфортабельный салон** – в K900 установлена пневмоподвеска с электронным блоком управления, позволяющим менять дорожный просвет.
- **Современный, спокойный дизайн интерьера**. – Уже несколько лет главный тренд в дизайне – минимализм и сочетание натуральных, приятных на ощупь материалов: кожи, древесины грецкого ореха, вишни и оливы, полированного алюминия.
- **Удобные кресла для водителя и пассажиров**. – В K900 кресла отделаны кожей Nappa, оснащены электрорегулировками и вентиляцией. Передние также дополнены надувными элементами боковой поддержки и поясничной зоны.
- **Вариативность внутренней подсветки** – есть возможность выбрать из 64 цветов и семи сценариев, разработанных в институте цвета Pantone. Сценарии называются, например, «Тихий лес» и «Освежающий океан».
- **Большой экран вместо россыпи кнопок**. – В этой модели широкоформатный 12,3-дюймовый центральный дисплей с сенсорным экраном (а для задних пассажиров – мониторы в спинках кресел).
- **Навигация**. – Здесь есть собственная навигационная система с интеллектуальной функцией подсказок водителю.
- **«Музыка» класса Hi-End** – в K900 стоит система Lexicon.
- **Беспроводные системы зарядки смартфонов** – не только для передних сидений, но и для задних!



- **Один из важных штрихов** – встроенные в переднюю панель аналоговые часы, в K900 это часы известнейшей швейцарской марки Maurice Lacroix.

ТО, ЧЕГО НЕ МОЖЕТ БЫТЬ

Audi Q3 второго поколения начнут продавать у нас в 2019 году – европейской сборки, но с российскими нюансами.

Автор **Михаил Гзовский**, фото фирмы Audi

О ответственный за международные коммуникации Audi Лайл Грейм за рюмкой чая под занавес официального ужина пребывал в сентиментальном настроении:

– Мне кажется, жизнь у вас такая интересная. Я был в России несколько раз, в Москве и Санкт-Петербурге. И даже как-то прокатился на русской машине. Такая большая и мягкая, ее еще выпускали в 70-х в Нижнем Новгороде... Да, точно, Волга!

– Почему бы не запустить производство нового Q3 в Калуге? Хороший повод вернуться!

От ответа Лайл ушел дипломатично, но скептическую нотку в голосе даже

не скрывал. Мол, всё зависит от спроса, а тот – от курса рубля. Пока радоваться нечему – немцы свернули в Калуге крупноузловое производство всех Audi, за исключением Q7. К тому же в Грабцево уже производят хитовый Volkswagen Tiguan. Зачем немцам внутренний каннибализм? Но на рынок всё равно выйдет новый Audi Q3 в чисто российском исполнении, пусть и венгерской сборки.

Свежее фильтрованное

Двигатели – главная интрига. В Европе базовая версия – это переднеприводный Q3 35 TFSI с бензиновым турбомотором 1.5 (150 л.с.). Двухлитровую машину с полным

Audi Q3 35 TFSI

40 TFSI

Длина/ширина/высота/база 4484/1856/1616/2680 мм

Объем багажника (VDA) 530–1525 л

Двигатель

бензиновый, P4, 16 клапанов, 1498 см ³ ; 110 кВт/150 л.с. при 5000–6000 об/мин; 250 Н·м при 1500–3500 об/мин	бензиновый, P4, 16 клапанов, 1980 см ³ ; 140 кВт/190 л.с. при 4200–6700 об/мин; 320 Н·м при 1500–4200 об/мин
---	---

Время разгона 0–100 км/ч

9,2 с

7,4 с

Максимальная скорость

207 км/ч

220 км/ч

Трансмиссия

передний привод; P7

полный привод; P7

На старте продаж в Европе немцы предложат версию **edition one**, которую отличают броский оттенок кузова (оранжевый или серый), вороненые решетка радиатора и шильдики.

Светодиодные фары – стандарт. За доплату предлагают матричную версию с функцией адаптивного дальнего света.

Производят Q3 на заводе в венгерском Дьёре. Первые машины поступят в продажу в Европе к Новому году, в России – весной-летом.





← Приложение myAudi app автоматически ретранслирует навигационные данные с телефона на монитор, как только садишься в машину.



Современный и одновременно строгий интерьер освежают алькантаровые вставки в цвет кузова. Предусмотрены беспроводная зарядка и четыре разъема USB. Уровень отделки именно такой, какой ожидаешь от машины с базовой ценой выше двух миллионов.

приводом предложат в двух степенях форсировки – 190 л.с. (40 TFSI) и 230 л.с. (45 TFSI). Есть двухлитровый дизельный вариант 35 TDI (150 л.с.) с передним приводом и преселективом S tronic либо со всеми ведущими и шестиступенчатой механикой. Но всё это не для нас!

– Новые моторы Audi гиперчувствительны к качеству бензина, а у вас оно недотягивает до новейших стандартов. Поэтому в Россию двигатели с сажевым фильтром мы не возвезем. В планах – знакомые вам бензиновые 150-сильный 1.4 TFSI и 180-сильный 2.0 TFSI, а также 150-сильный дизель 2.0 TDI. Первый вариант – с передним приводом. Коробка – только робот.

Отличные новости, Лайл. Я поездил на Q3 1.5 TFSI и лишь укрепился в своем мнении. Схожий по массе и аналогичный по мощности Volkswagen Tiguan 1.4 TFSI заметно резвее откликается на газ в переходных режимах – зачем нам такой задушенный «дизельгейтом» мотор?

На передовой

Слегка бесхарактерный силуэт прежнего Q3 уступил место рельефным поверхностям – словно с древней скульптуры сдули толстый слой вековой пыли, оголив точеную фигуру.

Салон тоже бомба. Ни одной копеечной детали, ни единой линии, проведенной неуверенной рукой. Особенно свежо смотрятся яркие вставки из алькантары. Да-да, непрактично – но как эффектно!

«Кушка» распрощалась с аналоговыми приборами: перед глазами водителя – экран диагональю 10,25 дюйма. А на центральной

консоли красуется 10,1-дюймовый тачскрин. Всем этим можно управлять с руля или головными командами.

Доступ в Сеть организован по стандарту LTE Advanced, навигация MMI Navigation plus строит маршруты и выдает сопутствующую информацию, основываясь на предыдущих поездках. Приложение для смартфона myAudi app позволяет дистанционно отпирать и запирать двери, прогревать салон и находить машину на парковке. Отсек для смартфона Audi phone box играет роль беспроводной зарядки и соединяет телефон с антенной автомобиля. Интерфейс позволяет подключить гаджеты с iOS или Android и управлять ими через систему MMI посредством Apple CarPlay или Android Auto.

В общем, по части электронной «эргономики» – одно удовольствие.

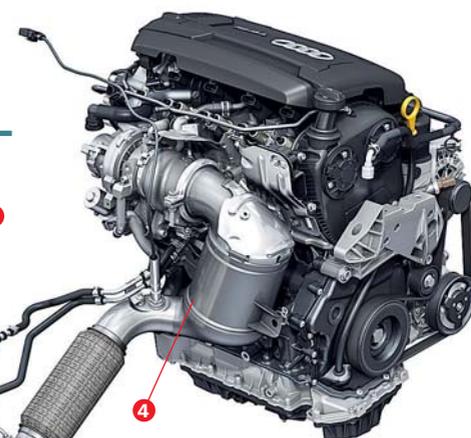
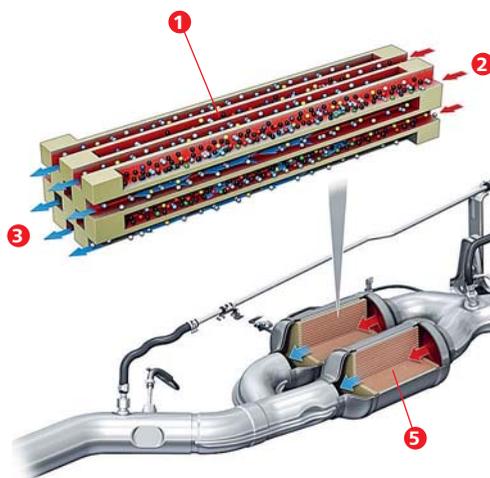
С практической точки зрения Q3 тоже импонирует мне гораздо больше предшественника. Колесная база вытянулась

на 77 мм, и теперь сзади спокойно усаживаются даже пассажиры ростом выше среднего. Сиденья сдвигаются в продольном направлении в диапазоне 150 мм. Хочешь – увеличивай багажник (он прибавил в объеме 70 литров), хочешь – выкраивай дополнительное место для ног.

Прецизионный

Адаптивный круиз-контроль и система удержания в полосе – неплохие помощники на скоростных итальянских шоссе. А в случае опасности наезда на пешехода, мотоциклиста или другой автомобиль Q3 активирует экстренное торможение. Тут для меня никаких откровений, похожие функции есть и у Тигуана. И проблемы те же: машина резковато тормозит перед встающим трафиком и порой не реагирует на перестраивающегося перед носом попутчика. Доверяй, но руль не отпускай!

Система очистки выхлопа двигателя 2.0 TFSI



- 1 – отделение сажевых частиц
- 2 – выхлопные газы двигателя
- 3 – отфильтрованный выхлоп
- 4 – трехкомпонентный каталитический нейтрализатор
- 5 – сажевый фильтр

Объем багажника увеличился с 460 до 530 литров, причем пол можно установить в двух уровнях, организовав небольшую «кладовку».

Новичок на 97 мм длиннее, на 18 мм шире и на 23 мм ниже предшественника. И заметно просторнее.



Едет Q3, как и все родственники по платформе MQB, сбито, точно и по-аудиошному породисто. Характер по большому счету не зависит ни от привода (полный привод – с подключаемыми многодисковой муфтой Haldex задними колесами и имитацией межколесных дифференциалов), ни от типа подвески, а предложено их три. В базе – пассивный McPherson спереди и четырехрычажка сзади. За доплату – адаптивное шасси во всех версиях, кроме S line: ей положена спортивная подвеска. Визуально их не различить: у любого Q3 дорожный просвет – 190 мм.

Новый Q3 едет сбито, точно, по-аудиошному породисто. Характер по большому счету не зависит ни от привода, ни от типа подвески

Не получится радикально сместить акцент в сторону подвесочного комфорта и системой Audi drive select с шестью режимами, увязывающей работу двигателя и преселектива S tronic. Как не выйдет и заметно «заострить» филигранную обратную связь опциональным рулевым управлением с переменным передаточным отношением. Так что берите обычные пружины, рулевое без наворотов – и не прогадаете.

По Альпам машина «вышивает» с азартом и уверенностью обычного хэтчбека. Крены? Их фактически нет. Шумоизоляция – на пятерку.

Не нашел я и поводов для критики «мокрого» робота S tronic, который в России будет безальтернативным. Единственный промах в том, что Q3 чуть откатывается, когда ставишь коробку в «паркинг» на уклоне, – но это можно простить за незаметный и «скорострельный» перебор семи ступеней.

За ужином случайно подслушал разговор американских коллег, обсуждавших робот. Дескать, на что уж у нас в Штатах не любят такие коробки, но про эту ничего плохого и не скажешь. Вот 200-сильный мотор разочаровал – старая машина с шестиступенчатым автоматом Tiptronic пободрее.

Нам бы их проблемы! За океаном базовый Q3 2.0 TFSI будет стоить около 33 000 долларов. В России примерно те же деньги (2,1 миллиона целковых) попросят за монопривод 1.4 TFSI. Если, конечно, не случится большого экономического чуда – а это то, чего не может быть.

ЗР

» АПСАЙЗИНГ

Полторалитровый бензиновый мотор для Старого Света интересен в первую очередь системой отключения цилиндров. При низких и средних нагрузках приводы на распределительных валах временно отключают второй и третий цилиндры, закрывая впускные и выпускные клапаны, а система управления двигателем отключает зажигание и подачу топлива. В движении эти процессы, совершенно незаметные, сулят снижение расхода, но официальных данных от Audi пока нет.

Блок цилиндров выполнен из алюминия, благодаря чему масса мотора существенно снизилась. На гильзы цилиндров методом плазменного напыления нанесено покрытие, снижающее трение. Выпускной коллектор интегрирован в головку блока цилиндров. На выпуске установлен сажевый фильтр, и это главное препятствие для прихода в Россию мотора, заточенного под Евро-6.



С моторами в российской версии поедет еще лучше!



Цена понравится немногим

GAZ CONNECT



ЦИФРОВЫЕ СЕРВИСЫ ГАЗ

МОБИЛЬНОСТЬ
БЕЗОПАСНОСТЬ
ВЫГОДА
КОНТРОЛЬ



Выгода

Снижение
общего времени
простоя

Увеличение
производительности
водителей

Снижение
расходов
на топливо

Увеличение срока
службы транспортного
средства

Снижение
расходов
на ремонт

Снижение
оттока
клиентов

GAZ FLeet



ГЕОЛОКАЦИЯ



МОНИТОРИНГ



ВЫГРУЗКА ОТЧЕТОВ



СОЗДАНИЕ ГЕОЗОН



СОЗДАНИЕ ЗАДАНИЙ



РАСПРЕДЕЛЕНИЕ РОЛЕЙ

Партнерские услуги



ГАЗ АССИСТАНС



ТОПЛИВНАЯ КАРТА



УСЛУГИ СТРАХОВАНИЯ

azgaz.ru
8-800-700-0-747
Звонок по России бесплатный



БЕЗ НАДДУВАТЕЛЬНОСТИ

Subaru Forester пятого поколения:
прощай, турбо!

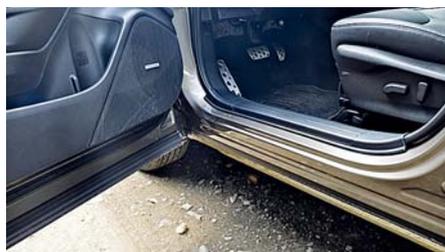
Автор **Максим Гомянин**,
фото фирмы Subaru и автора



Несколько лет назад японцы шокировали тем, что перешли с гидромеханических автоматов на вариаторы, а теперь – новый удар истым фанатам марки: в Subaru отказались от дизелей и приговорили все бензиновые турбомоторы! Дилеры по всему миру просят головной офис изменить решение, а я тем временем лечу в Грузию знакомиться с новым Форестером, который оснащается исключительно атмосферными двигателями и которому больше не положена механическая коробка передач.

Дежавю

Два с половиной часа лёта до Тбилиси, и в аэропорту меня встречает строй «лесников» пятого и четвертого поколений. Так-так... Где новый-то?



На дверях есть пластиковые накладки, которыми прикрыты пороги от грязи – ноги не испачкаешь.

Forester пятого поколения стал на 15 мм длиннее и на 20 мм шире, колесная база выросла на 30 мм – но дизайн словно не трогали вовсе. То ли кризис у дизайнеров, то ли боятся распугать традиционных покупателей (отказ от турбомоторов в таком случае вовсе необъясним). Лишь сзади новый «форик» безошибочно узнаваем по С-образным фонарям.

Дизайн никогда не был сильной стороной Subaru. Эти машины любили за драйв и технические «фишки». Горные серпантины Грузии – отличный полигон для проверки характера. Кстати, Forester тут более чем популярен: на дорогах их много, разных поколений. В России – тоже. Без него дилеры сидели бы на голодном пайке. За восемь месяцев 2018 года они продали 2718 Форестеров, второй по популярности – кроссовер XV:



На порогах задних дверей установили массивную пластиковую подножку. На нее можно вставать, когда крепишь груз на крыше.

Subaru Forester 2.0 Subaru Forester 2.5

Длина/ширина/высота/база 4625/1815/1730/2670 мм

Объем багажника (VDA) 505/1775 л

Снаряженная/полная масса

1599/2223 кг 1677/2223 кг

Двигатель

бензиновый, Оп4,
16 клапанов, 1995 см³,
110,0 кВт/150 л.с.
при 6000–6200 об/мин;
196 Н·м при 4000 об/мин

бензиновый, Оп4,
16 клапанов, 2498 см³,
136 кВт/185 л.с.
при 5800 об/мин;
239 Н·м при 4400 об/мин

Время разгона 0–100 км/ч

10,3 с 9,5 с

Максимальная скорость

193 км/ч 207 км/ч

Топливо/запас топлива АИ-95/63 л

Расход топлива:

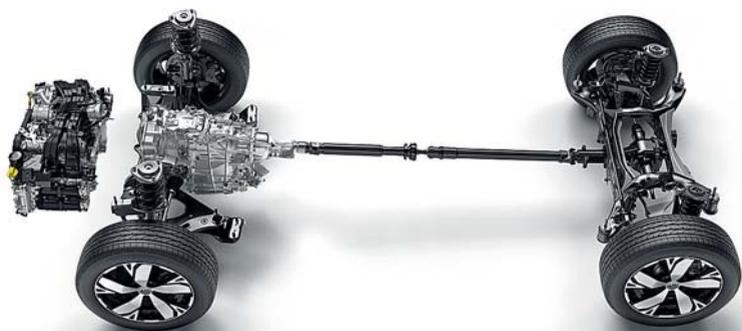
городской/загородный/смешанный цикл

9,0/6,2/7,2 л/100 км 9,3/6,3/7,4 л/100 км

Трансмиссия полный привод; вариатор

1154 машин. А всего за этот период в России реализовали 4848 машин. Скромно.

Я неслучайно помянул появившийся в прошлом году XV (3P, № 11, 2017): он тоже построен на платформе Subaru Global. У «форика» много общего с XV. В салоне я не смог найти и пяти отличий. Та же передняя панель с мягким пластиком, тот же руль, знакомые сиденья с выраженной боковой поддержкой. Единая платформа позволяет снизить издержки, но от Форестера ждешь более «дорогих» ощущений. Реальных преимуществ



» УНИФИКАЦИЯ

Единая платформа Subaru Global (SGP), на которой создан новый Forester, предназначена для всех будущих моделей как с привычными моторами, так и с перспективными (гибриды, электромобили и машины на топливных элементах) – ее будут использовать

до 2025 года. Перенастроенная подвеска и сниженный центр тяжести призваны улучшить управляемость и уменьшить крены. Сверхвысокопрочные стали увеличивают жесткость кузова на кручение. Первым автомобилем на платформе SGP стала Impreza пятого поколения.

перед XV не так уж много: в Форестере заметно больше воздуха над головой и лучше обзорность – стойки лобового стекла тонкие, камера заднего вида оснащена омывателем, а зеркала при включении заднего хода автоматически наклоняются, облегчая парковку.

Силовые решения

Моторный выбор невелик: бензиновые атмосферники с непосредственным впрыском объемом 2,0 (150 л.с.) и 2,5 литра (185 л.с.). Индексы у двигателей прежние – FB20 и FB25, но их серьезно модернизировали.

На двухлитровом двигателе доработали 80% деталей, а на 2,5-литровом аж 90%. Шатуны, поршни, коренные подшипники, выпускные клапаны и клапанные пружины,

прокладка головки блока цилиндров, клапанная крышка, водяной насос – всё это новое.

Появилась система «старт-стоп». В пару к обоим моторам приставлен клиноременный вариатор Lineartronic с расширенным силовым диапазоном: 7,02 вместо 6,28 – ради резвого старта и экономии топлива на высоких скоростях. А еще агрегат облегчили на восемь килограммов. Механическую коробку больше не предлагают – нет спроса.

Forester 2.5 сустр, двигатель так и просит выкрутить его в звон. После 3500 об/мин – лавина тяги! Обгонять и перестраиваться в потоке стало легче и безопаснее. Пробравшись через хаотичный муравейник утреннего Тбилиси и прохватив по трассе, взглянул на расход топлива – 8,1 литра. Хорошо!

У Форестера – новый подрамник, кузов жестче, изменены углы установки амортизаторов, а задний стабилизатор поперечной устойчивости крепится напрямую к кузову, а не на подрамник. Теперь машина лучше слушается руля, на высокой скорости требует меньше подруливаний и не столь азартно кренится в поворотах.

На грунтовках Forester по-прежнему хорош и стал еще комфортнее и послушнее на асфальте

Начинаешь шпарить, но на глубоких ямах подвеска дает понять, что готова не на всё. Пару раз ходовую пробил, и я наступил на горло своей беспечности. Хорошо хоть, днищем не задел ни разу. Спасибо дорожному просвету в 220 мм. Прохватил я и на старом Форестере. Гость из прошлого. И рулем заставляет

Багажник объемом 505 литров – правильной формы, с плоским полом и шириной проема 1300 мм. Пара больших чемоданов войдет. На пятой двери теперь две клавиши: первая, как и раньше, опускает дверь, а вторая – опускает и запирает.



Угол въезда – 20,1°,
съезда – 25,8°.
Днище плоское.



Силовая структура стального кузова нового Форестера лучше гасит энергию удара при лобовом столкновении, распределяя ее по кузову.





Руль с приливами в зоне хвата обтянут кожей и оснащен обогревом.

Передняя панель выполнена из мягкого пластика. В центре – восьмидюймовый монитор с неплохим откликом и быстродействием.

Появился электрический «ручник».



Приборы – только аналоговые, с удобной оцифровкой.



Кресла плотные, с ярко выраженной боковой поддержкой. Электрорегулировки входят в базовое оснащение.



«Машинное зрение» EyeSight использует фронтальную стереокамеру, включает систему автоторможения, адаптивный круиз-контроль и функцию оценки усталости водителя.



У системы X-Mode в топовой комплектации два режима работы: «снег/грязь» и «глубокий снег/глубокая грязь».



На спинках передних кресел – «органайзеры» с карманами для телефона, планшета и журналов.

работать больше, и тряский, и заметно шумнее.

Привод на заднюю ось, как и прежде, подключается многодисковой муфтой, которая работает с преднатягом. На задние колёса тяга подается всегда, даже на самых высоких скоростях. Посуху Forester без проблем лезет по крутой грунтовке через высокогорный перевал. К вечеру меня догнал дождь, и для подстраховки я использовал X-Mode – систему помощи при движении по бездорожью, меняющую алгоритм взаимодействия противобуксовочной системы, вариатора и двигателя. X-Mode переключалась на новую машину без изменений, лишь в топовой комплектации появилось два режима работы: «снег/грязь»

и «глубокий снег/глубокая грязь». Оптимально на грунтах именно второй, так как электроника полностью отключает систему стабилизации (на скорости до 40 км/ч), а первый больше подойдет для скользкой дороги.

Forester обзавелся и знакомой по кроссоверу XV системой EyeSight, которая в наших тестах (3P, № 2, 2017) показала себя с лучшей стороны. Она четко видит попутный автомобиль в сумерках, в небольшой туман и мелкий дождь. В ливень электронный глаз самоустраняется; впрочем, это не сюрприз, ведь в XV всё работает так же. Система корректирует курс легким подруливанием, чтобы машина не задела разметку, и высвечивает на панели предупреждение, когда решит, что водитель устал.



У заднего сиденья теперь обогревается не только подушка, но и спинка. Благодаря увеличившейся колесной базе стало просторнее в ногах. Есть дефлекторы вентиляции и два USB-порта для зарядки гаджетов.



Новый Forester чуть крупнее, но с ходу отличить его от старого смогут лишь фанаты.

Базовый Forester стоит 1 959 000 рублей, а топовый обойдется в 2 569 900 рублей. Мягко говоря, недешево. Полноприводный Mitsubishi Outlander можно купить за 1 803 000 рублей, Toyota RAV4 еще дешевле – 1 762 000 рублей, а Mazda CX-5 обойдется в 1 823 000 целковых. Впрочем, Subaru своего «эксклюзивного» клиента всегда найдет – магию оппонитников и легендарного симметричного полного привода не убить даже вариатором и отказом от турбомоторов.

Энергоемкая подвеска, хорошая управляемость

Салон как у XV, сиденья – без регулировки поясничного упора

СОВЕРШЕНСТВО ЭСТЕРОВЫХ ТЕХНОЛОГИЙ

Знатоки французской литературы при слове «Эстер» сразу вспоминают произведения Оноре де Бальзака. Описанная им прекрасная куртизанка Эстер обладала, по утверждению писателя, «всеми тридцатью совершенствами, гармонично слитыми воедино».

У знатоков французских смазочных материалов при слове *ESTER* возникают те же ассоциации с гармоничностью и совершенством. Они знают, какие достоинства несут в себе моторные масла от компании Motul, созданные по эстеровой технологии. И отмечают забавную аналогию: ведь молекулы таких масел так же «слиты воедино» с металлическими деталями двигателя, как и совершенства бальзаковской героини. В этом им помогают разнополярные заряды частиц масла и металла в парах трения, взаимное притяжение которых обеспечивает прилипание смазочного материала к защищаемой поверхности.

Впрочем, достоинств у эстеровых технологий ничуть не меньше, чем у одноименной литературной барышни. Прочность масляной пленки, высокий индекс вязкости, фактическая ликвидация граничного режима трения, высокая моющая активность, низкая испаряемость — вот их далеко не полный перечень, реализуемый в продукции компании Motul уже почти полвека. Однако за последнее время компания сделала очередную скачок вперед — речь о технологии *ESTER Core*®, воплощенной в линейке моторных масел 300V.

ЭСТЕР ХОРОШЕЕТ НА ГЛАЗАХ

Что конкретно скрывается за технологией *ESTER Core*®? Химик ответит так: она подразумевает использование комбинации различных эстеров для достижения нужных параметров. Именно по такой технологии Motul сегодня производит масла серий 300V Motorsport (авто) и 300V Factory Line (мото) из компонентов базовых масел V-группы. Компания положила начало производству 100% синтетических смазочных материалов на основе сложных эфиров, применяемых в авиации.

Для потребителя пометка *ESTER Core*® фактически обозначает новинку, коренным образом отличающуюся от эстеровой продукции прошлых десятилетий.

НЕ ЗАДИРАЙСЯ!

Обычно создатели масел применяют в своей продукции противозадирные EP-присадки (EP — extreme pressure additives), выполняющие роль твердых смазок. А вот в линейке масел 300V с задирами совместно борются как упомянутые противозадирные присадки, так и «природные» противозадирные свойства эстерового базового масла 5-й

группы. В результате деталям двигателя обеспечивается более масштабная защита, недосягаемая при использовании иных масел.

ПОВЫШАЙ ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТЬ!

Новая линейка масел уменьшает внутренние потери двигателя на преодоление сил трения, позволяя ему в полной мере реализовывать заложенные характеристики. Полярные молекулы образуют при этом на деталях мотора прочную пленку, способствуя поддержанию стабильно высокого давления масла и его высокой термической устойчивости. А патентованный состав низколетучих базовых масел с минимальным угаром позволяет продукту сохранять изначальные свойства в течение всего срока эксплуатации. Это свойство полезно как в спортивных соревнованиях, так и для обычной эксплуатации.

ВОЗРАСТ — НЕ ПОМЕХА

Что касается ресурса, то, как известно, эстеровые масла часто вводят в состав гоночных продуктов, чтобы продержаться всего одну гоночную дистанцию. Масло 300V — как раз из этого племени. Но его спортивная история никоим образом не мешает применять его в обычных автомобилях при повседневной эксплуатации. Стабильность эстеровых масел Motul очень высока, а потому 300V можно и нужно использовать в «обычной жизни» с привычным межсменным интервалом. В первую очередь это касается тех, кто причисляет себя к аполонетам динамичной езды, а потому желает использовать в своем моторе тот же продукт, что и маститые автоспорстмены. Ведь технологии, проверенные в жестких условиях спорта, позволили взять лучшее и вывести на рынок продукты для гражданского применения, превышающие существующие стандарты. Компания особенно рекомендует эти масла для применения в постгарантийных автомобилях. Предлагаемые классы вязкости — 0W-20, 5W-30, 5W-40, 0W-40. Есть и другие классы вязкости, предназначенные для специального применения.

Какие еще достоинства оценит владелец авто, применивший эстеровое масло от Motul?

Экономия топлива на трассе, обусловленная готовностью двигателя раскручиваться до более высоких оборотов на каждой из передач, компенсирует высокую стоимость уникального продукта. В итоге любая поездка становится более комфортной.

КРЕПИ ОБОРОНУ

Самое трудное при выборе подходящего моторного масла — не нарваться на подделку. Поэтому компания Motul разработала новый дизайн упаковки своей продукции, одновременно внедрив новую технологию Bubble Tag. Особая пломба на банке с маслом MOTUL 300V гарантирует покупателю подлинность состава. При этом каждая банка снабжена цифровым идентификатором подлинности товара.



Пломба на крышке канистры гарантирует целостность и оригинальность продукта.

ВЫБОР ЦЕЛИ

— Чтобы идти до цели, надо прежде всего идти, — утверждал француз Бальзак.

Чтобы выбрать для своей машины лучшее масло, надо идти к тому, кто профессионально владеет этим вопросом. А если при этом вы хотите ощутить на себе всё совершенство эстеровых технологий, то адрес известен. Компания Motul уверенно ставит новые цели и успешно достигает их на протяжении полтора столетий. На сегодня это единственная компания в мире, в полном объеме освоившая дорогостоящую высокую технологию производства масел из эстерового сырья.

Залейте в свой мотор масло 300V. И познакомьтесь с *ESTER* лично...



КАК ДЛЯ СЕБЯ

В Porsche любят понаделаться разных модификаций одной модели – того и гляди запутаешься. Но есть три буквы, которые способны распутать всё, – GTS.

Автор **Кирилл Бревдо**, фото фирмы Porsche

Рёрлевые игры

Знаменитый гонщик Вальтер Рёрль мог бы спокойно почитать на лаврах собственной славы и размеренно жить в удовольствие на лоне строго-уютной Германии, выгуливая свой ежедневный Porsche 911 Turbo S по живописным окрестностям. Ан нет, этот мощный старик (71 год мужчине, между прочим!) по-прежнему значится официальным гонщиком-испытателем и присутствует едва ли не на всех медийных мероприятиях Porsche.

Мне уже доводилось примерять на себя роль пассажира гоночного такси под управлением легендарного немца. На сей раз на гоночной трассе «Сахир» (она же Bahrain International Circuit) что-то пошло не так: уже на втором круге в самом начале длиннющей старт-финишной прямой Panamera GTS перестала набирать скорость, ближе к ее концу двигатель зачихал, машина задержалась, натужно дотянула

до следующего поворота и беспомощно заглохла. «Петроль», – невозмутимо сообщил Рёрль, снимая шлем.

«Бензин кончился», – догадался мой внучерный Штирлиц.

Пока мы ждали помощи (покидать находящийся на трассе автомобиль категорически воспрещено!), я поинтересовался у Вальтера, что он думает о новой Панамере GTS.

– Хороший автомобиль, но на гоночном треке ему не хватает мотора. И тяжеловат. А вот тормоза достойные, весьма достойные. На этом GTS стоит «керамика», и работает она очень хорошо. Стандартные тормоза устанут быстрее, но и с ними можно сделать несколько быстрых кругов. А «керамика» и десять кругов в боевом режиме сдюжит.

И рыба и мясо

Трек – жесткое испытание даже для такой быстрой машины, как Panamera GTS. Почти любой гражданский спорткар, попададая

во власть кольца, обнажает свои недостатки – если, конечно, это не Porsche 911 Turbo S, на котором привык ездить Рёрль. Но Вальтер живет иными стандартами, а для человека от мира сего новая модификация Панамеры станет той самой золотой серединой, в которой сходятся по-настоящему высокий уровень спортивности и повседневная практичность.

Полноценный четырехместный салон и вместительный багажник в сочетании с мощным двигателем и полным приводом раздвигают границы функциональных возможностей машины. Panamera – отличная альтернатива большому седану для тех, кто может себе это позволить. А GTS – дополнительная приправа, которая добавляет машине вкуса на трассе.

Тотальный алькантаризм: искусственной замшей отделан не только руль, но и прочие элементы интерьера. Впрочем, в конфигураторе можно выбрать более привычные материалы.

Зеленый металл Mamba Green (доплата – 90 104 рублей) – новый цвет, прежде в палитре Porsche его не было. Красный Carmine Red (и это не металл) был и раньше, и он еще дороже: 283 310 рублей. А за миллион с лишним машину окрасят вообще в любой цвет.



GTS применительно к Панамере – это не только мотор V8, но и своего рода пакет опций, которые оптом обходятся дешевле. Тем не менее по цене GTS (от 9,28 млн рублей) ближе к Turbo (10,27 млн), нежели к версии 4S (7,83 млн). Доплата за универсал Sport Turismo – 171 000 рублей.



← Четырехлитровый V8 с двойным турбонаддувом – это дефорсированная версия двигателя, которым оснащается Panamera Turbo.

→ Раздвижное заднее антикрыло прежде было только на версии Turbo. Заказать его для модификаций с мотором V6 нельзя. На универсале антикрыло тоже есть: угол его наклона меняется в зависимости от скорости.



Потому что ни более демократичные версии с мотором V6, ни даже топовая Panamera Turbo не будут смотреться на треке органично. А GTS – будет. На этом лифтбеке рисовать траекторию действительно интересно – все компоненты подобраны так, чтобы эффект от их сочетания стал кумулятивным.

С Рёрлем нельзя не согласиться: две тонны снаряженной массы дают о себе знать. Однако машина очень умело скрывает собственную тяжесть – вернее, виртуозно компенсирует ее точностью руления, невероятным «держаклом» и чарующим звуком мотора.

GTS – это в первую очередь V8. Битурбо 4.0 такой же, как у версии Turbo, но с иным впуском и выпуском и другими настройками

управляющей электроники. Давление наддува меньше: 0,8 бар против 1,3 у Turbo. Потому и отдача скромнее: 460 сил и 620 Н·м вместо 550 л.с. и 770 Н·м. Но медленной «джитиэску» не назовешь – сотня за 4,1 секунды.

К слову, «дунуть» побольше, чтобы поднять мощность до уровня Turbo, не позволит трансмиссия: пакет сцеплений в коробке передач здесь такой же, как у версий с «шестерками». А вот передаточные числа робота PDK оригинальные – шестеренки другие.

Да и шасси отличается. Пневмоподвеска с трехкамерными стойками и адаптивными амортизаторами на 10 мм ниже, чем у других моделей, – и это элемент стандартной комплектации. Но активные стабилизаторы PDCC Sport со встроенными электромеханическими исполнительными механизмами (их обслуживает отдельная 48-вольтовая система питания) вкупе с электронно-управляемой блокировкой дифференциала PTV Plus проходят по списку дооборудования и требуют доплаты: 342 225 рублей. Керамические тормоза еще дороже: 650 659 рублей!

И хорошее настроение

Хотя, знаете, и обычные тормозные механизмы даже на трассе не будут выглядеть бледно, ибо не всякий владелец Панамеры способен ездить по-рёрлевски. Рекорд круга вы всё равно не поставите, а вкусить быстрой траекторной езды на GTS сможете и без всякой «керамики».

А на дорогах общего пользования – и подавно. В привычной среде – что городской, что загородной – эта машина кажется почти всемогущей. Динамика не просто оправдывает ожидания – она их превосходит. И в то же время нет чувства избыточности мотора, как в Панамере Turbo. Ездовой комфорт во многом зависит от выбранного режима работы подвески, потому как разница между позициями *Normal* и *Sport Plus* вполне ощутима, – однако по умолчанию плавность хода абсолютно приемлемая (хотя GTS чуть подробнее прочих Панамер повторяет рельеф дороги). С опционной системой доворота задних колес (максимальный угол 2,8 градуса) этот крупный Porsche демонстрирует не по размерам хорошую маневренность.

И еще. GTS существует сразу в двух ипостасях – и как лифтбек, и как универсал Sport Turismo. Последний не имеет особых преимуществ в объеме багажника по сравнению с обычной Панамерой: прирост вместимости составляет от 20 до 50 литров (если задний ряд сидений сложен). Зато смотрится «спортурист», пожалуй, интереснее лифтбека. Яркий, не похожий на других автомобиль!

В целом же GTS – это и впрямь нечто большее, чем Panamera в особой комплектации. Дело не только в моторе V8, но и в особом настроении, который сообщает этот Porsche. Не уступая в бытовом плане другим версиям, GTS еще и на треке чувствует себя хорошо. Разве это не отличная новость?

3P



Porsche Panamera GTS

Длина/ширина/высота/база 5053/1937/1417/2950 мм
 Объем багажника (VDA) 500–1340 л
 Снаряженная масса 1995 кг
 Двигатель бензиновый, V8, 32 клапана, 3996 см³, 338 кВт/460 л.с.
 при 6000–6500 об/мин; 620 Н·м при 1800–4500 об/мин
 Время разгона 0–100 км/ч 4,1 с
 Максимальная скорость 292 км/ч
 Топливо/запас топлива АИ-98/90 л
 Расход топлива: смешанный цикл 10,3 л/100 км
 Трансмиссия полный привод; P8



Черные акценты в дизайне (воздухозаборники, надписи, насадки глушителя) обусловлены пакетом Sport Design, который положен GTS по умолчанию.



Спортивные кресла с 18 регулировками входят в базовое оснащение GTS. За вентиляцию и функцию массажа нужно доплатить 77 108 и 76 243 рубля соответственно. Аналогичный улучшающий предлагается и для задних сидений.



*ECLIPSE CROSS*¹

НАВСТРЕЧУ НОВОМУ СЕБЕ



Полностью светодиодные
фары головного света



Система интеллектуального
полного привода S-AWC²



Мультимедийная система
Mitsubishi Connect³



Реклама. ООО «ММС Рус». * Воплощение твоих амбиций. 1) Эклипс Кросс. 2) Эс Эй Дабл ю Си. 3) Митсубиши Коннект. 4) Тактап. Демонстрируемые опции представлены не во всех комплектациях, подробная информация о доступных комплектациях и опциях на сайте www.mitsubishi-motors.ru. На макете изображен Mitsubishi Eclipse Cross в комплектации Ultimate 1,5T 4WD.



**MITSUBISHI
MOTORS**

Drive your Ambition[®]



Премиальная аудиосистема
Rockford Fosgate



Интуитивное управление
с помощью TouchPad⁴



Проекционный
информационный дисплей





GANGNAM



Renault Koleos

ДВИГАТЕЛЬ:
дизельный, 2,0 л (177 л.с.)
КОРОБКА ПЕРЕДАЧ:
вариатор
КОМПЛЕКТАЦИЯ:
Premium

Hyundai Santa Fe

ДВИГАТЕЛЬ:
дизельный, 2,2 л (200 л.с.)
КОРОБКА ПЕРЕДАЧ:
8-ступенчатый автомат
КОМПЛЕКТАЦИЯ:
High-Tech

Kia Sorento Prime

ДВИГАТЕЛЬ:
дизельный, 2,2 л (200 л.с.)
КОРОБКА ПЕРЕДАЧ:
8-ступенчатый автомат
КОМПЛЕКТАЦИЯ:
Premium

* Здесь и далее цены приведены по состоянию на ноябрь 2018 года.



STYLE

Новый Santa Fe выглядит круто. И едет так, что Kia Sorento Prime и Renault Koleos с трудом держатся в фарватере.

Автор **Юрий Тимкин**, фото: **Александр Кульнев**

Hyundai Santa Fe

Дебют – на Женевском автосалоне 2018 года. За доплату предлагается третий ряд сидений. Моторы – только четырехцилиндровые. Российская сборка.

ДВИГАТЕЛИ:

бензиновый:
2.4 (188 л.с.) – от 1 999 000 Р
дизельный:
2.2 (200 л.с.) – от 2 329 000 Р

**Renault Koleos**

Дебютировал в 2016-м, но до России добрался лишь через год. У нас продаются «родные» корейские машины – поставки идут с завода Renault-Samsung.

ДВИГАТЕЛИ:

бензиновые:
2.0 (144 л.с.) – от 1 829 000 Р
2.5 (171 л.с.) – от 2 139 000 Р
дизельный:
2.0 (177 л.с.) – от 2 299 000 Р

**Kia Sorento Prime**

Представлен в 2015 году, прошлой осенью проведен легкий рестайлинг. Есть версия с мотором V6. Российская сборка.

ДВИГАТЕЛИ:

бензиновые:
2.4 (188 л.с.) – от 1 879 900 Р
3.5 (249 л.с.) – от 2 564 900 Р
дизельный:
2.2 (200 л.с.) – от 2 329 900 Р



Несколько лет назад смачный хит *Gangnam Style* корейского шоумена PSY взорвал музыкальный небосклон, а клип установил рекорд – первым в мире набрал в Youtube миллиард просмотров.

Корейские автопроизводители тоже не отстают – из серых мышек они превратились в производителей ярких и современных машин. Новый Santa Fe – словно космолет! Цены с годами тоже устремились в космос, и теперь за подобные кроссоверы просят от двух миллионов рублей, а тестовый Santa Fe тянет на два семьсот! За Sorento Prime нужно отдать те же деньги, Koleos лишь на триста тысяч дешевле.

К слову, в предыдущем сравнительном тесте Koleos положил на лопатки старый Santa Fe (3P, № 8, 2017). Но то были бензиновые версии, а теперь баки всех машин мы под завязку наполняем «соляжкой». «Дизельгейт»? Не, не слышали!

Интернационал

Марка Samsung у всех ассоциируется со смартфонами и телевизорами – но не с автомобилями! Между тем с конца 1990-х Samsung производит и машины. Поначалу это были слегка видоизмененные Ниссаны, затем автомобильное подразделение Самсунга перекупила фирма Renault. Теперь корейцы заняты

**ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ**

	HYUNDAI SANTA FE	KIA SORENTO PRIME	RENAULT KOLEOS
Снаряженная/полная масса	1905/2407 кг	2032/2620 кг	1742/2280 кг
Время разгона 0–100 км/ч	9,4 с	9,4 с	9,5 с
Максимальная скорость	203 км/ч	203 км/ч	201 км/ч
Радиус разворота	5,71 м	5,68 м	5,7 м
Топливо/запас топлива	ДТ/71 л	ДТ/71 л	ДТ/60 л
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл	9,9/6,2/7,5 л/100 км	7,3/6,0/6,5 л/100 км	6,1/5,7/5,8 л/100 км
ДВИГАТЕЛЬ			
Тип	дизельный	дизельный	дизельный
Расположение	спереди, поперечно	спереди, поперечно	спереди, поперечно
Конфигурация/число клапанов	P4/16	P4/16	P4/16
Рабочий объем	2199 см ³	2199 см ³	1995 см ³
Степень сжатия	16,0	16,1	15,6
Мощность	147 кВт/200 л.с. при 3800 об/мин	147 кВт/200 л.с. при 3800 об/мин	130 кВт/177 л.с. при 3750 об/мин
Крутящий момент	440 Н·м при 1750–2750 об/мин	441 Н·м при 1750–2750 об/мин	380 Н·м при 2000 об/мин
ТРАНСМИССИЯ			
Тип привода	полный	полный	полный
Коробка передач	A8	A8	CVT
Передаточные числа: I/II/III/IV/V/VI/VII/VIII/з.х.	4,81/2,90/1,86/1,42/1,22/1,00/0,80/0,65/3,43	4,81/2,90/1,86/1,42/1,22/1,00/0,80/0,65/3,43	2,413–0,383/1,78
Главная передача	3,32	3,32	5,58
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ			
Подвеска: спереди/сзади	McPherson/многогорычажная	McPherson/многогорычажная	McPherson/многогорычажная
Рулевое управление	реечное, с электроусилителем	реечное, с электроусилителем	реечное, с электроусилителем
Тормоза: спереди и сзади	дисковые, вентилируемые	дисковые, вентилируемые	дисковые, вентилируемые
Шины	235/55 R19	235/55 R19	225/60 R18



У кресел слишком короткая подушка и неудобный, выталкивающий профиль спинки. Кожа скользкая – в поворотах удержаться в седле непросто.

не только выпуском, но и разработкой новых моделей. Koleos второго поколения как раз оттуда родом – корейская сборка (на родине машина продается под именем Samsung QM6). Так что у нас образовался корейский междусобойчик. На самом деле всё еще сложнее. В основе франко-корейского кроссовера лежит платформа CMF-D от Ниссана X-Trail: японская фирма входит в одну промышленную группу с Renault. Интернационал!

Цена на Koleos привлекательна, а его салон способен очаровать шикарнейшей белой кожей, огромным – почти как в Тесле – вертикально ориентированным «планшетом» мультимедиа-системы и стильными (теперь уже в духе Кайены) распорками между центральной консолью и напольным туннелем.

Интерьер с вертикальным экраном мультимедийки и распорками между консолью и туннелем выглядит как минимум небанально. Добавляет шика и белая кожа. И всё же по качеству отделки до уровня Sorento Prime и Santa Fe «француз» недотягивает. Да и панели поскрипывают только у Колеоса.



Оформление центрального сегмента панели приборов можно менять по своему усмотрению.

Управление почти всеми второстепенными функциями зашито в меню информационно-развлекательной системы. Быстродействие ей не присуще – откликов надо ждать секунду-полторы.



Несмотря на меньшую мощность, Koleos не уступает конкурентам в динамике. Но плавность хода похуже – на неровностях ощутимо потряхивает.

Но прежде чем вы подпишете договор на покупку, отметим недочеты. Мультимедийное меню напрягает запутанной логикой, да и отклики не сказать чтобы моментальные. Сиденья менее удобные, чем у «чистокровных корейцев»: подушка коротковата, а в спинке мешает какая-то жесткая поперечина. Обзорность тоже подкачала – слишком уж широки передние стойки, а систему кругового обзора

не получить даже за доплату, в отличие от Kia и Hyundai.

Оснащенность даже напичканного под завязку Колеоса недотягивает до уровня конкурентов. Нет проекционного дисплея, панорамной крыши, адаптивного круиз-контроля и даже ниши для очков. Нити обогрева руля проложены только в местах хвата. Выходит, более высокие цены соперников оправданны.



Только водительский стеклоподъемник имеет режим Auto, а подсветки нет вовсе.



Кнопки управления круиз-контролем расположены не на руле, а рядом с ручником – для Renault это уже стало традицией.

Клиноцепной вариатор проявил себя во всей красе: хорош и в городе, и за его пределами.





На шоссе Sorento Prime воспринимается самым медлительным в тройке – ускоряется он неохотно. А плавность хода хороша.

Турбодизель тархтит так, будто сидишь в кабине трактора Беларусь, а не современного кроссовера. В мощности и крутящем моменте реношный мотор уступает соперникам (177 л.с. и 380 Н·м против 200 л.с. и 440 Н·м), но каких-либо проблем это не доставляет. Koleos похвально бодр в городе и за его пределами, быстро реагирует на акселератор. И – всего 9 л/100 км при напористом вождении.

Управляемость вряд ли можно отнести к козырям. Усилие на руле синтетическое, в поворотах явно недостает обратной связи, к тому же на баранку «прилетают» микроудары от неровностей.

На кривых заплатках и стыках Renault устраивает малоприятную перкуссию, громко постукивая подвеской, – оппоненты этого себе

не позволяют. На ямах Koleos гарцует так, что я со стороны напоминаю сам себе скачущего PSY из того клипа.

Несмотря на наибольший в трио клиренс (185 мм), на тяжелое бездорожье Koleos не ходок. Во-первых, муфта в приводе задних колес остается заблокированной лишь до 40 км/ч, после чего трансмиссия переходит в режим *Auto*. Во-вторых, имитация



Площадка для индукционной зарядки смартфонов появляется с комплектацией *Premium*.



Стильный и удобный Г-образный селектор автомата – удачное решение.

Передние сиденья понравились оптимальной набивкой и выверенным профилем. Худощавые не одобряют валики боковой поддержки на спинке – расставлены широко.



междолевных блокировок работает так себе – из диагонального вывешивания машина выбирается ну очень медленно. И подвеску на ухабах то и дело пробивает.

Нет, дорогой дизельный Koleos – не вариант. Я выбрал бы базовую бензиновую версию 2.0 (144 л.с.) за 1 829 000 рублей. Ни Santa Fe, ни Sorento Prime за такие деньги не купить.

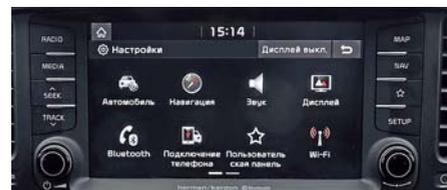
Прайм-тайм

У каждого производителя есть автомобиль-событие, с появлением которого к марке начали относиться с уважением. Для Kia им стал Sorento Prime образца 2015 года. Первый автомобиль компании, который покупали не потому, что он дешевле конкурентов, а за красивые глаза. Об успехе косвенно говорит и то, что

Салон Sorento Prime неплохо отделан, но такой свежести в дизайне, как у Santa Fe и Koleos, не наблюдается. USB-порт только один – в наши дни этого мало.



На фоне соперников эти приборы в пору назвать классическими.



Как и полагается современной машине, Kia поддерживает Apple CarPlay и Android Auto.

При необходимости водитель может заблокировать межосевую муфту. А вот ассистента спуска с горы нет.

Передние сиденья подкупают отличным профилем, множеством регулировок и мягкими, уютными подголовниками.



На прямых новый Santa Fe сверхстабилен. А еще у него прекрасная шумоизоляция – одна из лучших в сегменте.

прошлогодний рестайлинг машину почти не изменил. По мне так лучше бы визуального обновления не было вовсе.

Новый четырехспицевый руль в визуальном легком салоне выглядит чужеродно – прежняя трехспицевая баранка смотрелась куда уместнее. К счастью, других стилистических трансформаций не произошло. Отделочные материалы всё так же хороши, обзорность в норме, а появившиеся после модернизации беспроводная зарядка для смартфонов и проекционный дисплей привнесут в салон толику хай-тека.

В некоторых нюансах Sorento Prime даст фору и Колеосу, и Santa Fe. В частности, у него все стеклоподъемники (а не только водительский) импульсные, а сзади пол совершенно

Современная архитектура, щедрое оснащение и приятный коричневый колер кожи – интерьер Santa Fe красив и уютен. Он почти дотянулся до уровня премиум-класса.



Яркая и лаконичная цифровая панель приборов доступна начиная с комплектации Premier.

Все кнопки, кроме активирующей ассистент спуска с горы, те же самые, что и у Kia.



Возвышающийся над центральной консолью «планшет» мультимедиа-системы снабжен шайбой регулировки громкости.

плоский – на туннель нет и намека. Понравились сиденья. Выверенный профиль, добротная боковая поддержка и многочисленные регулировки – можно даже длину подушки менять.

Работающий на холостых 2,2-литровый турбодизель тарыхтит не так бесстыдно, как его собрат в Колеосо. Он мощнее (200 л.с.), но преимуществ это не дает – и с места, и с ходу Kia чуть отстает от Renault. Вот где аукнулись два с лишним центнера разницы в массе!

Чем подкупает Sorento Prime, так это плавностью хода. Те же ямы он проглатывает в охотку, как старшекласник – школьный обед. И какой бы величины ни были ухабы – подвеска сделает свое дело без стуков и лязга. Очень комфортно!

Прямую Sorento Prime держит крепко, надежен на дуге и не спрыгивает с траектории на ямах. Разве что крены великоваты. Руль – не эталон информативности, но с обратной связью проблем не возникает. Если хочешь большего, бери версию GT Line – у нее электроусилитель расположен не на валу, а на рейке и обеспечивает лучшую связь с машиной. А еще у GT есть подрулевые

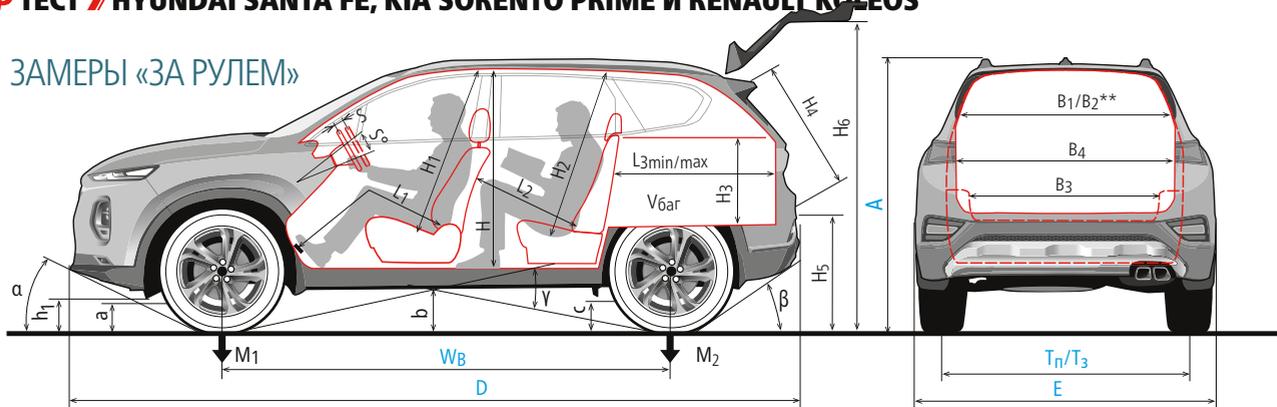


Под консолью здесь не один USB-разъем, как у собрата, а два.



Восьмиступенчатый автомат отличается быстрыми и своевременными переключениями. В подрулевых лепестках нет никакой необходимости.

ЗАМЕРЫ «ЗА РУЛЕМ»



	L1, мм	H1, мм	B1, мм	H, мм	L2, мм	H2, мм	B2, мм	L3min/max, мм	H3, мм	B3, мм	H4, мм	Vбар, л	B4, мм	H5, мм	H6, мм	M1, кг (%)	M2, кг (%)	M (M1+M2), кг	S°, град./S, мм	h1, мм	D, мм	WB, мм	A, мм	E, мм	Tп/T3, мм
HYUNDAI SANTA FE	985/1195	1050	1490	1250	580/910	990	1440	1115/1240/2155	455/705	1080	860	456 (624)*/625	1145	785	1945	1130,5 (58,9)	788,0 (41,1)	1918,5	5,5/50	230	4770	2765	1680	1890	1638/1647
KIA SORENTO PRIME	1030/1225	1020	1500	1220	730/970	1000	1465	350/1110/2140	435	1060	850	144/504/605	1150	760	1890	1156,0 (56,8)	880,0 (43,2)	2036,0	5,5/50	215	4780	2780	1690	1890	1628/1639
RENAULT KOLEOS	955/1170	1010	1455	1180	705/940	955	1420	930/1980	460	1065	815	340/538	1045	770	1865	1081,5 (59,5)	735,5 (40,5)	1817,0	5,0/50	195	4672	2705	1673	1843	1591/1586

* В скобках – с вынутым органайзером.

** По первому/второму ряду сидений.

Синий цвет – данные производителя.



» НА РЯД ВНЕ ОЧЕРЕДИ

В запасе пространства для пассажиров второго ряда **Koleos** уступает соперникам, хотя о тесноте говорить не приходится. Профиль сидений неплох, есть обогрев, а также пара USB-портов, 12-вольтовая розетка, верхние дефлекторы. Регулировок нет. Стёкла дверей



не опускаются полностью – Hyundai и Kia этим не грешат. Самый просторный второй ряд – у **Sorento Prime**. И только у него ровный пол. К услугам задних пассажиров – регулировки и обогрев сидений, шторки на окнах, USB-порт и 12-вольтовая розетка.



В запасе пространства **Santa Fe** уступил самую малость, но мы поставили ему такую же

высокую оценку, поскольку переднее пассажирское кресло можно сдвигать и менять угол наклона спинки посредством электропривода. Прямо как в дорогих седанах!



Сиденье регулируется, есть обогрев, шторки и верхние дефлекторы. Но вместо 12-вольтовой розетки здесь второй USB-разъем.

лепестки и устойчивые к перегреву тормозные диски увеличенного диаметра – впрочем, я и с шатными не знал проблем.

А вот где сложности налицо, так это на бездорожье. В активе Kia – выносливый автомат и межосевая муфта с возможностью принудительной блокировки, а также умная ездовая электроника, позволяющая легко

выбираться из «диагоналки». Но все эти достоинства перечеркивает скромный клиренс: 165 мм – ничтожно мало. Чуть зазевался – и скребешь днищем по грунту. Лучше бы вместо псевдоспортивной версии GT Line корейцы изобрели приподнятую Off-Road Line. Для нас это куда актуальнее.

Солнцемобиль

Как машину назовешь, так она и поедет. Компания Hyundai свой кроссовер нарекла Santa Fe в честь американского городка в штате Нью-Мексико. А что? Звучно и ассоциируется с теплом. Недаром прямо на табличке с названием модели корейцы приладили лучистое солнышко.

В недалеком прошлом все модели Hyundai были эпигонами: своих идей немного,

зато позаимствованных у других марок – хоть отбавляй. Новый Santa Fe – индивидуалист, чего только трехъярусная головная оптика стоит! Снимаю PSY свой клип в наши дни, запросто мог бы использовать «санту» в качестве крутой тачки.

Интересна функция Rear Occupant Alert – она мониторит задний ряд и не дает забыть о детях или животных, когда выходишь из машины. А система Safety Exit Assist не позволит пассажирам открыть дверь, если сзади приближается транспорт. Адаптивный круиз-контроль, функции удержания в полосе и автоматического торможения – это само собой разумеется.

У Santa Fe – самый шикарный интерьер. Это даже не щелочка, а приоткрытая дверь в премиум. Современная архитектура

СЕРВИС В ЦИФРАХ

	Периодичность ТО	Гарантия	Дилеры (СТОА)
HYUNDAI SANTA FE	15 000 км или 12 месяцев	3 года или 100 000 км	184
KIA SORENTO PRIME	15 000 км или 12 месяцев	5 лет или 150 000 км	189
RENAULT KOLEOS	10 000 км или 12 месяцев	3 года или 100 000 км	146

ПАРАМЕТРЫ ГЕОМЕТРИЧЕСКОЙ ПРОХОДИМОСТИ (замеры ЗР)

	HYUNDAI SANTA FE	KIA SORENTO PRIME	RENAULT KOLEOS
Просвет			
a	165 мм*	165 мм*	190 мм
b	200 мм	205 мм	185 мм
c	190 мм	190 мм	210 мм
Угол			
α	21,0°	20,0°	18,5°
β	22,0°	21,5°	26,0°
γ	16,5°	17,0°	16,0°

* По металлической защите.



Защита двигателя пластиковая. Самая низкая точка – элементы выхлопной системы.



Под металлической защитой мы обнаружили пластиковый пыльник. Архитектурой шасси Sorento Prime напоминает Santa Fe. Но есть и отличия: поворотные кулаки, например, здесь из стали, а не из алюминия.



Как и у Sorento Prime, металлическая защита картера «надета» поверх пластикового пыльника. Но, в отличие от родственника, здесь межосевая муфта прикрыта прочным панцирем.

В таких условиях ездить на Renault надо аккуратно – подвеска то и дело замыкается на буферы сжатия. Клиноцепной вариатор даже после продолжительного буксования не выкинул белый флаг – похвальная выносливость.



В карьере Kia не сплеховал. Ему бы еще клиренса добавить!



Естественным ограничителем на бездорожье выступает скромный клиренс – 165 мм. Зато трансмиссия не перегревается, а подвеска умеет держать удар.

» ТРАТЫ: ОБЯЗАТЕЛЬНЫЕ И НЕ ОЧЕНЬ

Максим Гомянин

Мы подсчитали, во что обойдется страховка тестовых автомобилей в одной из крупных страховых компаний. За основу взяли базовые версии без учета различных

скидок, дополнительного оборудования и опций. Страхуем риски «угон» и «ущерб». При полной гибели автомобиля, скажем, в результате тяжелой аварии выплачивается его полная стоимость

за вычетом амортизации, то есть износа. Рассматриваем самый экономичный вариант – без опций вроде техпомощи на дороге или помощи в сборе справок после ДТП.

		Двигатель; трансмиссия	Цена, Р	Транспортный налог, Р	Полис ОСАГО*, Р	Полис каско** (франшиза), Р
RENAULT KOLEOS	базовая версия	2.0 (144 л.с.); вариатор, 4x4	1 829 000	5040	7749	46 467 (15 000)
	тестовый автомобиль	2.0D (177 л.с.); вариатор, 4x4	2 417 980	8850	8856	53 958 (15 000)
KIA SORENTO PRIME	базовая версия	2.4 (188 л.с.); А6, 4x2	1 879 900	9400	8856	49 841 (15 000)
	тестовый автомобиль	2.2D (200 л.с.); А8, 4x4	2 769 900	10 000	8856	66 891 (15 000)
HYUNDAI SANTA FE	базовая версия	2.4 (188 л.с.); А6, 4x4	1 999 000	9400	8856	57 155 (15 000)
	тестовый автомобиль	2.2D (200 л.с.); А8, 4x4	2 714 000	10 000	8856	71 383 (15 000)

* Возраст водителя более 22 лет; стаж вождения больше трех лет; регион страхования – Москва; коэффициент «бонус-малус» равен 8, то есть аварий по вине водителя не было пять лет.

** Полис каско с франшизой для водителя в возрасте 40 лет, со стажем вождения 15 лет, проживающего в Москве.

КАР-ИНДЕКС учитывает эксплуатационные расходы на пробеге 70 000 км: плату за регистрацию и техосмотр, транспортный налог, затраты на ОСАГО, топливо и плановые ТО, а также потери при перепродаже машины.

КАР-ИНДЕКС
20,64
руб/км

КАР-ИНДЕКС
18,15
руб/км

КАР-ИНДЕКС
19,27
руб/км



Hyundai Santa Fe победил и по баллам, и по эмоциям нашей команды испытателей. Отличный сплав динамики и ездового комфорта! Юрий Тимкин



Багажник «санты» самый просторный в трио – 624 литра. Его пятая дверь поднимается выше всех, что понравится рослым владельцам. Но и погрузочная высота наибольшая.



Багажник Колеоса меньше, чем у оппонентов: 340 литров, по нашим замерам. Да и проем невелик.



Sorento Prime вмещает 504 литра – чуть меньше, чем Santa Fe: на тестовой машине установлен опционный третий ряд сидений.

Какие еще среднеразмерные кроссоверы с полным приводом можно купить за 2 600 000 рублей?



» КУПИТЬ И СПАТЬ СПОКОЙНО

Максим Гомянин

Участников теста, к счастью, не отнесешь к популярным у криминального контингента. Ни один из них не входит в шорт-лист наиболее угоняемых машин.

	Количество угонов в 2017 году
KIA SORENTO*	80
HYUNDAI SANTA FE	79
RENAULT KOLEOS	7

* В статистике учитываются Sorento и Sorento Prime.

с возвышающимся над консолью «планшетом» мультимедиа-системы, красивый руль с ладно расположенными кнопками, добротные материалы, а главное – на редкость удачный коричневый оттенок кожаной отделки. Глаз радуется. И уши тоже: аудиосистема марки Krell звучит выпукло и мощно – как ни у кого из соперников. Кроме того, в «санте» наилучшая в трио «аналоговая» обзорность, во многом благодаря тоненьким передним стойкам.

Мы замерили уровень шума на холостых оборотах на месте водителя: в Santa Fe – 46 дБ, в Sorento Prime – 48, в Koleos – 52. Обильно уложенные звукопоглощающие маты, а также ламинированные переднее и боковые стекла делают свое дело: в Hyundai заметно тише.

Двухсотильный турбодизель – как у Kia. Но ощущения другие. Santa Fe шустрее, ускоряется без заминок и пауз, которыми грешит Sorento Prime. Даже восьмиступенчатый автомат «скорострельнее». Так что обогнать собрата на вираже – проще, чем почтовую марку облизать. В управляемости тоже есть различия. На извилистой трассе Santa Fe

азартнее – он охотнее встает на дугу и меньше кренится – еще и потому, что он легче.

Понятно, что и Santa не без греха. У него не такой прозрачный привод тормозов, а руль искусственно перетяжелен в «нуле» – в поворотах надо всякий раз преодолеть ступеньку, после которой усилие становится обычным. Неплохо бы поменять электроусилитель софт.

Как машину ни назови, а построен Santa Fe на общей с Sorento Prime платформе. И это особенно хорошо заметно на бездорожье. Подвеску тоже не пробивает на ухабах, межосевую муфту можно заблокировать на скорости до 60 км/ч, диагональное вывешивание не помеха... А клиренс – те же ничтожные 165 мм под защитой двигателя.

В песчаном карьере я основательно приложился днищем в несерьезной с виду колее и частично оторвал подрывок. Хорошо, что крепления не повредились, – вернул его на место. Гусарить на «санте» опасно для кошелька.

Renault Koleos подвели слабая шумоизоляция, неважная плавность хода, меньший простор и просчеты в эргономике. В дизельной топ-версии конкурировать с сегодняшними соперниками ему тяжело.

Sorento Prime – это просторный салон, большой багажник, комфортная подвеска и пятилетняя гарантия.

A Santa Fe одержал победу благодаря отличному салону, продвинутой электронике и высокому ездовому комфорту.

И всем этим машинам в равной степени противопоказаны визиты в деревню: тяжелое бездорожье им не по плечу. Gangnam – городской стиль.

» БЕГ НА МЕСТЕ

Для оценки работы полноприводных трансмиссий мы загнали кроссоверы на наши роликовые платформы, имитирующие нулевой коэффициент сцепления.

Упражнение первое: автомобили стоят на двух платформах передними колесами и пытаются съехать. Все без проблем справились с задачей. Следующее задание – «диагональ»: ставим ролики под левое переднее и правое заднее колёса. Побуксовав по пять-десять секунд, вся троица съехала с платформ. Программа минимум выполнена.

Теперь самое сложное: две платформы спереди и одна сзади. Koleos не сдюжил: за полминуты стоящее на асфальте колесо ни разу даже не дрогнуло, а затем зашло «жареным». Лампочка, извещающая о перегреве трансмиссии, не загорелась, но мы решили остановить испытание.

Sorento Prime съехал с платформ тоже не смог. Такую же беспомощность продемонстрировал Santa Fe, хотя время от времени казалось, что еще чуть-чуть – и он покинет нашу ловушку.

Победителей нет. Проигравших тоже.

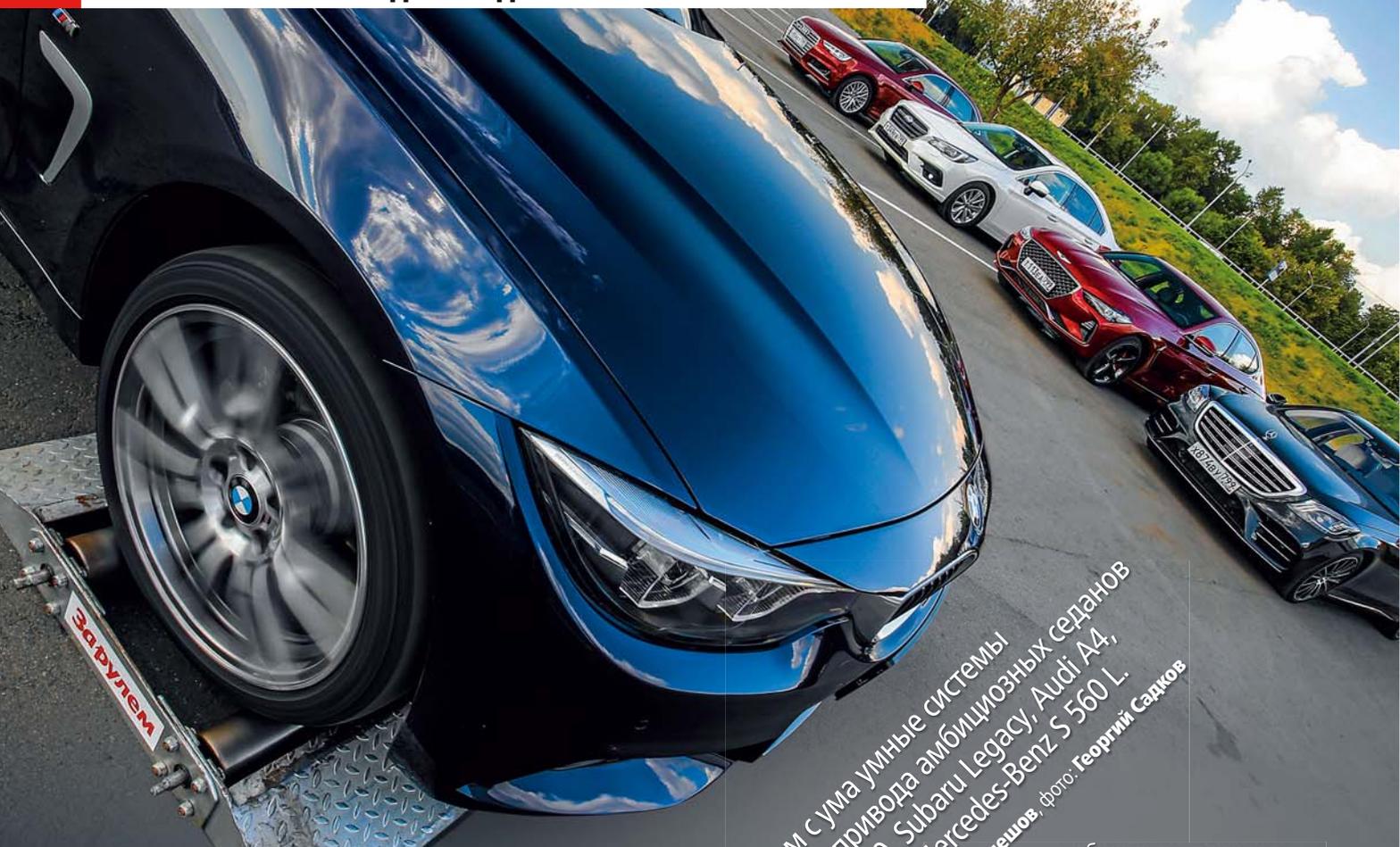


Благодарим экотель «Лепота» за помощь в организации съемки.

213 ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА АВТОМОБИЛЕЙ

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 машин этого класса.

	Место водителя			Салон			Ходовые качества			Комфорт			Приспособленность к России			Поведение вне дороги			Промежуточная оценка	Общая оценка
	Сиденье	Органы управления	Обзор	Передняя часть	Задняя часть	Багажник	Динамика	Тормоза	Управляемость	Шумоизоляция	Плавность хода	Микроклимат	Геометрическая проходимость	Сервис	Эксплуатация	Энерговооруженность	Выносливость	Ход подвески		
HYUNDAI SANTA FE	9	9	9	9	9	9	9	8	8	8	9	8	8	8	8	8,60	9	8	8	8,56
	отличная динамика, имеется комплекс водительских ассистентов; породистый салон, отменная шумоизоляция, просторный багажник									зажатый в «нуле» руль, малый дорожный просвет; спорный дизайн экстерьера						увеличьте клиренс!				
KIA SORENTO PRIME	9	9	9	9	9	9	8	9	8	8	9	8	8	8	9	8,53	9	8	8	8,50
	щедрое оснащение, точные и понятные тормоза; самый просторный второй ряд; длинная гарантия									на ходу воспринимается самым медленным в тройке, есть вопросы к обзорности, мал дорожный просвет						увеличьте клиренс!				
RENAULT KOLEOS	8	9	8	9	8	8	9	8	8	7	8	8	8	8	7	8,07	9	8	8	8,11
	отличные настройки вариатора; скромный расход топлива; запоминающаяся внешность; по цене чуть доступнее, чем Santa Fe и Sorento Prime									неудобные передние сиденья, неважная шумоизоляция, худшая в трио плавность хода; кузов при диагональном вывешивании перекашивает						подвеска не держит удар				



Сводим с ума умные системы полного привода амбициозных седанов Genesis G70, Subaru Legacy, Audi A4, BMW 430i и Mercedes-Benz S 560 L.
Автор: Михаил Кулешов, фото: Георгий Садков

СЪЕХАТЬ С КАТУШЕК

За прошедшие два с лишним года испытания нашими роликовыми платформами прошли четыре десятка кроссоверов и внедорожников. Седаны мы обходили стороной. И зря! Сверкающий лаком Mercedes-Benz S 560 L 4MATIC застрял на трех роликах, как старина Винни в кроличьей норе, – оказался не в состоянии освободиться даже после завершения упражнения. Хотя обычно для этого достаточно лишь вывернуть колёса до упора и «зацепиться» за статичное основание платформы.

Впрочем, стойте! Я забегаю далеко вперед и даже немного в сторону. К тому же эта ситуация – лишь один из внезапных рабочих моментов. Но... Сам факт того, что S-класс пришлось сдергивать с платформ тросом, доказывает, что разница между внедорожниками и седанами не ограничивается лишь формой кузова. Оттого становится еще интереснее: уступает ли

трансмиссия 4MATIC дорожного S-класса одноименным трансмиссиям мерседесовских внедорожников? Одолеет ли он на роликах баварский xDrive? Сможет ли хваленый симметричный полный привод Subaru (SI-Drive) конкурировать с легендарным аудиюшным quattro? И как проявит себя новейший Genesis G70 с полноприводной трансмиссией HTRAC?

Программа-максимум

Регламент испытаний полноприводных седанов не отличается от разработанного нами для внедорожников и включает четыре упражнения, ставших уже привычными.

Для начала требуется съехать с двух платформ под основной ведущей осью (для Audi и Subaru это передняя ось, для Мерседеса, BMW и Дженизеса – задняя). За безупречное выполнение упражнения «одна ось» начисляем пять баллов. Если

победить ролики удалось лишь после заметной и долгой пробуксовки – четыре. Пришлось отключать противобуксовочную систему – три балла. Затем проделываем то же самое, съезжая с роликовых платформ задним ходом. Таким образом, максимально возможное количество баллов за первое упражнение – десять.

Второе испытание – «диагональ». В игре по-прежнему две платформы, но теперь одна устанавливается под переднюю ось, а другая – под заднюю. Получается очень годная пародия на диагональное вывешивание, позволяющая оценить не только работу муфты или межосевого дифференциала, но и имитацию межколесных блокировок, которая есть у каждого из тестовых седанов. Вновь пытаемся съехать с роликов как вперед, так и назад, а за безупречное выполнение отсылаем испытуемым по десять баллов.

Дальше самое интересное. В ход идут все три платформы – на ролики встают оба передних колеса и одно заднее. Это упражнение «два – один». Логика простая: препятствие обычно преодолевается лицом вперед и именно передние колёса «салятся» в первую очередь. Если автомобиль справляется и с этим испытанием (максимальная оценка – те же десять баллов), ставим две платформы назад и одну вперед: упражнение «один – два». Успех отмечаем дополнительными пятью баллами. Но, положила руку на сердце, от сегодняшних участников таких подвигам мы не ждем.



→ С двух платформ под ведущей осью Genesis съезжает едва ли не легче, чем каждый из конкурентов. А вот на «диагонали» он капитулировал и заслужил лишь один поощрительный балл за скудные попытки перебросить момент куда надо.



Поворотной шайбой выбираешь один из ездовых режимов – *Normal* или *Sport*. В каждом электронные ассистенты работают по особому алгоритму, но ощутимой разницы мы не заметили. Рядом – кнопка отключения ESP.



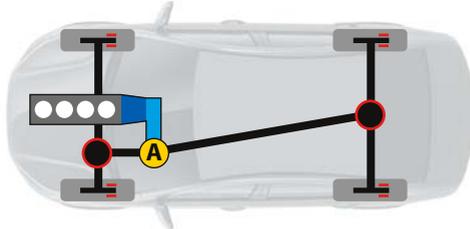
Genesis G70

Трансмиссия: многодисковая электронно-управляемая муфта распределяет крутящий момент между осями в зависимости от дорожной ситуации и выбранного режима движения. В нормальных условиях назад подается до 70% тяги, в спортивном режиме – до 90%. При необходимости это соотношение может перевернуться с ног на голову.

Двигатель: бензиновый, P4, 1998 см³, 247 л.с. при 6200 об/мин; 353 Н·м при 1400–4000 об/мин

Коробка передач: восьмиступенчатый автомат

Цена без учета опций: 1 949 000 Р



■ Коробка передач
■ Раздаточная коробка
● Свободный дифференциал

⊕ Автоматическая муфта подключения передних колес
= Электронная имитация блокировок межколесных дифференциалов



Никому не говори

Трансмиссия HTRAC (Hyundai Traction), которую корейцы разрабатывали совместно с канадской компанией Magna Powertrain, дебютировала в 2013 году на седане Genesis, но до недавнего времени концерн распространял информацию о ней крайне неохотно и вяло. Кажется, даже шильдики HTRAC стали украшать полноприводные версии буквально вчера.

Первое упражнение демонстрирует, что стесняться корейцам вроде бы нечего. Муфта моментально реагирует на пробуксовку колес задней оси и без малейших проволочек задействует переднюю – Genesis играючи съезжает с двух платформ, в том числе задним ходом. Этой легкости может позавидовать каждый из конкурентов. Но «диагональ» ставит G70 в абсолютный тупик: ни отключение противобуксовочной системы, ни жонглирование ездовыми режимами несколько ему не помогают. Мы поощрили машину одним бонусным баллом за попытки использовать более высокий крутящий момент на тех колесах, что стоят на асфальте, – это максимальная оценка при таких обстоятельствах.

Понятно, что после капитуляции перед «диагональю» загонять Genesis G70 на три платформы не было смысла.



ИТОГ 11 БАЛЛОВ

Результат слабый, однако лучше, чем у кроссоверов Ford Kuga, Mazda CX-5 первого поколения и парочки Kaptur/Duster.

С момента первого теста мы регулярно загоняли на ролики кроссоверы и внедорожники (а теперь и седаны!) из сравнительных тестов и таким образом набрали солидную базу. Это наш рейтинг.

Результаты предыдущих тестов

	«Одна ось»	«Диагональ»	«Два – один»	«Один – два»	Итого
Mercedes-Benz GLE 350d	10	10	10	5	35
VW Touareg	10	10	10	0	30
Jeep Wrangler Rubicon	6	10	8	5	29
Jeep Grand Cherokee	10	8	8	1	27
Toyota Land Cruiser Prado	9	8	8	0	25
УАЗ Патриот	6	6	8	1	21
Mitsubishi Pajero	6	6	8	0	20
BMW X5	10	8	1	0	19
Porsche Macan GTS	10	8	1	0	19
Land Rover Discovery Sport	10	8	1	0	19
Subaru Outback	10	8	1	0	19
Mini Cooper Countryman	10	8	1	0	19
BMW X4	10	8	0	0	18
Hyundai Santa Fe (2018)	10	8	0	0	18
Renault Koleos (дизель)	10	8	0	0	18
Audi Q7	9	8	0	0	17
Ford Explorer	8	8	1	0	17
Kia Sorento Prime	8	8	0	0	16
Jaguar F-Pace	8	8	0	0	16
Honda Pilot	8	8	0	0	16
VW Teramont	8	8	0	0	16
Volvo V60 Cross Country	8	6	1	0	15
VW Tiguan	8	6	0	0	14
Suzuki Vitara	8	6	0	0	14
Nissan X-Trail	8	6	0	0	14
Mazda CX-5 II	8	6	0	0	14
Mazda CX-9	8	6	0	0	14
Mazda CX-5	8	0	0	0	8
Kia Sportage	8	0	0	0	8
Renault Kaptur	8	0	0	0	8
Renault Duster	8	0	0	0	8
Hyundai Creta	8	0	0	0	8
Renault Koleos (бензин)	8	0	0	0	8
Лада 4x4 Urban	6	0	0	0	6



← Съехать с трех платформ Mercedes-Benz не может от слова «совсем». После неудачных попыток выполнить это упражнение пришлось воспользоваться тросом.

↓ Чтобы отключить систему стабилизации S-класса, придется досконально изучить весь мультимедийный интерфейс. Будем считать, что это такой намёк: лишний раз отключать не стоит!



Оранжевый галстук

Зимой 2016 года на вершине нашего «роликового» рейтинга прочно обосновался Mercedes-Benz GLE 350d, заработавший 35 баллов из тридцати пяти возможных. С тех пор ни один из конкурентов не смог приблизиться к нему. Конечно, в арсенале S-класса нет ни понижающей передачи, ни принудительной блокировки межосевого дифференциала, доступных рекордсмену, но всё же мы ждали от него многого. Оказалось, напрасно.

Позорить доброе имя 4MATIC (с 23-летней историей, между прочим) S-класс принял буквально с порога, не сумев съехать при базовых предустановках с двух роликов под ведущей задней осью. Элементарное упражнение S-класс выполнил (с немалым трудом!) лишь после того, как мы исследовали самые потаенные уголки мультимедийного

интерфейса и отключили-таки противобуксовочную систему. И хотя затем «диагональ» далась Мерседесу на удивление просто, впечатление было испорчено.

Три платформы? С ними ситуация еще менее радужная. 4MATIC S-класса будто бы вовсе не пытался разобраться с происходящим и даже не предпринимал попыток передать момент на единственное свободное колесо. А затем – после тщетных попыток выполнить упражнение – не смог без посторонней помощи покинуть «снаряд». Пришлось вкрутить буксировочный крюк и повязать стильный оранжевый «галстук».



Две платформы под заднюю ось S-класс побеждает с большим трудом, причем только с отключенной ESP. Зато с «диагональю» справляется играючи.



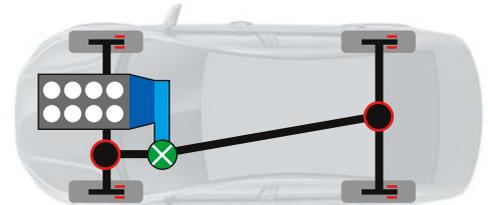
Mercedes-Benz S 560 L 4MATIC

Трансмиссия: постоянный полный привод 4MATIC состоит из несимметричного цилиндрического межосевого дифференциала с двухдисковым фрикционным блокировки и раздаточной коробки, интегрированной в корпус гидромеханического автомата. В обычных условиях момент между передней и задней осями распределяется в отношении 45:55. При необходимости на каждую из осей может подаваться до 70% тяги.

Двигатель: бензиновый, V8, 3982 см³; 469 л.с. при 5250–5500 об/мин; 700 Н·м при 2000–4000 об/мин

Коробка передач: девятиступенчатый автомат

Цена без учета опций: 8 610 000 Р



■ Коробка передач
■ Раздаточная коробка
● Свободный дифференциал

⊗ Самоблокирующийся дифференциал
■ Электронная имитация блокировок межколесных дифференциалов



ИТОГ 16 БАЛЛОВ

Откровенное разочарование и наглядная иллюстрация того, что громкое имя системы полного привода – не гарантия успеха.



Subaru Legacy легко покидает два ролика под ведущей осью, а вот «диагональ» покоряется только после отключения системы стабилизации. Три платформы «японцу» не по зубам.



Симметричный ответ

Год назад на наших роликовых платформах побывал кросс-хэтч Subaru XV второго поколения – и выступил неплохо: без труда справился с первыми двумя упражнениями и честно пытался съехать с трех роликов. У тестового Legacy практически такая же трансмиссия. Разница лишь в отсутствии режима X-Mode, который автоматически регулирует работу двигателя, вариатора и системы стабилизации, оптимизируя передаточное отношение и крутящий момент.

Две платформы под передней осью Legacy как будто не замечают: изначальные 40% тяги на задней оси делают свое дело и мгновенно выводят седан из ловушки. Это высший балл. А вот с «диагональю» при включенной системе стабилизации возникают заметные сложности. Чтобы справиться со вторым упражнением, приходится отключать электронику и пенализировать «японца» двумя



Система стабилизации Subaru отключается продолжительным нажатием клавиши слева от рулевой колонки. Режим X-Mode (XV, Forester), оптимизирующего работу двигателя, автомата и вспомогательной электроники, у Legacy нет.

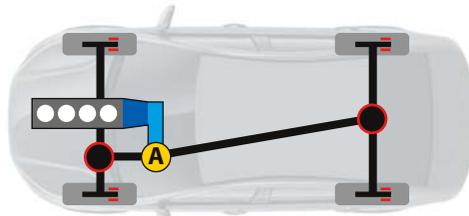
Subaru Legacy

Трансмиссия: в арсенале Subaru – четыре разновидности полного привода. Но большинство моделей с вариатором Lineartronic оснащают системой с активным распределением крутящего момента (Active Torque Split). В тепличных условиях многодисковая электронно-управляемая муфта делит момент в отношении 60:40 в пользу передней оси, но в случае пробуксовки готова перекинуть на одну ось до 90% тяги.

Двигатель: бензиновый, Оп4, 2498 см³, 175 л.с. при 5800 об/мин; 235 Н·м при 4000 об/мин

Коробка передач: вариатор

Цена без учета опций: 2 089 000 Р



- Коробка передач
- Раздаточная коробка
- Свободный дифференциал
- ⓐ Автоматическая муфта подключения передних колес
- Электронная имитация блокировок межколесных дифференциалов

штрафными баллами. Досадно! А ведь XV с режимом X-Mode не заставлял нас влезать в электронику. Третье упражнение – и три платформы ожидаемо оказались Subaru не по зубам. И всё же, в отличие от вчетверо более дорогого S-класса, Legacy пытался оттолкнуться свободным колесом от асфальта (за это – бонусный балл). Но крутящего момента оказалось недостаточно.

ИТОГ 17 БАЛЛОВ

Не так уж много для продукта компании с раллийным прошлым, разрабатывающей полноприводные автомобили на протяжении всей своей истории. Однако на этом же уровне в свое время выступили Audi Q7 и Ford Explorer.

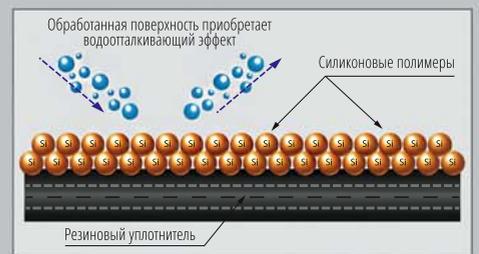


КАК ПРЕДОТВРАТИТЬ ПРИМЕРЗАНИЕ ДВЕРЕЙ?

Влажность и мороз могут сыграть злую шутку, если резиновые уплотнители не обработаны специальной силиконовой смазкой.

Почему мы рекомендуем силиконовую смазку ASTROhim? Важной особенностью Силиконовой смазки ASTROhim

является отсутствие в ее составе минеральных масел. Благодаря этому смазка не приводит к рабуханию резиновых уплотнителей. Тонкая полимерная пленка, которую образует смазка, препятствует примерзанию уплотнителей. Кроме того, она обладает высокой устойчивостью на поверхности, снимая необходимость в обработке уплотнителей после каждой мойки. Удобная трубочка, входящая в комплект, обеспечивает целенаправленное распыление и предотвращает попадание смазки на обивку салона.



Изготовлено с использованием сырья и технологии Wacker (Германия).

Спрашивайте в автомагазинах вашего города. Рекомендуемая розничная цена за аэрозоль 335 мл – 161 рубль, за аэрозоль 520 мл – 210 рублей.

Оптовые закупки
8-800-350-07-97
Звонок по России бесплатный
www.astrohim.ru





Кольца Ньютона

Отцом системы quattro принято считать Фердинанда Пиеха – внука Фердинанда Порше. Именно он в 1980 году внедрил полный привод на Audi 80 (B2), из которого вскоре вырос легендарный Audi quattro, прославивший Вальтера Рёрля и Мишель Мутон. С тех пор прошло тридцать лет, а трансмиссия quattro, сменив шесть поколений, осталась верна самоблоку Torsen. Уверен, что в Ингольштадте ее «отполировали» до блеска!

Впрочем, первое же упражнение вызывает у нашей «четверки» некоторые сложности: с двух платформ под передней осью

Audi очень долго соображает при попытке съехать с двух роликов под ведущими колесами, зато играючи справляется с «диагональю». Три платформы – за гранью возможностей «четверки». Но она старается.



она съезжает, но соображает дольше, чем хотелось бы. Да и двигатель приходится раскручивать едва ли не до трех тысяч оборотов, а за это – штраф: минус один балл. При попытке выбраться из ловушки задним ходом та же история.

«Диагональ»? С ней Audi справляется на ура, можно даже не отключать противобуксовочную систему. А вот на трех платформах машина тушует. Попытки подачи момента на свободное колесо чувствуются, но за это полагается лишь один поощрительный балл.

ИТОГ 19 БАЛЛОВ

Нельзя сказать, что мы ожидали чего-то намного большего, но шероховатости при съезде с двух платформ под передней осью определенно расстраивают. Подобные ситуации встречаются каждую зиму – когда под передними колесами вдруг оказывается голый лед.



Кнопка отключения системы стабилизации Audi находится прямо на консоли. Короткое нажатие ослабляет электронный ошейник, длительное – снимает его.



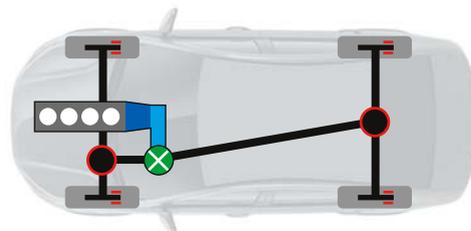
Audi A4

Трансмиссия: постоянный полный привод quattro. Самоблокирующийся межосевой дифференциал Torsen встроен (в случае с седаном A4) непосредственно в заднюю часть семиступенчатого робота S tronic. По умолчанию 60% тяги уходит на задние колеса. При пробуксовке распределение момента между осями может меняться от 75:25 до 15:85.

Двигатель: бензиновый, P4, 1984 см³; 249 л.с. при 5000–6000 об/мин; 370 Н·м при 1600–4500 об/мин

Коробка передач: семиступенчатый робот

Цена без учета опций: 2 749 000 Р



■ Коробка передач
■ Раздаточная коробка
● Свободный дифференциал

⊗ Самоблокирующийся дифференциал
■ Электронная имитация блокировок межколесных дифференциалов

Результаты нашего теста весьма любопытны и неожиданны. Оказывается, мерседесовская трансмиссия 4MATIC без принудительной блокировки межосевого дифференциала и понижающей передачи вовсе не так убедительна, как на внедорожниках.

Компании Subaru есть над чем работать в направлении электроники – ведь BMW доказывает, что автомобиль с электронно-управляемой фрикционной муфтой и грамотно настроенными электронными ассистентами



Холодно – горячо

Конструктивно xDrive очень близок к трансмиссии Subaru. Думаете, будет скучно? Наоборот! При прочих равных на первый план выходят настройки электронных ассистентов. И в этом смысле между BMW четвертой серии и тестовым Legacy с вариатором есть существенная разница.

Две платформы под задней осью BMW «раскусывает» на раз-два. Хоть передним, хоть задним ходом. А затем так же легко побеждает «диагональ». Напомню, Subaru с включенной противобуксовочной системой

Тесты на роликовых платформах – всегда коллективный труд. Кроме человека за рулем, нужен еще «дирижер», который будет следить за чистой экспериментом: машина ни в коем случае не должна зацепиться шиной за неподвижное основание платформ.



справиться с ней не смог. Интерес ради отключаем электронный ошейник BMW, повторяем упражнение... и наблюдаем абсолютную беспомощность. Без влияния электроники «четверка» не в состоянии справиться с упражнением. Полная противоположность Subaru!

Испытание тремя платформами «икс-драйву» также оказывается не по душе. Момент на свободном колесе есть, но его недостаточно. А все наши попытки «подкинуть дровишек» заканчиваются тем, что BMW зажигает ошибки ESP и ABS и просит время на передышку. Тем не менее безупречное прохождение первых двух испытаний выводит «четверку» в лидеры рейтинга седанов.

ИТОГ 21 БАЛЛ

На него и будем равняться при дальнейших роликовых испытаниях легковых автомобилей.



↑ Водителю BMW не придется долго искать клавишу отключения системы стабилизации. Впрочем, подумайте дважды, ведь электроника настроена замечательно.

← BMW мгновенно прыгает с двух платформ под задними колесами и почти столь же легко справляется с «диагональю» при включенной ESP. Съехать с трех роликов – задача непосильная. Хотя момент на свободное колесо подается.

↓ В какой-то момент нам показалось, что у BMW есть шанс разобраться с тремя платформами, однако наше усердие привело лишь к глюкам электроники: датчики ABS и ESP сошли с ума. Потребовалась передышка.



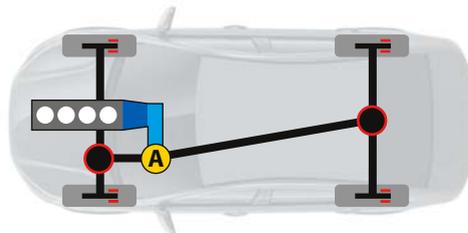
BMW 430i xDrive

Трансмиссия: момент между осями раскидывает фрикционная муфта с электронным управлением. В обычных условиях тяга распределяется в отношении 40:60 в пользу задней оси. Однако при полностью заблокированной муфте до 100% момента может быть подано на передние или задние колеса.

Двигатель: бензиновый, P4, 1998 см³, 249 л.с. при 5200 об/мин; 350 Н·м при 1450 об/мин

Коробка передач: восьмиступенчатый автомат

Цена без учета опций: 2880000 Р



■ Коробка передач
■ Раздаточная коробка
● Свободный дифференциал

Ⓐ Автоматическая муфта подключения передних колес
■ Электронная имитация блокировок межколесных дифференциалов

может выступить увереннее, чем Audi с его честным и любимым многими самоблоком Torsen.

Новая, с иголки, корейско-канадская разработка HTRAC (помимо Дженезисов такую трансмиссию получили, например, новые Tucson и Santa Fe) пока недотягивает до уровня лучших, пусть и менее свежих, аналогов.

Оценки за упражнения (седаны)

	«Одна ось»	«Диагональ»	«Два – один»	«Один – два»	Итого
BMW 430i	10	10	1	0	21
Audi A4	8	10	1	0	19
Subaru	10	6	1	0	17
Mercedes-Benz 5-класса	6	10	0	0	16
Genesis G70	10	0	1	0	11



Союз «железа» с электроникой – вот современный рецепт продвинутой трансмиссии. Кумиров здесь нет. И высокая цена не гарантирует преимуществ. Рейтинг седанов возглавил BMW с электронно-управляемой муфтой, но в будущем Audi или Mercedes-Benz со своими механическими дифференциалами вполне смогут отыграть.

Михаил Кулешов

СКОЛЬКО НЕ ЖАЛКО

Из восьми наиболее доступных видеореги­страторов выбираем лучший – с самым качественным изображением.

Автор **Кирилл Милешкин**, фото: **Георгий Садков**



Минувшим летом наши тесты (ЗР, № 7, 2018) развенчали миф о том, что дорогие видеореги­страторы настолько же лучше представителей среднего ценового сегмента, насколько дороже. Как оказалось, по некоторым параметрам они даже хуже! А раз так, интересно определить минимальную ценовую планку приличного видеореги­стратора. Быть может, и 4500–7000 рублей за них – необо­снованно много?

Состав на игру

Главное – не перейти границу между разумной экономией и «кроиловом», которое может дорого аукнуться. В нашей подборке – устрой­ства со стартовой ценой до 4500 рублей.

Раскрученные бренды представляют Mio MiVue C327 (от 4200 рублей), Sho-Me NTK-50FHD (от 4000 рублей) и SilverStone F1 CROD A85-CPL (от 3650 рублей).

Менее известны на рынке регистраторов Navitel R600 (от 4150 рублей), Prestigio

RoadRunner Cube (от 3570 рублей), Artway AV-391 (от 2930 рублей) и Dunobil Zen (от 2560 рублей).

Имя SJcam знают мотоциклисты и поклонники активных видов спорта.

Основная продукция марки – экшен-камеры, выгодно отличающиеся ценой от раскрученной GoPro. На видеореги­стратор SJcam SJdash (от 4160 рублей) я наткнулся случайно, подыскивая замену своей старой экшен-камере.



← У регистраторов SJcam и Prestigio питание идет через USB-переходник, оставляющий водителю вторую свободную розетку.

→ Легким движением руки провод превращается... От гаджета за 900 рублей надежности не жди.





Самые компактные участники теста. Слева направо: SilverStone, «Номер 9», Navitel и Sho-Me. Такие обзор закрывать не будут. Можно пристроить их за зеркало: в отсутствие базы камер фиксации нарушений смотреть на экран в дороге незачем.

Сверхбюджетник

В сегмент приборов дешевле 1500–2000 рублей влезать не хотелось. Наши тесты и опыт эксплуатации однозначно свидетельствуют: моделей с пристойным качеством съемки в нем не найти. Если купленный за такие деньги гаджет будет работать без глюков и поломок – считай, повезло.

Но кто теперь верит на слово? Поэтому для наглядной демонстрации, что такое «видик» из числа самых дешевых, я взял видеорегистратор за 900 рублей. Называть модель не буду, это не принципиально: качество сборки, съемки и комплектующих в этом ценовом сегменте у всех примерно одинаковое. Условно назовем прибор «Номер 9» и пустим вне зачета. Вряд ли заявленное разрешение HD (1280 × 720 пикселей) позволит ему на равных тягаться даже с недорогими гаджетами формата Full HD (1920 × 1080 пикселей).

В нижнем ценовом сегменте всё же видны подвижки к лучшему. Несколько лет назад самые дешевые регистраторы сплошь были плоские, с откидным дисплеем снизу. Качество пластика и сборки буквально кричало: «Не покупай меня!». Теперь такие чудовища в меньшинстве (но их всё равно берут!), а на рынке появились вполне приличные с виду «сверхбюджетники».

Наш из таких: компактный, что многим нравится, с приличной сборкой, адекватной реакцией на нажатие клавиш. Карту памяти удобно вставлять и вынимать. Порадовавшись в первые минуты знакомства, принялся устанавливать прибор на ветровое стекло. Кронштейн пришлось буквально вбивать в паз на корпусе регистратора – и то зашел не до конца. Снимать такую конструкцию проще в сборе. А при попытке вытянуть провод питания из мотка он... порвался!

Заслуженная двойка за качество: пользоваться прибором нельзя. И похожих

Artway AV-391 удивил облезшей краской на корпусе.



по цене гаджетов тоже найдется букет недостатков. Но дадим прибору шанс – пусть покажет, на что способен. Благо, можно использовать провод питания от другого регистратора.

Статическое знакомство

В основной группе соперников глобальных претензий к качеству изготовления и сборки не возникло. Хотя без нюансов не обошлось. У видеорегистраторов Artway и Prestigio невозможно вставить или удалить карту памяти, если у вас короткие мужские ногти. Правда, у Prestigio для этой цели в комплект предусмотрительно включена удобная «палка-нажималка». А производитель Артвея предлагает пользователю искать подручные средства или женщину с крепким маникюром.

Artway сразу заработал еще один минус: декоративное металлическое кольцо вокруг объектива оказалось непрокрашено. Водитель его не видит, но сигнал о культуре производства нехороший.



Artway AV-391

Цена*, Р	Процессор	Диагональ экрана	Тип крепления	Угол обзора
2930	нет данных	3,0"	присоска + кронштейн	170°

Как и в случае с комбоустройством (ЗР, № 4, 2018), Artway строго хранит тайну используемого процессора. У недорогого прибора хорошая дневная съемка и большой угол обзора. Пометка *Super night vision*, замеченная на упаковке, – блеф: качество ночного видео посредственное. Флешку невозможно вытащить без привлечения подручных предметов.



Dunobil Zen

Цена*, Р	Процессор	Диагональ экрана	Тип крепления	Угол обзора
2560	нет данных	3,0"	присоска + кронштейн	120°

Дорогой металлический корпус («унифицирован»: напечатано только имя бренда, а информация о модели и производителе дана на криво посаженных наклейках. На сайте указан угол обзора 120°, на коробке – 140°. Обошлось без глюков, но качество съемки в заявленном разрешении Full HD худшее в испытании.



Mio MiVue C327

Цена*, Р	Процессор	Диагональ экрана	Тип крепления	Угол обзора
4200	STK4568	2,0"	присоска + кронштейн	140°

Полезное приобретение. Войти в лидирующую группу не позволило низкое качество ночной съемки. В остальных дисциплинах модель оказалась на высоте. Вместо классического аккумулятора применен суперконденсатор. В теории это гарантирует долгую эксплуатацию без замены элемента питания. Досадный эргономический промах – неподписанные клавиши.

*Для всех моделей: минимальная цена на Яндекс.Маркете на момент подготовки материала.

**Navitel R600**

Цена, Р	Процессор	Диагональ экрана	Тип крепления	Угол обзора
4150	Novatek NTK96650	2,0"	скотч + кронштейн, питание подается в крепеж	170°

Видеорегистратор от известного бренда навигаторов выступил отменно. Настроек изображения, кроме выбора между разрешениями Full HD или HD, не предусмотрено, но они и не нужны. Меню составлено нестандартно, но привыкаешь к нему в момент. Крепление на скотче не ахти, присоска лучше. Приятный бонус – годовой ваучер на навигацию Навител.

**Prestigio RoadRunner Cube**

Цена, Р	Процессор	Диагональ экрана	Тип крепления	Угол обзора
3570	MSC8328P	1,5"	скотч + кронштейн	140°

Обаятелен, как робот R2-D2 из фильма «Звездные войны». Показал редкий результат – одинаковую дальность днем и ночью, причем во втором случае обставил всех. Обратная сторона успеха – слишком темная ночная съемка, вне освещенных улиц с такой некомфортно. Удобное и компактное крепление, но – глюк функций автоматического включения-выключения. Есть Wi-Fi для синхронизации со смартфоном.

**Sho-Me NTK-50FHD**

Цена, Р	Процессор	Диагональ экрана	Тип крепления	Угол обзора
4000	Novatek NTK96650	2,0"	присоска + кронштейн, питание подается в крепеж	170°

Отличное качество съемки, компактные размеры и удачное крепление. Корпус щеголяет металлическими вставками и клавишами. К качеству сборки нет претензий (в последнее время они к Sho-Me были). Объектив слегка выступает вперед за собственное обрамление: носить регистратор в кармане или сумке придется осторожно, чтобы не затереть линзу.

**SilverStone F1 CROD A85-CP**

Цена, Р	Процессор	Диагональ экрана	Тип крепления	Угол обзора
3650	Novatek NTK96650	1,5"	присоска + кронштейн	170°



Этот «крот» неплохо ориентируется в темноте. Выступил на равных с моделями Navitel и Sho-Me, но дешевле обеих. Среди участников теста, умеющих снимать хорошее видео, он обладает лучшим соотношением цены и качества. Светофильтр себя не оправдал.

**SJcam SJdash**

Цена, Р	Процессор	Диагональ экрана	Тип крепления	Угол обзора
4160	SJcam A7-10 (NTK96658)	3,0"	присоска + рамка	140°

Оригинальное крепление, сенсорное управление, синхронизация по Wi-Fi. Прибор подключил лишь тест со стоп-кадрами в темноте, хотя качество ночных роликов весьма приличное – нет чрезмерной темноты, как у Prestigio. Периодическое нежелание сохранять последний ролик при выключении питания – черта неприятная. Надежность обещает быть высокой: на моем мотоцикле экшен-камера SJcam прошла уже три сезона без нареканий.

**«Homep 9» (вне зачета)**

Цена, Р	Процессор	Диагональ экрана	Тип крепления	Угол обзора
900	General Plus 6624	1,5"	присоска + кронштейн	100°

Тугое крепление со временем, скорее всего, разрабатывается, а новый провод взамен порвавшегося придется купить сразу (плюс еще несколько сотен рублей). Видео в разрешении HD не обеспечивает читаемости номерных знаков, а на отснятых в темноте записях придется угадывать еще и марки машин.



SilverStone имеет в комплекте накручивающийся светофильтр. Пользы он не принес, но можно использовать его как защиту объектива от царапин.

Prestigio, напротив, покорила дизайном и форм-фактором. Оригиналы! Гаджет можно заказать в разных цветовых решениях: в ассортименте больше пяти вариантов.

SJcam щеголяет сенсорными клавишами. Работают отменно, но – только если поверхность чистая. Стоит ей покрыться плотным слоем отпечатков пальцев, начинаются глюки. Так что гаджет приходится периодически протирать. Крепление тоже оригинальное – через рамку. Не лучше и не хуже классического кронштейна.

По плюсику Prestigio и SJcam заслужили за разъем питания. Вместо стандартного прикуривателя у них разветвитель на два USB-порта: в один включается регистратор, второй остается для других нужд.

У Mio не подпинаешь клавиши управления, приходится блуждать по настройкам наугад.

Как можно успешно продавать прибор с названием Dunobil? Пусть даже корпус выглядит дорого: металлический, нетривиального бежевого цвета. Для солидности сделана имитация настройки фокуса. Но – ни одной надписи с упоминанием бренда или модели. Видимо, для того, чтобы в случае провала быстро переименовать Dunobil. Сменить-то надо только коробку и заставку на экране. Сделайте это немедленно!

У видеорегистраторов Navitel и Sho-Me питание подведено к кронштейну, а не к самому прибору. Удобно – не нужно каждый раз отсоединять провод. Но контактное соединение регистратора и его крепления требует более аккуратного обращения, нежели вставляющийся четко в паз разъем с проводом. Этот вариант подойдет только аккуратным пользователям.



У прибора SJcam SJdash оригинальное крепление – через переходную рамку, в которую просовывается объектив регистратора.

SilverStone ничем не выделился. В нем всё так, как и должно быть.

После визуального знакомства я поставил высший балл моделям Navitel, Sho-Me и SilverStone. На ступень ниже стоят Mio, Prestigio и SJcam. Замыкают рейтинг Dunobil и Artway.

Дать угла

Угол обзора камеры у всех тестируемых проборов оказался достаточным. Чуть больше охват – у видеорегистраторов Artway, Mio, SJcam и Prestigio. Немного уступили им по этому параметру Dunobil, Navitel, Sho-Me и SilverStone.

На мой взгляд, упираться при выборе регистратора в угол обзора не нужно. Даже если в вас врежется выскочившая сбоку машина, в секторе съемки камеры будут отлично видны сигналы светофора, дорожные знаки и траектория вашего движения.

И уж точно не стоит верить заявленным характеристикам. Некоторые производители откровенно врут, другие указывают угол по диагонали, а не по горизонтали. К примеру, в этом тесте некоторые камеры с углом якобы 170° выступили хуже, чем те, у кого заявленный угол зрения составлял 140°.

Кстати, идущий вне зачета «Номер 9» выделился со знаком минус: с таким кругозором действительно можно не заметить что-то важное. Хотя всё по-честному: официально заявлен скромный угол 100°.

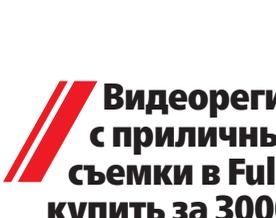
Поехали!

Читаемость номерных знаков важна не только в статике, но и в динамике. Бывают ситуации, когда нужно идентифицировать машину, которая проезжает мимо с существенной разницей в скорости. В летнем тесте, сравнивая топовые модели массовых брендов с представителями премиум-сегмента, я проезжал мимо ряда припаркованных автомобилей на скорости 50 км/ч днем и 30 км/ч ночью.

Сейчас у нас не столь продвинутая в техническом плане компания, так что методика оценки требует корректировки. Ночные замеры не имеют смысла: приборы бессильны даже на скорости 20 км/ч – оптика не способна так быстро сфокусироваться на мелких символах.

Предельное расстояние читаемости номерного знака

	Днем	Ночью
1 Artway	9 м	5 м
2 Dunobil	8 м	4 м
3 Mio	10 м	6 м
4 Navitel	11 м	8 м
5 Prestigio	9 м	9 м
6 Sho-Me	11 м	8 м
7 SilverStone без фильтра	11 м	8 м
8 SilverStone с фильтром	9 м	8 м
9 SJcam	9 м	5 м
10 «Номер 9»	6 м	5 м



Видеорегистратор с приличным качеством съемки в Full HD можно купить за 3000–4000 рублей



Prestigio RoadRunner Cube – главный стилиста теста. Он отлично впишется в интерьер таких машин, как Mini или Nissan Juke.

Дневной порог снизили до 40 км/ч. Стоп-кадр записи делали, когда от объектива до референсной припаркованной машины было около 6,5–7 метров. Внеконкурсная модель с записью в разрешении HD чудес не показала: марку машины распознать можно, и то хорошо. Неожиданно к «Номеру 9» присоединился Dunobil: изображение намного четче, но символы на номерах абсолютно нечитабельны.

Все остальные с задачей справились: Artway, Mio, Navitel, Sho-Me и SilverStone на пятерку, Prestigio и SJcam на четверку. Последняя тройка выдала смазанный код региона. Но в целом с этими помощниками идентифицировать дорожного обидчика удастся.

Ближе-дальше

А теперь – определяем читаемость номерного знака в статике. Машина с тестовыми видеорегистраторами отдалается от припаркованного автомобиля с шагом один метр. Расстояние измеряем не от капота, а от объектива прибора. На каждой отсечке делаем стоп-кадр, обрезаем картинку вокруг гонимера и увеличиваем в три раза, чтобы на точность замера не влияли особенности зрения конкретного человека. Дело в том, что на расстоянии 9–10 метров буквы и цифры на табличке на полномразмерном кадре становятся очень мелкими. Зритель с отличным



Создатели Prestigio заботливо уложили в коробку специальное приспособление для извлечения карты памяти. Без него регистратор становится чисто женским: без длинных ногтей не совладать.

зрением их прочтает, с посредственным – нет. Увеличенный фотоснимок делает все нюансы изображения очевидными – даже будучи напечатанным в журнале.

В дневной съемке три гаджета перешагнули за отметку «10 метров». Прочитать номер на видео с приборов Navitel, Sho-Me и SilverStone можно с 11 метров. Причем SilverStone показал лучший результат без идущего в комплекте съемного светофильтра.

После динамического теста не удивил худший показатель видеорегистратора Dunobil. Остальные остановились на достойных 9–10 метрах. Кроме, разумеется, безмянной HD-модели.

Более сложная ночная проверка преподнесла несколько сюрпризов. Dunobil Zen с заявленным разрешением съемки Full HD сдался на метр раньше, чем внезачетный HD-регистратор! К неудовлетворительной отметке «5 метров» откатились неплохо выступавшие до сего момента Artway и SJcam, а Mio остановился на шестиметровой отсечке.

Navitel, Sho-Me и SilverStone, как и днем, показали одинаковый результат: восемь метров. Причем Сильверстоуну снова не помог светофильтр. (Помните, у Датакама он давал весомое преимущество. Вероятно, я так и не нашел правильное его положение,



Dunobil Zen в светлом металлическом корпусе выглядит классно, но прямые обязанности выполняет из рук вон плохо.

хотя крутил по-всякому.) Еще на метр зорче оказался стилиста Prestigio.

Финальный аккорд

Как ни оценивай видеорегистраторы – только по съемке или по всем дисциплинам, – лидеры, середнячки и аутсайдеры остаются неизменными. Лучше всех выступили SilverStone F1 A85-CPL, Sho-Me NTK-50FHD и Navitel R600. У них полный паритет по потребительским свойствам. Но SilverStone примерно на 10% дешевле конкурентов.

Prestigio RoadRunner Cube и Mio MiVue C327 – на одной ступени. Они демонстрируют добротное качество и хорошо снимают. Prestigio подкупает нетривиальным дизайном и более низкой ценой, но раскручен гораздо меньше бренда Mio.

SJcam и Artway оказались не сильными в ночной съемке, но в целом вполне работоспособными, в большинстве ситуаций их возможностей хватит. SJcam дороже, зато производит впечатление более добротного прибора. И у него есть Wi-Fi. Artway вроде бы неплох, но мелочи заставляют задуматься о качестве производства. Тест он отработал без нареканий, но что будет дальше, сказать не возьмусь.

Dunobil при столь неважных способностях не стоит даже тех небольших денег, что за него просят. Лучше доплатить 400 рублей и взять Artway – это будет уже другой уровень. А если раскошелиться на тысячу сверху, получишь модель, которая выше на голову.

Внезачетный «Номер 9» за 900 рублей неприятно удивил качеством комплектующих, обладает неприлично малым углом обзора и фактически не способен показать номерные знаки. Если хотите израсходовать на регистратор не больше указанной суммы, лучше потратите эти деньги на что-нибудь другое.

А вот 3000–4000 рублей станут небесполезной тратой: это цена довольно надежного и зоркого «свидетеля».

Если вы считаете, что и это дорого, напомню: штраф за выезд на встречную полосу сегодня составляет 5000 рублей, а окраска одной детали автомобиля – 6000–8000 рублей. Прибор окупится при первом неудобном случае!

Результаты испытаний

	Дневная Съемка, м	Ночная съемка, м	Сумма, м	Качество съемки, баллы (1–10)	Читаемость номеров в динамике, баллы (1–5)	Сумма баллов за основные тесты	Угол обзора камеры, баллы (1–5)	Эргономика и первое впечатление, баллы (1–5)	Общая сумма баллов	Цена/ качество*
Artway AV-391	9	5	14	7	5	12	5	3	20	146,5
Dunobil Zen	8	4	12	6	1	7	4	3	14	182,9
Mio MiVue C327	10	6	16	8	5	13	5	4	22	190,9
Navitel R600	11	8	19	10	5	15	4	5	24	172,9
Prestigio RoadRunner Cube	9	9	18	9	4	13	5	4	22	162,3
Sho-Me NTK-50FHD	11	8	19	10	5	15	4	5	24	166,7
SilverStone F1 CROD A85-CPL (без светофильтра)	11	8	19	10	5	15	4	5	24	152,1
SilverStone F1 CROD A85-CPL (со светофильтром)	9	8	17	9	4	13	4	5	22	165,9
SJcam SJdash	9	5	14	7	4	11	5	4	20	208,0
«Номер 9»	6	5	11	6	1	7	2	2	11	81,8

* Цена видеорегистратора, разделенная на сумму заработанных им баллов. Меньше – лучше.



10,9%

ГОДОВЫХ

КРЕДИТ

НАЛИЧНЫМИ

С УСЛУГОЙ
«ГАРАНТИРОВАННАЯ
СТАВКА»



Предварительное
решение за 1 минуту



Сумма от 50 000
до 500 000 рублей



Срок от 1 года
до 5 лет



БАНК, С КОТОРЫМ
ВСЕ ХОРОШО

8-800-550-0770
pochtabank.ru

Кредит «Почтовый»: сумма от 50 000 до 500 000 руб., срок – от 12 до 60 мес., ставка – 23,9% годовых (20,9% годовых для клиентов с тарифным планом по Сберегательному счёту «Зарплатный», «Пенсионный», «Зарплатный пенсионер» - далее «Льготная ставка»). Услуга «Гарантированная ставка»: ставка 10,9%, единовременная комиссия за сопровождение услуги (% от суммы, доступной к выдаче наличными) при установлении ставки по кредиту 23,9% годовых – 7,9%; при установлении Льготной ставки – 1,9%. «Гарантированная ставка» – услуга, предусматривающая установление уменьшенной процентной ставки по кредиту, предоставляется при условии внесения клиентом 12 платежей с даты заключения договора или с даты погашения просроченной задолженности. Разница между суммой процентов, уплаченных по договору, и суммой процентов, рассчитанных в рамках услуги, зачисляется на счет клиента в день полного погашения задолженности. По желанию клиента по кредиту предоставляются платные дополнительные услуги. ПАО «Почта Банк». Реклама.

Lexus LS 500, Genesis G90 и Cadillac CT6 – высматриваем лучший представительский седан в этой VIP-тройке.

Автор **Юрий Тимкин**,

фото: **Георгий Садков**



ЗАМГЛАН

Снижает износ. Продлевает срок службы двигателя

СПЕЦИАЛИСТЫ TOTAL
РЕКОМЕНДУЮТ:

**TOTAL QUARTZ
9000 FUTURE
GF-5 0W-20**

Для
LEXUS LS 500
с бензиновым
двигателем



ВНОГО

В сегменте представительских автомобилей «контрольный пакет акций» крепко держит Mercedes-Benz S-класса – много лет подряд он с ощутимым отрывом лидирует по продажам. За второе место с переменным успехом борется пара «мажоритарных акционеров» – Audi A8 и BMW седьмой серии. Но для них наступают непростые времена.

Очень бодрый старт взял G90 – флагман новоявленного корейского премиум-бренда Genesis. А в начале года на сцену вышли еще два честолюбивых игрока – Cadillac CT6 и новый Lexus LS. У каждого – полный привод, бензиновая «шестерка» и полные закрома амбиций. Кто готов рвануть по карьерной лестнице?



*Здесь и далее цены приведены по состоянию на ноябрь 2018 года.



Lexus LS 500

Новую машину показали в январе 2017 года. До России она добралась через год. Гибридную версию нам не предлагают. Для «как бы спортсменов» есть модификация F Sport.

ДВИГАТЕЛИ:

бензиновые: 3.5 (315 л.с.) – от 5 548 000 Р
3.5 битурбо (421 л.с.) – от 7 035 000 Р

Genesis G90

Показанный в конце 2015 года седан G90 стал первенцем бренда. Выделяется на фоне соперников наличием удлиненной модификации L, а также версии с восьмилитровым атмосферником.

ДВИГАТЕЛИ:

бензиновые: 3.8 (309 л.с.) – от 4 775 000 Р
3.3 турбо (370 л.с.) – от 5 375 000 Р
5.0 (413 л.с.) – от 5 975 000 Р

Cadillac CT6

Кадиллаковский флагман дебютировал в 2016 году, в Россию приехал минувшей зимой. Предлагается исключительно с атмосферным мотором 3.6 V6 и полным приводом (в США предусмотрено четыре силовых агрегата).

ДВИГАТЕЛЬ:

бензиновый: 3.6 (335 л.с.) – от 4 190 000 Р

Реинкоронация

Полвека назад Кадиллаки слыли донельзя крутыми и престижными – на них ездил весь мировой бомонд, о них слагали песни. Потом лоск потускнел. Дошло до того, что марка до недавнего времени даже не присутствовала в представительском сегменте. Скажи об этом Элвису Пресли году этак в 1958-м, он сложил бы по этому поводу реквием.

К счастью, американцы взяли себя в руки и явили миру флагманский CT6.

Как и все янки, он умеет произвести впечатление. Нарочито угловат и неотесан – словно ковбой, нацеливший строгий костюм. Двустолки выхлопной системы напомнили мне пулемет Гатлинга, которым Шварценеггер разгонял копов в культовом боевике «Терминатор-2».

Чтобы дверь захлопнулась с первого раза, надо приложить серьезное

усилие. Вряд ли это одобряют VIP-пассажиры – не все же Шварценеггеры. Доводчики не предлагаются даже за доплату, тогда как у Лексуса и Джenezиса они в базе.

Во втором ряду не тесно, однако места меньше, чем у соперников. Сиденья неожиданно жесткие, но спрофилированы классно. Поиграв электрорегулировками, сдвув поясничный упор и включив мультимедиа систему с выдвигаемыми экранами, я устроился вполне

» УНИКУМЫ

Стандартная колесная база, разумно достаточный бензиновый мотор – такие модификации наиболее востребованы у покупателей. Однако у каждого из седанов нашего трио есть нетривиальные версии. Это в России CT6 предлагают с безальтернативным двигателем, а на родине он доступен с четырьмя различными силовыми агрегатами. Самый мощный устанавливают на спортивную версию **CT6 V-Sport**, предсерийный показ которой состоялся минувшей весной. Битурбированный 4.2 V8 развивает



557 л.с. и 850 Н·м. Американцы уверяют, что этот автомобиль отлично подходит для трекдней, хотя точных данных о динамике пока не приводят – информацию обнаруживают ближе к началу серийного производства.

В прошлом поколении **Lexus LS** предлагали в нашей стране не только с ДВС, но и с гибридной силовой установкой. Теперь такого выбора нет, хотя за границей гибрид остался. Его атмосферник 3.5 V6 работает в связке с двумя электромоторами – их суммарная мощность составляет 354 л.с. Этого хватает, чтобы разогнать машину до сотни

за 5,4 секунды. При этом расход топлива невелик: в среднем 7,1 л/100 км.

В отличие от соперников, Genesis предлагает в России все модификации G90. К самым ярким из них относится удлиненная версия **G90 L** с растянутой на 290 мм колесной базой. Второй ряд «стрейча» сверхпросторен. Помимо выдающегося запаса пространства здесь отдельные сиденья с консолью, а в ней – дополнительные места для хранения и подстаканники. G90 L продается исключительно с мотором 5.0 V8, развивающим 413 л.с. Цена такого лимузина – от 6 275 000 рублей.



комфортно. Воткнул в высоковольтную розетку ноутбук и строчу вам жалобу: почему нельзя отодвинуть переднее пассажирское кресло, чтобы полностью вытянуть ноги?

А еще хотелось бы посмотреть в глаза тем, кто занимался ездовым комфортом. Шумоизоляция днища и арок никудашная, на разгоне раненым зверем ревет двигатель. И тряска! Особенно СТ6 не любит неровностей с острыми кромками. Подвеску Magnetic Ride с активными амортизаторами нужно перенастроить в сторону большего комфорта.

Но можно и не перенастраивать – если продвигать СТ6 как машину для водителя. Двигатель – огонь! Атмосферная 3,6-литровая «шестерка» мощностью 335 л.с. позволяет легко уезжать от G90 и почти дотягиваться до LS 500. Отклики на акселератор



Значок V4 говорит о том, что два из шести цилиндров отключились – ради экономии.



Система ночного видения – полезная штука. На ночных шоссе и в темных дворах она работает весьма эффективно.



Экран быстро покрывается отпечатками пальцев.

Подрулевые рычажки сдвинуты вверх – пользоваться ими не очень удобно.

Управлять мультимедиа-системой можно через тачпад. Но с помощью сенсорного экрана делать это сподручнее.

Кадиллаковский интерьер хорош, но уступает конкурентам и в качестве отделки, и в просторе. Не удалось подключиться к мультимедиа-системе по блютузу. Оказалось, виновата системная ошибка, обусловленная разногласиями с модулем ГЛОНАСС. По уверению производителя, в ближайшее время электронику научат находить общий язык.

и реакции автомата самые понятные и прогнозируемые.

Cadillac охотно ныряет в повороты и легко идет под тягой, прописывая циркульные траектории. Толерантная система стабилизации – заодно с водителем и срабатывает в самый последний момент. Для полного счастья не хватает разве что более искренней обратной связи на руле.

А еще СТ6 оказался самым экономичным: мы жгли в среднем 13,5 литра на сотню. Он ведь полечке соперников, есть система «старт-стоп», а при спокойной езде отключаются два цилиндра из шести.

Умел бы Cadillac еще «деактивировать» тряску, цены б ему не было. А так она есть, и не скажешь, что бросовая – G90 дешевле. Но и это не главное. Кадиллаку недостает основательности, монолитности.



В большом Кадиллаке никак не ожидаешь увидеть столь наивные приборы.



Зеркало с возможностью трансляции потокового видео – традиционная «фишка» Кадиллаков.



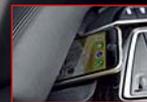
Пространства для коленей в СТ6 меньше, чем в G90 и LS 500. Сиденья регулируются, но отодвинуть переднее кресло невозможно. Модуль управления электрорегулировками сидений встроен в подлокотник. Под его крышкой – ниша для хранения беспроводных наушников.



Сиденья Кадиллака неожиданно жесткие, но главная претензия – к широкой спинке, которая «велика» водителю с размером XL.



Кнопки на руле совсем уж простежки.



Между крышкой подлокотника и туннелем предусмотрена площадка беспроводной зарядки телефона.



Сзади просторнее, чем в Кадиллаке, но не так уютно, как в Дженезисе. Главный недостаток – отсутствие регулировок сидений. В распоряжении задних пассажиров – невеликий функционал: обогрев сидений, электропривод правого переднего сиденья да управление задней шторкой.

↓ Сиденья LS 500 ошарашивают огромным количеством регулировок. Но функции массажа почему-то нет.



Ощущения, что машина сделана на века. Во времена короля рок-н-ролла Cadillac славился прежде всего этим.

Немассовый спорт

Прошлый Lexus LS россияне встретили тепло – поначалу он даже держался на втором месте по объему продаж в сегменте. Новый скроен по другим лекалам. Помпезность и тяжеловесность в облике отринуты с самурайской смелостью. Ставка – на athleticism и эпатажность. Оценят ли чрезмерную раскованность традиционные покупатели?

Мы взяли на тест LS 500 в исполнении F Sport – с еще более агрессивными бамперами и спойлером на крышке багажника. Пафоса – через край. Но, пуская другим пыль в глаза, главный пассажир (который сидит сзади) перебивается лишь обогревом

сидений: отдельных кресел нет, регулировок – тоже. Нет даже шторок на окнах дверей и пульта управления климат-контролем (он всего-навсего двухзонный). А между тем этот LS 500 F Sport оценен в 7 729 000 рублей – да за такие деньги полный «фарш» нужен!

По поводу простора у сановных пассажиров нареканий не возникнет. Запас пространства для ног заметно больше, чем в CT6, и лишь немногим скромнее, чем в G90.

Ездовой комфорт – лексусовский. Даже если под роскошными 20-дюймовыми колесами – разбитый асфальт, пневмоподвеска исправно делает свое дело. Чего LS не любит, так это короткой волны: начинает приплясывать. Но в целом – классно!

Между мной и Лексусом моментально возникла химия. Он пленяет кристально чистой обратной связью на руле,



Панель приборов выдержана в духе минимализма, что полностью соответствует прогрессивному имиджу LS.



Настройки ездовой электроники можно менять при помощи рычажка, торчащего из козырька приборной панели.



Управлять мультимедиа-системой можно только с тачпада, что жутко неудобно.



У рифленых кнопок на руле Лексуса образцовое усилие нажатия. Да и сами они красивые, даром что выполнены не из металла.

→ Воздуховодами в стойках располагает только LS 500.



Интерьер футуристичен: многослойная передняя панель, причудливые дверные ручки, декоративные ребра по всей ширине салона – смело для представительского класса! Но почему крышка подлокотника болтается и поскрипывает? Где твоё качество, Lexus?



железобетонно устойчив на траектории и почти не кренится. Сам того не замечая, я начал уверенно прописывать траектории вприпирку к бордюрам.

Очень хорош LS 500 и на прямых.

По динамометрической дороге Дмитровского автополигона на максимальных 250 км/ч летит, как бизнес-джет. Соперники теряют уверенность при 200 км/ч – расширяют динамический коридор. Но в асфальтовых колеях Lexus тоже погуливает. Не круглый отличник.

Турбомотор объемом 3,5 литра развивает 421 л.с. Крутящий момент – аж 600 Н·м. С победным рыком LS 500 уходит в отрыв что с 50, что с 150 км/ч. Надо лишь привыкнуть к тому, что набирает он ход не сразу, а через секунду-полторы после открытия дросселя. В режиме *Sport+* заминки чуть короче, заодно вырастает усилие на руле и повышается



В режиме *Individual* можно менять настройки шасси и силового агрегата.



Управление информационно-развлекательной системой возложено на шайбу, как у немецких седанов. Ничего удобнее еще не придумали.



Уровень отделки прослеживается и в нюансах. Взять, например, скрупулезно проработанные клавиши на руле.

Интерьер выдержан в классическом ключе. Качество сборки и отделки – на уровне немецких одноклассников.

«скорострельность» десятиступенчатого автомата, но машина становится слишком нервной – долго в таком режиме ездить не хочется.

Дворцовый переворот

Помните, как непросто во второй половине 1980-х зарождались и пробивали себе дорогу японские премиум-марки Acura, Lexus и Infiniti? Не без оснований их долго считали лишь переоформленными и богаче оснащенными версиями автомобилей Honda, Toyota и Nissan. С брендом Genesis всё пошло по другому сценарию.

Первенец G90 разработан с чистого листа и не имеет родственников по линии материнской марки Hyundai. Точнее, уже не имеет.

Главное, чем берет G90, – роскошные условия для задних пассажиров. Обтянутые классной полуанилиновой кожей сиденья подкупают удобным профилем и массой электрорегулировок. Можно менять положение подушки, спинки, выдвигать поясничный упор, корректировать высоту подголовника. Но самая востребованная клавиша – *Rest*. Нажал, и переднее пассажирское кресло уезжает к бардачку, его спинка падает ниц, открывая великолепный обзор. Следом в горизонтальное положение уходит VIP-кресло. Закрываешь шторки (они с электроприводом) – и полный релакс.



Классические стрелочные приборы с экраном посередине – без фантазии, но что может быть лучше?



Воистину королевский простор! G90 превосходит соперников по запасу пространства во втором ряду во всех направлениях. Здесь точно такая же шайба мультимедиа-системы, как и спереди. Сервисных функций Genesis предлагает больше, чем конкуренты.



У сидений Дженезиса коротковата подушка, а выдвигной валик появляется только во второй по статусу комплектации.





КАР-ИНДЕКС
43,86
руб/км

КАР-ИНДЕКС
41,59
руб/км

КАР-ИНДЕКС
67,33
руб/км

КАР-ИНДЕКС учитывает эксплуатационные расходы на пробеге 70 000 км: плату за регистрацию и техосмотр, транспортный налог, затраты на ОСАГО, топливо и плановые ТО, а также потери при перепродаже машины.



Genesis совершил дворцовый переворот, обыграв Lexus и Cadillac. Долго ли продержится у власти?

Юрий Тимкин

На заднем подлокотнике красуется шайбаселектор, заведующая мультимедиа-системой. Под рукой и блок климат-контроля – не надо отвешивать поклон наполюному туннелю, как в СТ6. В общем, обстановка покруче, чем в Кадиллаке и Лексусе. А ведь это базовый G90!

Пневмоподвески у Дже-незиса нет. И не надо! С обычными пружинами он комфортнее соперников. Бугры, ямы, гребенка, криво уложенные заплатки – съедает всё без остатка. При этом подвеска еще и самая тихая. Именно таким и должен быть представительский седан.

Активному водителю G90 не очень интересен. Руль чуть отстраненный. В повороты машина заходит с ленцой и глубокими кренами. Система стабилизации, перестраховываясь, срабатывает рано и очень грубо – четко давая понять, что мальчишество ей не по нраву. Поспешай не торопись.

Атмосферный мотор 3.8 V6 самый слабенький – 309 «лошадей». В спокойном ритме его хватает за глаза, но большего не жди. Чем активнее едешь, тем сильнее чувствуется рассогласованность двигателя с автоматом – велики задержки при переключениях. Хочешь огня (ну хорошо, огонька) – бери версию с пятилитровым V8.

Genesis опередил по баллам и Lexus, и Cadillac. Потрясающая плавность хода, комфортабельный и просторный салон, богатое оснащение – за меньшие деньги!

G90 – самая разумная покупка в представительском сегменте. Но магии бренда пока не чувствуется, поэтому зашоренные покупатели будут проходить мимо – возможно, к Лексусу или Кадиллаку.

Утонченный и технически изысканный LS 500 мог бы подняться выше – будь он в версии Executive. Отделка и оснащение богаче, а переплата – всего 17 000 рублей.

Cadillac CT6 не в силах тягаться с ними на равных. Он теснее, плавность хода и шумоизоляция не соответствуют требованиям, предъявляемым к машинам этого класса за сопоставимые деньги. Разумнее купить Genesis G90. Важный козырь СТ6 – базовая версия Luxury за 4 190 000 рублей. Без системы ночного видения, без напы, 20-дюймовых колес и подвески Magnetic Ride.

С обычной кожей, стандартными амортизаторами и на 19-дюймовых колесах это будет честный автомобиль. Если хочется именно Cadillac, то и думать нечего.

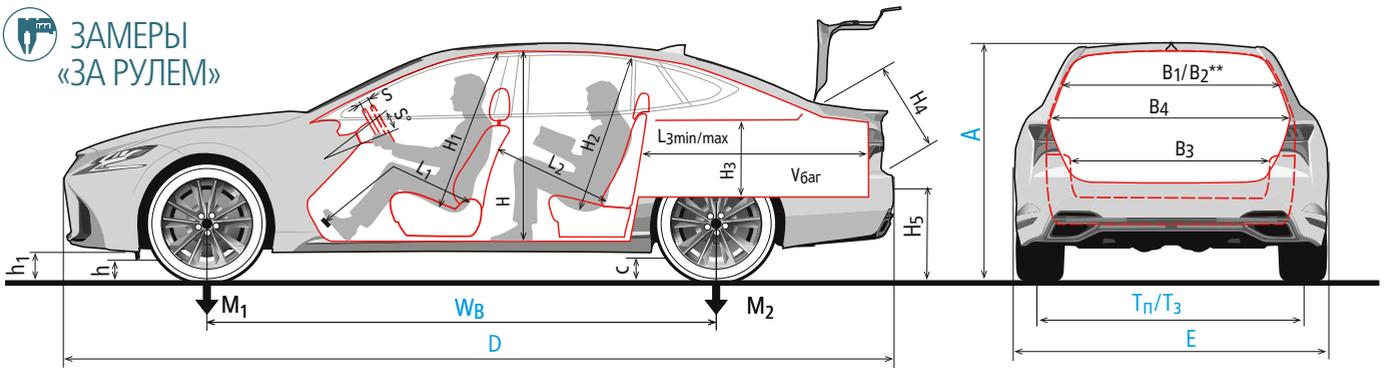
3P



В G90 можно загрузить больше всего. Слегка огорчает разве что скромная ширина проема – 975 мм.

Благодарим за помощь в организации фотосъемки коттеджный поселок Петрово-Дальнее.

ЗАМЕРЫ «ЗА РУЛЕМ»



	L1, мм	H1, мм	B1, мм	H, мм	L2, мм	H2, мм	B2, мм	L3min/max, мм	H3, мм	B3, мм	H4, мм	V6ag, л	B4, мм	H5, мм	M1, кг (%)	M2, кг (%)	M (M1+M2), кг	S°, град./S, мм	h, мм	h1, мм	D, мм	WB, мм	A, мм	E, мм	TP/T3, мм
CADILLAC CT6	995/1245	990	1465	1135	660/915	935	1415	1180/2285	480	830	500	396/433	1090	720	998 (51,3)	949 (48,7)	1947	5,0/50	145	195	5148	3109	1472	1880	1610/1626
GENESIS G90	990/1235	1060	1500	1195	755/1005	950	1455	1135/2195	515	960	535	436/484	975	730	1105 (51,0)	1060 (49,0)	2165	5,0/45	160	225	5205	3160	1495	1915	1640/1639
LEXUS LS 500	985/1235	980	1460	1125	715/985	930	1390	1120	485	880	475	416/480	980	735	1237 (53,9)	1060 (46,1)	2297	5,0/60	155 (175)*	220 (245)*	5235	3125	1460	1900	1630/1615

* В скобках – данные при верхнем положении подвески.

** По первому/второму ряду сидений.

Синий цвет – данные производителя.

СЕРВИС В ЦИФРАХ

	Периодичность ТО	Гарантия	Дилеры (СТОА)
CADILLAC CT6	12 000 км или 12 месяцев	3 года или 100 000 км	22
GENESIS G90	15 000 км или 12 месяцев	4 года без ограничения пробега	39
LEXUS LS 500	10 000 км или 12 месяцев	3 года или 100 000 км	55



ДЕНЬ ОТКРЫТЫХ ДВЕРЕЙ

В представительском классе удобство посадки в автомобиль – один из важнейших моментов. Главную роль здесь играют углы открывания дверей – чем шире они распахиваются, тем проще садиться в машину. Мы измерили эти углы. Разница есть, причем существенная.

	CT6	G90	LS 500
Передняя дверь	60,4°	64,5°	66,5°
Задняя дверь	60,0°	65,0°	68,0°

ДАнные ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ

	CADILLAC CT6	GENESIS G90	LEXUS LS 500
Снаряженная/полная масса	1834/2390 кг	2155/2590 кг	2320/2765 кг
Время разгона 0–100 км/ч	6,6 с	6,9 с	6,9 с
Максимальная скорость	250 км/ч	240 км/ч	250 км/ч
Радиус разворота	5,65 м	5,97 м	6,0 м
Топливо/запас топлива	АИ-95/72,7 л	АИ-92, АИ-95/83 л	АИ-95/82 л
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл	14,3/7,5/10,0 л/100 км	16,2/8,9/11,6 л/100 км	13,5/7,8/9,9 л/100 км
ДВИГАТЕЛЬ			
Тип	бензиновый	бензиновый	бензиновый, с двойным турбонаддувом
Конфигурация/число клапанов	V6/24	V6/24	V6/24
Рабочий объем	3649 см³	3778 см³	3444 см³
Степень сжатия	11,5	12,0	10,5
Мощность	246 кВт/335 л.с. при 6900 об/мин	227 кВт/309 л.с. при 6000 об/мин	310 кВт/421 л.с. при 6000 об/мин
Крутящий момент	386 Н·м при 5300 об/мин	391 Н·м при 5000 об/мин	600 Н·м при 1600–4800 об/мин
ТРАНСМИССИЯ			
Тип привода	полный	полный	полный
Коробка передач	A8	A8	A10
Передачные числа: I/II/III/IV/V/VI/VII/VIII/IX/X/з.х.	4,62/3,04/2,07/1,66/1,26/1,00/0,85/0,66/–/–/3,93	3,67/2,40/1,61/1,19/1,00/0,83/0,64/0,56/–/–/2,27	4,92/3,15/2,35/1,88/1,46/1,19/1,00/0,79/0,64/0,60/5,17
Главная передача	3,91	3,54	2,94
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ			
Подвеска: спереди и сзади	многорычажная	многорычажная	многорычажная, пневматическая
Рулевое управление	реечное, с электроусилителем	реечное, с электроусилителем	реечное, с электроусилителем
Тормоза: спереди и сзади	дисковые, вентилируемые	дисковые, вентилируемые	дисковые, вентилируемые
Шины	245/40 R20	245/45 R19* 275/40 R19**	245/45 R20* 275/40 R20**

*Спереди.

**Сзади.

ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА АВТОМОБИЛЕЙ

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 машин этого класса.

	Сиденье	Органы управления	Обзор	Передняя часть	Задняя часть	Багажник	Динамика	Тормоза	Управляемость	Шумоизоляция	Плавность хода	Микроклимат	Геометрическая проходимость	Сервис	Эксплуатация	
CADILLAC CT6	8	9	9	8	8	8	9	8	9	8	8	9	8	7	8	8,27
отличная маневренность, удобство управления разгоном, наличие системы ночного видения; самая низкая базовая цена																
GENESIS G90	8	9	9	9	9	9	8	8	8	9	9	9	9	8	9	8,67
отличное качество отделки, великолепная плавность хода, просторный задний ряд; длинная гарантия																
LEXUS LS 500	9	9	9	8	8	8	9	8	9	9	9	8	9	8	7	8,47
убойная динамика, надежная и понятная управляемость, возможность увеличивать дорожный просвет; отличная шумоизоляция																
по уровню отделки и шумоизоляции недотягивает до соперников, сенсорный экран быстро пачкается; плавность хода могла быть и лучше																
на старте автомат нерасторопен; количество регулировок передних сидений недостаточное; высокий расход топлива																
от заднего ряда ожидаешь большего; малый межсервисный пробег; высокая цена																

СПЕЦИАЛЬНЫЙ ПРОЕКТ

10 УДИВИТЕЛЬНЫХ ФАКТОВ ИЗ ЖИЗНИ RENAULT KOLEOS

Обновилась линейка версий флагманского кроссовера Renault. Теперь есть новая комплектация Comfort и еще один красивейший цвет.

Renault Koleos

Длина – 4672 мм
 Ширина – 1843 мм
 Высота – 1673 мм
 Колесная база – 2705 мм
 Клиренс – 210 мм
 Запас топлива – 60 л
 Объем багажника – 538/1690 л
 Количество дверей – 5
 Двигатель – 2,0 л, 144 л.с.;
 2,5 л, 171 л.с.; дизель 2,0 л, 177 л.с.
 Максимальная скорость – 187 км/ч
 Цена – от 1 699 000 рублей

1

Конус и ремень. Звучит невероятно, но в современных автомобильных трансмиссиях используются идеи Леонардо да Винчи. Именно он придумал конструкцию из параллельных конусов и перекинутого между ними ремня. Полноприводная трансмиссия Renault Koleos с бесступенчатым вариатором последнего поколения – это сочетание динамики, надежности и экономичности.



2

Конструктор настроения.

В мультимедийной системе Renault Koleos можно менять цветовое решение. Помните, что синий цвет успокаивает, уравнивает, а фиолетовый – способствует развитию интуиции.



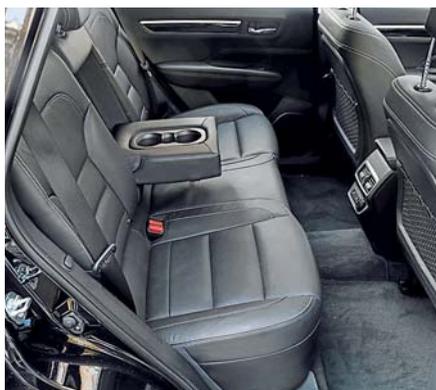


4

Дизайн решает. Сегодня модно делать «жабры» на крыльях или дверях. За дизайн Колеоса отвечал главный дизайнер Renault Лоренс ван ден Акер. Решения по машинам вызывают не меньше споров, чем его привычка носить кроссовки в сочетании со строгим костюмом. Тем не менее это сегодня считается правильным.

5

Нигде не жмет. На заднем сиденье Колеоса можно сидеть, положив ногу на ногу. Такой огромный простор мало в каком кроссовере обнаружится.



В новой базовой версии Comfort есть всё, что вам нужно от автомобиля

- ABS и ESP
- 6 подушек безопасности
- ЭРА-ГЛОНАСС
- Двухзонный климат-контроль
- Датчики дождя и света фар
- Круиз-контроль
- Кожаная оплетка рулевого колеса
- Подогрев передних сидений
- Головные противотуманные фары
- Медиасистема с 7-дюймовым экраном
- 8 динамиков
- Навигационная система

Помимо этой версии в продаже еще есть комплектации Executive и Premium.

6

Больше солнца! Новый специальный цвет – фиолетовый металлик. Очень красиво раскрывается в солнечном свете.



7

Помнить всё. В меню мультимедийной системы всегда можно найти полезную информацию о сроках и оставшемся пробеге до очередного ТО или замены масла.



8

Перевозчик всего. 538-литровый багажник Колеоса – возможно, самый большой в классе. Сложив задние сиденья, получите ровный пол и 1690 литров пространства под загрузку. Но попробуем нагляднее представить, что это за объем, – два двухкамерных холодильника Samsung (и еще место останется).



9

Звук решает. Основатель компании Bose Амар Боуз, будучи студентом, купил в 60-х годах музыкальный центр и расстроился – звук был жестяной. Через восемь лет Амар основал компанию, чьи домашние и автомобильные колонки сегодня выдают роскошный звук. В Колеосе стоит именно такая система.

3

Наши дороги. У Колеоса штатные диски – 17-дюймовые, легкосплавные, шины – высокопрофильные. Сочетание отлично приспособлено для наших неидеальных дорог. Есть и 18-дюймовые для любителей спортивного стиля езды.

10

Есть место!

Интеллектуальная система автоматической парковки определяет, достаточно ли пространства, и самостоятельно паркует Koleos параллельно, перпендикулярно или под углом.



ОТНОСИТЕЛЬНЫЙ НОЛЬ

На каком масле проще пустить двигатель в мороз – на 0W-30 или 0W-40? Выясняем на практике.

Авторы **Михаил Колодочкин** и **Алексей Ревин**, фото: **Георгий Садков**

Формальный ответ на этот вопрос известен – первая цифра в обозначении SAE указывает на минимальную температуру, на которую рассчитано моторное масло. Если там стоит ноль, то проворачивание коленвала гарантируется при температуре до -35°C , а прокачиваемость масла – до -40°C . Все масла этой группы должны укладываться в одни и те же рамки, и разницы в их поведении быть не должно.

Однако приведенные выше цифры говорят лишь о максимально возможной вязкости масла. Иными словами, характеристики масла не имеют права быть хуже определенных значений по классификации SAE. А лучше могут быть? Чтобы удовлетворить любопытство, мы поставили простейший эксперимент.

» КАКИЕ БЫВАЮТ ВЯЗКОСТИ?

Различают вязкость динамическую и кинематическую. Динамическую измеряют в паскаль-секундах (Па·с) или пуазах ($1 \text{ П} = 0,1 \text{ Па}\cdot\text{с}$). Она характеризует сопротивление, которое оказывает масло при попытке сдвинуть один его слой относительно другого. Фактически это величина, обратная текучести.

На практике пользуются в основном кинематической вязкостью, измеряемой в $\text{м}^2/\text{с}$ или стоксах ($1 \text{ Ст} = 0,0001 \text{ м}^2/\text{с}$). Кинематическая вязкость – это отношение динамической вязкости масла к его плотности.

Результаты испытаний вязкости моторных масел в редакционном вискозиметре при -30°C

	Shell		Bardahl		Castrol		Mobil		
	0W-30	0W-40	0W-30	0W-40	0W-30	0W-40	0W-20	0W-30	0W-40
Время падения шарика, с	148	174	136	154	166	178	115	156	178
Улучшение результата по сравнению с 0W-40, %	15	–	12	–	7	–	35	9	–

За рулем 12.2018

Требования SAE к низкотемпературной вязкости моторных масел

Класс по SAE	Максимальная вязкость, мПа·с	
	Проворачивание	Прокачиваемость
0W	6200 при -35°C	60 000 при -40°C
5W	6600 при -30°C	60 000 при -35°C
10W	7000 при -25°C	60 000 при -30°C
15W	7000 при -20°C	60 000 при -25°C
20W	9500 при -15°C	60 000 при -20°C
25W	13 000 при -10°C	60 000 при -15°C

и отправили в морозильник – замерзать до минус тридцати.

Разница оказалась очевидной. Во всех четырех парах шарики в масле 0W-30 были заметно шустрее, чем в одноименном 0W-40. Выигрыш составил 7–15%. А в трубке с внеконкурсным 0W-20 шарик опустился быстрее, чем в той, где была залита «сороковка», аж на 35%.

Жизни древо

Согласуется ли полученный нами результат с теорией? Экстраполировать его на все марки масел все-таки не стоит, но с теорией цифры вполне согласуются. И если в инструкции по эксплуатации нет противопоказаний к применению масла 0W-30, заливайте на зиму его вместо 0W-40 – так продлите жизнь стартеру и двигателю.

Наш эксперимент вновь подтвердил, что универсальный инструмент хуже специализированного. И хотя самым универсальным маслом по части «всепогодности» является 0W-40, в регионах с холодными зимами есть смысл использовать продукты с более узким температурным диапазоном.

Счастливого пути и удачных холодных пусков в любое время года!

ЗР

» КОММЕНТАРИЙ СПЕЦИАЛИСТА

Андрей КОМЛЕВ
заместитель директора Центра инженерного образования МАДИ

Зависимость низкотемпературной вязкости моторных масел от второго числа в обозначении по SAE есть, но она не абсолютная. Стандарт SAE J 300 устанавливает максимально допустимую низкотемпературную вязкость. Для масел группы 0W: 6200 мПа·с при -35°C для холодной прокрутки двигателя; 60 000 мПа·с при -40°C для прокачиваемости масла по магистралям.

Масла обоих классов, 0W-30 и 0W-40, обязаны удовлетворять этим условиям. Но в стандарте речь идет о крайних значениях. Если же оценивать абсолютные значения низкотемпературной вязкости, то запас до крайних значений у «тридцаток» будет, как правило, больше, чем у «сороковок». Вязкостно-температурная характеристика достигается за счет использования базовых масел различной вязкости и технологии их получения, а также применения полимерного загустителя. Поэтому утверждать, что масло класса 0W-30 всегда будет обладать лучшими низкотемпературными свойствами по сравнению с 0W-40, некорректно. Но если двигатель автомобиля рассчитан на применение масел класса SAE 0W-30, считая целесообразным в зимний период отдавать предпочтение именно ему.

Ночное приключение без опасности для здоровья

С каждым днем ночи становятся все длиннее! Ничего не делаешь, но ведь не сидеть же из-за этого дома, правда? Зимние путешествия на автомобиле в поздний час обладают особым очарованием, тем более что впереди длинные новогодние праздники. Но, отправляясь в долгую поездку на автомобиле, нужно понимать, что большая ее часть пройдет в темное время суток, даже если вы не собираетесь ехать непосредственно ночью (а если собираетесь, то и подавно!). А значит, таит в себе дополнительную опасность.

По данным ROSPA, в Великобритании около 40% всех аварий произошло в темное время суток (при том что трафик ночью в несколько раз меньше, чем днем). Чтобы такая езда не принесла серьезных неприятностей, посмотрим на советы опытных водителей. Позаботимся о здоровье — своем и своих близких.

Наши глаза — плохие помощники в темноте. Ночью у нас в несколько раз снижается глубина зрения, периферическое видение и способность оценивать расстояние до объекта. Что же делать, чтобы обезопасить себя на ночной дороге?

1 Настройка фар и их чистота

Даже у новых машин фары часто настроены неправильно. Их высота должна быть такой, чтобы хорошо освещать предметы на дороге и не ослеплять встречных водителей. В руководстве по эксплуатации автомобиля обычно указано, как настраивать фары. Также зимой особенно часто фары быстро становятся грязными, что сильно снижает их осветительную способность — движение с таким слабым светом очень опасно. Протирайте фары регулярно, а также раз в несколько лет стоит менять лампочки и использовать специальные средства для полировки самих фар.

2 Уменьшите яркость подсветки в салоне

В современных машинах огромное количество источников самого разного света внутри салона. Яркая подсветка далеко не способствует сосредоточению внимания и способности хорошо видеть ночную дорогу, особенно это касается устройств мультимедиа.

3 Следите за глазами

Не своими, а теми, что могут встретиться в темноте. Лось, волк, корова — встреча с ними на высокой скорости может закончиться очень печально для всех участников происшествия. Единственный способ увидеть ночью большого зверя — это заметить свет, отражающийся в его зрачках. Благо, это можно сделать за много метров до самого животного и успеть снизить скорость.

4 Не смотрите на фары встречных машин

Одна из самых частых причин аварий в ночное время — потеря управления вследствие ослепления фарами встречной машины. Не смотрите на них, как вы не смотрите, например, на солнце. Иногда, особенно на горном серпантине, трудно смотреть прямо перед собой и взгляд то и дело натывается на встречу. Для этого есть хороший совет: старайтесь смотреть на разделительную разметку слева — это поможет не съехать со своей полосы и избежать ослепления.



5 Позаботьтесь о чистоте лобового стекла

В городе мы не обращаем внимания на неидеальную чистоту лобового стекла, но на загородной трассе это становится очень важным фактором безопасности. Причем речь идет не столько о внешней стороне (для этого есть стеклоочистители), сколько о внутренней, которая за день покрывается налетом. Этот налет очень мешает хорошей видимости ночью, а удалить его проще всего обычной газетой (но ни в коем случае не рукой).

6 Если не избежать ночного вождения

Часто бывает так, что все-таки не избежать поездки ночью. То есть вместо сна — за руль! Об опасности такого вождения уже много сказано, но все-таки вспомним несколько самых важных правил. Во-первых, давайте своим глазам постоянную зарядку — разглядывайте не только дорогу, но и окружающие предметы: дорожные вывески и указатели, строения вокруг и т. д. — взгляд должен быстро перемещаться с объекта на объект, чтобы глаза не уставали. Во-вторых, делайте перерывы хотя бы один раз в 2-3 часа: выходите из машины, чтобы размяться и подышать свежим воздухом (кстати, во время движения тоже иногда необходимо проветривать салон). В-третьих, помимо кофе и воды, отличный способ не заснуть за рулем — все время что-то жевать: например, орешки или семечки. И еще — будьте особенно внимательны в период между 5 и 8 часами утра. В это время уже начинает светать, что притупляет бдительность водителей. Более того, именно в это время начинает сказываться накопленная за ночь усталость и бороться со сном становится тяжелее всего.

7 Будьте всегда в строю!

Часто водителей пугает перспектива скоростной езды в темное время суток в незнакомой местности. Но если следовать приведенным выше правилам, такая поездка превратится в интересное приключение. Для опытного водителя на первом месте всегда безопасность. И не только на дороге, но и в жизни — прежде всего, в заботе о собственном здоровье. К сожалению, некоторые мужчины, сталкиваясь с заболеваниями мочеполовой системы, такими как хронический простатит, стесняются посетить уролога. Разумная забота о здоровье должна перевесить стеснение! Ведь врач-уролог порекомендует лекарство, способное помочь при хроническом простатите. Возможно, специалист посоветует принимать препарат Афала. Афала может помочь нормализовать мочеиспускание, уменьшить воспаление и боль. Средство отпускается в аптеках без рецепта и предназначено для курсового приема.

ИМЕЮТСЯ ПРОТИВОПОКАЗАНИЯ. ОЗНАКОМЬТЕСЬ С ИНСТРУКЦИЕЙ

ПЕРЕКУЕМ СВИНЕЦ НА ЛИТИЙ

Есть ли реальные конкуренты привычным АКБ? Перебираем все варианты.

Автор **Михаил Колодочкин**

Самые массовые автомобили по-прежнему оснащают свинцово-кислотными батареями с жидким электролитом. Машины с системами «старт-стоп» имеют более дорогие батареи EFB или AGM. В гибридах для пуска двигателя также применяют AGM-батареи. И только экзотические электромобили обходятся без «свинца», предпочитая литийионные источники электричества. Пробуем разобраться в перспективах источников питания для автомобилей.

Можно ли использовать никель-металлгидридные (Ni-MH) батареи в качестве стартерных?

Батареи Ni-MH – разновидность щелочных батарей. Из-за высокого внутреннего сопротивления применять их в качестве стартерных нецелесообразно. Кроме того, по причине более низкого напряжения каждого

аккумулятора батарею придется составлять не из шести аккумуляторов по 2 В, а уже из десяти. А требования к их правильному использованию (например, обязательность полного разряда перед зарядом) привели к вытеснению Ni-MH из большинства портативных устройств.

Если литиевые батареи подешевеют, можно ли будет использовать их вместо стартерных?

Разговоры о том, что стоимость литиевых батарей падает, относятся разве что к батарейкам для компактных гаджетов. Силовые аккумуляторы, приведенные в таблице, подешевеют не скоро. Литиевые стартерные батареи иногда используют в спортивных машинах и мотоциклах. Их единственное реальное преимущество – снижение массы более чем вдвое по сравнению с обычным «свинцом». Это важно, когда идет битва за доли секунды.

Литиевые батареи требуют более трудоемкого обслуживания и внимательного отношения при эксплуатации, в то время как создатели современных автомобилей, наоборот, стремятся избавить водителя от лишней головной боли. Если же ставить такую батарею по всем правилам, то есть с системой контроля и регулирования параметров, то она обойдется втрое дороже самой дорогой батареи AGM, которую, кстати, не нужно обслуживать. Вдобавок литиевые батареи плохо работают при отрицательных температурах.

Решена ли проблема с утилизацией литиевых аккумуляторов?

Нет, не решена – ни в России, ни за рубежом. Например, в Европе вводят дополнительные налоги на утилизацию, но технология до конца не отработана. Бывшие в употреблении литиевые батареи некоторых типов используют повторно, что сокращает вред, наносимый окружающей среде. Но в целом разборка и переработка литиевых батарей (равно как и щелочных) коммерчески неинтересны. В зависимости от культуры сбора отходы либо захороняют по определенным правилам, либо просто отправляют на свалку. Кстати, свинцовые батареи перерабатываются на 99%.



Электромобили пойдут своим путем и в массовый сегмент придут не скоро. А основную работу на автомобилях с ДВС по-прежнему будут выполнять свинцово-кислотные АКБ.



Самые реальные претенденты на место «обычных» свинцовых батарей – это AGM типа VRLA (например, Optima) или типа TPPL (например, Odyssey). Основной сдерживающий фактор – высокая цена.

Почему прорекламированные несколько лет назад батареи EFB фактически сошли со сцены?

Батареи EFB были разработаны как дешевая альтернатива AGM для машин с системой «старт-стоп». Но характеристики AGM оказались значительно лучше, поэтому покупать батареи EFB оказалось невыгодно. В дополнительном слое сепаратора EFB есть минимальные конструктивные отличия от обычных батарей с жидким электролитом, что в эксплуатации дает большую стойкость к глубоким разрядам. В обычном автомобиле средняя глубина разряда батареи – 15%, а в автомобиле с постоянно работающей системой «старт-стоп» – до 40%. Дополнительная пленка на поверхности положительных пластин

Электрохимические системы современных батарей основных типов

Характеристика	Щелочные		Свинцово-кислотные		Литий-ионные	
	Ni-MH	с жидким электролитом («обычные»)	VRLA (AGM)	TPPL (AGM)	литий-фосфатные	литий-титанатные
Номинальное напряжение аккумулятора, В	1,2	2,0	2,0	2,0	3,2	2,4
Удельная энергоемкость, Вт·ч/кг	50–80	30–40	40–45	45–50	90–120	120–180
Диапазон температур, °C	–40...+60	–40...+60	–40...+60	–40...+90	–30...+55	–40...+55
Внутреннее сопротивление, мОм	20,0–30,0	10,0–15,0	4,2–6,0	2,0–3,0	5,0–15,0	5,0–15,0
Количество циклов (50%)	500–1000	150	450	650	2000	6000
Скорость приема заряда	низкая	низкая	средняя	высокая	средняя	высокая
Безопасность эксплуатации	высокая	выделяют газы, содержат жидкий электролит	высокая	высокая	нужна система контроля	нужна система контроля
Примерный саморазряд за месяц, %	20–30	5	2	1	3–5	3–5
Периодичность контроля за состоянием	несколько раз в год	несколько раз в год	во время ТО	во время ТО	постоянно (система контроля)	постоянно (система контроля)
Примерная цена за 55 А·ч, Р	–	6000	10 000	20 000	60 000	120 000
Средний срок службы, лет	5–7	4–5	5–6	8–12	8–10	10–12
Применяемость на транспорте сегодня	последовательные гибриды	автомобили среднего и эконом-классов	автомобили премиум-класса, гибриды, с системой «старт-стоп»	внедорожники, автозвук, спецтехника	компактные электровагончики и тележки, складская, пологоочная техника	электро-мобили, параллельные гибриды

препятствует оплыванию активной массы с решеток. Таким образом, у обычной стартерной батареи срок службы сокращается, а у EFB остается на прежнем уровне.

Есть ли прорыв в применении суперконденсаторов в качестве источников питания?

Были попытки использовать суперконденсаторы как параллельный источник для пуска двигателя. Их достоинство – большой пусковой ток. Но кратковременный. Поэтому заменить аккумуляторы они не могут.

Чем принципиально отличается батарея Optima от остальных AGM – только лишь спиральной конструкцией?

Optima отличается не только спиральными пластинами. Главное – это решетчатые

пластины из чистого (99,9%) свинца, в то время как у всех стартерных AGM-батарей решетки сделаны из свинцово-кальциевых сплавов с легирующими добавками. Кальций нужен для придания решеткам прочности. Отсутствие примесей означает улучшение разрядных и зарядных характеристик. Сегодня на рынке всего две такие батареи – Optima и Odyssey. При сравнимых габаритах появившаяся раньше Optima содержит меньше свинца, а потому обладает несколько худшими характеристиками (например, меньшим внутренним сопротивлением, около 2,0–2,5 мОм) по сравнению с батареей Odyssey. Спиральные конструкции постепенно уходят с мирового рынка вследствие неуклонности.

НАШ СЛОВАРИК

AGM – *absorbent glass mat*, то есть абсорбирующее стекловолокно. Речь о сепараторе в герметизированных свинцовых аккумуляторах, который позволяет рекомбинировать газы при заряде и удерживает активную массу от выпадения при интенсивной эксплуатации. AGM-сепаратор заменяет полиэтиленовый сепаратор-конверт, применяемый в обычных стартерных батареях с жидким электролитом.

VRLA – *valve regulated lead acid*, то есть клапанный регулируемый свинцово-кислотный конструкции с сепараторами AGM. Этот термин указан в актуальном ГОСТ Р 53165-2008, по которому производят все свинцовые аккумуляторные батареи в России. Для снижения испарения воды из электролита и предотвращения газовой выделений при эксплуатации в VRLA-конструкциях стартерных батарей используют сепаратор AGM из стекловолокна, который связывает жидкий электролит в своих микроволокнах и позволяет осуществлять цикл рекомбинации газов. Если бы такие батареи производились в России, то наименование по ГОСТ было бы 6СТ-55VRLA. Сегодня батареи с жидким электролитом называются 6СТ-55L или 6СТ-55VL (у них разная степень расхода воды в зависимости от сплава, использованного в решетке пластин, – гибридного или кальциевого).

TPPL (*thin plate pure lead*) – еще одна модификация AGM-батарей, решетки которой состоят из чистого свинца без примеси кальция.

EFB (*enhanced flooded battery*) – улучшенная батарея с жидким электролитом.

Ni-MH (*nickel metal hydride battery*) – никель-металлгидридный аккумулятор, в котором анодом является водородный металлгидридный электрод, электролитом – гидроксид калия, а катодом – оксид никеля.

LTO (*lithium titanium oxide*) – литийтитанатная разновидность литийионных аккумуляторов, у которых электрод, соединяемый с положительным источником питания (анодом), сделан из титаната лития $\text{Li}_4\text{Ti}_5\text{O}_{12}$.

LFP (*lithium ferrum phosphate*) – литий-железофосфатный аккумулятор; литийионный аккумулятор, в котором катод сделан из LiFePO_4 .

На чем ездит Tesla? Говорят, в ней понапишаны чуть ли не аккумуляторы от мобильных...

Нет, не от мобильных. Используются аккумуляторы массового типоразмера Panasonic 18650 – их 7104 штуки. Если бы применялся специально разработанный аккумулятор, Tesla по цене оказалась бы соизмерима с космическим кораблем. При этом не следует путать тяговую высоковольтную батарею и «стартерную» 12-вольтовую, которая у Теслы тоже есть, – она свинцовая, емкостью 45 А·ч. **ЭР**

Редакция благодарит эксперта Национальной ассоциации производителей источников тока Дмитрия Тищенко за помощь в подготовке материала.



Volkswagen фонтанирует идеями на тему использования световой индикации. Проекция зоны открытия двери остановившейся машины призывает велосипедистов быть внимательнее. Окрасившееся красным стекло двери подсказывает водителю, что открывать ее нельзя – есть помехи. Проекция указателя поворота призвана сделать его более информативным и заметным. А по засвеченной стоп-сигналом площади заднего стекла автомобилисты должны догадаться об интенсивности торможения идущей впереди машины. Вроде бы всё по делу. Но удастся ли быстро и безошибочно сориентироваться, если переливаться и мерцать всеми цветами радуги станет большинство автомобилей в потоке?

ПОВОРОТ НЕ ТУДА

Технический семинар автомобильного концерна Volkswagen оставил странное впечатление. Неужели все эти перспективные разработки воплотятся?

Автор **Кирилл Милешкин**, фото фирм Volkswagen и Hella

Отправляясь на презентацию световых технологий в Вольфсбург, я ожидал увидеть нечто принципиально новое. Немцы всегда шли в авангарде технического прогресса. И, считал я, наверняка припасли нечто удивительное.

Начало было многообещающим. Volkswagen припозднился с внедрением матричных светодиодных фар: на его автомобилях они появились лишь в этом году. Зато такие фары на новом Туареге – из числа самых продвинутых. За головной свет в каждой фаре отвечают 75 светодиодов, а всего их 128. Смена режимов происходит на основе анализа данных от стереокамеры на ветровом стекле, навигации, GPS-трекера, датчиков поворота руля и скорости. По сравнению

с ксеноном Туарега прошлого поколения и базовыми LED-фарами нынешнего продвинутого свет бьет на 100 метров дальше.

Следующий шаг

Программа развития светодиодных фар уже определена. Основная задача: еще больше увеличить количество пикселей, чтобы реализовать более тонкую настройку светового пучка. Электроника должна четче «вырезать» световые сегменты вокруг встречных и попутных автомобилей, оставляя освещенной для водителя максимальную зону. Сейчас в самых навороченных фарах заложено не более сотни пикселей, а будет – до 30 тысяч!

Первый путь для воплощения задуманного – так называемые HD-LCD-фары.

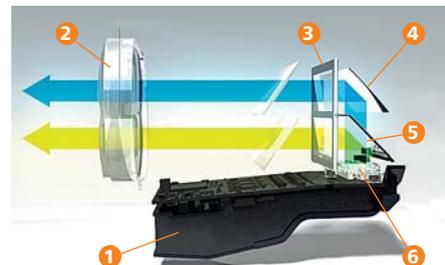


Идея коммуникации будущего: автопилот станет сообщать окружающим о своих намерениях через внешние дисплеи.

Светодиодные фары с высоким разрешением (HD-LCD), разработанные фирмой Hella



Многопиксельные фары могут проецировать на асфальт сложные изображения. Одна из самых банальных функций – линии-подсказки, показывающие ширину машины. Напоминают траектории на экране камеры заднего вида.



- 1 – блок управления светодиодами и жидкокристаллическим экраном
- 2 – вторичная оптика, объединяющая оба световых потока
- 3 – жидкокристаллический экран с разрешением 100 × 300 пикселей
- 4 – зеркало для преломления светового потока
- 5 – поляризационные фильтры
- 6 – светодиодная матрица, дающая неполяризованный свет



Галогенным фарам немецкие инженеры прощают еще 5–10 лет жизни, не больше. Охотно верю, ведь на LED-оптику перешел даже российский **Polo-седан**, не говоря уже о европейском Polo следующего поколения. Светодиоды дешевле и завоевывают все новые классы. Что касается лазерных фар, работающих на дорогах машинах немецкой «большой тройки», фольксвагеновцы относятся к ним скептически. Дорого, сложно, небезопасно, а используется крайне редко. Алгоритм работы бьющих на 600 метров лазеров таков, что включаются они только на скорости за 120–130 км/ч и только при полном отсутствии других машин.

Знакомая аббревиатура, правда? Фары действительно превращаются в портативный жидкокристаллический монитор! Свет от светодиодной матрицы проходит через пару фильтров-решеток, разделяясь на два поляризованных (строго ориентированных) световых потока – «вертикальный» и «горизонтальный». Далее оба попадают на LCD-экран, где кристаллы, меняющие свое положение под действием электромагнитного поля, формируют из множества лучиков заданный световой пучок. Тот или иной кристалл может не полностью перекрыть путь свету – тогда пиксель будет светиться не в полную силу, обеспечивая в нужной точке соответствующую освещенность. Расположенная после LCD-экрана вторичная оптика объединяет вертикально и горизонтально ориентированные световые потоки, проецируя на дорогу итоговую световую картинку.

У HD-LCD-оптики есть один существенный недостаток. Светодиоды всегда работают в полную силу, что неэффективно с точки

зрения энергопотребления. Ведь та часть света, которая не проходит сквозь фильтр и не попадает на дорогу, – это ненужное тепло внутри фары, которое необходимо рассеять. Кстати, производитель светотехники, фирма Hella, утверждает, что благодаря оригинальной схеме разделения светового потока (вертикальная и горизонтальная поляризация) потери чуть ли не вдвое меньше, чем у современных LCD-телевизоров.

Есть альтернативная технология, дающая те же десятки тысяч пикселей на фару, при этом более экономичная. Volkswagen назвал ее микропиксельной. На матрице площадью всего 16 мм² разместили 1024 микроскопических светодиода. Вот и прикиньте, сколько таких чипов можно уместить в одном оптическом элементе. На тестовом образце было установлено всего три элемента (3072 пикселя), тем не менее способности такой светотехники поражают.

Зачем нужны обе технологии? Они позволяют проецировать на асфальт не просто пучок любой формы, а надписи, картинки и даже анимацию. Баловство и спецэффекты? Отчасти. Но есть и реальный вклад в безопасность.

Например, инновационные фары могут высветить на дороге перед машиной линии, обозначающие ширину кузова. Ориентируясь на них, уверенно проедешь по зауженным рядам в зоне ремонтных работ или протиснешься в заставленном автомобилями дворе. Если тянешь громоздкий прицеп, раздвинь метки по его габаритам, чтобы понимать, пройдет ли он в узком месте вслед за тягачом. Можно рисовать на асфальте и поперечную линию, подсказывающую безопасную дистанцию до впереди идущей машины в зависимости от скорости, и даже выводить на дорогу подсказки навигации.

Впечатляет. Но аналогичную концепцию специалисты Audi демонстрировали три с половиной года назад (ЗР, № 4, 2015), однако до сих пор она не стала серийной даже в премиальном сегменте. Видимо, внедрение тормозится не только дороговизной новых технологий, но и необходимостью внести изменения в законодательство.

Куда я попал?

Дальше техническая презентация стала походить на экскурсию по палаткам авторынка



Скоро автомобилисты смогут выбирать тип пучка дальнего света: узкий, но далеко бьющий; широкий, но не столь «дальний»; высокий, если водитель хочет видеть картину в объеме, до макушек деревьев.



Проектор в задних фонарях, по замыслу создателей, помогает при парковке. Так и подмывало спросить инженеров: «Разве парктроник и камеру заднего вида больше не устанавливают?» И автопарковщик уже не редкость даже в гольф-классе.

с тюнинговыми прибамбасами. Взять хотя бы новую концепцию задней светотехники. На свежих моделях Volkswagen в светодиодных фонарях габаритные огни горят горизонтально, а стоп-сигналы – вертикально. Сколько ездил в потоке за новыми Пассатами и Тигуанами, ни разу не обратил на это внимание. А тут с энтузиазмом доказывают, что так фонари заметнее и это серьезный вклад в безопасность.

Орнамент габаритного огня на корме предлагают персонализировать. С существующим количеством LED-элементов много конфигураций не придумаешь, поэтому прорабатывается идея матричных фонарей с россыпью светодиодов. Вот где фантазия может разгуляться! Вплоть до рисования на светотехнике всевозможных посланий и предупреждений. Может получиться не только

безвкусно, но еще и небезопасно для вождения. Надеюсь, эту «светомузыку» на дорогах мы не увидим. Я не против тюнинга, но такие разработки – не уровень технологически продвинутого Фольксвагена.

Давайте общаться

Электромобили будут бесшумными, а появление автопилота сделает ненужным визуальный контакт между водителем и другими участниками дорожного движения. Необходимы новые способы коммуникации. Volkswagen не одинок в стремлении опоясать кузов жидкокристаллическими дисплеями, чтобы транслировать вонне сообщения автопилота. Например, подать знак пешеходам: вижу, мол, пропускаю.

Инновационно, слов нет. Но представьте плотный поток машин в мегаполисе, каждая из которых увешана мониторами и светится, как новогодняя елка. Сума сойдешь от постоянного мерцания и обилия информации. На этом фоне жалобы на засилье дорожных знаков на улицах покажутся детским лепетом.

Голограмма в задних фонарях – красиво. Но это забава для мелких тюнинговых фирм, а не повод для демонстрации гигантом автоиндустрии достигнутого технического уровня.

Хотя без внешней индикации режима управления (ручной или автономный), пожалуй, не обойтись. Манера вождения человека иная, чем у робота. Соседям по потоку и пешеходам важно понимать, чего ждать от конкретной машины. Кроме того, подсказка пригодится и полиции. Например, если водитель разговаривает по телефону, а автомобиль ведет автопилот, это не будет считаться нарушением.

Время автопилотируемого и электромобильного будущего приближается. Однако представленные Фольксвагеном концепции развития автомобильного света приводят к выводу, что жить легче не станет: поток информации вокруг нас существенно возрастет. Предлагаемое обилие и разнообразие только усложнит взаимодействие. Некоторые идеи даже показались мне небезопасными, то есть идущими вразрез с основными трендами отрасли. Не пора ли искать разворот? **3P**

» САМЫЙ УМНЫЙ



Десять лет назад адаптивный ксенонный свет на автомобиле Opel Insignia работал в девяти режимах и автоматически менял их без участия водителя. Сегодня Volkswagen Touareg имеет 13-режимную оптику на светодиодах. **Вот как умеют светить опционные фольксвагеновские матричные LED-фары IQ.Light.**
★ Городской свет: очень широкий пучок с фокусом на обочины дороги, работает на скорости не выше 50 км/ч.
★ Ближний свет: привычное светораспределение с акцентом на правую обочину.
★ Загородный ближний свет: по сравнению с обычным ближним световой пучок более узкий и бьет дальше.

★ Дальний свет: полная иллюминация силами 75 светодиодов в каждой фаре дает широкий и высокий световой пучок.

★ Автобанный свет: дальний свет с заузненным пучком, сфокусированным на своей половине дороги.

★ Обгонный свет: поняв, что водитель вышел на обгон, автоматика приглушит свет на той половине дороги, где находится обгоняемая машина, и станет лучше освещать другую половину.

★ Динамический дальний свет: режим максимального использования дальнего света. Отдельные секции фар приглушаются, чтобы не слепить встречных и попутных, при этом автомобиль светит максимально далеко.

★ Свет «своей полосы»: акцентирует внимание водителя на собственной полосе движения при встречном разъезде на узкой дороге. Помогает не потерять ориентацию, если фары приближающейся машины слишком яркие.

★ Боковой свет: включается при поворотах, освещая зону за пределами пучка света основных фар.

Площадь освещения и скорость срабатывания зависят от разных факторов, что делает его работу более эффективной.

★ Свет для пасмурной погоды: интенсивность света в ближней зоне снижается, чтобы блики на мокром асфальте не утомляли глаза водителя. Одновременно свет становится мягче и шире.

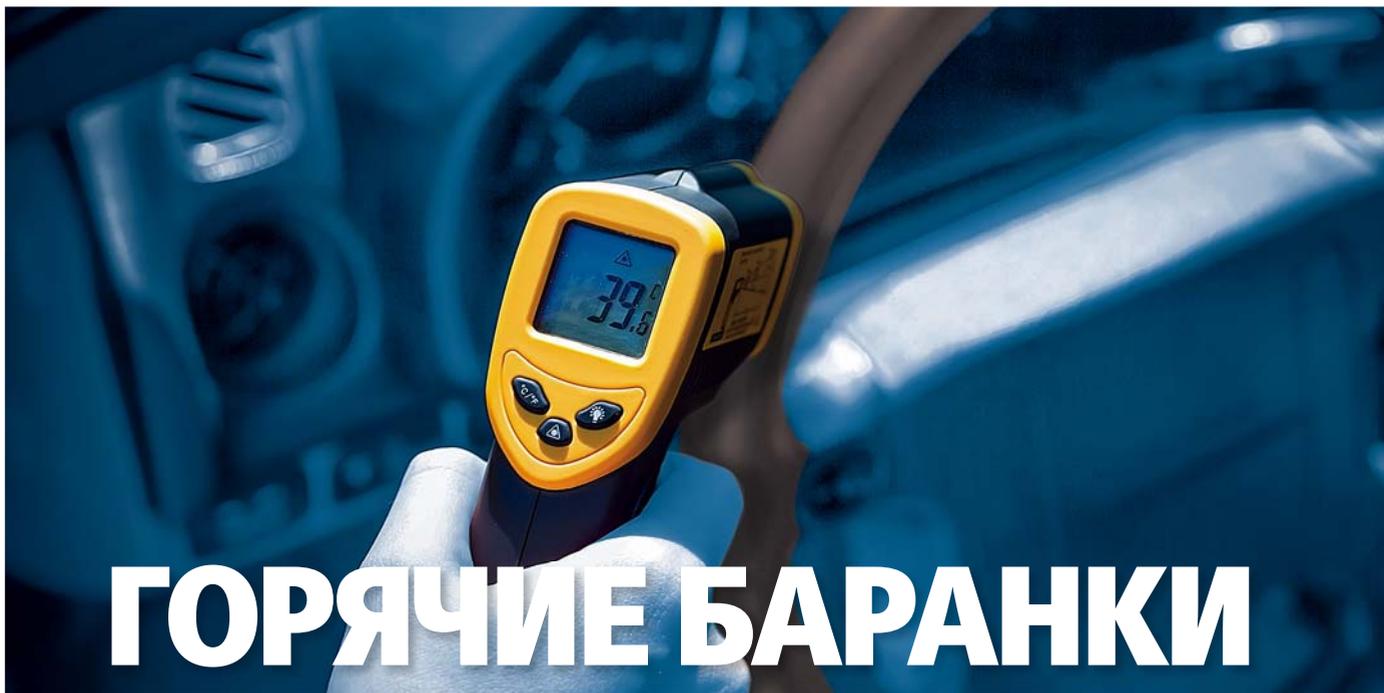
★ Распознавание дорожных знаков: электроника распознаёт яркие пятна, образующиеся при отражении от дорожных знаков,

и приглашает соответствующие сегменты. В результате водитель не ослеплен и четче видит знаки.

★ Внедорожный свет: мощный ближний свет с максимальным углом обзора и яркостью помогает преодолевать препятствия на нересеченной местности.

★ Точечный свет: кратковременная подсветка пешеходов, обнаруженных инфракрасной камерой системы ночного видения, чтобы акцентировать внимание водителя на потенциальной опасности.





ГОРЯЧИЕ БАРАНКИ

Если нет штатного обогрева руля, его можно установить. В распоряжение ЗР попали три подобных устройства. Мы оценили их возможности. Авторы **Михаил Колодочкин** и **Алексей Ревин**, фото: **Александр Кульнев**

Простейшее и самое дешевое обогревательное устройство представляет собой чехол на руль, подключаемый к 12-вольтовой розетке.

После того как баранка прогреется, надо обязательно отключить питающий провод – только после этого можно ехать. Комфорт при использовании такого устройства близок к нулю, но цена и простота установки подкупают – наверняка найдутся покупатели из разряда аскетов.

Два других изделия по принципу действия и удобству пользования сравнимы со штатным обогревом, но требуют серьезной возни при установке – с разборкой руля и даже, при необходимости, с его перетяжкой. Основные различия между этими комплектами – в используемых материалах, комплектации и цене.

Инструкция велит подсоединять нагревательные элементы через свободные токопроводящие полоски в подрулевом спиральном кабеле – так называемой улитке. Поэтому перед покупкой такого устройства надо выяснить (разобрать руль или покопаться интернет), установлена ли улитка на вашей машине и есть ли у нее свободные токопроводы.

Обратите внимание:
установленное на заводе оборудование лучше хотя бы потому, что на него распространяется гарантия

Незадействованные контакты часто встречаются, например, у машин в недорогих комплектациях, которые для унификации с более дорогими версиями оснащены проводкой с запасом.

В установочных центрах обычно дорабатывают улитку, включая в счет оплаты соответствующих работ. Для снижения потребляемого тока используют входящий в комплект блок питания, который повышает напряжение до трех десятков вольт. Если этого не сделать, штатные токопроводящие ленты улитки могут оплавиться.

Объем работ солидный – неслучайно разработчики подобных устройств рекомендуют обращаться к профессиональным установщикам. Нужно удалить штатную отделку обода руля, предварительно приобрести новую (кожаную), обезжирить поверхность, ножом сделать углубления под проводку, приклеить нагревательные элементы, уложить проводку, красиво обтянуть потолстевший руль, подключиться к свободным дорожкам шлейфа.

Оба стационарных устройства включаются кнопкой с символом обогрева руля. Дизайном они, скорее всего, будут отличаться от штатных, поскольку практически у всех машин кнопки имеют прямоугольную форму, а не круглую. Зато облегчается монтаж – достаточно просто просверлить отверстие.

Можно предпочесть «гибридный» вариант теплой баранки. При перетяжке руля нагревательные элементы заделываем под обивку, а проводку заканчиваем малогабаритным разъемом. Подключаем ответную часть разъема, нагреваем баранку, выдергиваем штекер и пускаемся в путь. Дешево и сердито.

Выглядит пристойно, и не придется вмешиваться в штатную электропроводку.

Какое устройство выбрать? Если решили замахнуться на стационарный вариант,

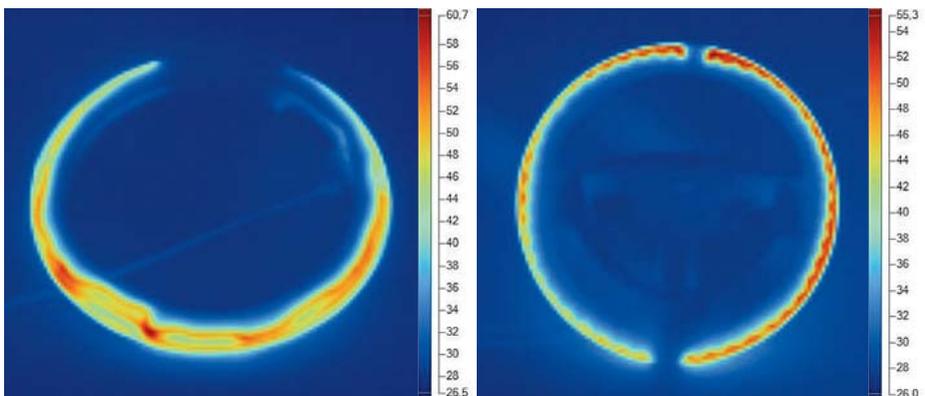


Установочный комплект подогрева руля повышенной безопасности ACV 4/4

Производитель	не указан
Примерная цена	6000 Р
Заявленная мощность	40–50 Вт
Питание	через ленту улитки
Применяемость	требуется не менее двух свободных дорожек в улитке
Ток потребления/ток через нагреватель	4,4/1,42 А

Подойдет для рукастого фаната-самоделщика. Проводов в комплекте нет. Огромный блок питания массой 425 г (явно с чужого плеча) рассчитан на выходное напряжение 24 В (о чем свидетельствует наклейка), но производитель комплекта рекомендует увеличить его аж до 33 В, вывернув подстроечный резистор до предела.

Нагрев чересчур сильный – рукам нестерпимо горячо. А чтобы создать комфортную температуру, подстроечный резистор на блоке питания лучше выставить на 19 В, при этом ток падает до 0,8 А. «Минус» рекомендуют брать с металлических деталей каркаса руля. В общем, установить сложно, но можно; работать должен исправно.



Простейшее из испытанных устройств – обогреваемая оплетка на руль – оставляет значительный участок баранки непрогретым.

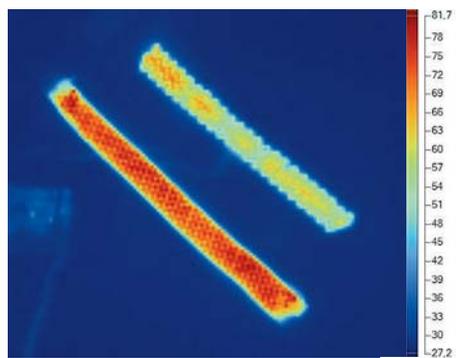
Доработка руля в тюнинг-автотелье Color Glo обеспечивает практически равномерное распределение тепла.

Емеля чуть предпочтительнее прочих: лучше укомплектован и дешевле.

В столичном сервисе оборудование машины обогревом руля под ключ обойдется примерно в 16 тысяч рублей. Столько же порой нужно доплатить при покупке автомобиля в более богатой комплектации, предусматривающей штатный обогрев руля и еще пяток других полезных опций. Покупатели новых автомобилей, обратите на это внимание! Тем более что установленное на заводе оборудование лучше стороннего хотя бы потому, что на него распространяется фирменная гарантия.

Обогреватели-чехлы годятся лишь для тех машин, в которых обогрев руля в принципе не предусмотрен.

ЭР



Так выглядят на экране тепловизора нагревательные элементы двух установочных наборов. Тот, который желтый, – Емеля, а ACV 4/4 покраснел: слишком горячо.



Обогрев руля (чехол на руль)

Производитель	не указан
Примерная цена	1950 Р
Заявленная мощность	не указана
Питание	от гнезда 12 В
Применяемость	без ограничений
Ток потребления	3,5 А

Попавший к нам простейший обогреватель-чехол лишен опознавательных знаков, но в продаже встречается много аналогичных устройств в красивых упаковках. Схема использования едина: надеть чехол на рулевое колесо, подключить штекер к 12-вольтовой розетке, подождать, пока руль нагреется, затем отключить провод от устройства и только после этого трогаться в путь, пользуясь запасенным теплом. Конечно, руль вскоре остынет, но к тому времени и салон должен будет прогреться.

За простоту – пять, за дизайн и комфорт – два. Цена завышена. Нагрев чехла неравномерный: область у штекера остается холодной. Некоторые водители будут ездить, оставив штекер в гнезде, благо длинный провод позволяет, – а это небезопасно!



Установочный комплект для обогрева руля легкового автомобиля Емеля УК-Р

Производитель	Россия, ООО «Теплодом»
Примерная цена	4500 Р
Заявленная мощность	32 Вт
Питание	через ленту улитки
Применяемость	требуется не менее двух свободных дорожек в улитке или дополнительный проводник параллельно шлейфу
Ток потребления/ток через нагреватель	2,5/0,85 А

Комплект поставки самый богатый в нашей выборке: помимо проводов предусмотрены даже аэрозольный клей и нож. Блок питания малогабаритный, нерегулируемый. «Минус» рекомендовано брать с металлических частей каркаса руля.

Объем установочных работ значительный. За некоторые операции, например за перетяжку руля, лучше не браться, если нет опыта. Инструкция оправданно советует обратиться за помощью в специализированное ателье.



ВНИМАНИЮ ВЛАДЕЛЬЦЕВ ДИЗЕЛЬНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ!

На дворе зима, мороз, а вместе с тем волнения по поводу солярки – замерзнет ночью или нет? Антигель ASTROhim позволит снять эти опасения. Уже более десяти лет присадка является лидером сравнительных тестов*, позволяя сохранять текучесть топлива даже при самых низких температурах.

Антигель ASTROhim производится с использованием технологии и сырья химического концерна BASF (Германия). При его разработке были учтены особенности российского дизтоплива. Кроме того, в отличие от аналогов присадка не замерзает во флаконе до –18 °С, избавляя от необходимости отогреть ее перед использованием.

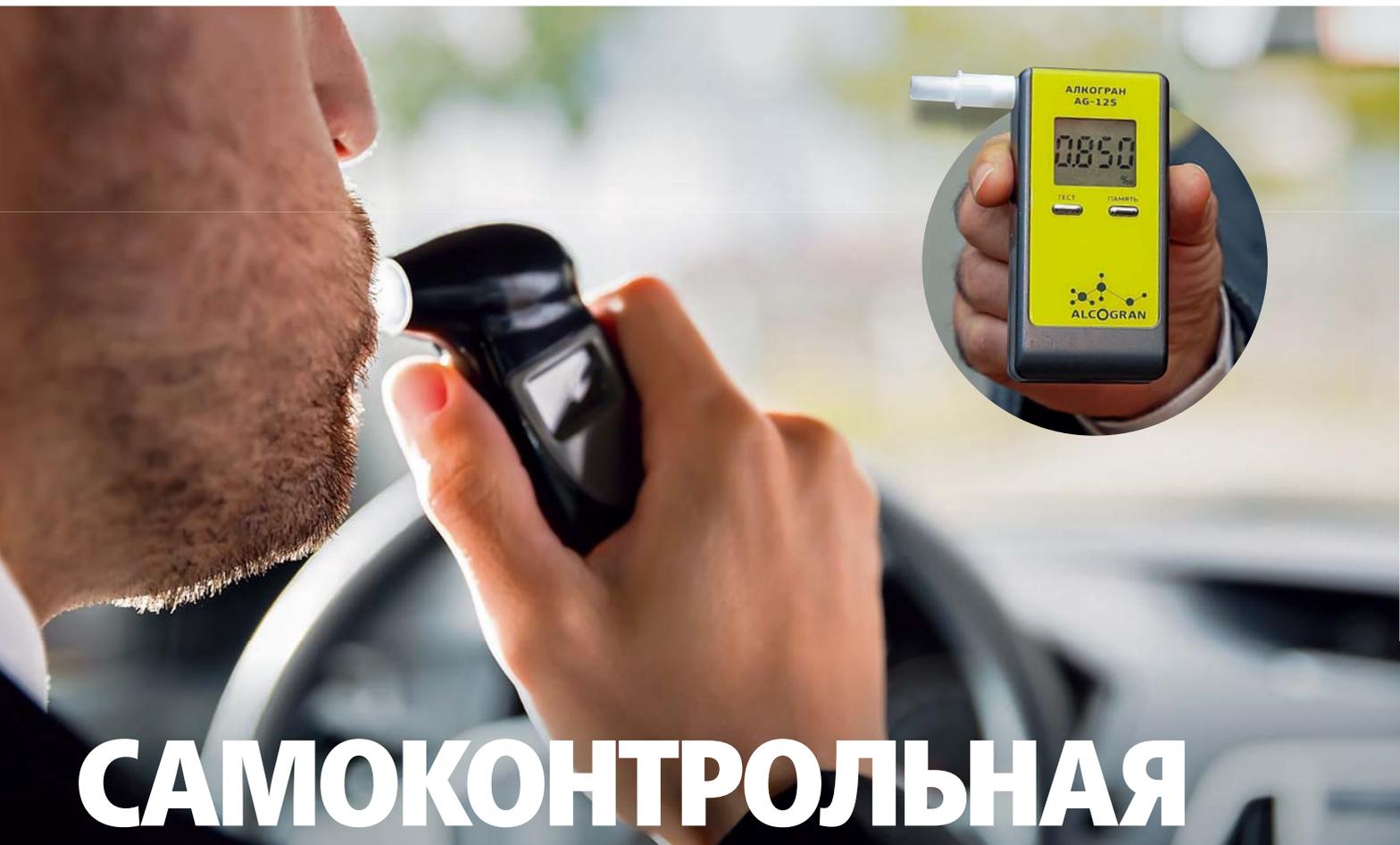


Страшайтесь в автомагазинах вашего города. Рекомендуемая розничная цена за литр 1 л – 574 рубля.

*Журнал «Автомир» №51, 2014 г. – 1 место
*Телерадиовещание «Контрольная закупка», декабрь 2014 г. – 1 место
*Журнал «За рулем» №1, 2008 г. – 1 место
*Журнал «Потребитель. Автодела» №27, 2003 г. – 1 место

Оптовые закупки
8-800-350-07-97
Звонок по России бесплатный
www.astrohim.ru





САМОКОНТРОЛЬНАЯ РАБОТА

Говорят, захмелеть можно не только от алкогольных напитков. Проверим! А заодно определим, какие алкотестеры лучше для самоконтроля. Авторы **Михаил Колодочкин** и **Кирилл Бредво**, фото: **Георгий Садков**

Пьяный за рулем – это, извините, уже не человек. Ни малейшей жалости к таким «водителям» не испытываем. С другой стороны, время от времени на дороге возникают глупейшие ситуации: в пьянстве обвиняют того, кто искренно считает себя трезвым и не имеет никакого желания что-либо нарушать. Вариантов много – принимал лекарственные препараты,

ел спиртосодержащую пищу и, конечно же, заложил за воротник, но вчера. Во избежание таких коллизий многие водители приобретают алкотестеры. Дескать, померил, проверил – и поехал, если всё в порядке.

На всякий случай напомним: ссылаться задержавшему вас автоинспектору на показания какого-то личного алкотестера – занятие

бесперспективное. Только врач имеет право решающего голоса при определении степени вашего опьянения. Если он намерит в выдыхаемом вами воздухе более 0,16 мг/л паров алкоголя, начинайте копить деньги на проездной...

Однако многие водители хотят иметь подобное устройство исключительно для самоконтроля. Причем желательно, чтобы оно было сравнительно недорогим и, подобно штатному спидометру, ни в коем случае не занижало реальных показателей. Вооружившись этими ориентирами, мы приобрели пять изделий.

Независимо от названий, все они являются приборами индивидуального применения, а их показания не имеют доказательной силы, даже если параметры соответствуют ГОСТу. Обычно такие изделия называют алкотестерами – в отличие от более дорогих алкометров, внесенных в Государственный реестр средств измерения. А производители стараются употреблять термины «указатель», «индикатор» или «измеритель», предоставляя пользователю возможность пофантазировать, какого именно кота в мешке ему продают.

Безалкогольная вечеринка объявляется открытой!





Alcogran AG-125

Страна происхождения
Армения

Цена, Р	Питание	Тип датчика	Диапазон показаний	Рабочая температура
7200	2 батарейки ААА	электрохимический	0,00–2,00‰	10–40 °С

Прибор несколько зависил показания на обоих рубежах (особенно на 0,150 мг/л), но для самоконтроля это даже хорошо. Во всяком случае, имея на руках этот прибор, водитель, сомневающийся в степени своей трезвости, за руль не сядет. Конечно, хотелось бы более точных измерений, но пользоваться таким приборчиком можно. Зачет.



AlcoHunter

Страна происхождения
Россия

Цена, Р	Питание	Тип датчика	Диапазон показаний	Рабочая температура
8190	2 батарейки ААА	полупроводниковый	0–2,5 мг/л, 0–5‰	–5...+70 °С

Прибор неплохо отработал на «пьяном» рубеже в 0,480 мг/л, но совсем не устроил нас в самой важной «точке» – 0,150 мг/л. Существенное занижение показателей – это зеленый свет не вполне протрезвевшему водителю: дескать, всё в порядке, можно за руль. Но именно этого-то как раз и нельзя допускать. Незачет.

В ходе испытаний мы проверили точность работы приобретенных изделий и оценили, как влияют на их показания различные пищевые продукты – от кваса до простокваши.

Употребительская корзина

Определив для себя наиболее точный прибор, коим оказался Alcogran AG-125 родом из солнечной Армении (см. таблицу с результатами испытаний), мы решили воспользоваться им по назначению. Однако употреблять алкоголь в наши планы не входило. А вот попробовать, так сказать, «нализаться» при помощи обычных продуктов – задача, достойная воплощения!

Зачем? Бывает, что инспектор ДПС, остановив водителя, предлагает ему «дыхнуть в трубочку». И когда она показывает нечто, отличное от нуля, водитель уверяет: дескать, не виноватый я, это всё кефир (квас, кумыс), будь он неладен! Это с одной стороны. А с другой – особо осторожные граждане, находясь за рулем, категорически отказываются от каверзных, по их мнению, яств и напитков, дабы чего плохого не случилось. Мол, лучше перебдеть, чем недобдеть.

Но реально ли войти в состояние измененного сознания посредством простокваши?

Сбежав в гастроном, мы набрали в нашу потребительскую корзину кефир, квас двух видов, пару бутылок безалкогольного пива и две коробки конфет с некой алкогольной начинкой. По дороге заглянули в аптеку, где купили настой валерианы, а заодно и средство для полоскания полости рта – оба препарата сделаны на спиртовой основе. Да будет пир!

Без вина – виноватый?

Продукты собраны, добровольцы назначены – начнем! В качестве реферии позвали врача-нарколога, который к тому же пообещал прокомментировать полученные результаты. Сразу оговоримся: мы не претендуем на научность изысканий, а действуем в рамках бытовых условий. Понятно, что на исход испытаний могут оказывать влияние



Алкотестер Drinkmate – это забава для исполнов духа, которым по большому счету интересна вовсе не концентрация алкоголя, а попытка определить ее именно с помощью смартфона на Android от 3.1. Картинки на экране симпатичные, но толку от них – ноль.

различные факторы: вес и возраст человека, его физическое состояние и так далее. Но нас больше интересовала сама возможность осуществить самоконтроль и понять, чего бояться стоит, а чего – нет.

Начнем по порядку. Кефир, жирность 3,2%. После употребления без малого литра (900 г) кисломолочки пациент сохранил здравый рассудок и чистоту «выхлопа». Можно было бы для верности накапать еще бутылку – но какой смысл? Вряд ли кто будет употреблять кефир в таких количествах по собственной воле. Никакого упоминания о возможном содержании алкоголя мы на таре не обнаружили.

То же касается и кваса. Литр – это максимум разумного. У нас было две литровые бутылки, но разных производителей и, видимо, с разными свойствами: в одном пластиковом пузырьке булькал «живой» квас, а в другом – «двойного брожения». В первом напитке объемная доля спирта не превышала 0,5%, во втором – 1,2%. Вроде бы немного, но уже все-таки. Результаты употребления кваса разными сотрудниками оказались неожиданными: более крепкий обернулся нулями на приборе, а тот, что послабее, наградили смехотворным «выхлопом»: на дисплее высветилось показание 0,080‰ – как следует из инструкции к прибору (полученный



Тарированных «алкашей» было два – это генераторы спиртовоздушных смесей ГСВС-02С и ГСВС-02М. Один «напился» до концентрации 0,150 мг/л («предел допустимого»), второй – до 0,480 мг/л («забудь про автомобиль»). На этих двух рубежах мы и проверяли адекватность тестируемых алкотестеров.





AT-1000 Dingo

Страна происхождения
Армения

Цена, Р	Питание	Тип датчика	Диапазон показаний	Рабочая температура
6000	2 батарейки ААА	электрохимический	0–4‰	5–40 °С

Прибор проявил непостоянство, показывая то сильно заниженные, то завышенные результаты на самом главном рубеже. При концентрации 0,480 мг/л он одумался и начал выдавать стабильные показатели, которые, впрочем, были завышены. Незачет.



Алкотестер-02

Страна происхождения
Россия

Цена, Р	Питание	Тип датчика	Диапазон показаний	Рабочая температура
14 900	литийионный аккумулятор	электрохимический	0–5 мг/л	5–40 °С

Недостаток прибора очевиден – высокая цена. Зато по части профессиональных навыков – лидер теста: его показания отличались от образцовых не более чем на 0,010 мг/л во всем диапазоне измерений. Зачет!



Drinkmate

Страна происхождения
КНР

Цена, Р	Питание	Тип датчика	Диапазон показаний	Рабочая температура
3850	внешнее, от смартфона	не указан п/л	BAC-range 0,00–0,20%	10–40 °С

Портативный тестер Drinkmate обещал работать с любыми телефонами/планшетами на Android от 3.1 и выше, оборудованными портом microUSB. Единицы измерения по умолчанию – BAC, то есть blood alcohol concentration. Перевод в промилле простой: 0,1% BAC = 1‰. Впрочем, до этого дело так и не дошло, потому что после часа возни сдались даже самые преданные поклонники смартфонов. Кроме нулей, вредный «китаец» так ничего и не показал, периодически сообщая нам, что датчик либо перегрет, либо остывает. Однозначный незачет.



Бильд-редактор Леся Моргуновская две коробки конфет не осилила. И сохранила ясность сознания.

результат надо разделить на два, чтобы получить значение в миллиграммах на литр), это 0,040 мг/л. Тревожно, но за руль можно.

Безалкогольное пиво сулило содержание алкоголя в пределах 0,5%. Две бутылки, с трудом освоенные подопытным, так и не смогли расшевелить прибор – по нулям. Аналогичным результатом Alcotest AG-125 разродился и после поисков паров алкогольной барышни, которая в нашей «попойке» отвечала за закуску в виде шоколадных конфет с начинкой из бренди. Ешьте на здоровье!

Будем здоровы!

Лекарственные препараты оказались коварными. Тридцать капель валерьянки (70% спирта), размешанные с небольшим количеством воды, дали лишь успокоительный эффект: увидев нули на приборе, испытуемый тотчас же перестал волноваться. И на радостях тянул еще один шот, закусив алкоконфетой. Сразу же после этого пациент был



Безалкогольное пиво не зря называют безалкогольным: наклюкаться не получится. Наш редактор Стас Панин старался как мог, но – увы.

освидетельствован повторно – и на тебе: 0,43 мг/л. Всё, за руль нельзя! Правда, есть нюанс: в первый раз мы сделали замер не сразу, а спустя 20 минут после начала эксперимента. Однако если «повезет» нарваться на инспектора сразу же после фармацевтических возлияний, то возможны проблемы. Другое дело, что медицинское освидетельствование, на которое вас обязательно направят, вряд ли обернется чем-то по-настоящему серьезным: пока вы доберетесь до кабинета, эти несчастные тридцать капель наверняка выветрятся.



В течение десяти секунд прибор специализируется, после чего требует продувки, которая сопровождается негромким писком. Щелчок означает, что проба воздуха взята.

А как насчет жидкости для полоскания рта? Для получения экстракта нужного состава содержимое флакончика (40% спирта) надо – по инструкции – разбавить водой. Сразу же после омовения ротовой полости пациент припал к трубочке и надыхал в прибор 0,01 мг/л – это в пределах допустимого. А еще через пару минут (такую паузу следует выдержать между сеансами для пущей точности измерений) содержание паров алкоголя в выдыхаемом воздухе и вовсе уменьшилось



Если вы, как наш обозреватель Михаил Колодочкин, никогда в жизни даже не нюхали алкогольные напитки, то и начинать не стоит.

Литр кваса способен изменить естественный фон «выхлопа», как это случилось с редактором сайта Зарулем.рф Артуром Сарухановым, но преградой для вождения вряд ли станет.

Со второй попытки самоуспокоения при помощи валерьянки редактор Юрий Тимкин все-таки смог заставить прибор очнуться.



до неисчислимой величины. Можно вздохнуть (или выдохнуть) с облегчением.

Методика испытаний

Все алкотестеры проверяли на двух генераторах спиртовоздушных смесей – ГСВС-02С (зав. № 268) и ГСВС-02М (зав. № 212), вырабатывающих эталонную смесь с концентрацией 0,150 мг/л и 0,480 мг/л соответственно. Первая смесь соответствует тому порогу, при котором вождение еще допустимо, вторая однозначно говорит о запрете пребывания за рулем. Каждый из тестируемых приборов испытывали согласно прилагаемым инструкциям – четырежды на обоих рубежах. Полученные результаты фиксировали в таблице.

Напоминаем: в миллиграммах на литр измеряют содержание паров алкоголя в выдыхаемом воздухе, а в граммах на литр – содержание алкоголя в крови. Для условного пересчета одних показателей в другие можно умножить результат в миллиграммах на литр на два. К примеру, 0,16 мг/л

РЕЗУЛЬТАТЫ ПРОВЕРКИ АЛКОТЕСТЕРОВ

Образцовая концентрация	0,150 мг/л				0,480 мг/л			
	1	2	3	4	1	2	3	4
Номер измерения								
Alcogran AG-125	0,170	0,170	0,175	0,165	0,485	0,485	0,480	0,480
Алкотестер-02	0,145	0,150	0,145	0,145	0,475	0,470	0,470	0,475
AlcoHunter	0,130	0,140	0,132	0,121	0,485	0,479	0,474	0,453
AT-1000 Dingo	0,100	0,175	0,180	0,180	0,502	0,504	0,502	0,502
Drinkmate	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

в выдыхаемом воздухе – это примерно 0,3 г/л в крови.

Важно знать, что многие продаваемые приборы показывают результаты измерений в промилле, а в инструкциях используется именно такая единица. Однако же наказывать за пьяную езду нас могут согласно законам РФ, и никак иначе, а в ПДД никакие «пьяные циферки» не оговариваются. Что ж, лезем в другой документ и читаем действующую редакцию статьи 12.8 КоАП РФ «Управление транспортным средством водителем, находящимся в состоянии опьянения, передача управления транспортным средством лицу, находящемуся в состоянии опьянения»: «Административная ответственность... определяется наличием абсолютного этилового спирта в концентрации... 0,16 миллиграмма на один литр выдыхаемого воздуха или наличием абсолютного этилового спирта в концентрации 0,3 и более грамма на один литр крови...».

Итак, официальные нормы руководствуются совершенно конкретными единицами – это масса, деленная на объем.

При этом оговариваются следующие предельные значения: для выдоха – 0,16 мг/л; для крови – 0,3 г/л.

Именно поэтому результаты наших замеров приведены в мг/л. Что касается промилле (‰), то это безразмерная величина, ближайший родственник процента (1‰ = 0,1%). И граммы, деленные на литры, в промилле просто так не пересчитать. Если анализ крови показывает, что в литре крови человека содержится, к примеру, 999,68 миллилитров крови и 0,32 миллилитра спирта, то концентрация последнего составит 0,32‰. Такой пересчет является технически грамотным – единицы объема, поделенные на единицы объема, как раз и дают безразмерную величину. И только в этом случае инструкции могут оговаривать допустимую степень опьянения в промилле.

Что касается приборов, производители которых полагают, что г/л и промилле – одно и то же, для получения результата в мг/л придется поделить показания на два. Отметим, что только Алкотестер-02 изначально работал в понятных единицах и ни в каких пересчетах не нуждался.



Завотделом автомобильной информации Максим Сачков на своем примере доказал, что изменение состава выдыхаемого воздуха вполне реально даже после безобидного полоскания спиртосодержащими препаратами.



» МНЕНИЕ
Алексей Казанцев
психиатр-нарколог,
главный врач
наркологической клиники

Скорость выведения алкоголя из организма зависит от множества факторов – от росто-весовых показателей, возраста,

пола и даже национальной принадлежности. У женщин фермент алкогольдегидрогеназа работает слабее, а жидкости в организме меньше. Представители некоторых коренных народов Севера вообще не имеют этого фермента, поэтому пьянеют очень быстро, при этом алкоголь крайне медленно выводится – в связи с этим они склонны к употреблению спиртного. Если человек крупный или просто тучный, то алкоголь у него быстрее элиминируется.

Важно функциональное состояние печени: организму, переболевшему специфическими болезнями – да хотя бы банальной желтухой, – будет сложнее справляться с выведением алкоголя. И еще:

чем более крепкий напиток выпьете, чем больше в нем содержится всяких отдушек и суррогатов, тем продолжительнее будет период его окисления и выведения из организма.

Хочу также обратить ваше внимание на то, что с медицинской точки зрения такого понятия, как «остаточные явления», не существует: водитель может быть признан либо трезвым, либо пьяным. Если вы обеспокоены своим состоянием и размышляете, стоит ли садиться за руль или лучше немного подождать, то я рекомендую использовать не такие простенькие приборчики, а одноразовые моно-тесты, определяющие наличие алкоголя в организме – например, по слюне.

Кефиром можно наесться, утверждает обозреватель Кирилл Бревдо. Но напиться вряд ли получится.



СПУСК С ЭВЕРЕСТА

Статистика свидетельствует: на российских дорогах становится безопаснее.

Автор **Кирилл Милешкин**

Научный центр безопасности дорожного движения МВД России обнародовал отчет о количестве аварий за три квартала текущего года. Относительно того же периода 2017 года, когда аварийность была рекордно низкой, показатели стали еще позитивнее. Дороги становятся лучше, автопарк – современнее. Камеры фиксации нарушений заставляют абсолютное большинство водителей соблюдать ПДД. Постепенно растет и культура вождения. Эти факторы в совокупности приводят к положительным сдвигам.

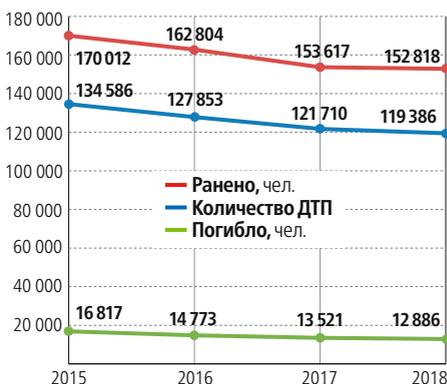
Ура? И да и нет. По части дорожно-транспортных происшествий наша страна спускается не с холма, а с Эвереста: относительные показатели радуют, а вот абсолютные – пока нет.

14,1% ДТП: на август пришлось наибольшее число ДТП

15,2% ДТП: самый аварийный день недели – суббота

19,7% ДТП: чаще всего аварии происходят с 17:00 до 20:00

Основные показатели аварийности с января по сентябрь



Снижение количества аварий из-за нетрезвого вождения, %

	ДТП	раненые	погибшие
Сustановленным состоянием опьянения	-12,2	-11,3	-24,2
В случаях отказа от медицинского освидетельствования	-12,1	-10,8	-15,7

Тяжесть последствий ДТП в темное время суток почти в два раза выше, чем днем

28,7% аварий произошло в ночное время, в них расстались с жизнью **43,8%** общего количества погибших на дорогах

В прошлом году на российских дорогах погибло 19 088 человек: минус 6% к 2016 году. В этом году – еще минус 4,7%. Значит, по всему году «минус» окажется около 5%, а это около 18,2 тысячи погибших.

Но, согласно принятой несколько месяцев назад Стратегии безопасности дорожного движения, в 2024 году (то есть через шесть лет) в ДТП должно погибать не более 6000 человек ежегодно. Выходит, нынешние темпы отстают от «плановых» как минимум вдвое: за год потери должны сокращаться не менее чем на две тысячи жизней, а не на тысячу, как сейчас.

Сумеет ускориться?



Нарушения ПДД водителями как основные причины аварий

- 20 386* Несоблюдение очередности проезда перекрестков
- 11 593 Неправильный выбор дистанции
- 10 270 Нарушение правил расположения машин на проезжей части
- 9968 Нарушение правил проезда пешеходных переходов
- 9543 Выезд на полосу встречного движения
- 9179 Несоответствие скорости дорожным условиям или несоблюдение ее ограничения

*Количество ДТП.

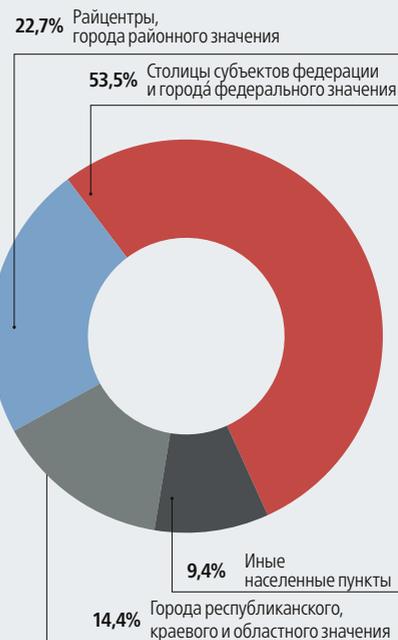
77% аварий происходит в населенных пунктах

Наибольшее число погибших в ДТП с особо тяжкими последствиями:

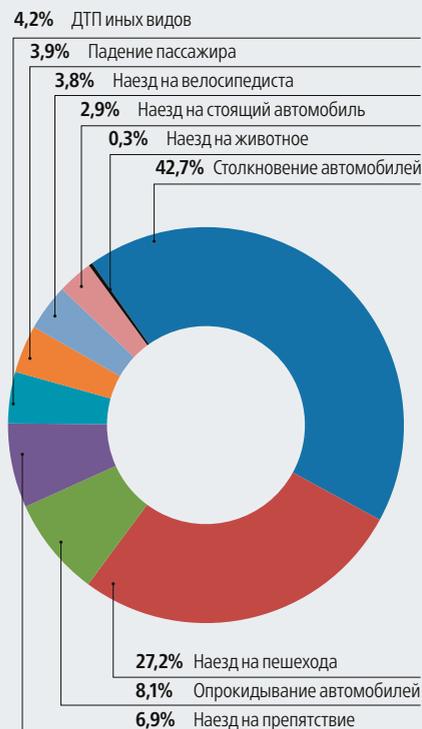
- в Краснодарском крае (24)
- в Ростовской области (23)
- в Крыму (23)
- в Дагестане (20)

В 10 субъектах федерации ухудшились все три показателя аварийности – количество ДТП, погибших и раненых, в 51 субъекте – один или два показателя

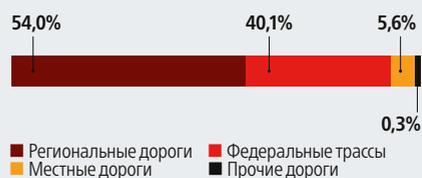
ДТП в населенных пунктах



Основные виды ДТП



ДТП вне населенных пунктов





ДАРИМ СКАЗКУ



Период проведения акции с 14 ноября по 21 декабря 2018 года,
подробности на dorognoe.ru

12+
РЕКЛАМА

ДЕ-ЮРЕ – ДЕ-ФАКТО



Принято считать, что покупать подержанную машину надежнее у юридического лица. Однако мало кто знает, какие подводные камни могут скрывать такие сделки.

Автор **Вячеслав Варёнов**

С хорошо спланированной аферой столкнулся житель Воронежа, когда купил подержанный грузовик у одной из местных фирм. Составили договор купли-продажи и акт приема-передачи. Покупатель передал наличные, а продавец – машину, ключи и полный комплект документов к ней. И покупатель без проблем поставил грузовик на учет в ГИБДД. А через несколько месяцев его вызвали в полицию и обвинили... в краже автомобиля.

О краже в полицию заявил генеральный директор той самой фирмы. В заявлении сказано примерно следующее: «В период с ноября 2016-го по март 2017 года с территории предприятия неизвестными лицами похищен грузовой автомобиль...» Странно, что собственник грузовика не смог назвать время его исчезновения с точностью хотя бы до недели. Однако полицию эта странность не насторожила, и было открыто уголовное дело.

Во всех документах, подтверждающих переход права собственности, вместо оригинальной подписи гендиректора – отпечаток клише. Директор сообщил, что его заместитель незаконно завладел печатью и бесследно исчез вместе с деньгами после совершения сделки, – и подал в суд гражданский иск, требуя признать сделку недействительной. Обычно, если суд принимает такое решение, покупатель возвращает товар, а продавец ему – деньги. Гендиректор же требует вернуть машину, однако возвращать деньги

не собирается: он же их, дескать, не получал! Ведь его заместитель, который выдал покупателю приходный ордер за принятую сумму, в кассу деньги, мол, не внес! Суд при таком раскладе обычно встает на сторону «потерпевшего», а покупатель остается у разбитого корыта – без машины и без денег.

Мошенничество? Безусловно! Причем от подобного обмана не застрахован ни один покупатель. Даже тот, кто приобретает новую машину у официального дилера. Возникает резонный вопрос: что делать, чтобы не попасть в такой переплет?

Первым делом, как говорят аудиторы, нужно вывернуть юрлицо наизнанку. Если у вас нет знакомого банковского юриста – интернет вам в помощь. Начать следует со знакомства со свежими данными Единого государственного реестра юридических лиц (ЕГРЮЛ): что за фирма, давно ли работает, кто директор. Прошерстите отзывы о ее деятельности – можете узнать много интересного.

Лицензия на торговлю автомобилями сейчас не требуется, поэтому ознакомьтесь с уставом компании, – такая просьба со стороны клиента более чем законна, хотя допускаю, что будет встречена в штыки. Из устава станет понятно, какой деятельностью вправе заниматься фирма, каковы полномочия директора. Для некоторых сделок может быть прописан специальный порядок – например, полномочия лица, подписывающего документы о продаже, должны быть

подтверждены доверенностью. А у нее – ограниченный срок действия. Выдавать ее покупателю салон не обязан, однако в просьбе сделать копию отказывать не должен.

Когда дело дойдет до оформления покупки, предупредите сразу, что представитель салона должен ставить подписи при вас, имея при себе доверенность и паспорт. Лучше выглядеть параноиком в глазах сотрудников фирмы, чем прослыть простофилей среди родственников и друзей.

Если есть возможность, проверьте продавца на предмет банкротства и ликвидации юридического лица. Известны случаи, когда фирмы после ликвидации годами продолжали деятельность, работая по-черному, только за наличные. Поэтому, если продавец не только не принимает банковские карты (это нормально), но и говорит, что оплата возможна лишь наличными, – это тревожный сигнал. А если вы всё же решили оплачивать свое приобретение наличными деньгами, передавать их нужно не сотруднику, оформляющему покупку, а в кассу – с получением документа о принятии денег. На нем должна быть печать с данными наличными, – это тревожный сигнал. А если вы всё же решили оплачивать свое приобретение наличными деньгами, передавать их нужно не сотруднику, оформляющему покупку, а в кассу – с получением документа о принятии денег. На нем должна быть печать с данными наличными, – это тревожный сигнал. А если вы всё же решили оплачивать свое приобретение наличными деньгами, передавать их нужно не сотруднику, оформляющему покупку, а в кассу – с получением документа о принятии денег. На нем должна быть печать с данными наличными, – это тревожный сигнал.

И помните: в эпоху товарного пресыщения не покупатель должен бегать за продавцом, а наоборот. Если в одном салоне что-то покажется вам подозрительным, лучше пойти в другой. Наверняка там машины не хуже. **ЗР**

СОВЕРШЕННО НОВЫЙ САЙТ
За рулем.рф

**МОЩНЫЙ
ДВИЖОК**

больше оборотов,
больше статей

ЯРКИЙ ДИЗАЙН

кристальная чистота,
большие фото

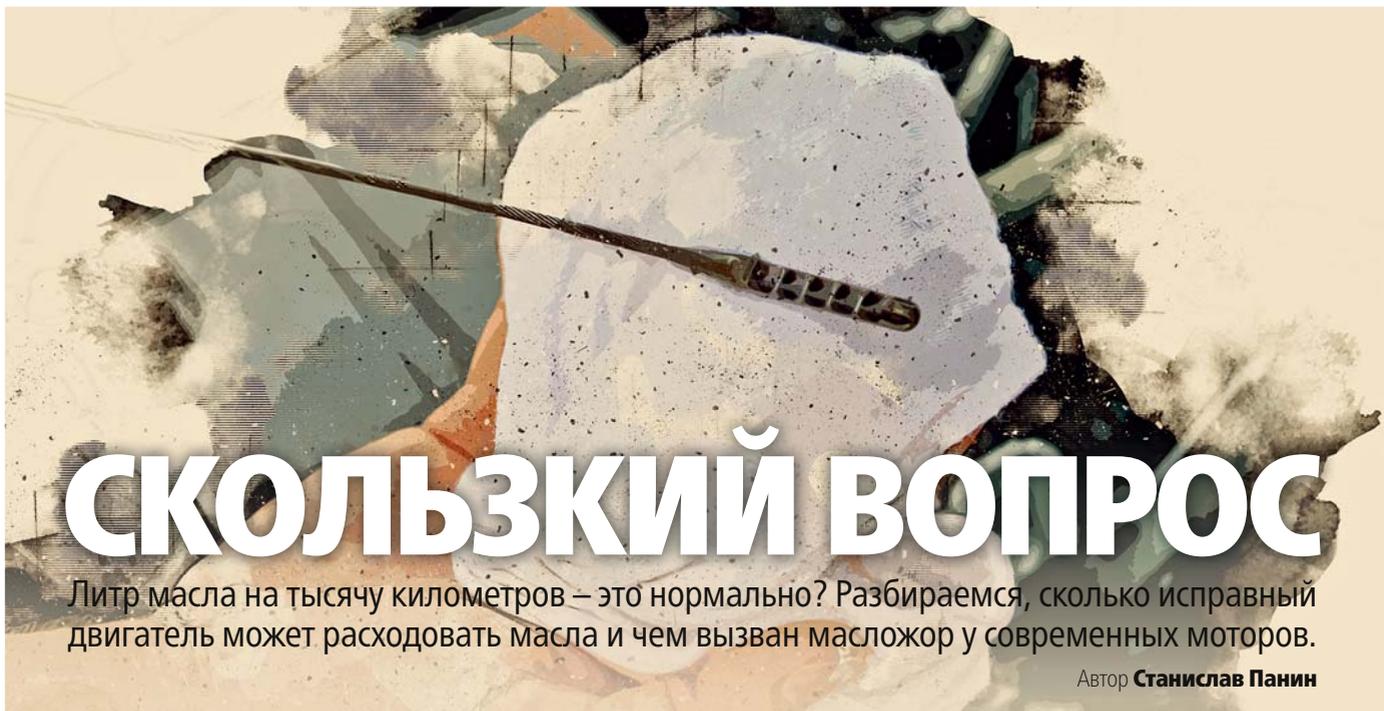
**АДАПТИВНАЯ
ПОДВЕСКА**

настраивай ленту
материалов под себя

интуитивные и быстрые

**НАВИГАЦИЯ
И ПОИСК**

**ПОЛНОСТЬЮ ОТСУТСТВУЮТ
ТОРМОЗА :)**



СКОЛЬЗКИЙ ВОПРОС

Литр масла на тысячу километров – это нормально? Разбираемся, сколько исправный двигатель может расходовать масла и чем вызван масложор у современных моторов.

Автор **Станислав Панин**

Современный двигатель сродни человеческому организму. Каждая отдельная система является частью единого целого, и ее деятельность зависит от здоровья других элементов. Поэтому повышенный расход масла может быть вызван множеством причин – от лежащих на поверхности до закамуфлированных.

Речь пойдет, конечно, не об утечках масла, а о потерях, вызванных неисправностями двигателя, а также особенностями эксплуатации автомобиля.

Система впуска воздуха

Плохая фильтрация воздуха (из-за несвоевременной замены фильтра) и негерметичность впускного тракта приводят к попаданию загрязнений в камеру сгорания. Это вызывает серьезный абразивный износ цилиндропоршневой группы – рабочих поверхностей цилиндров, поршней и колец. Из-за этого на стенках цилиндров остаются излишки масла, которые затем сгорают.

Грязь откладывается и в канавках поршневых колец. Там она соединяется с моторным маслом и превращается в абразивную пасту.



В итоге подвижные кольца, стираясь, теряют в высоте, а канавки расширяются, что приводит к снижению герметичности цилиндра и повышению угара масла.

Клапанный механизм



Масло попадает в камеру сгорания из-за износа направляющих втулок клапанов и их маслосъемных колпачков, которые часто еще и дубеют от старости и окончательно теряют уплотняющую функцию. При их замене важно проверить состояние направляющих втулок: повышенный люфт клапанов быстро прикончит новые маслосъемные колпачки – и масло снова потечет в камеру сгорания.

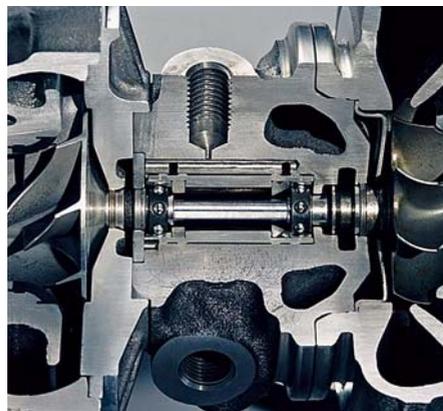
Турбокомпрессор

Даже исправный турбокомпрессор гонит небольшое количество масла во впускную систему. Ведь в турбине роль сальников играют газодинамические уплотнения, расположенные на концах вала. Они изолируют центральный корпус турбокомпрессора от впускной и выпускной систем двигателя (от холодной и горячей улиток). По принципу работы и конструкции газодинамические уплотнения схожи с поршневыми

компрессионными кольцами – они не вполне герметичны и пропускают часть газов.

В некоторых режимах работы любой турбины возникает одновременно высокое давление отработавших газов и чрезмерное разрежение на впуске. Из-за такого перепада давления возможен прорыв части газов из горячей улитки в холодную через газодинамические уплотнения. При этом газы переносят вместе с собой масляный туман, который находится в центральном корпусе, на «впускную» сторону. Видимый эффект этого явления – запотевание стыков патрубков турбины и попадание масла в интеркулер. Потери не нормируются, они зависят от конкретной модели турбокомпрессора и режимов работы мотора.

При неизбежном износе газодинамических уплотнений турбина гонит масло сильнее обычного. Его потери значительно увеличиваются при слишком сильном перепаде давления – когда возникает чрезмерное разрежение на стороне впуска и противодействие на выпуске. Такое случается, к примеру, когда забиты воздушный фильтр и нейтрализатор.

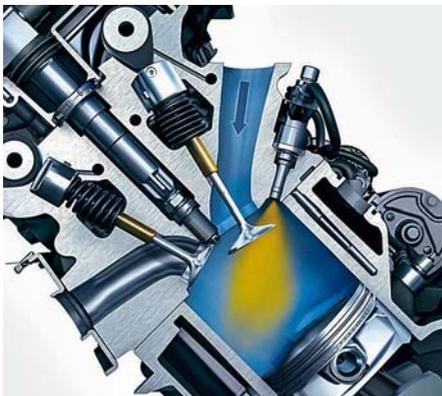


Вентиляция картерных газов



Неисправности системы вентиляции картерных газов – еще одна возможная причина повышенного расхода масла. Неизбежные отложения со временем значительно снижают производительность маслоотделителя и сокращают ресурс управляющего клапана вентиляции или вынуждают его работать некорректно. В результате во впускной воздушный тракт попадает гораздо больше жидкого масла; оно сгорает в цилиндре, оставляя после себя нагар на поршнях и клапанах.

Неполное сгорание топлива



Избыток топлива в цилиндре возникает по разным причинам – например, из-за слишком богатой топливовоздушной смеси или ее неполного сгорания. Это очень опасно, ведь несгоревшее топливо активно смывает масляную пленку со стенок цилиндра. Полусухое трение приводит к сильному износу цилиндропоршневой группы – мощность двигателя падает, а расход масла возрастает.

Поэтому очень важно вовремя устранять все неисправности, провоцирующие такую ситуацию, – к примеру, нарушения в работе системы зажигания и топливных форсунок. Следует также избегать заправок некачественным горючим и частых поездок на короткие расстояния без полноценного прогрева двигателя, что особенно вредно для бензиновых моторов с непосредственным впрыском. В этом режиме топливо не успевает полноценно испариться и смешиваться с воздухом, оно оседает на стенках цилиндра, смывая масляную пленку.



Вдобавок топливо попадает в поддон и разжижает масло, повышая его уровень и ухудшая характеристики, пока не испарится после полного прогрева двигателя.

Срок жизни

Угар масла может наблюдаться при его скоростном старении из-за тяжелых режимов эксплуатации. В таких условиях его необходимо менять чаще, чем каждые 15 000 км (общепринятый заводской интервал). Об этом обычно говорится в руководстве по эксплуатации автомобиля.

Уставшее масло также провоцирует закоксовывание и залегание поршневых колец, что приводит к снижению герметичности цилиндров, то есть к повышению объема картерных газов, с которым может не справиться система вентиляции. В итоге она станет гнать гораздо больше масла на выпуск. Вдобавок из-за закоксовывания масляных поршневых колец много масла будет сгорать в цилиндре. Замкнутый круг!

Условия эксплуатации

К числу причин повышенного расхода масла относятся не только особенности конструкции и неисправности систем двигателя и отдельных узлов, но и пагубные режимы эксплуатации. Наиболее распространенный

и неблагоприятный – длительная работа мотора на минимальных оборотах холостого хода. Из-за низкого давления при сгорании топливовоздушной смеси поршневые кольца работают неэффективно – падает степень герметичности цилиндра. Из-за этого на его стенках остается толстая масляная пленка, которая затем сгорает. К тяжелым условиям эксплуатации относятся также частая езда с непрогретым мотором под высокой нагрузкой и длительная толкотня в пробках. **ЭР**

» ПРЕДЕЛЫ ДОЗВОЛЕННОГО

Кроме привычного определения расхода масла – в литрах на 1000 км пробега – применяют и более точное: в процентах от расхода топлива. Более точное – потому что учитывается время работы мотора в режиме холостого хода. Для современных двигателей допускается расход масла не выше 0,5% от объема потребляемого топлива. А как перевести это значение в более привычные и наглядные литры? Предположим, автомобиль потребляет в среднем 8 литров топлива на 100 км пробега. Соответственно, на тысячу – примерно 80 литров, а 0,5% от этого объема – 0,4 литра. Этот показатель в два с половиной раза скромнее того, на который ссылаются сервисмены в ответ на жалобы автовладельцев.

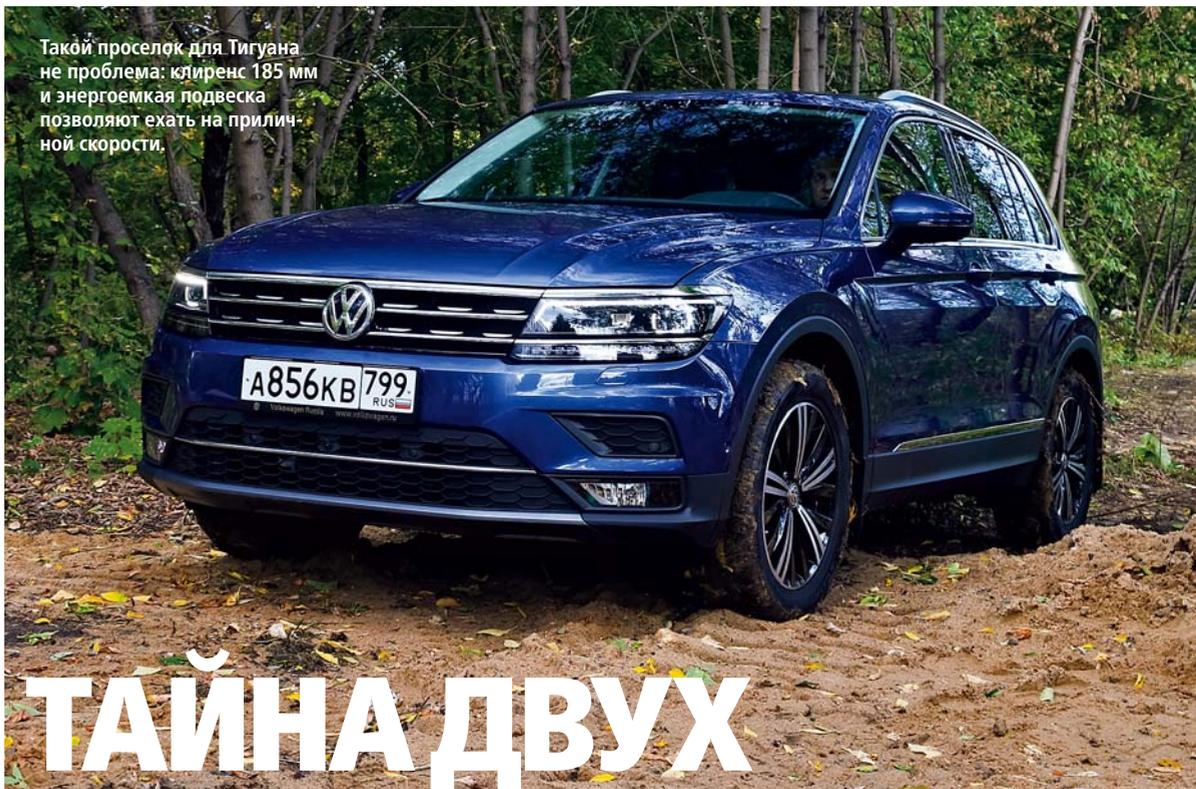


Автомобили парка 3P

CHEVROLET AVEO
2012 | 152 000CHEVROLET COBALT
2013 | 105 000CHEVROLET NIVA
2013 | 112 000CITROEN C4 SEDAN
2013 | 91 000DATSUN mi-DO
2015 | 62 000FORD ECOSPORT
2018 | 9200FORD FOCUS
2018 | 14 000LADA KALINA
2013 | 71 000LADA LARGUS
2012 | 123 500LADA VESTA
2015 | 69 000LADA VESTA SW CROSS
2018 | 19 000NISSAN ALMERA
2013 | 124 000VOLKSWAGEN CADDY
2013 | 126 500VOLKSWAGEN GOLF VI
2011 | 116 000VOLKSWAGEN GOLF VII
2013 | 98 000VOLKSWAGEN TIGUAN
2018 | 4100

год выпуска | текущий пробег, км

Такой проселок для Тигуана не проблема: клиренс 185 мм и энергоемкая подвеска позволяют ехать на приличной скорости.



ТАЙНА ДВУХ ТИГУАНОВ

Михаил Гзовский

Volkswagen Tiguan

Изготовитель – «Фольксваген Груп Рус»
 Год выпуска – 2018
 В эксплуатации «За рулем» – с июля 2018 года
 Пробег на момент отчета – 4100 км
 Публикации в 3P № 1, 2, 3, 6, 7, 2018

Расходы на эксплуатацию и обслуживание (0–4100 км)*, р

Расходы на содержание	18 223
Из них на бензин (АИ-95, средний расход 9,6 л/100 км)	18 223
Стоимость 1 км пробега	4,44

*Без учета транспортного налога, а также расходов на полисы ОСАГО и каско.

Калужский Tiguan за год вышел в лидеры сегмента. По мере роста интереса к нему больше становится и вопросов. Мы уже оценивали работу электронных ассистентов (3P, № 3, 7, 2018), а еще сравнивали бензиновый 1.4 TSI и дизельный 2.0 TDI одинаковой мощности – 150 л.с. (3P, № 6, 2018). Самое время поговорить о проходимости: есть ли смысл переплачивать за машину с опционным пакетом Offroad? Для пушкого интереса берем стандартную бензиновую версию и дизельный «оффроудный» Тигуан.

Пакет Offroad – это скошенный бампер (увеличен угол въезда) и накладки на дверные пороги. Заказать пакет можно только для версий с полным приводом, в комплектациях Comfortline и Highline. Недорого, за 18 900 рублей. Но штука в том, что любой нестандартный набор оборудования означает отход от типовых комплектаций и, как следствие, удорожание машины и увеличение сроков поставки. Больше ждать не нужно: с конца октября Volkswagen предлагает одноименную комплектацию по цене от 1 739 000 рублей. У Тигуана в исполнении Offroad – наружные зеркала с черными корпусами, 17-дюймовые легкосплавные колеса, светодиодные задние фонари и износостойкая тканевая отделка салона.

Трансмиссия 4Motion без изменений: та же муфта Haldex и отсутствие принудительных блокировок, те же режимы «дорожный»,

«снег», «внедорожный» и «внедорожный индивидуальный» – последние три весьма эффективно имитируют блокировку дифференциалов. В грязи 4Motion на Тигуане с любым мотором оперативно подключает задние колеса, не давая передку закопаться, а случись что – можно буксовать, не опасаясь перегрева трансмиссии. Четко работает и ассистент спуска с горы, ограничивающий скорость как при движении вперед, так и задним ходом и работающий на спусках крутизной не менее 10% при скорости до 30 км/ч.

На серьезном бездорожье Тигуану делать нечего. В инструкции есть глава «Переезд через бревна и камни», но на соседних страницах – недвусмысленное заявление: «Автомобиль не предназначен для путешествий экспедиционного характера». И сдерживает в этом машину не столько трансмиссия, сколько геометрическая проходимость.

Мы проинспектировали «оффроудно»-дизельный и бензиновый Тигуаны в техцентре «За рулем». Машины идентичны по дорожному просвету в передней части – у каждой



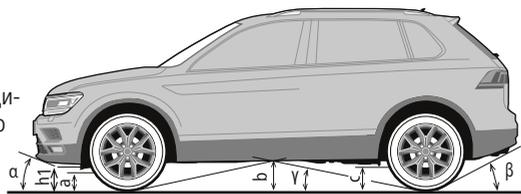
Клапан регулировки давления выхлопных газов – уязвимое место дизельной машины.

двигатель и коробка прикрыты защитой из толстого прочного пластика, которую от земли отделяют 185 мм. Практически одинаковым оказался и ход подвесок, что было ожидаемо. На машине с пакетом Offroad можно штурмовать грязь смелее – мы намерили именно те 26 градусов угла въезда, что декларирует производитель. От земли до «внедорожного» бампера – 260 мм против 230 мм у стандартного.

А вот выпускные системы разные. У дизельной машины уязвимое место – клапан регулировки давления выхлопных газов, закрепленный на выпуске и позволяющий соответствовать экологическим нормам без мочевины: его можно повредить в глубокой колее. Бензиновая машина не выставляет напоказ отдельные элементы, но весь выпуск в пределах колесной базы и у заднего бампера висит еще ближе к грунту. В общем, пакет Offroad не панацея и не призывает лезть в глубокий брод, а лишь возможность смелее парковаться к бордюру.

На этом фоне богатую индикацию внедорожного режима мультимедиа системы воспринимаешь как игрушку: отображается угол поворота передних колес, есть указатель температуры охлаждающей жидкости и масла и даже альтиметр с компасом – но к чему всё это? А вот система кругового обзора Area view – весьма полезная штука. От 3D-изображения с высоты птичьего полета толку мало, но ракурсы, позволяющие увидеть пространство у передних колес и перед бампером, облегчают жизнь и на пересеченной местности, и в городе.

3P



ПАРАМЕТРЫ ГЕОМЕТРИЧЕСКОЙ ПРОХОДИМОСТИ (замеры 3P)

Tiguan Offroad Tiguan

Просвет	Tiguan Offroad	Tiguan
a*	185 мм	185 мм
b	240 мм	215 мм
c	215 мм	220 мм
Угол		
α	26,0°	20,0°
β	26,0°	26,0°
γ	20,5°	18,0°
Ход передней и задней подвески		
h	165 мм	170 мм
	260 мм	230 мм

* Под пластмассовой защитой силового агрегата.



Самый ценный элемент пакета Offroad – передний бампер, увеличивающий угол въезда до 26 градусов.



Камеры кругового обзора очень выручают при маневрах и в городе, и на незнакомом проселке.



С такого ракурса различить бензиновый (слева) и дизельный экземпляры сложно – защита двигателей одинаковая, пластиковая.

ЛАДА ВЕСТА
Год выпуска – 2015



Кирилл Милешкин

АВТОВАЗ изменил условия гарантии на переднеприводные модели. Раньше на бесплатный ремонт выпускной системы можно было рассчитывать только в течение 12 месяцев или 35 000 км пробега. Теперь выпуск убрали из перечня исключений. Воспользовавшись этим послаблением, мы заменили на нашей Весте по гарантии прогоревшую гофру на пробеге 63 000 км. Акустические признаки прогара проявились еще 25 000 км назад, но всё это время звук оставался в рамках приличия, в рев он перешел только после четвертого ТО (60 000 км). Официалы без разговоров отремонтировали автомобиль бесплатно. Эта неисправность преследует многие Весты; раньше ее устранение требовало от 2000 до 3000 рублей.



FORD FOCUS
Год выпуска – 2018



Максим Сачков

Когда уличная температура стала подбираться к нулевой отметке, Focus сменил летнюю обувь на зимнюю. Непосредственно перед визитом в шиномонтаж я измерил остаточную глубину протектора штатных шин Michelin Primacy HP размерностью 215/50 R17, которые пробежали без малого 15 000 км. Протектор на передних колесах стерся ровно на треть, на задних износ составил чуть больше 20%. Значит, если каждый сезон менять местами передние и задние шины, они изнашиваются через 55 000–60 000 км. С учетом того, что в большинстве регионов России около полугода автомобили ездят на зимней резине, владельцам Фокусов придется потратиться на второй комплект летних шин, когда пробег перевалит за 100 000 км.





Михаил Кулешов

ЧТО В ИМЕНИ ТЕБЕ МОЕМ

Ford EcoSport

Изготовитель – «Соллерс – Набережные Челны»
 Год выпуска – 2018
 В эксплуатации «За рулем» – с августа 2018 года
 Пробег на момент отчета – 9200 км

Расходы на эксплуатацию и обслуживание (4600–9200 км)*, Р

Расходы на содержание	23 800
Из них на бензин (АИ-92, АИ-95; средний расход 12,1 л/100 км)	23 800
Стоимость 1 км пробега	5,17

*Без учета транспортного налога, а также расходов на полисы ОСАГО и каско.

Главная проблема
 двухлитрового полноприводного Экоспорта – чрезмерный расход топлива в городском цикле. При максимально спокойной и размеренной езде можно привезти результат 11 л/100 км. Если не будете особо заморачиваться, сожжете все 13–14 литров.

Если вы – владелец белого Mitsubishi Pajero Sport и днем 15 августа оставляли его на общественной парковке возле дома № 19 по улице Панфилова в подмосковных Химках, знайте: вам чертовски повезло. Ну и мне, разумеется, тоже. Дело в том, что несколькими минутами ранее я забрал новенький EcoSport для длительных испытаний и впервые развращивался на нем в условиях ограниченного пространства. И всё бы ничего, но, поскольку камера заднего вида расположена в нижней части бампера, нужно всегда помнить про запаску, которая висит выше и выступает сантиметров на сорок. Я спохватился в самый последний момент...

Решение оставить неуклюжий пластмассовый кофр на пятой двери российских модификаций Экоспорта (европейские обходятся без нее и смотрятся куда гармоничнее) расстраивает до глубины души. Причем это не единственный повод для эстетических страданий. Машины, собираемые в Набережных Челнах, вместо полноразмерного цветного дисплея трип-компьютера получили маленький монохромный экранчик времен Генри-младшего. Сегодня такой едва ли уместен даже в бюджетных автомобилях за полмиллиона рублей. А наш полноприводный EcoSport с двухлитровым 148-сильным мотором и полным набором опций тянет без малого на полтора!

Впрочем, на этом моменте первые придиры к машине заканчиваются и начинается радость: от классно спродумированного сиденья водителя, продуманной эргономики (я бы лишь поменял местами левый и правый

блоки клавиш на рулевых ступицах), шустрой и понятной мультимедийки SYNC 3 и отменного звучания штатной аудиосистемы. В Европе на топовые Экоспорты ставят акустику Bang & Olufsen, но при столь классном звучании безмянных компонентов сожалеть о ее отсутствии в России не стоит. Кстати, при желании можно выключить музыку и наслаждаться тишиной – изоляция от всех видов шумов хороша и не заслуживает негатива в свой адрес.

Настройки рулевого управления и шасси – еще один козырь из кобуха запаски Экоспорта. Кроссовер почти по-фокусовски собран в поворотах, да и усилие на руле подобрано замечательно, но... Попробуйте хоть раз пошустрить по-настоящему, и настроение испортится. Шестиступенчатый автомат невольно подтыкает передачи, усилие на педали тормоза разнится едва ли не на каждом сантиметре ее хода, а расход топлива вмиг вырастает до космических показателей.

Если прежде вы думали, что 14–15 литров на 100 км пробега – удел старых V6 мощностью свыше 200 л.с., вы думали правильно. Но теперь можете записывать в этот клуб еще и 148-сильную рядную «четверку» Экоспорта.

Тут-то меня и начинает буквально раздражать изнутри на кусочки, потому что люди, именовавшие эту машину, совершили богомерзкий акт лицемерия (сравниться с ними могут разве что ребята, давшие имя Prince заурядному седану Daewoo в начале девяностых). Если Ford EcoSport и позволяет что-то экономить, то исключительно при неспешной



Монохромный дисплей трип-компьютера недотягивает размерами даже до спичечного коробка. Такой полагается всем российским модификациям Экоспорта. Маркетологам должно быть стыдно.



Основная эргономика хороша, но блоки кнопок на правой и левой рулевых ступицах неплохо бы поменять местами. Согласитесь, при свободной правой руке громкость аудиосистемы можно поменять и колесиком на консоли!



Маневрируя в тесных дворах, нужно постоянно помнить про запаску на пятой двери. Камера заднего вида, как и датчики парктроника, расположена на бампере под кофром, а красные метки на проекции изображения с камеры не совпадают с реальным положением запаски.



Горловина без крышки (Easy Fuel) облегчает процесс заправки. Однако в жаркую погоду при резком нажатии заправочным пистолетом на клапан есть риск быть обрызганным топливом – при заправке лучше стоять чуть сбоку.

езде по загородной трассе, где потребляет адекватные 7,5 литра на 100 км пути. Если в нем и есть что-то от спорта, то параллели можно проводить разве что с шахматами. Даже с двухлитровым мотором это достаточно вялый автомобиль, отнюдь не способный дарить удовольствие от вождения. Да, шасси хорошее. Но без нормального двигателя, коробки и тормозной системы всё равно выходит беда.

К моменту этого отчета мы с Фордом отметили два с половиной месяца совместной



жизни и проехали 4600 км. Несмотря на то что всё это время мы передвигались в пенсионерском режиме, будто не ведая про кикдаун и в буквальном смысле кладя шнурки на акселератор, средний расход по чекам составил 12,1 литра на 100 км, а стоимость километра пробега достигла пяти рублей – непозволительно много для кроссовера В-класса! Хорошо хоть, производитель допускает использование АИ-92.

Восемьдесят процентов всех пройденных километров EcoSport преодолел именно на этом бензине. И оставшиеся 20% на АИ-95 совершенно не убедили переплачивать три-четыре рубля за литр: показатели расхода и разгонной динамики остались прежними.

Машина проведет в редакции немало времени, в течение которого попытается реабилитироваться за удручающие первые впечатления. И какой-никакой шанс на снижение есть: в условиях снежной зимы полноприводная трансмиссия наверняка окажется как нельзя более кстати, а трехдиапазонные обогревы сидений и руль, греющийся по всей окружности обода, помогут слегка растопить наши сердца. Пока же полноприводный EcoSport с двухлитровым мотором и автоматом видится не лучшим выбором за свои деньги. Да и за чужие, пожалуй, тоже. **ЗР**



Пятая дверь, открывающаяся вбок, – это неудобно. За последнее десятилетие от этого решения отказались Toyota RAV4, Kia Sportage, Suzuki Vitara и многие другие. Зачем над нами издевается Ford? Вопрос риторический.

ЛАДА ЛАГУС
Год выпуска – 2012



Алексей Ревин

В Ларгусе салон освещается тускло. Поэтому я обрадовался, узнав, что калужское объединение «Энергомаш» производит светодиодные панели для салонных светильников. Для Ларгуса (как, впрочем, и для многих других машин, построенных на платформе В0) предлагают плату с 24 светодиодами и цоколем лампы W5W. Она отлично размещается в штатном плафоне и светит намного ярче. Но есть нюанс: если во вторую «люстру» (над вторым рядом сидений) тоже установить светодиодную лампу, то при закрытых дверях светодиоды продолжают бледно светить. Выхода два: оставить сзади лампу накаливания или, разобрав плафон, подпаять параллельно лампе резистор 30–100 Ом.



ЛАДА КАЛИНА
Год выпуска – 2013



Станислав Панин

Лучшая проверка здоровья автомобиля – щадящая вылазка на летний трек. В целом Калина показала себя очень хорошо, но неожиданно сдались передние тормоза. Остаточной толщины тормозных дисков (до минимального значения было еще далеко) оказалось недостаточно – даже с новыми колодками после пары прикаточных кругов они перегрелись и «поплыли». Эффективность торможений резко упала. И хорошо, что это произошло на закрытой трассе, а не при езде, скажем, по горному серпантину. Подробности об особенностях штатных тормозов я поделюсь в ближайшем материале про редакционную Калину.



АНАТОМИЯ ОДНОГО АВТОПРОБЕГА

О беспрецедентной журналистской гонке 1988 года рассказывает ее участник Владимир Соловьев. Фото: Владимир Князев и Виктор Панярский

Советский Союз, весна 1986 года. Михаил Горбачев в Тольятти на встрече с молодыми конструкторами провозглашает, что наша страна может и уже скоро обязательно будет законодателем мод в мировом автомобилестроении!

Самое начало перестройки, трещит по швам пресловутый железный занавес, в Москве одно за другим открываются представительства иностранных телерадиокомпаний. Открытие корпункта португальского телевидения журналисты Карлуш Фину и Нуну Вашку отметили скоростным автопробегом Лиссабон – Москва, соединив крайние

столицы Европы. Оседлав двухлитровый Austin Montego, они преодолели путь протяженностью без малого 5000 км за 51 час 30 минут – и предложили советским коллегам показать свой результат. Ответ португальцам вызвался дать журнал «За рулем».

Как обойти португальцев?

Двухлитровый Opel Montego мощностью 115 л.с., разгоняющийся до 185 км/ч, против полторалитрового 76-сильного ВАЗ-21093 с максималкой 155 км/ч. Расклад сил был явно не в нашу пользу.

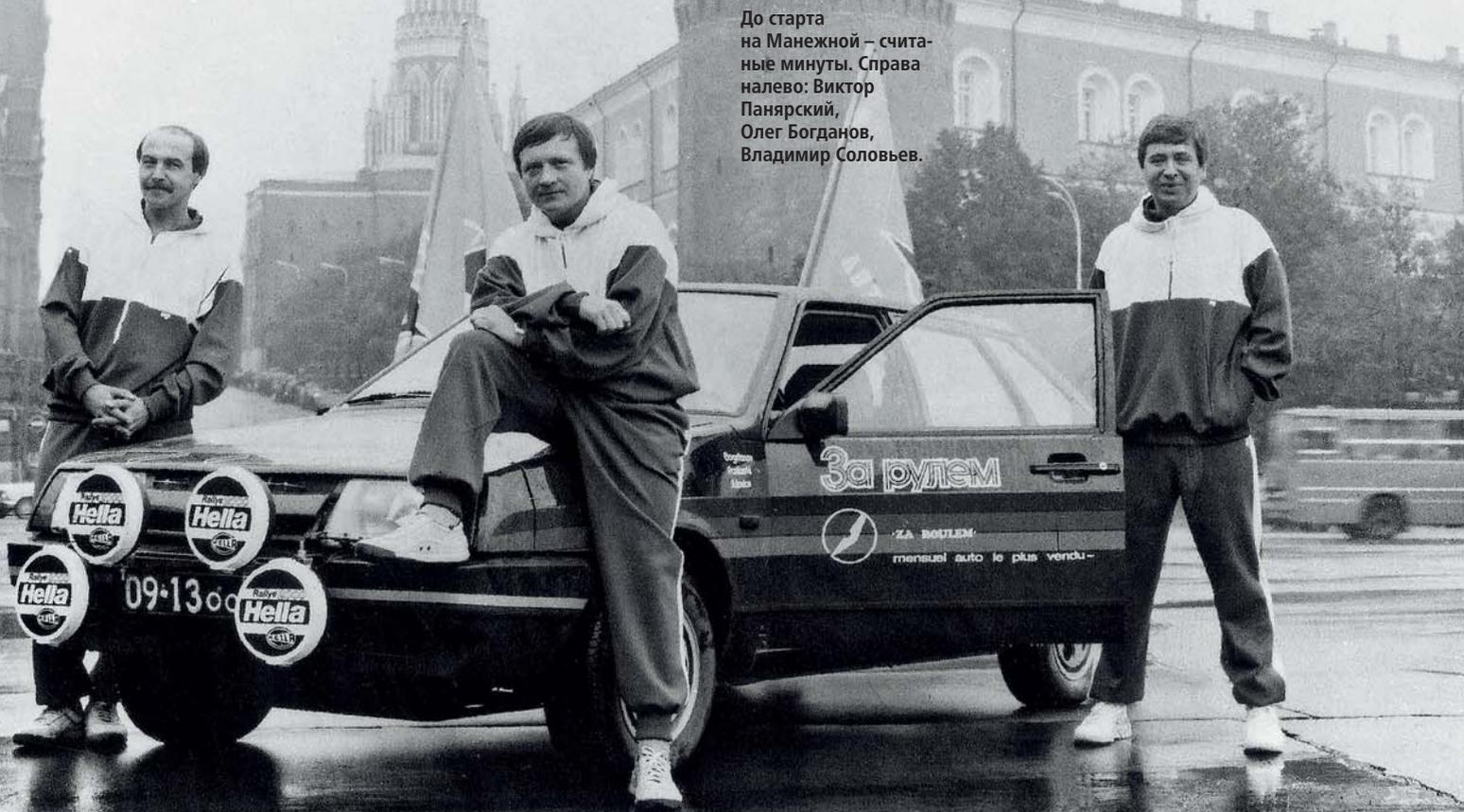
До старта на Манежной – считанные минуты. Слева направо: Виктор Панярский, Олег Богданов, Владимир Соловьев.



Замминистра автомобильной промышленности СССР Валентин Морозов (в центре) напутствует команду «За рулем».

Тем не менее усилиями специалистов ВАЗа, помудривших с фазами газораспределения, системой зажигания и жиклерами карбюратора, удалось «научить» машину ускоряться до 180 км/ч.

Но главный расчет делался на организацию пробега. Выбор времени, когда дороги не сильно загружены, когда на границах будет немногочисленно, и, конечно, четкое распределение сил и слаженные действия команды: каждый знал, за что отвечает и что делает в случае прокола колеса, обрыва ремня генератора или выхода из строя электронного коммутатора.





← Высшее руководство советского автопрома во главе с министром Николаем Пугиним (крайний слева) посетило стенд Лады на Парижском автосалоне, чтобы посмотреть на рекордную зарулевскую «девятку».

→ Торжественный прием журналистов «За рулем» мэром Лиссабона.



СССР – космическая держава

И всё же уверенности не хватало. Нужно было пройти семь границ и семь таможен. Советским гражданам невозможно было путешествовать без виз. И для каждой страны – своя. Португальцам же была открыта вся Западная Европа. В этом мы им ничего не могли противопоставить. Нужен был нестандартный ход. И он был найден.

Помощь пришла в буквальном слове из космоса. Институт медико-биологических проблем, курировавший подготовку звездных экипажей, предложил безотходный космический рацион, сводивший к минимуму количество возможных биологических пауз. Питание было организовано таким образом, что по мере накопления усталости и увеличения нагрузки на организм повышалась калорийность пищи. Мы могли ехать без остановок на еду: всё свое везли с собой в пакетиках, распределенных строго по часам приема, – и без того, чтобы лишний раз заглянуть в туалет.

Чтобы убедиться в том, что мы сами и техника способны двое суток напролет работать на «максимальных оборотах», за месяц до старта на скоростном кольце Дмитровского автополигона провели пробный безостановочный заезд на 5000 км, имитируя гонку по неведомым дорогам Европы.

Дорожные курьезы

Их было много. В Польше, куда мы попали к ночи, столкнулись с нашествием гужевого транспорта. Петляющая дорога и петляющие тележки – засидевшись в гостях, поляки возвращались домой. А гэдэровские полицейские сопровождали нас по параллельной дороге, ожидая, что мы превысим разрешенные на местном автомобиле 110 км/ч.

Вместо Бельгии свернули в Голландию – навигаторов не было, дорога незнакомая. Да и виза для трех маленьких государств – Бельгии, Нидерландов и Люксембурга, объединившихся в Бенилюкс, – была единая.

Мы тогда совсем дикие были. Остановились на французской платной дороге на обочине, не подозревая, что это серьезное

нарушение местных правил дорожного движения. Пришлось объясняться с французскими полицейскими.

Один курьез едва не сорвал всю поездку. Мост через реку Тежу, сворачиваем на Лиссабон... и упираемся в пункт оплаты. От нас требуют эскудо. Никаких франков, дойчмарок или долларов не принимают. Португалия маленькая, но гордая страна! И ни одного обменника поблизости. Кое-как упростили служащих дать возможность позвонить в посольство. Мобильников ведь тоже не было.

Лада Самара с номерами 09-13 00Т остановилась у башни Белен в центре Лиссабона 16 сентября 1988 года в 7:30 утра, преодолев 4827 км за 46 часов 30 минут. Но к Лиссабону-то приехали за 45 часов!

Париж, всемирный автосалон

Триумфом стало появление нашей «девятки» в качестве центрального экспоната стенда Лады на Парижском автосалоне. Надпись

возвещала, что данный автомобиль – самый быстрый в Европе. А мы оказались почетными гостями выставки Mondial de l'Automobile и «столицы мира».

Там же, на стенде Лады, состоялся дебют Москвича-2141, который представили парижанам под именем Lada Aleko. Надеялись развернуть продажи под известным брендом, но этого не произошло. Зато сами Лады стали заметно популярнее. В год только во Франции расхотилось по 20 тысяч и более машин. Ладу покупали лучше, чем автомобили Toyota, Mazda, Volvo, Honda и Mitsubishi.

Португальцы даже захотели организовать у себя сборочное производство «девяток»: недорогая, быстрая, надежная машина!

Оглядываясь на тридцать лет назад, скажу, что ни до, ни после этого пробега быстрее нас между восточной и западной столицами Европы никто на автомобиле не ездил. Это было не только великолепным достижением журналистов «За рулем», но и, пожалуй, апогеем советского автопрома. **ЗР**



У берегов Атлантики. Не всем на пути в Европу сопутствует удача. Японский автовоз сел на мель, утопив все пять тысяч новеньких автомобилей.

БУДУ ВЕЧНО МОЛОДЫМ

Пробираемся к берегу несостоявшегося
Подольского моря на состоявшемся кроссовере
Mitsubishi Eclipse Cross

Автор: **Александр Виноградов** фото: **Александр Кульнев**



Комсомолу сто лет! По своему размаху с ВЛКСМ тягаться некому – почти 40 миллионов советских граждан от 14 до 28 лет состояло в этой молодежной организации. Вот только уже нет ни ее, ни СССР. А уж сколько комсомольскихстроек прошлого остались незавершенными после распада Союза – не счастье. Далеко не до всех объектов легко добраться – нужно что-то с полным приводом.

Наш выбор пал на новичка в стане компактных кроссоверов – Mitsubishi Eclipse Cross с полуторалитровым турбомотором, вариатором и полным приводом. Его мы выбрали неспроста, ведь первый автомобиль Mitsubishi лишь на год старше ВЛКСМ – Model A появился в революционном и для нас, и для компании 1917 году. А поехали мы на Подольское море. Не слышали о таком? Давайте вместе поднимать историю! Этот суперпроект должен был если не повернуть реки вспять, то по крайней мере «отрегулировать сток рек южной части Московской области».

Против течения

В 1975 году Московский областной совет принял решение о создании Подольского моря – водохранилища на месте слияния рек Пахра и Моча, которое стало бы курортной зоной в Московской области, страдающей от недостатка больших водоемов.

Через три года сделали проект: для поддержания постоянного уровня воды было необходимо создать каскад из трех гидроузлов. В год московской Олимпиады-80 было начато строительство первого из трех таких сооружений. Через десять лет эта грандиозная конструкция из бетона была практически готова. В зоне предполагаемого затопления даже вырубали леса. А потом грянули лихие девяностые. Страну затрясло, финансирование прекратилось. Реализованный на треть проект заморозили, и, похоже, до полноценной разморозки еще далеко. Да и надо ли так издеваться над природой?

Наддувательство

Дорога к Подольскому морю пролегает по отличному Симферопольскому шоссе, на котором 150-сильный Eclipse чувствует себя прекрасно. Задора двигателя хватает за глаза – даже в паре с вариатором, который порой резиной растягивает ускорение.

Как я ни старался, Eclipse не брал меньше девяти литров 92-го бензина на сотню. Стоило выйти на узкую двухполосную дорогу, где периодически приходилось обгонять с выездом на встречную, и аппетит вырос еще на пару литров.

Eclipse Cross неплохо стоит на дуге и не разочаровывает пустым «нулем». Усилие на руле по мере роста скорости в вираже растет линейно, хотя и не очень активно. Но все-таки отточенных манер ему недостает. Да и крены больше, чем хотелось бы.

Вскоре съехали с асфальта. К заброшенному гидроузлу плелись по влажной грунтовке. Пришлось и побуксовать, чтобы



С жесткой диагональю Eclipse Cross справился не сразу, пришлось его немного раскатать.



← Аббревиатура S-AWC знакома каждому поклоннику марки по легендарным машинам Lancer Evolution. Но активных дифференциалов в трансмиссии Эклипса, конечно же, нет.

→ Пользоваться тачпадом в дороге неудобно. Чувствительность и быстродействие оставляют желать лучшего.



↑ Раскисшая грунтовка с глубокой колеей Эклипсу по зубам. Но бездорожья посерьезнее лучше избегать – автомобиль не того класса.

→ Приборы стандартны и хорошо читаются. На центральный дисплей можно вывести графику, отражающую перераспределение момента между осями.





← Мост близ деревни Игнатово выглядит футуристично. Высокий пролет в овраге – и ни намека на хоть какую-то дорогу поблизости.

→ Недостроенный гидроузел привлекает фотографов и любителей настенной живописи.



не свалиться в глубокую колею, в которой даже 200-миллиметровый клиренс не спасет. Вскоре рельеф стал совсем грустным, пришлось пробираться на цыпочках.

В один прекрасный момент Cross повис на двух колесах – «диагональ» во всей красе. Mitsubishi упорно вращал свободными колесами и наотрез отказывался передать момент тем, что контактировали с землей. Пришлось вручную раскатать машину взад-вперед, чтобы зацепить опору третьим колесом. Получилось!

Недостроенный гидроузел – одновременно внушительное и печальное зрелище.

Высоченные бетонные стены посреди полей и лесов, сплошь покрытые граффити. Подольский гидроузел – место паломничества начинающих и не очень фотографов. Главное, чтобы было на чем доехать. Eclipse прополз.

Штурмовать подъем пришлось ходом, но очень аккуратно – дабы не повредить красивые бамперы. Сердце сжималось: рельеф такой, что машина постоянно скребла брюхом. И всё же Mitsubishi выбрался без посторонней помощи – с отключенной противобуксовочной системой и «гравийным» режимом трансмиссии S-AWC, хотя активных

дифференциалов, как у Лансера Evo, понятное дело, нет.

Мост в никуда

Найти его оказалось сложнее – недостроенный мост возвышается далеко от основных трасс. Свернули на узкую извилистую тропку. Поперечные ямки, торчащие корни деревьев Eclipse Cross отработывает гораздо лучше, чем жесткие асфальтовые стыки. Чем хуже дороги, тем меньше проблем! Разве что на большой волне надо быть аккуратным, чтобы не раскатать машину и не приложиться о грунт.



В конце концов дорога кончилась. От слова «совсем» – глубина раскисшей колеи позволит пролезть разве что на армейском грузовике. И мы, как настоящие комсомольцы, пошли на разведку. Пешком. И нашли! А затем по отвратительной скользкой грунтовке, изрядно заросшей травой, всё же доехали до недостроенного моста, что близ деревни Игнатово.

Выглядит конструкция по меньшей мере странно. Пролет высокого моста стоит посреди глуши. Ни дорог, ни подхода, ни въезда. Ничего! Да и река Дороховка совсем неглубокая. Вот если бы задуманное воплотили, уровень воды в этом месте был бы высоким. Но увы. Мост в никуда и ниоткуда – отличный символ последних лет существования СССР.

Мода на всё, что напоминает о былых советских временах, потихоньку возвращается. Так уж устроена наша память – плохое забывается, а позитив остается в умах. Столетняя история автомобильного направления Mitsubishi в чем-то схожа с историей ВЛКСМ. Спортивно-раллийные достижения свежи и вспоминаются с теплотой фанатами и в самой компании. И умело ностальгирующий по тем временам Eclipse Cross – яркое тому подтверждение. Не зря же вернулось из небытия гремящее когда-то имя Eclipse. Новый кроссовер – однозначно самая видная модель в нынешней линейке. Так что в истории легендарной японской марки наверняка еще будут яркие страницы.

ЭР



Для задних пассажиров предусмотрен двухступенчатый обогрев.



Сиденья хороши: подушка длинная, отсутствие регулировки поясничного упора не напрягает, поскольку спинка хорошо профилирована.

Сзади просторно даже людям ростом выше среднего. Можно регулировать угол наклона спинки и сдвигать сиденье по салазкам.



По иронии судьбы застрявший по соседству автомобиль – тоже Mitsubishi. Молодой фотограф бездумно бросился в атаку, за что и поплатился.



Интерьер Эклипса на порядок спокойнее внешности. К эргономике особых претензий нет.

Проекционный дисплей чем-то напоминает прицел. При желании его можно убрать.



Мультимедийная система не отягощена штатной навигацией. В качестве альтернативы можно подключить смартфон через Apple CarPlay или Android Auto.

В пылу борьбы
борьбы
навернутся
с детской машинки
можно совсем
не по-детски

БЕЗУМСТВО ХРАБРЫХ

Всё, у чего есть колёса, пригодно для гонок. И сейчас мы в этом убедимся. Автор **Сергей Зиновьев**

При желании необычным назвать можно и дрифт – вид автоспорта, ныне хорошо знакомый россиянам. Ведь он сродни фигурному катанию: судьбу оценивают не столько скоростью, сколько «технику и артистизм». Можно даже Формулу-1: ценится вроде скорость в чистом виде, а ее зачем-то сдерживают ограничениями на расход топлива.

Но нас сейчас интересует что-то менее привычное. Желательно «полный отвал башки». И не часть ярмарочной программы, как американская Pig-N-Ford Race (гонки на Фордах Model T с обязательной свиньей в экипаже), а достаточно серьезные и массовые состязания. Наиболее преуспели в создании всяких сумасшедших гонок, как известно, американцы. Но и другие нации сделали весомый вклад.

Lawnmower Race

Гонки на газонокосилках постепенно покоряют планету: проводятся чемпионаты разных стран и даже чемпионат мира. Придумали эти соревнования не в Америке, как принято считать, а в Англии, в начале 1970-х годов. Британская ассоциация гонок на газонокосилках сочинила первые правила, ставшие базовыми для всех.

Газонокосилки терзают на различных дистанциях, чаще коротких, но вершиной считаются изнурительные 12-часовые заезды по грунтовому покрытию. Техника делится на четыре класса – в зависимости от типа машин и мощности моторов. В Англии ежегодно проходит дюжина крупных состязаний, в том числе этап чемпионата мира. В 2002 году президент Ассоциации производителей садовой техники Билл Харли ожесточенно критиковал этот вид спорта за высокий травматизм. Но огромная армия энтузиастов не поредела.

В России гонки на газонокосилках пока не получили признания.

Barbie Jeep Racing

Здесь травматизма еще больше, но производителей детских pedalных машинок это не беспокоит. Говорят, что забава родилась в долине американской реки Арканзас. Простая и доступная, она набирает популярность и в других краях, на ежегодную гонку приезжают иностранные «пилоты».

Смысл – спуститься с горы на машине (а не на частях своего тела), опередив соперников. Изначально на старт допускали только технику марки Jeep, потом появились

смешанные зачеты. Водителям положен шлем. Желающие могут усилить подвеску и рулевое управление, но, похоже, смысла в этом немного. Трасса должна быть грунтовой. Кто знает, не дорастет ли и эта затея до статуса Мирового кубка?

Дрег-рейсинг (Drag Racing)

В современном виде родился в Калифорнии в 1948 году, где был построен первый трек для парных заездов на четверть мили. Но подобными гонками развлекались и раньше, в 1920-х, – на высохших соляных озерах в США и на пустынных ночных дорогах в Англии.

Американцы научились превращать в дрегстеры практически всё, у чего есть мотор и колёса.



Мы в России газоны косим чаще другими способами, а для колесных газонокосилок давно проводят чемпионат мира.



Сейчас он известен практически везде, а в России легализован в 2002 году, когда появилась национальная федерация дрег-рейсинга.

В дреге теперь поражает не сама идея бешеного разгона на короткой дистанции (часть заездов вообще проходит на треке длиной $\frac{1}{8}$ мили, то есть 201 метр), а... как бы это сказать... инженерно-технический беспредел. Доработанные серийные спорткары и хот-роды – ладно. Специальные машины с моторами V8, заточенными под закись азота, и тормозными парашютами – хорошо. Но автобусы и седельные тягачи?!

В свободном классе трактор-пуллинга нет ограничений на число моторов. А к топливу часто добавляют закись азота



World Solar Challenge

Проведя первую гонку с таким названием в 1987 году, австралийцы не подозревали, к чему это приведет. Сегодня «Всемирный солнечный вызов» проходит по нечетным годам и собирает бомонд инновационной мысли со всего мира. Прошлый созыв принял 42 экипажа из технических университетов и компаний, жаждущих создать эффективное транспортное средство, которое работает на энергии Солнца. Задача сводится к оптимизации аэродинамики, минимизации массы и потери на трение.

Маршрут не менялся: всё те же 3022 км от Дарвина до Аделаиды, поперек континента с севера на юг. С 2015 года держится рекорд средней скорости – 91,75 км/ч, показанный голландской командой (в 1987-м был установлен первый рекорд – 67 км/ч).

В 2019 году, как ожидается, впервые стартует российская модель от Санкт-Петербургского политеха: площадь солнечных панелей 4 м², масса менее 150 кг, расчетная максималка 150 км/ч. Из пресс-релиза: «... в России такой вид транспорта будет популярен в регионах с большим количеством солнечных дней». Возможно. Но в каком веке?

Гонка идет по дорогам общего пользования, а машины участников не соответствуют элементарным требованиям безопасности.

Солнцемобили экологически привлекательны, но не работают ночью и в пасмурные дни. И вызывают много вопросов касательно безопасности движения.



Из этого ясно, что солнцемобили – вещь в себе, до массового их использования в роли полноценного транспортного средства еще очень далеко.

Tractor pulling

Как вид спорта зародился в США в конце 1920-х, придя на смену хорс-пуллингу (лошади тянули амбарные двери). Сейчас это заезды «кто дальше уедет» на специально подготовленных колесных тракторах с прицепом. Прицеп представляет собой платформу с волочащейся по земле металлической плитой – суммарная масса может достигать 75 тонн. Покрытие – грунт, в плохую погоду – грязь. В разных классах тракторам предписан разный груз.

Уровень подготовки техники поражает воображение. Правила допускают установку любых моторов (в том числе судовых, танковых и вертолетных) в любом количестве. Инженерный прорыв случился в 1970-х, когда к одному кардану прицепили два мотора. Сегодня самая популярная схема – четыре двигателя (а рекорд установлен в 1988-м – семь). На продвинутых моделях мощность достигает 10 000 л.с.

В мире зарегистрированы 22 ассоциации тракторных гонок. Проходят чемпионаты США, Канады, Австралии, Бразилии и Европы. В России этот вид спорта – в зачаточном состоянии: некий комитет трактор-пуллинга

Рывканы на «24 часах Лимона» разрешено всячески украшать. А можно и вообще ничего не делать – сел и поехал.



существует, но больших мероприятий не проводил.

24 Hours of LeMons

Англ. *lemon* – это не только «лимон», но и «автомобиль с дефектами», «машина-развалюха». Пародия на знаменитые «24 часа Ле-Мана» родилась в Калифорнии в 2006 году. С тех пор проводится ежегодно, собирая до 200 экипажей и превратившись в многоэтапную серию. Аналогичные соревнования появились в Австралии и Новой Зеландии.

Это 24-часовая кольцевая гонка на машинах, чья доказанная рыночная стоимость не превышает 500 долларов США (или 999 австралийских). Ограничение трат не распространяется на расходные материалы, то есть шины, элементы тормозной системы, топливо, и на обязательное оборудование безопасности: каркас, сиденья с гоночными ремнями, системы HANS (поддержка головы пилота) и пожаротушения.

С точки зрения безопасности все нормы соблюдены. Но внешне и по содержанию почти все автомобили – сущие рывканы. И в этом прелесть! Хорошо продумана система штрафов за нарушения в ходе борьбы. Водителя могут наказать переодеванием в женское белье, съеданием черствого сэндвича или написанием любовного послания. Занимаясь этим, он теряет время, а гонка-то идет.



Болотные багги вполне пришлись бы ко двору и в России – подходящие трассы найти можно.

Swamp Buggy Race

Гонки на болотных багги родились там, где много болот, а именно в штате Флорида, США. Первое официальное соревнование провели в 1949-м. С тех пор идея расплодилось по миру, но Спортивный парк Флориды по сей день принимает болотные гонки трижды в году – на трассе «Миля О'Грязь» (Mile O'Mud, длина круга 1,4 км). Это не очень быстро, зато очень зрелищно благодаря множеству брызг. У машин двух основных классов узкие и высокие колёса с «велосипедными» шинами.

В России болота занимают 108 миллионов гектаров, но почти все не подходят для гонок. Нужна все-таки специальная трасса с достаточно твердым дном. Хотя, в сущности, подойдет вообще любое побережье чего-нибудь, чем многие и пользуются.



Нередко на гонках Figure 8 случается куча-мала. В США для подобных гонок есть около двух десятков трасс

Bonneville Speed Week

Заезды на высохших соляных озерах в штате Юта начались почти сразу, как только придумали автогонки. Озеро Bonneville, самое большое и плоское, в итоге стало гоночной Меккой. Именно здесь ставят мировые рекорды скорости на суше. И ежегодно проводят несколько мероприятий. Самое крупное – фестиваль «Неделя скорости», на котором бал правят кастомы и хот-роды.

Собираются на фестиваль все, кому есть на чём попробовать побить какой-нибудь рекорд Bonneville. Автомобили поделены на семь категорий (включая винтажные, до 1938 года выпуска), внутри категорий идет деление по рабочему объему двигателя, топливу, типу привода, наличию турбины.

Больше сотни разных зачетов! Вот почему число стартующих команд огромно.

В минувшем году, кстати, на Неделе отличилась российская команда Fine Custom Mechanics, установив три рекорда скорости на мотоцикле Ural Puncher CR (базовые рама и двигатель изготовлены в 1978-м) – в классе «ретро 650 кубов».

Figure 8 Racing

Название дисциплины продиктовано конфигурацией трассы – это компактная восьмерка: дорожка пересекает саму себя. Вариант с мостиком при этом не особо популярен, зрителям больше нравится, когда машины рискуют столкнуться. Конечно, есть правила, обязывающие пропускать «помеху справа», но они часто не срабатывают, поскольку в заезде обычно участвует по два-три десятка машин. Они самые разные – чаще недорогие сток-кары. Дорожка может быть грунтовой или асфальтовой.

История таких гонок началась в конце 1940-х в Индианаполисе, там же до сих пор функционирует автодром-восьмерка, где проходит самая крупная международная гонка. Соревнования Figure 8 Racing наиболее развиты в США и Канаде, варианты – от коротких спринтов до трехчасовой гонки на выносливость.

Бизон-Трек-Шоу

Начиная с 2002 года близ Ростова-на-Дону ежегодно проходят гонки на тракторах под эгидой компании Бизон – продавца сельскохозяйственной техники.

К участию допущены модели МТЗ-80, МТЗ-82, Беларус-826, -892, -920, -952 и их модификации. Обязательна специальная подготовка (по безопасности). Ограничен объем мотора (максимум 5 литров), но нет ограничений для степени форсировки. Можно мудрить с подвеской и трансмиссией. Запрещено вмешиваться в тормоза и рулевое управление. Пилоты – профессиональные трактористы. Заезды – на время, тракторы идут по специальной «сильно пересеченной» трассе с трамплинами и бродом, дистанция около 15 километров. В хорошую погоду собирается до 40 тысяч зрителей.

Возможно, где-то в мире проводят еще нечто подобное, но об этом неизвестно. Так что, возможно, ростовчане – родоначальники нового вида спорта. Который со временем станет таким же повсеместным, как дрифт. ЗР



↑ «Неделя скорости Bonneville» поражает обилием раритетов, на которых их хозяева из года в год пытаются побить рекорд скорости.

→ Отечественная разработка – гонки на колесных тракторах. Серийную технику разрешено модернизировать.



Высокий тестостерон –
высокая потенция!

ЭФФЕКС ТРИБУЛУС*

100 % натуральное¹ лекарство
от компании Эвалар

- Способствует повышению выработки тестостерона
- Лечит нарушения эрекции
- Удлиняет время эрекции
- Стимулирует сперматогенез
- Снижает уровень холестерина, повышает иммунитет
- На 20 % выгоднее аналога²

**Эффекс Трибулус
делает мужчину успешным!**



Ваш «Эффекс» – Ваш успех!



**Эффекс
красный корень***

Натуральное¹ лекарство
для лечения простатита



Эффекс Нейро**

Способствует
продлению
интимной
близости



**Эффекс Витамины
для мужчин****

12 витаминов, 7 минералов,
усиленные горнячкой и
левзеей, для энергии и
работоспособности

Спрашивайте во всех аптеках!

www.evalar.ru arteka.ru 8-800-200-52-52 (звонок бесплатный).

659332, г. Бийск, ул. Социалистическая, 23/6, ЗАО «Эвалар», ОГРН 1022200553760. Реклама

¹По действующим компонентам. В комплексной терапии. ²По данным ЗАО «Группа ДСМ» по итогам I квартала 2018 года средневзвешенная розничная цена за упаковку препарата «Эффекс Трибулус» в форме таблеток № 60, производства компании «Эвалар» на 20 % ниже, чем у аналога. Аналог для сравнения выбран по содержанию аналогичной дозировки действующих веществ, форме выпуска.



ИМЕЮТСЯ ПРОТИВОПОКАЗАНИЯ. ПРОКОНСУЛЬТИРУЙТЕСЬ СО СПЕЦИАЛИСТОМ
НЕ ЯВЛЯЕТСЯ ЛЕКАРСТВЕННЫМ СРЕДСТВОМ

ПОПАСТЬ В ТЕЛЕВИЗОР

Если в отечественном автоспорте в последние годы и есть какой-то прогресс, то почти весь он сосредоточился в Российской серии кольцевых гонок. Только здесь отчетливо видно развитие – с каждым годом больше машин, пилотов и зрителей. А видно оно отчасти благодаря тому, что заезды топового класса Туринг показывают по телевизору в прямом эфире. Честно говоря, к ним не мешало бы добавить и класс Национальный, где участников и борьбы еще больше. Вероятно, в будущем

Класс Национальный был и остается главным поставщиком зрелищных инцидентов в серии РСКГ.



так и произойдет, а пока вспомним ключевые моменты прошедшего сезона.

Туринг: титул не для всех

Говорят, что титул легче завоевать, чем отстоять. К титулам Дмитрия Брагина, видимо, это не относится. Тольяттинец, выступающий за казанскую команду «ТАИФ Моторспорт», защитил титул второй раз подряд. Начал сезон ни шатко ни валко, но затем набрал чемпионский темп. И уже после первого заезда последнего этапа на арене «Крепость Грозная» стал недосягаем по набранным очкам в классе машин с 350-сильными двухлитровыми двигателями с наддувом.

Весь подиум заняли гонщики заводской команды Lada Sport на Вестах. Брагину же достаточно было финишировать шестым на своем Audi RS3. Серебро сезона взял Алексей Дудукало (Lukoil Racing, Audi RS3), а бронза досталась лучшему из ладовских пилотов Кириллу Ладыгину. Он, кстати, будучи обладателем бесчисленного количества титулов в самых разных гонках, чемпионом в кольцевом Туринге пока что не становился.

Пока в телевизор прорвался только один класс машин чемпионата России по кольцевым гонкам. Подводим итоги сезона.

Автор **Сергей Зиновьев,**

фото: **Григорий Голышев** и **Виталий Блинушов**

Суперпродакшн: имени Весты

Надо полагать, команда Lada Sport осталась не вполне довольна итогами Туринга. Но в этом зачете машин ей жаловаться не на что.

Михаил Митяев и Владислав Незванкин, опять-таки на Вестах (мощностью около 260 л.с.), весь сезон имели тотальное превосходство и выиграли

В классе Туринг собраны самые быстрые пилоты страны. Дмитрий Брагин третий год подряд стал среди них лучшим.



В Грозном пилоты команды Lada Sport заняли весь подиум в классе Туринг, да и раньше играли важные роли. Но в целом сезон не отнесешь к числу больших удач команды.

Сенсация в юниорском зачете (до 17 лет) – впервые победителем сезона стала девушка! Ирина Сидоркова обошла с десяткой парней.



В классе, где весь сезон побеждали только Весты, на последнем этапе наконец-то отличилась и Гранта. На итоги турнира это повлияло слабо.

Туринг-Лайт: дорогу молодым!

Здесь легкий кризис проявился несколько иначе. В ходе нормальной для автоспорта «гонки вооружений» подготовка конкурентоспособных машин с моторами 1.6 постепенно становилась всё дороже и дороже – в результате падало число участников.

Сражения, тем не менее, кипели нешуточные, и чемпиона от вице-чемпиона в итоге разделило всего одно зачетное очко. Петербуржец Григорий Бурлуцкий на Peugeot 208 оказался чуть сильнее – или просто удачливее, чем Андрей Маслеников на Фieste. Оба, кстати, весьма молодые люди, равно как и третий призер Игорь Самсонов (Volkswagen Polo).

Национальный: одолеть Калину?

Ну что тут сказать – тридцать с лишним пилотов устроили подлинный калейдоскоп в зачете произведенных в России машин с моторами 1.6. Подготовка техники – минимальная, а потому это самый доступный по расходам класс. Заодно самый массовый и самый боевитый: победы есть у пяти гонщиков, представляющих пять разных команд. Аварий – не сосчитать!

Одна из вечных интриг в Национальном – сумеет ли иномарка из числа собираемых в стране одолеть коренных обитателей. Многие годы разные модели пробовали это сделать – и Polo, и Rio, но Калина в той или иной ипостаси неизменно брала верх. И наконец, свершилось: победа сезона завоевана на Солярисе усилиями тольяттинца Павла

Кальмановича. Второе место занял юный Глеб Кузнецов (Москва), который также вел по дистанции «чужака» – Volkswagen Polo Sedan. Калина II в версии NFR вывезла петербуржца Андрея Петухова на третье место в сезоне.

РСКГ: вчера и завтра

Аббревиатура СМП, которая соседствует с названием серии РСКГ, обозначает программу поддержки автоспорта SMP Racing – ту самую, что поддерживает и Сергея Сироткина в Формуле-1. Без должного финансирования даже очень интересный чемпионат выжить не сможет – так устроен современный мир.

Добавим, что серии в определенные моменты ее истории действительно приходилось выживать. РСКГ – прямой наследник чемпионата СССР по кольцевым гонкам, который преобразовался сначала в чемпионат России, а затем в RTCC и RRC, пока, наконец, название вновь не стало русскоязычным.

Технической вершиной когда-то был Супертуризм, и наполняли его в основном Лады 110. Но сегодня РСКГ мало чем отличается от аналогичных европейских серий – градация классов машин очень схожа. С появлением международного свода требований TCR российский Туринг стал идентичен Турингу в Германии, Италии и даже в США и Китае. На этих же машинах можно выступать хоть в Кубке мира.

Возможно, это и есть главное достижение РСКГ. Но оно наверняка не последнее. Может, скоро по телевизору покажут и гонки в классе Национальный – как зрелище, достойное всеобщего просмотра.

3P

вообще все заезды. Кроме одного – на этапе в Грозном, где впервые отличилась не Веста, а Гранта – под управлением Евгения Мейтеса. Бронзовым призером сезона стал казанец Ильсур Ахметвалеев.

Из-за доминирования Вест по ходу сезона всплыл вопрос модернизации технического регламента. Суперпродакшн был задуман как класс для немолодых машин, отходивших свое в Туринге. А с приходом в РСКГ команды АВТОВАЗа ситуация заметно изменилась – Вестам просто нет равных.

Азартные баталии иномарок и нашестариков в классе Национальный впервые привели к успеху Соляриса и Павла Кальмановича.



НА ЧЕРНЫЙ ДЕНЬ

Фирменный знак прост и лаконичен. Время вычурных форм настанет в США позже.



Едем на почтенном Бьюике 40 в беспокойные времена Великой депрессии и сухого закона.

Автор **Сергей Канунников**, фото: **Георгий Садков**

Их нравы

Нам и сейчас всё это сложно понять. А уж у граждан СССР в 1930 году, когда с конвейера сошел этот Buick, заокеанская жизнь и вовсе была чем-то вроде марсианских хроник из романа «Аэлита», – фантастическими книгами графа, а затем признанного советского писателя Алексея Толстого зачитывались как раз в первой половине 1930-х годов.

В 1930-м наша страна жила «сплошной коллективизацией», в газетах писали о деле

Промпартии. По версии следствия, высококлассные инженеры занимались злостным вредительством и «расстройством хозяйственной жизни» страны. Часть осужденных, правда, и после суда продолжала заниматься своим делом, только в полутюремных условиях.

В Москве в том году полным ходом шла реконструкция завода АМО, прежде делавшего автомобили фактически кустарно и в количествах, явно не соответствовавших потребностям страны. Американские

технологии должны были помочь ему стать куда более мощным и современным. Новый огромный завод, где предстояло наладить выпуск советских грузовых и легковых Фордов, еще только строился в Нижнем Новгороде.

Но и за океаном были свои проблемы и заботы. Да еще какие! После «черного четверга» 24 октября 1929 года США лихорадил масштабный кризис с безработицей и прочими «прелестями». Разорялись и компании, и простые граждане. Люди, потерявшие всё, впадали в отчаяние, а некоторые даже шли на самоубийство.

Тем не менее даже в кризисном 1930 году американские заводы продолжали

Buick 40 – один из последних американских автомобилей с деревянными спицами колес.

Огромные фары – единственный на тот момент способ улучшить освещение.

Рядная верхнеклапанная «шестерка» развивает 81 л.с.



Отверстие для заводной ручки закрыто декоративной «пробкой».



делать автомобили в масштабах, невиданных для Европы и тем более для СССР. Одних Бьюиков собрали в тот год более 119 тысяч! Это ж Америка! На чем же еще колесить по штатам в поисках лучшей доли, если не на автомобилях? На Бьюиках, правда, по таким делам не ездили – далеко не самая доступная была машина.

Buick 40, дебютировавший в 1930-м, строго говоря, новой моделью не был – это модернизированная версия автомобилей предыдущих серий 116, 121 и 129 с шестичилиндровым рядным мотором.

Самый доступный двухдверный седан Buick 40 – именно такой, на каком мы

и отправляемся в путешествие в начало 1930-х годов, – стоил 1270 долларов. Отнюдь не дешево. К примеру, цены на Chevrolet (младший брат Бьюика по концерну GM) начинались с 565 долларов, доступный Dodge конкурировавшего концерна Chrysler стоил не менее 925 баксов. Ну а Ford A (он же вскоре ГАЗ-А), самый популярный и демократичный американский автомобиль – как раз для путешествий в поисках работы, стоил в тот год всего-то 490 «зеленых». Но фордовский четырехцилиндровый мотор развивал лишь 40 л.с., а «шестерка» этого Бьюика вдвое мощнее: 81 л.с. По меркам тех лет очень и очень солидно.

Крепкий малый

Цена – важнейший показатель, и всё же сравнение с Фордом (вернее, с ГАЗ-А, с которым мне доводилось близко общаться) напрашивается само собой. Время, когда практически любой американский автомобиль поражал европейцев циклопическими размерами, мощью и огромным салоном, в 1930-м еще было впереди. Конечно, Buick 40 просторнее Форда/ГАЗа, материалы отделки интерьера заметно богаче. К слову, о просторе: багажника в Бьюике, как и в Форде, нет – только решетка на задней стенке под бампером. И как бутлегеры во времена сухого закона



Размещать органы управления на руле придумали не вчера. Здесь – рычажки управления наружным освещением, опережением зажигания и дроссельной заслонкой.



Зажигание включали рычажком, а ключом фиксировали этот рычаг и запирали рулевую колонку.



Справа от педали газа – опора для ноги, еще правее – педаль стартера.



В ногах водителя и пассажира – забавные вентиляционные лючки.



Салон достаточно скромно. А отделку деревом в те годы роскошью не считали.



Простор, конечно, не великий, зато кресла такие мягкие! Задний «диван» неширокий, но очень удобный.



» ПРОЩАЙ, «ШЕСТЕРКА»!

Buick 40, младший в семействе автомобилей этой марки и последний с шестицилиндровым мотором, выпускали лишь в 1930 году. Двигатель объемом 5,4 литра развивал 81 л.с., коробка передач – трехступенчатая. Помимо наиболее доступного двухдверного седана выпускали четырехдверный (самый популярный кузов), а также фэзтон, родстер и купе. Всего изготовили 74257 Бьюиков модели 40, из них 6101 экземпляр – с кузовом двухдверный седан.

возили на таких машинах контрабандный алкоголь? В пухлые «диваны», что ли, его прятали? Или в две наружные запаски? Больше вроде некуда.

Пока не надавишь на педаль газа, верхнеклапанная «шестерка» булькает на низких оборотах, словно вот-вот заглохнет. А рык раскручивающегося с леной двигателя на разгоне куда внушительнее, чем сам разгон. Тем не менее по сравнению с 40-сильным газиком Buick едет достаточно резво. Хотя любой современный автомобиль с 80-сильным мотором, разумеется, даст ветерану колоссальную фору. Но тогда ведь и массы были другие, и колёса, и трансмиссии.

Краткая характеристика органов управления Бьюика, как, впрочем, и всех его современников, – тяжело и туго. Руль и педали требуют солидных усилий, да и ноге явно неудобно. Расслабиться получается, лишь когда Buick выходит на незагруженную, сухую и ровную загородную дорогу и набирает,

наконец, крейсерские километры семьдесят в час. Конечно, траекторию даже на прямой надо регулярно корректировать большим рулем, но на таких скоростях и в отсутствие густого транспортного потока это не очень напрягает. Ну а чтобы проходить повороты, надо... не заставлять Buick делать то, что ему не положено. Сбрасываю скорость, немного подтормаживаю, предварительно приоровившись к механическим тормозам (они, кстати, не так уж неэффективны, как кажется поначалу), и плавно, не спеша «заправляю» автомобиль на траекторию. Если поворот не очень крутой, то и переключаться с третьей (прямой) передачи на вторую необязательно – двигатель вытянет.

В который раз думаю: и ведь всего этого водителям, не знавшим, что такое Facebook, а словосочетание «социальные сети», вероятно, воспринявшим бы как нечто загадочно-рыбацкое, хватало! Конечно, ритм жизни во всех ее проявлениях был совсем иным.

А я, вероятно, просто разворчался – прямо как шестицилиндровый мотор Бьюика на малых оборотах!

Лекарство от депрессии

Buick 40 – эпохальная для марки, переходная модель. Кризис, конечно, никто не отменял: 119 тысяч машин, проданных в 1930 году, – это заметно скромнее, нежели более чем 196 тысяч, что были реализованы в 1929-м. Тем не менее жизнь шла вперед. Это последний Buick с шестицилиндровым двигателем: с 1931 года все машины этой марки были уже с «восьмерками».

Вскоре на смену архаичным колесам с деревянными спицами придут стальные,

потом появятся гидравлические тормоза и синхронизаторы в коробке передач, а там и до первых коробок-автоматов недалеко. Кузова тоже станут совсем другими – с багажниками. Правда, сухой закон в большинстве штатов в 1933-м уже отменяет и профессия бутлегера вымрет. Но багажник-то всё равно пригодится, правда?

А в общем, делать новые автомобили, строить дома и решать проблемы, не тратя сил и времени на поиски виноватых в своих бедах, – хорошее, эффективное средство от депрессии. Всё это поведал мне старый, умудренный огромным жизненным опытом Buick 1930 года рождения. Если я что и добавил от себя, то совсем немного. **ЭР**



Роль багажника возложена на откидывающуюся решетку: к ней можно что-нибудь привязать.

Редакция благодарит Алдиса Ауниньша за предоставленный автомобиль и помощь в организации съемки.



» ШТАБАМИ МЕРИТЬСЯ

Гиганты «большой тройки» конкурировали не только количеством выпущенных моделей и объемами производства, но и величием своих штаб-квартир.

Несмотря на кризис, в 1930 году на нью-йоркской Лексингтон-авеню открыли высоченный **Chrysler Building**, спроектированный **Уильямом ван Эленом**. Небоскреб в стиле ар-деко с его 77 этажами почти год был самым высоким зданием в мире.



Штаб-квартира компании **Ford** на Грисволд-стрит в Детройте выглядела скромнее, но до 1931 года 23-этажное (два этажа – подземные) здание в стиле неоклассицизм (**архитектор Даниел Бёрнем**), заселенное еще в конце 1908 года, все-таки было самым высоким в городе.

В 15-этажный (всего-то!) офис концерна General Motors – детройтский **Cadillac Place** на Вест-Гранд-бульваре – компания въехала в 1923 году. Построил его знаменитый **Альберт Кан**. Потом он долго работал в Советском Союзе, участвовал, в частности, в строительстве Сталинградского, Челябинского и Харьковского тракторных заводов, Нижегородского автомобильного, а также в реконструкции АМО в Москве.



ЗИС-8А ленинградского завода АТУЛ на оригинальном трехосном шасси с одним (средним) ведущим мостом.



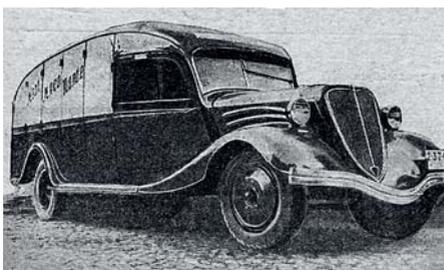
Вспоминаем серийные, но малоизвестные советские автомобили.

Автор **Сергей Канунников**

ГЕРОИ ВТОРОГО ПЛАНА

С оюзный автопром всегда гордился заводами-гигантами, выпустившими сотни тысяч машин ежегодно. Им посвящали статьи в прессе, телевизионные репортажи. Неискушенные граждане и не задумывались о том, что в огромной стране помимо гигантов работают сотни автомобильных предприятий – куда более мелких, чем те, что именовались флагманами индустрии, но тоже вносящих вклад в автомобилизацию страны.

Эти заводы и заводики делали фургоны разного назначения, автокраны, цистерны, пожарные машины. Но речь не о них – вернее,



Фургон Микояновского мяскокомбината на удлиненном зисовском шасси получился вполне привлекательным.



← Московская просторная и элегантная санитарка на шасси ГАЗ-АА на фоне Института имени Склифосовского.

→ Л-III с колесной формулой 6×2 делали в Ленинграде в 1948–1954 годах. Изготовили лишь 49 экземпляров.



↑ Такие автобусы-кабриолеты на шасси ЗИС-5 делали в 1930-е годы, например, в Тбилиси.

не только о них, но и о предприятиях, чья работа не сводилась к установке готового оборудования на серийное шасси. Конечно, автомобили, о которых пойдет рассказ, тоже базировались на серийных, массовых узлах и агрегатах, но в той или иной степени отличались от продукции заводов-гигантов кузовами, а иногда и компоновочными решениями.

По рецепту первых пятилеток

До Великой Отечественной в автопроме страны работало лишь три крупных завода – ЗИС, ГАЗ и ярославский. Впрочем, последний крупным можно назвать с большой натяжкой. Масштабы его производства были очень невелики, а основные агрегаты он не производил. Нехватку специальных автомобилей, как могли, восполняли мелкие предприятия – ремонтные заводы, мастерские при автобазах и иных учреждениях, иногда даже неавтомобильными.

Особенно остро не хватало автобусов, поскольку основные заводы были ориентированы в первую очередь на грузовики. Самый простым вариантом автобуса был, разумеется, грузовик с фанерной будкой, установленной за кабиной на стандартную раму. Конструкция,

к слову, дожила до наших дней как вахтовка, хотя с тех пор будки, ласково именуемые теперь жилыми модулями, стали, конечно, комфортабельнее. Но для рейсового автобуса установленная высоко будка, конечно, совсем не подходила.

Небольшие предприятия по всей стране стали строить специальные автобусные кузова с более или менее удобными дверями и лестницами для входа в салон. Проще всего, конечно, было пристроить нечто подобное к стандартному передку ЗИСа или ГАЗа. Так иногда и делали. Но некоторые предприятия, как ни удивительно, старались создать не копии серийных ГАЗ-03-30 и ЗИС-8, а оригинальные машины, причем подчас более изящные, нежели серийные. Конструкция же была единой: деревянный, желательнее буквый, каркас обшивали стальными листами. Кстати, в Европе в 1930-е так делали большинство не только автобусов, но и легковых автомобилей. Наиболее симпатичные пассажирские машины выпускали кузовные заводы АРЕМКУЗ в Москве и ленинградский АТУЛ. Причем последний часть машин строил еще и на заметно измененном шасси ЗИС.

Ленинградская машина, известная под именем ЗИС-8А, имела увеличенную более





чем на 2 метра колесную базу и третью ось – неведущую, так называемую подкатную. Такие автобусы повышенной вместимости со стандартным 73-сильным мотором ЗИС-5 понемногу строили с 1936 по 1941 год и после войны. А с 1948-го выпускали модернизированный вариант Л-III – второй, кстати, после ЗИС-154 серийный советский автобус вагонной компоновки с оригинальным и вполне нарядным дизайном. Послевоенные трехосные (6х2) автобусы собирали на переходном шасси ЗИС-50 – со старым задним мостом, но с новыми 90-сильным двигателем ЗИС-150 и коробкой передач. Всего в Питере изготовили более полутора сотен трехосных машин, что по масштабам тех лет немало.

Вторым направлением работы небольших предприятий в 1930-е годы стали фургоны, особенно изотермические, которые были в ту пору в новинку. Начав с простых форм, пристроенных к серийным кабинам, некоторые мастерские, создавая абсолютно утилитарные по назначению автомобили, старались блеснуть стилистическим мастерством. Так, на удлинненном серийном шасси ЗИС-12 мастерские Московского мясокомбината имени А. Микояна сделали небольшую партию вполне элегантных машин, холод в которых поддерживался с помощью смеси льда и соли. Строили такие машины, конечно, кустарным способом и в мизерных масштабах.

Еще в конце 1920-х получили распространение экзотические по нынешним меркам

автобусы-кабриолеты. Их для курортных зон выпускали небольшие заводики в Тбилиси, Ростове, других городах. Первые подобные машины соорудили еще на импортных шасси, потом – на отечественных ЗИС и ГАЗ. Использовали стандартные раму и передок, пристраивая к нему новый кузов. После войны Горьковский автобусный завод создал типовую конструкцию ГЗА-654 на основе шасси ГАЗ-51. Машины немного более простого дизайна, приводившие в восторг детей, в Сочи делали вплоть до 1970-х годов.

Перед войной страна испытывала острейшую нехватку санитарных автомобилей. Серийно, но в небольших количествах делали санитарки ГАЗ-55 на базе полуторки и уж совсем немного машин на основе лимузина ЗИС-101. Недосток карет скорой помощи тоже восполняли, как могли, мелкие предприятия. У мастеров московской автобазы скорой помощи получались, пожалуй, самые элегантные и удобные машины на шасси полуторки ГАЗ-АА (ГАЗ-ММ).

Подростки и переростки

Немудреные деревометаллические технологии производства автобусов, фургонов и санитарок использовались и после войны. В Горьком создали автобус ГЗА-651 на узлах ГАЗ-51, который стал типовой конструкцией для полутора десятков заводов в разных уголках страны. Самыми крупными производителями были Павловский и Курганский автобусные



↑ Для мелких заводов разработали типовую конструкцию ТС-17144А, которую с небольшими изменениями воспроизводили на шасси УАЗ несколько заводов, в том числе Кирсановский механический в Тамбовской области.

← Множество мелких заводов производило автобусы типа ГЗА-651 по примерно одинаковой немудреной технологии. Это – линия Ставропольского опытно-экспериментального киномеханического завода, выпускавшего машины под именем ГАЗ-651М.



Последнее семейство тартуского завода ТА-3760 строили на узлах ГАЗ-53А до 1992 года. Элегантностью фургоны не отличались, но были вполне практичны.

заводы, но подобные машины, немного меняя дизайн сообразно своим возможностям, строили и куда более мелкие предприятия. Со временем технологии претерпели изменения: каркас стал стальным, что позволило увеличить масштабы производства.

Бескапотные автобусы оригинальной стилистики с 1950-х годов выпускали и несколько относительно крупных заводов, подчиненных не Минавтопрому, а обычно Министерству культуры. Стране нужны были передвижные библиотеки, киноустановки, гримерки для гастролирующих по провинции артистов. Кроме того, на базе небольших автобусов создавали передвижные парикмахерские, сапожные и прочие мастерские.



← Такие машины на шасси ГАЗ-51, изготовленные в сочинских мастерских, назвали Торпедо.

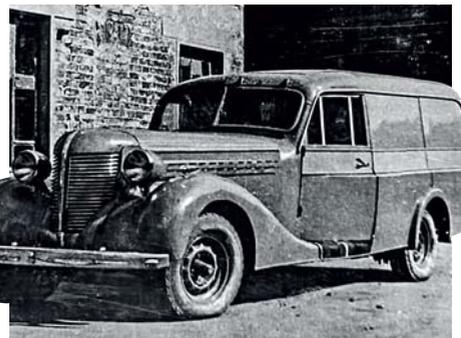
→ Вполне массовый краснодарский автобус Кубань-Г1А1-01 с немудреным дизайном делали на шасси ГАЗ-52 и ГАЗ-53А вплоть до 1993 года.





← Изотермический фургон Московского завода торгового оборудования на шасси Москвича-400К.

↓ Такие фургоны после войны соорудили в Москве из прошедших капремонт ЗИС-101.



Самым крупным из малых стал краснодарский завод, делавший автобусы Кубань, известные и далеко за пределами Краснодарского края. Поначалу машины соорудили на деревянном каркасе, а затем перешли на стальной и заметно увеличили объем производства. Начинали с двухсот машин в год на шасси ГАЗ-51, в середине 1960-х делали уже под тысячу, а в 1970-х – и до 9000 автобусов ежегодно. В те времена машины с немудреным дизайном собирали уже на шасси ГАЗ-52 и ГАЗ-53 и с двухконтурной системой тормозов. Кстати, тормоза были главной проблемой автобусов малых предприятий. В середине 1970-х некоторые машины из соображений безопасности, в первую очередь из-за тормозов от ГАЗ-51, сняли с производства.

Одним из самых крупных производителей фургонов (до 600 машин в год) стал Тартуский авторемонтный завод в Эстонии.

Ради увеличения вместимости эстонцы стали постепенно переделывать базовое горьковское шасси, создавая, по сути, оригинальное. Раму удлиняли спереди и сзади, переносили силовой агрегат и главный тормозной цилиндр вперед, удлиняли карданный вал, усиливали рессоры и ставили сзади по два амортизатора. Дизайн же был бесхитростным, чтобы обойтись без кузовных панелей глубокой вытяжки. Подобные фургоны строили в Тарту вплоть до 1992 года.

В те бурные годы и крупные-то заводы чувствовали себя уже совсем не ахти, а мелкие просто разорялись один за другим. Еще некоторое время иные предприятия выпускали микроавтобусы и грузопассажирские машины на основе УАЗ-3303 (стандартных не хватало, и мелкие заводы делали свои варианты еще с 1970-х годов) и даже Газели.

Легковых автомобилей малые предприятия СССР почти не делали. Исключения были, но эта продукция предназначалась не для частных.

Легкой поступью

Небольших фургончиков в стране не хватало всегда. И до, и после войны эту нехватку тоже восполняли небольшие предприятия. В качестве модификации «первого» Москвича на МЗМА стали выпускать так называемое

коммерческое шасси Москвич-400К. Оно было самоходным и представляло собой передок, передние двери, пол вместе с задними крыльями и, разумеется, со всеми агрегатами. На основе этого шасси соорудили разнообразные, в том числе изотермические, фургоны, некоторые даже высокие – то были предшественники более поздних «каблучков».

В те же послевоенные годы московский АРЕМКУЗ приспособился превращать старые, изношенные жизнью лимузины ЗИС-101 в санитарки АКЗ-4 и фургоны АКЗ-6. Правда, массовой такая продукция, понятно, не стала. Куда больше было пикапов и фургонов на базе газовских легковых машин.

Заводскую версию ГАЗ-21 с кузовом фургона в серию в Горьком не запустили, хотя и подготовили. Машины подобного класса по-прежнему делал лишь МЗМА. Недостаток в какой-то мере компенсировали небольшие заводы, которые превращали Победы, прошедшие капремонт или аварийные, а затем и Волги ГАЗ-21 и ГАЗ-24 в грузовички. Такие машины делали в Риге, в Москве на Втором авторемонтном (ВАРЗ), в Воронеже и иных городах. Продолжалось это до 1980-х, вплоть до модели ГАЗ-24-10.

Благодатной темой были, конечно, и внедорожники ГАЗ-69 и УАЗ-469, чья брезентовая



Пикап на базе ГАЗ-М20В московского Второго авторемонтного завода (ВАРЗ), что был некогда на Ордынке.



Фургоны из основе ГАЗ-24 делал в Ленинграде тот же завод, что до начала 1950-х строил собственные автобусы.



Воронежский вариант пикапа на основе Волги ГАЗ-21.

→ Несколько киносъёмочных Чаек ГАЗ-13 под именем ОСАД-3 сделали в Чернигове.

↓ Эстонский гибрид УАЗ-469 и ГАЗ-52 выглядит солидно и представительно.



крыша не очень подходила для нашего климата. Множество мастерских строило закрытые газики для милиции с фанерным потолком и жестяной крышей (ЗР, № 9, 2018). Но делали и более презентабельные варианты. В частности, на том же заводе в Тарту соорудили ТА-24 (на основе ГАЗ-69А) с вполне приличной внешностью.

Еще интереснее были машины предприятия Сельхозтехника в эстонском поселке Нуяа. Передок ГАЗ-69 или УАЗ-469 сочетали с кабиной и дверями ГАЗ-52. Убрав заднюю стенку кабины, к ней приваривали просторный кузов. Получался вполне солидный универсал.

Отдельные мелкие заводы работали даже с представительскими ЗИМ ГАЗ-12 и Чайкой ГАЗ-13, делая единичные экземпляры – катафалки, машины для киносъёмки. Киношники ценили Чайку за плавность хода. Для них на базе ГАЗ-13 строил машины под именем ОСАД-3 черниговский завод Кинотехпром, делавший, кстати, и автобусы Чернигов на шасси ГАЗ.

Химический элемент

В конце 1950-х годов весь мир захватила мода на новые синтетические материалы. В советской прессе очень много писали про большую химию, энергичные умельцы пытались использовать ее достижения

в автомобилестроении. Тогда-то и появились первые самодельные автомобили со стеклопластиковыми кузовными панелями. А начальник Главного автотранспортного управления Донецкой области А. С. Антонов собрал группу энтузиастов, в том числе уже имевших опыт работы со стеклопластиками, полученный при создании гоночных машин. Цель – строить на Северодонецкой авторембазе оригинальный микроавтобус.

Дизайн под влиянием американских образцов, с которыми многие познакомились на московской выставке 1959 года, разработал Ю. И. Андрос. Первый кузов десятиместного микроавтобуса Старт собрали в конце 1963 года. По гипсовому макету сделали матрицы – контрформы для изготовления стеклопластиковых деталей.

Кузов поставили на оригинальную трубчатую раму с агрегатами Волги ГАЗ-21 – 75-сильным мотором и трехступенчатой коробкой передач.

Первый прототип отправили в Москву, где на ВДНХ показали Никите Хрущеву. Ему необычная машина понравилась, посему председатель Госкомитета автотракторного и сельскохозяйственного машиностроения распорядился выделить северодонецким энтузиастам пятьдесят комплектов агрегатов ГАЗ-21.

Старт, таким образом, стал серийным, хотя себестоимость трудоемкого полукустарного производства была очень высока. Вскоре в Северодонецке производство свернули, но некоторое количество машин, уже под именем Донбасс, сделали в 1964-м в Донецке, а потом, в 1966-м, и в Луганске. Всего собрали около сотни Стартов. Конечно, обычные РАФы были куда дешевле. Да и практичнее.

Эпоха мелких советских предприятий ушла вместе с СССР.

Потом, правда, был новый всплеск активности фирм, взявшихся выпускать автомобили, наступило время удивительных проектов и проектов, российского тюнинга. Но это – отдельная история, которую тоже не грех будет когда-нибудь вспомнить.

ЗР



↑ Из стандартного УАЗ-469 в Тарту делали санитарки с жестким верхом.



↑ Универсал ТА-24, созданный Тартуским авторемонтным заводом.

← Мелкосерийный Старт имел стилистически авангардный стеклопластиковый кузов, но был очень дорог и нетехнологичен в производстве.



ЯРМАРКА ВПЕЧАТЛЕНИЙ

Автомобильная неделя в солнечном калифорнийском Монтерее – это своего рода музей под открытым небом. Контактный зоопарк для больших мальчиков. Или, если быть точным, автопарк.

Автор **Кирилл Бревдо**, фото автора

Талантливый, но не слишком удачливый Престон Такер так и не смог сделать свою машину массовой. За два года в Чикаго собрали 51 монументальный заднемоторный седан. Сейчас такие машины стоят полтора-два миллиона долларов.



← Ferrari 250 GT SWB Berlinetta by Scaglietti 1961 года – один из самых дорогих экспонатов на Конкурсе элегантности. Цена такой машины может достигать 12 миллионов долларов.

→ Мимо потрясающе красивого Peugeot 402 Dar' mat Pourtout Roadster 1938 года невозможно пройти, не сделав фото на память.

← Когда с балкона отеля я узрел проезжающий мимо Bugatti EB 110, то стремглав выбежал на улицу, чтобы как следует разглядеть легенду: «сто десятый» я до сих пор видел только на вкладышах жвачки Turbo. Кстати, в 2009-м почти такой же Bugatti расколошматили в центре Москвы во время очередного автоспортивного мероприятия.

Кругом голова

Вот как бывает: ехал в командировку за одними впечатлениями, а получил совершенно иные. Я-то прилетел в Калифорнию, чтобы покататься на прототипах Volkswagen – кроссовере и пикапе, которым суждено стать дополнением к полноразмерному Атласу, известному у нас под именем Teramont (рассказ об этом – в прошлом выпуске 3P). И уже по ходу пьесы выяснилось, что знакомство пройдет на полях ежегодного фестиваля Monterey Car Week. Тут вам и аукционы классических машин, и автомобильная тусовка богачей The Quail, и гонки олдтаймеров на трассе Laguna Seca, и шоу экзотических спорткаров на Кэннери-Роу, главной улице Монтерее. А кульминацией и по совместительству финальным аккордом всей недели традиционно значится Конкурс элегантности в Пейбл-Бич. Культурный шок для человека, неравнодушного к автомобилям!

Обычное дело

Впечатляют не столько тематические площадки, сколько тотальность происходящего. Все дни меня не покидала мысль о том, что необычных машин здесь куда больше, чем заурядных. Мир перевернулся с ног на голову!

В один из вечеров я выглянул из отеля на улицу – а жил я в самой гуще событий, на Кэннери-Роу, – и за пять минут нашел кучу интереснейших автомобилей. Вот около тротуара стоит безупречный BMW M3 первого поколения E30 в легком тюнинге фирмы Schnitzer, а чуть поодаль – еще более редкий BMW M6 с кузовом E24. Через дорогу от них утвердился ярко-синий хот-род, построенный из старого пикапа Ford. В это же самое время мимо продефилировал Lamborghini Espada,



а тотчас вслед за ним проследовал валяжный Buick Riviera 1969 года, наполняя воздух ленивым бормотанием семилитрового V8. Здесь все машины начищены до беззастенчивого блеска и оттого кажутся идеальными.

Или вот стоишь ты на берегу Тихого океана в самом начале знаменитой 17-мильной дороги, прославившейся своими пейзажами (и платой за въезд), – а мимо тебя лихо проносятся редчайший (сделано всего 90 экземпляров) спортивный Porsche 550 Spyder – почти такая же машина 30 сентября 1955 года умчала на небеса голливудского актера Джеймса Дина. Кстати, буквально на следующий день другой «пятьсот пятидесятый» 1957 года на аукционе RM Sotheby's ушел с молотка за 4,9 миллиона долларов.

Красиво жить

Конкурс элегантности мне показался не столь любопытным, хотя и здесь, конечно, ходишь с отвисшей челюстью. Всё такое красивое... Элегантное! И публика под стать: сплошь леди да джентльмены. В общем, самый натуральный светский раут на лоне природы и в окружении старинных автомобилей, каждый из которых стоит сотни тысяч, а то и миллионы долларов. А еще Пибл-Бич – хорошая площадка для демонстрации всяких шоу-каров: помимо двух фольксвагеновских концептов свои прототипы представили и Mercedes-Benz, и Infiniti, и Genesis. Были и серийные новинки – если, конечно, так можно назвать Bugatti Divo, который выпускают тиражом всего 40 экземпляров (и все они уже раскуплены). Вот BMW Z4 нового поколения – этот куда ближе к народу.

Но не к тому народу, что у нас, а к тому, что живет по другую сторону Атлантики. Там, где параллельная жизнь: с другими деньгами и другими машинами. **ЗР**



↑ Площадка для знакомства покупателей с лотами аукциона RM Sotheby's. Через час с небольшим после того, как я сделал этот снимок, Ferrari 250 GTO → был продан за \$48 405 000. Собственно, ставка на момент удара молотка составляла 44 миллиона, а оставшаяся сумма – это процент от сделки, который аукционный дом кладет себе в карман. Ничего себе комиссия!

↓ В 2018 году Lamborghini Espada празднует полувековой юбилей. По этому поводу на площадке The Quail была развернута специальная экспозиция этих машин. Впрочем, сей культовый «ламбо» несложно встретить и на калифорнийских дорогах.



↓ Гоночные Bugatti Type 35 прославили компанию Этторе Бугатти во второй половине тридцатых годов прошлого века. Этой синей машине скоро сто лет в обед, причем в буквальном смысле. Но в музей ей пока рано – еще не все соревнования выиграны. Кстати, весьма подробные реплики легендарных Bugatti делает аргентинская фирма Pur Sang. Так сразу и не отличишь!



453 фургонок Peugeot Expert/Traveller и Citroen Jumpy/SpaceTourer отзывают в России. Некорректный алгоритм работы системы охлаждения может привести к перегреву двигателя. Кампания затрагивает машины, проданные с ноября 2017 года по июнь 2018-го.



2 сильных игрока коммерческого сегмента подумывают объединить усилия по разработке и продвижению машин. Речь идет о компаниях Volkswagen и Ford. Цель – сокращение издержек благодаря увеличению суммарных продаж.

РЕКОРДЫ ВЕЛИКАНОВ

■ В этом году БелАЗ отпраздновал 70-летие. Юбилей завод встретил на мажорной ноте. Результаты 2017 года удалось превзойти всего за три квартала 2018-го. Так, объем выручки составил 803,1 млн долларов против 794,7 млн за 12 месяцев прошлого года.

С января по сентябрь 2018 года БелАЗ отгрузил заказчикам 902 машины – на 180 больше, чем за аналогичный период прошлого года. Экспорт вырос почти в два с половиной раза – на 142,6%. На внешние рынки ушло больше 95% продукции. Карьерные самосвалы и спецтехника под маркой БелАЗ представлены в 28 странах мира. Особо белорусы отмечают рост продаж на территории СНГ: в денежном выражении за последний год они увеличились более чем вдвое.



ПОСЛЕДНИЙ ПОЛЕТ ГРИФОНА

В честь ухода с рынка тягачей Scania пятого поколения, выпускавшихся с 2004 года, шведы сделали для России сотню машин в специальной комплектации Black Griffin. На черной кабине красуются серебристые крылья мифологического грифона, символа марки. Те же цвета доминируют и в интерьере. На черной алькантаре серебристой нитью вышиты не только крылья, но и порядковый номер каждого автомобиля этой серии.

Еще один бонус – iPad с установленным приложением Scania Fleet для дистанционного контроля за грузовиком и оценки манеры вождения водителя.

Технику трогать не стали: 400-сильный дизель работает в связке с автоматизированной коробкой передач. В комплектацию входят два топливных бака общим объемом 1100 литров, два спальных места, кондиционер, холодильник, обогрев водительского сиденья, ксеноновые фары.

Спешите, ограниченная серия!



БОЛЬШОЙ ОРИГИНАЛ

■ Американская фирма Bollinger Motors анонсировала проект любопытного пикапа. Это настоящий гигант: длина 5270 мм, ширина 2261 мм, высота 1847 мм. Пневмоподвеска регулирует клиренс в диапазоне от 250 до 500 мм, что кажется настоящей фантастикой. Однако пока машина существует лишь в виде компьютерных рисунков, поэтому все характеристики – теория.

Например, сообщается, что пикап вооружат парой электромоторов, которые суммарно будут выдавать 527 л.с. и 670 Н·м. Заявлено шесть с половиной секунд разгона с места до 96 км/ч (60 миль/ч) и 160 км/ч максималки. По прикидкам создателей, аккумуляторов энергоемкостью 120 кВт·ч хватит на 320 км. Снаряженная масса

пикапа Bollinger B2 составит 2,2 тонны.

Самое интересное в машине – ее грузовые способности. Обычные пикапы имеют нетрансформируемый кузов, что сопряжено с некоторыми неудобствами. А у этого задняя стенка кабины подъемно-опускная, так что громоздкий груз можно частично задвинуть в салон. Более того, «пустой» моторный отсек и огромное расстояние между сиденьями одного ряда позволяют перевозить шестиметровые (!) длинномеры. Их можно будет в буквальном смысле пропихнуть сквозь весь автомобиль.

Первый образец в металле фирма Bollinger обещает построить в начале 2019 года. Предварительные заказы уже принимаются.



2 новые версии появились в семействе грузовичка УАЗ Профи – изотермический фургон и рефрижератор. Цены начинаются с 920 500 и 1 086 500 рублей соответственно. Обе машины оснащают усиленной задней подвеской.



ТОЛКАТЕЛЬ

Минский автозавод разработал принципиально новый для себя автобус МАЗ-216 – это сочлененная машина с задним расположением силового агрегата. «Толкающая» схема обеспечивает прибавку внутреннего пространства, в салоне предусмотрено 40 сидячих и 130 стоячих мест. Автобус низкопольный: высота ступеньки составляет 340 мм в стандартном положении кузова и 270 мм в режиме кнплинга (опускание на пневмоподвеске для облегчения посадки).

Узел сочленения произведен немецкой компанией Hübner. Это тоже новинка,

которую МАЗ примерит на серийной модели первым в мире.

Восемнадцатиметровый автобус приводится дизелем Mercedes мощностью 326 л.с., ассистирует ему автоматическая коробка передач Allison. Двигатель соответствует экологическому классу Евро-5, однако для экспорта подготовлен вариант под Евро-6. На поставки в европейские страны беларусы возлагают большие надежды. Спрос на «гармошки» с толкающим приводом есть во многих крупных городах мира. Жаль, что Москва машиной не заинтересуется: российская столица четко обозначила курс на отказ от дизельных автобусов в пользу электробусов.



Более мощный битопливный EvoTech 3.0

ПЛЮС ТРИСТА

■ «Группа ГАЗ» представила модернизированную версию битопливного двигателя EvoTech. Его рабочий объем увеличили с 2,7 до 3,0 литра. Если предшественник выдавал на бензине 107 л.с., то новичок – уже 120 сил. Крутящий момент увеличился с 221 до 252 Н·м. Отдача на газе выросла с 104 до 109 сил.

Мотор EvoTech 3.0 построен на чугунном блоке цилиндров – ранее применялся алюминиевый. Изменениям подверглись также коленчатый и распределительный валы, головка цилиндров и поршни. Конструкция допускает установку двухконтурной системы кондиционирования для микроавтобусов или двух компрессоров для рефрижераторных фургонов.



МОЩЬ. ИНТЕЛЛЕКТ. КОМФОРТ

- Плюс 500 кг груза без нарушения весового регламента
- Модернизированное шасси
- Автоматизированная КПП ZF AS-Tronic (по заказу)



КАМАЗ - 5490 NEO

Программа «АРЕНДА»

ИСКУССТВО ЭКОНОМИТЬ
с лизингом от КАМАЗа

В программе участвует техника, изъятая из лизинга

Подробную информацию о программах приобретения автотехники КАМАЗ в лизинг читайте на сайте www.kamazleasing.ru. Лизинг автотехники осуществляет АО «Лизинговая компания «КАМАЗ».

KAMAZ

8-800-555-00-99
callcentre@kamaz.org
www.kamaz.ru



В арсенале Актроса есть цифровая панель, однако нам она недоступна. Да и не нужна – дорого! Аналоговый инструмент прост и удобен.

Для Ароков с колесными формулами 6×4 и 8×4 предусмотрены межосевая и межколесные блокировки.

ФОРМАТ МР4

В России дебютировали грузовики Mercedes-Benz поколения МР4 – совсем не такие, как в Европе.

Автор **Александр Виноградов**, фото автора и фирмы Daimler

Аctros и Arocs поколения МР4, предназначенные для нашего рынка, отличаются от «европейцев» не просто в деталях, а в целых узлах.

Они оснащены исключительно рядными «шестерками» экокласса Евро-5 – под Евро-6 в России нет подходящего топлива. У двигателей удален сажевый фильтр, но моторы всё равно чувствительны к качеству дизеля. Если на крупных фирменных АЗС за чистоту «солярки» можно не переживать, то вдали от цивилизации новым грузовикам придется туго. Остается уповать на экономичность (заявленный расход для магистральных тягачей с полной загрузкой – 24 л/100 км) вкупе с приличным запасом горючего – 1250 литров.

Такой запас у Актроса White Storm с 450-сильным мотором и большой кабиной

BigSpace, на который придется серьезная доля продаж. Все грузовики будут оснащать автоматизированной коробкой PowerShift 3, которая дополнена системой PPC (Predictive Powertrain Control) – она корректирует переключения в зависимости от рельефа, используя защитные памяти 3D-карты. Пока подробные карты есть лишь для европейской части России.

В качестве опции будет доступна система экстренного торможения АВА – она распознаёт все препятствия и способна замедлить машину вплоть до полной остановки. Дабы убедиться в ее адекватности, немцы устроили небезопасное шоу: перед движущимся автопоездом вышел один из инженеров, доведивших систему. Тягач практически мгновенно замер в нескольких метрах от человека. Впечатляет! Сразу вспоминается анекдот про башенный кран, упавший в метре от седого мальчика.

Смотреть свысока

Но хватит фокусов, пора и за руль! Мне интересен магистральный Actros с топовой кабиной GigaSpace. Взбираюсь по ступенькам и встаю в полный рост: внутренняя высота кабины – больше двух метров.

Усевшись на «подвешенное» кресло, быстро нахожу удобную посадку (на ассортимент регулировок руля и сиденья грех жаловаться) и, разбудив шесть цилиндров дизеля, отправляюсь в путь. Это далеко не первый бескапотник в моем грузовом опыте, но ощущение, что сидишь верхом на доме, не покидает. А еще в который раз убеждаюсь, насколько приятно управлять современным тягачом – даже если опыт управления подобной техникой невелик. Actros трогается невероятно легко, коробка PowerShift едва заметно сменяет

передачи. Нужно лишь следить за габаритами и задней «тележкой» полуприцепа. Обзорность великолепна, и габариты чувствуешь хорошо – можно с легкостью играть в «миллиметраж» даже задними колесами.

Четырехосный самосвал Arocs 8×4 – машина посерьезнее. И «штучная» – кассы, как и у других производителей, делают магистральники. Но удержаться от езды на такой технике, да еще и вне асфальта, просто невозможно. Кабина такая же, но опознать Arocs очень легко: всё, что ниже «ватерлинии» дверей, иное, чем у Актроса. Мощные некрашенные бамперы, спрятанная за решетками оптика, агрессивная решетка радиатора.

Трасса под стать – узкая рельефная грунтовка с большим числом подъемов и спусков. Жаль, погода сухая – межосевая и межколесные блокировки не пригодятся.

Arocs только с виду грозный, а на самом деле послушный и дружелюбный. Коробка – только автоматизированная, потому даже на внедорожной трассе рулить 12-колесным монстром не тяжелее, чем легковой машиной с автоматом. Главное – помнить, что за спиной не одна управляемая ось, а две. Потому надо еще сильнее «выносить» кабину в поворот и только потом крутить рулем. А всё остальное самосвал делает сам – тяга ломовая, давить на педаль газа почти не нужно. На спусках в дело вступает горный тормоз, не давая Ароку набирать ход.

Испытанный сценарий

Грузовые Мерседесы пойдут в России по испытанному сценарию – пока во всем мире будут колесить обновленные машины, представленные на выставке в Ганновере, мы будем довольствоваться нынешним вариантом. Для коммерческой техники это не так уж важно – у нее другие задачи. Да и момент, когда нынешние Actros и Arocs устареют, наступит ой как нескоро. Иначе зачем зарубежный партнер вбухал 200 миллионов евро в новый завод в Набережных Челнах, где будут собирать до 5000 грузовиков в год? Кабины уже делают у нас, а к 2025 году степень локализации достигнет 80–90%. **3P**



Рядные «шестерки» серии OM 470 (471 и 473) соответствуют нормам Евро-5. Рабочий объем – от 10,7 до 15,6 литров, мощность – от 326 до 625 л.с.



KAMAZ

МОЩЬ. ИНТЕЛЛЕКТ. КОМФОРТ

- Увеличенная грузоподъемность до 21 тонны
- Самосвальная платформа 16 куб.м. с обогревом
- Современная комфортабельная кабина



Интерьер – что строгий офис: без изысков, но удобно и функционально.

Роботизированная коробка передач PowerShift 3 отлично подстраивается под режим движения. А вместе с системой РРС она переключается еще и с учетом рельефа. 3D-карты России уже закачаны в память.



Этот задний мост рассчитан на нагрузку 13 тонн. В арсенал входят дисковые тормозные механизмы и межколесная блокировка.



KAMAZ-6520 LUXE

Программа «АРЕНДА»

ИСКУССТВО ЭКОНОМИТЬ
с лизингом от КАМАЗа

В программе участвует техника, изъятая из лизинга

Подробную информацию о программах приобретения автотехники КАМАЗ в лизинг читайте на сайте www.kamazleasing.ru. Лизинг автотехники осуществляет АО «Лизинговая компания «КАМАЗ».

KAMAZ

8-800-555-00-99
callcentre@kamaz.org
www.kamaz.ru

сертифицирован. Реклама. Не является официальной офертой.





В ПЯТЫЙ КЛАСС

Грузовики Hyundai HD35City, HD78 и HD120 российской сборки: моторы экокласса Евро-5 и «двойная» краска.

Автор **Максим Гомянин**, фото автора и фирмы Hyundai

Новые двигатели экокласса Евро-5 оснащены системой рециркуляции отработавших газов EGR и регенерируемым сажевым фильтром – его не надо чистить, значит сокращается время простоя машины. Если грузовики с моторами под Евро-4 комплектовали лишь антиблокировочной и противобуксовочной системами, то все «евро-пятое» уже в стандарте оснащено системой курсовой устойчивости VDC с функцией противодействия опрокидыванию.

На заводе Автотор, где собирают эти грузовики, изменили технологию окраски кабин. Толщину лакокрасочного покрытия увеличили вдвое (до 90–100 микрон) – жалоб владельцев на обилие сколов и «мягкую» краску должно стать меньше.

Ассортимент

Из трех грузовиков самый новый – маленький HD35City. Его вывели на рынок в начале этого

года уже с мотором под Евро-5. От хорошо известного HD35 «горожанин» отличается укороченной с 3,4 до 2,8 метра колесной базой. На задней оси вместо 16-дюймовых колес стоят 13-дюймовые, благодаря чему погрузочную высоту уменьшили до 800 мм. Увы, разные диаметры колес требуют возить две запаски.

Полная масса HD35City – 3500 кг: для управления подойдут права категории В. Грузоподъемность шасси – около 1600 кг, а фургон (на фото) берет 850 кг груза – в центр Москвы или Санкт-Петербурга заехать можно.

Руль регулируется по высоте и углу наклона, но в очень узком диапазоне. Педали газа и тормоза расположены близко друг к другу. Водителю с большой ступней придется приспосабливаться. Передние стойки кабины узкие, зеркала широкие, бескапотная компоновка позволяет «заглядывать» чуть ли не под колеса. Радиус разворота почти как у легковой машины – 5,8 метра.

Турбодизель D4CDB (2,5 л, 130 л.с.) разгоняет «полторку» бодро. На скорости 80 км/ч в кабине тихо. Шестая передача в механической коробке M6AR1 помогает экономить топливо. Заявленный расход для груженого автомобиля – 10–11 литров на сотню.

Цена фургона HD35City – 2215 000 рублей. Корейцы прочат его в преемники сверхпопулярного Портера, но вряд ли «горожанину» суждено сносить его славу. Это, скорее, конкурент Газели Next, а она в два раза дешевле. А вот с более дорогими Isuzu NLR и Kia Bongo можно потягаться за долю рынка.

Старая гвардия

Hyundai HD78 полной массой 7,5 тонны – самый популярный среди грузовиков-иномарок в России: их по нашей стране колесит более 40 тысяч! Помимо машин с длинной колесной базой (3775 мм) теперь доступна версия



Панель приборов HD35City с отделкой под дерево выглядит пришельцем из прошлого века. Руль и рукоять коробки передач новые – удобнее, чем в HD35.

Hyundai

HD35City	HD78	HD120
Длина/ширина/высота/база		
5310/1760/2200/2810 мм	6170/2000/2270/3415 мм	7480/2255/2585/4260 мм
Грузоподъемность		
1677 кг	4750 кг	7770 кг
Снаряженная/полная масса		
1823/3500 кг	2750/7500 кг	4220/11 990 кг
Двигатель		
дизельный, P4, 2497 см ³ , 95,62 кВт/130 л.с. при 3800 об/мин; 255 Н·м при 2000 об/мин	дизельный, P4, 3933 см ³ , 125 кВт/170 л.с. при 2500 об/мин; 608 Н·м при 1400 об/мин	дизельный, P6, 5899 см ³ , 183,88 кВт/250 л.с. при 2500 об/мин; 853 Н·м при 1400 об/мин
Максимальная скорость		
130 км/ч	137 км/ч	130 км/ч
Топливо/запас топлива		
ДТ/65 л	ДТ/100 л	ДТ/200 л
Расход топлива: смешанный цикл		
9,5 л/100 км	16,2 л/100 км	20,0 л/100 км
Трансмиссия		
задний привод; М6	задний привод; М5	задний привод; М6



**ОРИГИНАЛЬНЫЕ
ЗАПЧАСТИ
KAMAZ**

**КАЧЕСТВО,
ИСПЫТАННОЕ
КИЛОМЕТРАМИ**



Аккумулятор на HD35City расположен в «грязном» месте и открыт всем ветрам. Автоворам не составит труда снять батарею – придется продушивать защиту от кражи.

со средней (3415 мм), более маневренная. Это еще больше расширяет выбор надстроек (бункеровоз, цистерна, мобильная мастерская).

Четырехлитровый дизель D4GA17 получил новый турбокомпрессор: давление в топливной системе увеличилось с 1800 до 2000 бар, максимальные обороты турбины возросли с 160 000 до 183 000 об/мин. Поменяли программу управления двигателем, изменили передаточные числа пятиступенчатой коробки.

Появилась кнопка PWR – она включает так называемый «силовой» режим, позволяющий поднять мощность мотора с 140 до 170 л.с., а крутящий момент – с 374 до 608 Н·м. Долго ездить на форсаже не рекомендуют, чтобы не изнашивать мотор. Плюсы «волшебной» кнопки почувствовал на дорогах Дмитровского автополигона. Грузеная машина без особого труда взбирается в крутые горки, а в обычном режиме ей явно тяжело.

Среднетоннажный HD120 полной массой 11 990 кг тоже не обошли стороной. У мотора D6GA – новый двухступенчатый турбокомпрессор и измененная программа управления двигателем. Мощность подняли до 250 л.с. Появилась новая колесная база Long длиной 4260 мм. Она дополнила более длинные – Extra Long (4895 мм) и Ultra Long (5695 мм).

Фургон Hyundai HD78 стоит 2 945 000 рублей, а HD120 обойдется в 4 995 000 рублей. Появление коротких версий позволило снизить цены. Гарантия – три года или 300 000 км. Межсервисный интервал для HD78 – 30 000 км, для HD120 – 40 000 км. **ЭР**



На HD78 и HD120 появилось два топливных фильтра. Основной **1** – на силовом агрегате, фильтр предварительной очистки топлива **2** закреплен на раме. Оба – с обогревом. Это обеспечивает дополнительную защиту от низкокачественного топлива.



У компактного HD35City топливный фильтр один. Он тоже снабжен обогревом. Есть ручная подкачка.



Передняя подвеска HD35City зависимая, с мощной балкой и стабилизатором поперечной устойчивости.

С переходом на Евро-5 мощность грузовиков выросла

Экологический класс	HD78		HD120	
	Евро-4	Евро-5	Евро-4	Евро-5
Мощность двигателя, л.с.	140	170	225	250
Крутящий момент, Н·м	372	608	637	853



8-800-555-00-99

www.azkamaz.ru



КОММЕНТАРИЙ ГИБДД

На вопросы читателей отвечает начальник Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения МВД России генерал-лейтенант полиции **Михаил Черников**.

С НОВОЙ ФАМИЛИЕЙ

? После замужества поменяла фамилию. Могу ли я не менять документы, а возить с собой свидетельство о браке на случай проверки документов?

Е. Клейменова, Тверь

Нет, не можете. Смена фамилии автоматически влечет за собой необходимость внесения изменений в персональные данные, содержащиеся в водительском удостоверении, а также в регистрационные данные владельца транспортного средства. Порядок ваших действий установлен административными регламентами, утвержденными соответственно приказами МВД России от 20 октября 2015 года № 995 и от 7 августа 2013 года № 605.

Не забудьте также, что потребует корректировки и полис обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств.

Если вы не поменяете документы, то даже при наличии свидетельства о браке будете привлечены к ответственности сразу по части 1 и части 2 статьи 12.3 КоАП РФ. В первом случае за управление транспортным средством водителем, не имеющим при себе регистрационных документов на транспортное средство, предусмотрено предупреждение или наложение административного штрафа в размере 500 рублей. При этом транспортное средство задерживается (часть 1 статьи 27.13). Аналогичные санкции установлены и за управление транспортным средством без документов на право управления им и (или) страхового полиса – с тем отличием, что задержание транспортного средства в данном случае не применяется.

СТАРЬЕ БЕРЕМ!

? В деревне ржавеет когда-то приобретенный мной ЗИЛ-130. Знаю, что надо его утилизировать, но перегнать его в ГАИ нет возможности, так как машина разукомплектована. Как быть в такой ситуации?

Е. Певзнер, Московская область

Вы можете прекратить регистрацию зарегистрированного за вами транспортного средства в связи с утилизацией, подав в любое регистрационное подразделение Госавтоинспекции соответствующее заявление. Представлять на осмотр транспортное средство не требуется. Вместо него следует предъявить свидетельство об утилизации, подтверждающее факт

уничтожения транспортного средства, а также сдать государственные регистрационные знаки и документы. Данный порядок предусмотрен Административным регламентом МВД России по предоставлению государственной услуги по регистрации автотранспортных средств и прицепов к ним, утвержденным приказом МВД России от 7 августа 2013 года № 605.

ПО МЕСТУ ЖИТЕЛЬСТВА

? У меня паспорт Армении. Купил машину в России, но ее регистрация действует только до 16 октября. К этому времени у меня должен быть оформлен вид на жительство. Надо ли перерегистрировать машину? Что будет, если этого не сделать?

Эрик, Москва

Ваша ситуация регулируется Административным регламентом, устанавливающим порядок регистрации транспортных средств (приказ МВД России от 7 августа 2013 года № 605). Согласно его положениям при окончании срока регистрации транспортного средства на ограниченный срок она прекращается, а не сданные в подразделение Госавтоинспекции регистрационные документы и государственные регистрационные знаки выставляются в розыск. Таким образом, управление транспортным средством в дальнейшем невозможно. Чтобы продолжить пользоваться автомобилем на законных основаниях, вам необходимо обратиться в регистрационное подразделение Госавтоинспекции и повторно зарегистрировать его на свое имя. Регистрация транспортных средств за иностранными гражданами и лицами без гражданства, постоянно проживающими на территории Российской Федерации, производится по адресу, указанному в виде на жительство иностранного гражданина на срок его действия.

ПОДСТРАХОВАТЬСЯ

? Заканчивается срок действия полиса ОСАГО. Новый планирую оформить через Интернет в электронном виде. Как сотрудники ГИБДД будут его проверять? Не придется ли идти в страховую и дублировать его на бумаге?

Нестор, Владимир

Дополнительно обращаться в страховую компанию не потребуется. Статья 32 федерального закона от 25 апреля 2002 года № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных

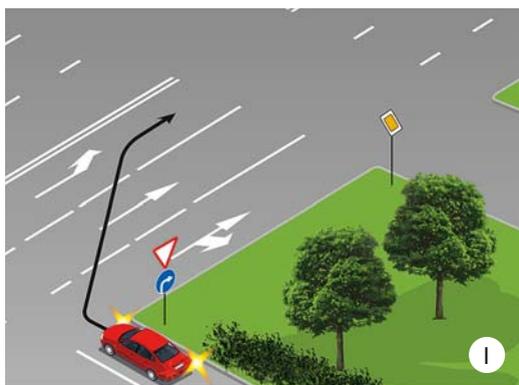
средств» обязывает водителя транспортного средства иметь при себе страховой полис обязательного страхования или распечатанную на бумажном носителе информацию о заключении договора обязательного страхования в виде электронного документа и передавать соответствующий документ для проверки уполномоченным сотрудникам полиции. Таким образом, получив по электронной почте страховой полис в виде электронного документа, распечатайте его и возите с собой. Проверка факта заключения договора обязательного страхования осуществляется полицией с помощью автоматизированной информационной системы обязательного страхования, созданной в соответствии с указанным федеральным законом.

ЛИШИЛИ ПРАВ

? Имел неосторожность дважды за месяц попасться сотрудникам ГАИ за выезд на встречку. В результате год и четыре месяца сидеть за руль мне запрещено. Законно ли поступил суд, прибавив один срок к другому? И когда можно обратиться с ходатайством о сокращении срока – по истечении половины первого срока (4 месяца) или половины общего срока? Реально ли добиться сокращения, учитывая, что я работал водителем и у меня это единственный источник существования?

Сергей, Пермь

Оценивать законность судебных решений я не уполномочен. Вместе с тем хочу отметить, что формальных оснований считать его незаконным я не вижу. По всей видимости, в первый раз вас наказали по части 4 статьи 12.15 КоАП РФ, определив в качестве наказания лишения права управления транспортными средствами на четыре месяца, а во второй – по части 5 той же статьи – на один год. При этом «суммирование» сроков вытекает из положений части 3 статьи 32.7 КоАП РФ, согласно которой течение срока лишения специального права в случае назначения лицу, лишенному специального права, административного наказания в виде лишения того же специального права начинается со дня, следующего за днем окончания срока административного наказания, примененного ранее. Сокращение срока лишения специального права, включая право управления транспортными средствами, законодательством Российской Федерации об административных правонарушениях не предусмотрено.

Задачи подготовил **Дмитрий Митрошин**// Иллюстрации: **Олег Воеводов****I. Разрешен ли такой маневр?**

- 1 – да, если водителю необходимо повернуть налево
- 2 – да
- 3 – нет

II. Водитель легкового автомобиля вправо:

- 4 – повернуть по траектории А, уступив дорогу грузовику
- 5 – повернуть по траектории Б, уступив дорогу автобусу
- 6 – выполнить любое из вышеперечисленных действий
- 7 – повернуть по любой траектории, не уступая дорогу

III. С какой стороны можно выполнить опережение автомобиля, движущегося со скоростью 80 км/ч?

- 8 – слева
- 9 – справа
- 10 – с любой
- 11 – опережение запрещено

IV. В какой последовательности проедут перекресток транспортные средства (сирена на автомобиле полиции выключена)?

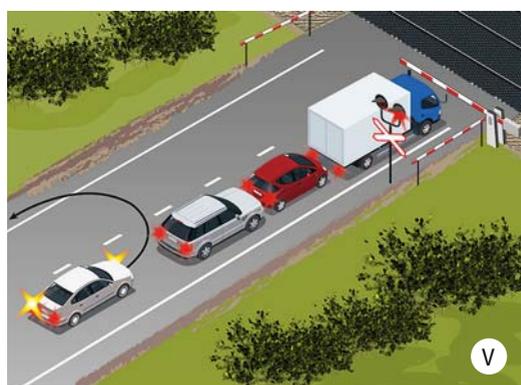
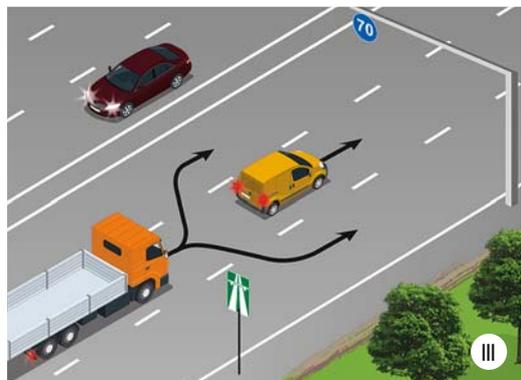
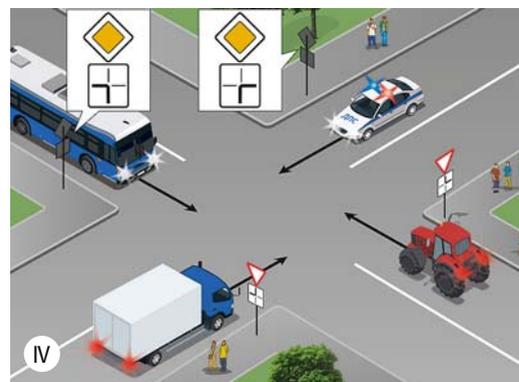
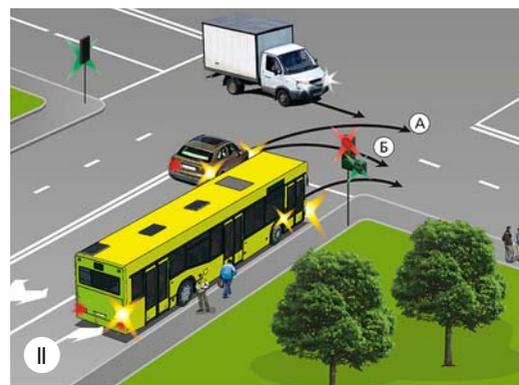
- 12 – автомобиль ДПС, автобус, трактор, грузовик
- 13 – автобус, автомобиль ДПС, трактор, грузовик
- 14 – автобус одновременно с трактором, автомобиль ДПС одновременно с грузовиком

V. Можно ли выполнить такой маневр и остановиться?

- 15 – можно
- 16 – можно, если маневр осуществляется не для целей стоянки
- 17 – нельзя

VI. На автомобиле перестал фиксироваться ручник. Можно ли продолжить движение?

- 18 – можно
- 19 – можно, если соблюдать необходимые меры предосторожности
- 20 – нельзя

**Ответы на задачи:
2, 6, 9, 13, 16, 19**

I. Правила дорожного движения не запрещают «перерезать» проезжую часть. Такой маневр может потребоваться, когда, например, необходимо сменить несколько полос движения на коротком отрезке дороги, как в показанной ситуации. Разумеется, должны быть соблюдены требования пунктов 8.1 и 8.4 Правил о включении указателя поворота и исключении помех другим участникам движения, движущимся по соседним полосам. Причем в данной ситуации маневр может быть связан не только с поворотом налево, но и с разворотом (приложение 2 к ПДД).

II. Стрелы разметки 1.18 (приложение 2 к ПДД) разрешают поворот направо из обеих полос. При этом согласно пункту 8.6 ПДД при повороте направо транспортное средство должно двигаться по возможности ближе к правому краю проезжей части. Поскольку параллельно аналогичный маневр совершает автобус, водитель легкового автомобиля может повернуть и на вторую полосу. Однако, подчиняясь требованиям светофора (зеленая стрелка, включенная одновременно с основным красным сигналом), он обязан уступить дорогу грузовику (пункт 13.5). **Непредоставление преимуществ в движении грузовику**

обойдется водителю легкового автомобиля в 1000 рублей (часть 2 статьи 12.13). Возможен и другой вариант: дать закончить маневр автобусу (его приоритет закреплен в пункте 8.9) и затем повернуть на правую полосу. **За нарушение очередности проезда водитель будет предупрежден или оштрафован на 500 рублей (часть 3 статьи 12.14 КоАП РФ).**

III. Пункт 9.4 ПДД разрешает грузовым автомобилям с разрешенной максимальной массой более двух с половиной тонн выезжать на крайнюю левую полосу дорог, имеющих для движения в данном направлении три полосы или более, только для поворота налево или разворота. Кроме того, вне населенных пунктов, а также в населенных пунктах на дорогах, обозначенных знаком 5.1 или 5.3 или где разрешено движение со скоростью более 80 км/ч, водителю предписывается вести транспортное средство по возможности ближе к правому краю проезжей части. Запрещается занимать левые полосы движения при свободных правых. **За нарушение требований указанного пункта ПДД – штраф 1500 рублей (часть 1 статьи 12.15 КоАП РФ).**

IV. Поскольку на автомобиле полиции специальной звуковой сигнал выключен, преимущества в движении он не имеет (пункт 3.1 ПДД). Следовательно, водители руководствуются общими

правилами проезда перекрестков. Так, согласно пункту 13.9 у транспортных средств, въезжающих на перекресток по главной дороге (автомобиль перед въезжающими по второстепенной (грузовик и трактор). Водители, находящиеся на равнозначных дорогах, приоритет в движении определяют, опираясь на пункт 13.11 ПДД: необходимо уступить дорогу транспортным средствам, приближающимся справа. **За нарушение очередности проезда перекрестка предусмотрен штраф – 1000 рублей (часть 2 статьи 12.13 КоАП РФ).**

V. Пункт 8.11 ПДД запрещает разворот только непосредственно на ж/д переездах. Запрещена стоянка ближе 50 метров от переезда (пункт 12.5 ПДД). **Нарушителя ждет предупреждение или штраф в размере 500 рублей (часть 1 статьи 12.19 КоАП РФ).**

VI. Поломка стояночной тормозной системы (именно к ней относится ручник) входит в Перечень неисправностей и условий, при которых запрещается эксплуатация транспортных средств (приложение к Основным положениям). В этом случае, в отличие от неисправности рабочей тормозной системы, пункт 2.3.1 ПДД разрешает дальнейшее движение к месту стоянки или ремонта с соблюдением необходимых мер предосторожности.

КОСОЗУБАЯ ПЯТЕРЕНКА

За ответ на задачу № 128 «Шестеренка или «пятерёнка»» (ЗР, № 9, 2018)

Иван Карандин, житель Москвы, получает от компании Playme-Russia комбоустройство «3 в 1» Playme Turbo.



В задаче нужно было рассудить двух соседей по гаражам, заспоривших, чем отличаются шестерни от зубчатых колес и возможно ли применять «пятерёнку» – шестерню с пятью зубьями. И пояснить, где в Приоре встречается такое решение.

Среди присланных ответов попадались очень забавные: «**«Пятерёнки шестерчатые» – это каламбур. В механических передачах «пятерёнки» не существуют. Скорее всего, Марат так назвал шестерню пятой передачи, которой на старой Ниве просто нет.** Неправильно расшифровал читатель наш вопрос: коробки передач в народе называют четырех- или пятиступками и никак не упоминают про шестеренки. Да еще невнимательно прочитал условие конкурса и не раскрыл, в чем превосходство Приоры, о котором говорил Марат.

Другой читатель безапелляционно заявил: **«Работать пятизубое колесо может, только если вращается не на полный оборот, а в пределах сектора и пять зубьев расположены в этом секторе. В противном случае имеет место явление подреза зубьев, работать такое колесо не будет».** Про подрез зубьев мы поговорим позднее. Пока лишь отметим, что такой

Рейка с переменным шагом:

зона 1
с мелким шагом,
зона 2
с крупным шагом



вариант зубчатой передачи могут применять в приборостроении, но не в автомобиле.

Теперь рассмотрим **правильный ответ.**

Чтобы всё окончательно расставить по местам, привлечем государственный стандарт еще советских времен.

Согласно ГОСТ 16530-83 «Передачи зубчатые. Общие термины, определения и обозначения», шестерня – это «зубчатое колесо передачи с меньшим числом зубьев... При одинаковом числе зубьев зубчатых колес передачи шестерней называется ведущее зубчатое колесо». Иными словами, допустимо называть оба элемента передачи зубчатыми колесами. Хотя в коробках передач вопреки ГОСТу всю начинку именуют шестернями. И было бы нелогично, если б на первичном валу зубчатые элементы, относящиеся к передачам с первой по четвертую, назывались шестернями, а относящийся к пятой передаче, которая почти всегда повышающая, – зубчатым колесом.

Но откуда же взялась «пятерёнка»? Ведь, как справедливо отметили многие читатели, шестерня с числом зубьев меньше шести будет иметь зубья с совсем тонким, подрезанным основанием, не обеспечивающим должную прочность. Машиностроение давно нашло выход, применив косозубые зубчатые колеса. В особых условиях при большой ширине зубчатых колес зацепление возможно спроектировать даже с однозубой шестерней, выглядящей как длинный шнек. А уж косозубую «пятерёнку» сконструировать ничего не стоит. Зачем? Чтобы увеличить передаточное отношение зубчатой передачи.

Вернемся к нашей задаче: где на Приоре применена винтовая, сильно косозубая шестерня? Правильно: в рулевом механизме! При чем ставят ее туда со времен производства модели ВАЗ-2110. Начиная с «восьмерок» на всех переднеприводных моделях устанавливают рулевой механизм

типа шестерня-рейка. При этом на ВАЗ-2108 шестерни были прямозубые – с шестью зубьями! И только при модернизации рулевого механизма ВАЗ-2110 шестерня стала винтовой, лишилась одного зуба и стала «пятерёнкой».

Конструкторы применили еще одно забавное техническое решение – на косозубой рейке зубья были нарезаны с переменным шагом. В середине шаг крупный для повышения точности управления, а к краям шаг постепенно делается мельче, чтобы снизить усилие на руле (усилителя на тех машинах не было). Затем рулевой механизм с таким же принципом зубчатого зацепления достался другим переднеприводным моделям ВАЗ, в том числе с усилителем рулевого управления, – Приоре, Калине и Гранте.

ЗР

Ивана Карандина поздравляем с победой!

» ЗАДАЧА № 131 Прикуриваем колесом

Первый хороший морозец, и с утра на стоянке начинается возня. Кто сам завелся, а Кириха уже просит «прикурить» от старенькой «семерки» соседа Федорыча. Вот только незадача: провод для «прикуривания» лишь «плюсовой» остался. По осени ворота на даче у него подваривали, короткий «массовый» провод сварочного аппарата наращивали автомобильным, там и забыли. Чем бы «минус» бросить? Кузов в лаке да краске, бамперы пластиковые. И тут Кириллу осенило – диски передних колес баллонным ключом законтактировать. Только начал прилаживаться, как Федорыч, до этого спокойно куривший в сторонке, запротестовал. Нельзя, мол, потом у нас с тобой накроются...

Предлагаем читателям не только продолжить фразу Федорыча, но и рассказать о сути явления и где с ним автомобилисты встречаются еще. Напоминаем, что короткие ответы не рассматриваются.

Ответ с пометкой «Конкурс» отправьте до 1 января 2019 года по адресу: 107045, Москва, Селивёрстов пер., 10 – или по e-mail: exp@zr.ru. Укажите ваш контактный телефон или иной способ быстрой связи.



А ЗНАЕТЕ ЛИ ВЫ?

Есть вопросы? Задавайте! kolodochkin@zr.ru

ЛЕТАЮЩАЯ ТАРЕЛКА НА ГУСЕНИЦАХ

Объект-279, Луноход – этот необычный танк величали по-разному. Он напоминает летающую тарелку, посаженную на две пары гусениц. Проект тяжелой (масса 50–60 тонн) машины с гидропневматической подвеской появился в начале 1956 года. Для танка готовили самое современное вооружение и мощную бронезащиту: приведенная толщина брони при наклоне 60 градусов составила в эквиваленте 384–550 мм. На новой машине предполагалось использовать такие современные приборы, как стереоскопический прицел-дальномер с независимой стабилизацией и ночной прицел с инфракрасной подсветкой. Расчетная мощность мотора с горизонтальным расположением цилиндров – примерно 1000 л.с. Приговор машине подписал Никита Хрущев, запретивший принимать на вооружение танки массой свыше 37 тонн. В итоге Луноход поселился в танковом музее в подмосковной Кубинке.



ЛАМПОЧКИ ИЛИ СТРЕЛКИ?

В начале семидесятых годов прошлого столетия все публикации о ВАЗ-2101 отмечали как достоинство почти полное отсутствие в новинке автопрома стрелочных приборов – мол, в этой машине всё автоматизировано, а если что-то не так, загорится лампочка. Оставили всего два указателя – температуры охлаждающей жидкости и уровня топлива. Однако уже в ВАЗ-2103 на панели приборов появились и указатель давления масла, и тахометр, и даже стрелочные часы посереде. Любовь к приборам пересилила.



ДВИГАТЕЛЬ ВРЕМЕН АЛЕКСАНДРА II

В августе 1879 года в Петербурге капитан русского флота Игнатий (Огнеслав) Костович продемонстрировал чертежи изобретенного им дирижабля, которому он дал имя «Россия», и 80-сильного бензинового двигателя с искровым электрическим зажиганием (абсолютная новинка в то время). Деньги собрали по подписке, и в 1884 году четырехкарбюраторный восьмицилиндровый двигатель массой 240 кг с жидкостным охлаждением был изготовлен. Он прошел испытания и... остался не у дел: на окончание строительства огромного дирижабля денег уже не хватало, а другого применения мотору не придумали. Уникальный агрегат дожил до наших дней в качестве музейного экспоната.

ХРУЩЕВ КАК АВТОМОБИЛЬ

Доподлинно известно, что в 1891 году орловский дворянин Михаил Хрущев продал свое родовое имение, чтобы приобрести чугунолитейное предприятие. С начала XX века он стал выпускать здесь двухтактные стационарные двигатели. Хрущев собирал и автомобили, причем один из них носил его имя. Михаилу Хрущеву приписывают создание пяти разных автомобилей, мощность которых доходила до 30 л.с., – в такие легенды хочется верить. На месте прежнего заводика в наши дни расположилось предприятие Орёлтекмаш.

ГУРЬЕВСКАЯ МОСТОВАЯ

Пресловутое состояние российских дорог во все времена будило изобретательскую фантазию. Так, в доасфальтовый период XIX века действительный статский советник и инженер Василий Гурьев предложил строить деревянные торцевые мостовые из плотно пригнанных плашек единого размера. В отличие от булыжных мостовых, которые портили лошадиные копыта и изрядно грохотали, деревянные были «нежными». В Санкт-Петербурге подобным образом выложили участки Большой Морской и Миллионной улиц, а также Невский проспект до Фонтанки. Был у деревянных покрытий и недостаток – при наводнениях плашки всплывали, покидая «рабочее место».

У КОГО ЧЕТЫРЕ ГЛАЗА

Появившуюся полвека назад «новую Волгу» – именно так когда-то называли ГАЗ-24, сменивший на конвейере ГАЗ-21, – снабдили двумя фарами головного света. Однако на продававшихся игрушечных моделях того же времени фар почему-то было четыре. Да и в печати проскакивали изображения четырехфарных «волжанок». Пошли слухи про спецзаказы и экспортные варианты... Завод не выпускал ГАЗ-24 с четырьмя фарами серийно, однако были экспериментальные машины с такой светотехникой: одна – спортивная, другая – люксовая модификация с мотором V6. Но они так и остались в единичных экземплярах. Что касается масштабной модели, то ее производители решили, что четыре фары эффектнее двух...

За рулем 12.2018

За рулем. РФ

ФОРУМ «ЗА РУЛЕМ» → ЖУРНАЛ «ЗА РУЛЕМ»

Вопрос по материалу «5 параметров, о которых производители всегда врут». Речь шла о динамике, мощности и клиренсе. А не считаете ли вы, что современному покупателю по большому счету до всего этого нет никакого дела? Он просто приобретает приглянувшийся автомобиль...



Сергей Зиновьев,
редактор отдела автомобильной информации

Нет, я так не считаю. Даже не очень сведущие люди поймут значение дорожного просвета и сделают для себя определенные выводы. Почти все смогут оценить и мощность – хотя бы с целью понять, какой будет налог. Заводы, сообщая характеристики моделей, ориентируются в первую очередь на здравомыслящих людей, которые выбирают автомобиль под конкретные задачи, с учетом личных предпочтений. Хотя, конечно, идеальный покупатель – тот, кто ищет «красный BMW с автоматом», не интересуясь подробностями. Таких пока немного, но маркетинг не стоит на месте.

Вопрос по «Репликанту» (ЗР, № 10, 2018) – кроссоверу Lexus UX. Участвуют ли электромоторы в разгоне автомобиля, улучшая его динамику, или они подключаются исключительно на плохой дороге?



Александр Виноградов,
редактор отдела испытаний

Электромоторы подключаются не только на плохой дороге, но и почти во всех режимах. Само собой, они оказывают влияние на динамику. Полноприводную трансмиссию Лексуса UX можно назвать гибридной, поскольку тягу на задних колесах обеспечивает исключительно электрическая составляющая: задний дифференциал объединен с электромотором. Подключение задних колес происходит не только на бездорожье, но и в любых ситуациях, когда нужен полный привод, – в том числе при резких стартах. Крутящий момент на передней оси может быть получен как от двигателя внутреннего сгорания, так и еще от двух параллельно установленных электромоторов, являющихся частью силовой установки. За перераспределение тяги между всеми колесами, как и в любом современном кроссовере, отвечает электроника.

Почему клеммы аккумуляторов делают коническими?



Алексей Ревин,
редактор отдела автомобильной информации

Далеко не все аккумуляторы имеют конические клеммы, на многих – крепления в виде проушин или резьбовых отверстий в теле массивного контакта. Конические выводы (они наиболее распространены) используют для того, чтобы обеспечить плотную посадку ближе к основанию конуса и облегчить демонтаж после страгивания клеммы вверх. И при конической посадке ради надежности контакта нужно фиксировать клемму крепежным элементом.

Участники нашего форума обсуждают злободневные темы. В дискуссиях участвуют авторы ЗР. Пишите на info@zr.ru

В статье «Лабораторная работа» (ЗР, № 10, 2018) о ремонте топливной аппаратуры было сказано, что в ее ускоренном износе часто виноваты топливные присадки. Что именно при этом страдает? И о каких присадках идет речь?



Стас Панин,
редактор отдела автомобильной информации

Так называемые антизагустители «высушивают» топливо, ухудшая его «смазывающие» характеристики. От этого сильно страдают компоненты системы Common Rail, в первую очередь – сильно нагруженный подшипник скольжения в ТНВД. Происходит вырывание металлических частиц, они разносятся по всей системе питания и убивают прочие ее компоненты. Добавки могут содержать высокомолекулярные присадки, не рассчитанные на температуру и давление в форсунках и ТНВД. В результате присадки полимеризуются и «склеивают» рабочие элементы узлов, что приводит к фатальным поломкам форсунок и ТНВД.

АВТОВАЗ действительно начал выпускать автомобили с «невтыковыми» двигателями? Или речь идет о каком-то кустарном производстве?



Сергей Мишин,
редактор отдела автомобильной информации

До недавнего времени все моторы с ремнем ГРМ были «втыковыми»: из-за лунок на днище поршня смесь горела неравномерно. Переход на «невтыковые» поршни стал возможен благодаря использованию иных материалов в каталитическом нейтрализаторе. Кроме того, новый поршень гораздо лучше противостоит натиранию во время холодного пуска. Степень сжатия и показатели мощности сохранены. Пока модернизированы моторы объемом 1,6 литра, а на двигателях 1.8 такие поршни появятся позже.

Оригинальные вазовские ремни гарантированно служат по 200 тысяч километров. Часто некомпетентные сервисмены меняют их через 45–60 тысяч, покупая низкосортную китайщину. Это главная причина преждевременного обрыва ремня.

На вашем сайте появилась информация о грядущем понижении порога допустимой скорости в городах до 40 км/ч. А смысл?



Михаил Колодочкин,
обозреватель отдела автомобильной информации

Декларируемая цель очевидна – снизить число ДТП. Кроме того, авторы идеи ссылаются на зарубежный опыт: дескать, в Париже, например, уже несколько лет во многих местах действуют знаки «30», а то и «20». Но лично я грядущее снижение скоростного порога в России считаю очередной кампанейщиной, в ходе которой подрядчики радостно наклепают тысячи новых знаков и начнут их бездумно распахивать по столбам без всякой привязки к реальности. И я не верю, что на дорогах от этого станет безопаснее.

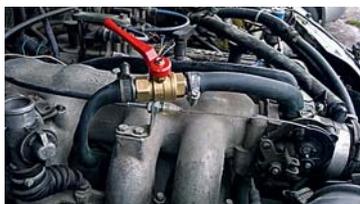


Многуважаемые знатоки Автомобиля!

Присылайте советы на адрес редакции или на exp@zr.ru. Прилагайте иллюстрации. Указывайте почтовый адрес с индексом, ФИО (полностью) и телефон. Это ускорит отправку вам заслуженных призов.

КРАН-РЕГУЛЯТОР

Н. Галимов,
Кемеровская область
Одно из слабых мест Газели с мотором ЗМЗ-405 – регулятор холостого хода. При его поломке автомобиль



на холостом ходу то норовит заглохнуть, то резко поднимает обороты в красную зону, пугая остальных участников движения. Надоело периодически менять бракованные регуляторы, и я заменил эту деталь шаровым краном с фитингами под шланг. Обороты выставил вручную – поворотом рукоятки крана. Езжу уже больше полугода и оценил надежность и удобство модернизированной



конструкции: в холода прогреваю мотор быстрее, в жару уменьшаю обороты для экономии.

Приз автору совета – дневные ходовые огни фирмы Osram

ЛИПКИЙ КОВРИК

И. Замуруев,
Тверская область



В автомобиле Hyundai Solaris второго поколения, как и во многих других недорогих машинах, нет крючков крепления пассажирского коврика к полу – производитель решил сэкономить на них. Я нашел бюджетное и простое решение. Приклеиваем ту часть липучки, что с крючками, секундным клеем к обратной стороне коврика. Теперь он прекрасно держится (даже без ответной части) на родном покрытии пола и при этом легко снимается для мойки.

Приз автору совета – канистра масла Rolf компании «Рольф Лубрикантс»



СЕНД-КОВРИКИ

С. Чупраков,
Киров

Покупные антибуковочные приспособления (сенд-траки) весьма дороги, к тому же в холода часто лопаются. Мне штурмовать бездорожье уже не первый год помогает толстый уличный ковер с крупными отверстиями. В магазине такой ковер размером 500 × 1000 мм стоит около 450 рублей, – если разрезать его вдоль, получится две полосы. Ковер хорошо цепляется за снег и грязь, легко моется,



не становится хрупким на морозе. В багажнике моего универсала Kia Seed коврики, скрученный в трубочку, удобно размещается в нише фальшпола.

Приз автору совета – внешний универсальный аккумулятор на 12 000 мА·ч компании AirLine



НОЖНОЙ ПРИВОД

С. Левин,
Московская область

Для удобной ночевки в автомобиле с электроприводом замка багажника нужно, чтобы дверь «спальни» можно было открыть и изнутри. На автомобиль Nissan X-Trail (Т-31) я установил в обивку двери багажника и подсоединил параллельно штатной кнопке дополнительную – мне понравилась применяемая в Ладах. Теперь выходить из машины можно не только через боковые двери. Достаточно нажать ногой на кнопку, толкнуть дверь багажника – и путь на свободу открыт!

Приз автору совета – органайзер Heyner Organizer компании Heyner



БЕЗ ПРОВАЛА

К. Александров,
Краснодар

В интернет-магазинах продают длинный тонкий валик, снабженный

кармашками и предназначенный для закрывания щели между передними сиденьями и туннелем пола, чтобы туда не падала всякая мелочь. Желая сэкономить предлагаю менее затратное решение. Чтобы закрыть щель, я применяю теплоизоляцию для пластиковых труб, которая продается в любом строительном магазине или часто остается после ремонта. Диаметр теплоизоляции подбирается по размеру щели.

Приз автору совета – набор автокосметики ASTROhim



ОМАГНИЧИВАТЕЛИ

А. Черцов,
Белгородская область
Часто многие автовладельцы заменяют сливной болт в поддоне двигателя болтом с магнитным наконечником, ведь не все железные частицы



отлавливаются масляным фильтром. Предлагаю помочь ему в этом трудном деле. Снаружи на корпус фильтра следует установить магниты, лучше неодимовые – они сравнительно недороги. Можно получить их и вовсе бесплатно,

если разобрать старый компьютерный жесткий диск: в нем



два мощных магнита. Тем, кто сомневается в эффективности данной доработки, советуем после очередной замены масла распилить масляный фильтр и заглянуть внутрь.

Приз автору совета – канистра масла ZIC компании SK Lubricants



ДЛЯ ВОДИТЕЛЕЙ ПЕШЕХОДОВ

Немецкая компания Heyner® заботится о безопасности на дорогах. В октябре в продажу поступили ярко-желтые жилетки 2x SafetyJacket для детей и взрослых. Они пригодятся как водителям, так и пешеходам и велосипедистам. В темное время суток, вне населенных пунктов, на дорогах россияне обязаны носить светоотражающие элементы. Но и в городе нужно заботиться о том, чтобы оставаться заметным для водителей. Жилетка изготовлена из 100% полиэстера. Ее легко надевать прямо на одежду при помощи боковых застежек на липучках. В комплект

входят две жилетки, аккуратная сумка для хранения. Размер детской жилетки — 50x43 см, взрослой — 68x66 см. Рекомендованная розничная цена — **1000** и **1300** р. соответственно.

МАСЛА РОСНЕФТЬ ДЛЯ СОВРЕМЕННЫХ АВТОМОБИЛЕЙ

Моторное масло Rosneft Magnum Ultratec A3 5W-40 получило одобрения ведущих мировых производителей, таких как Mercedes-Benz, Volkswagen, Renault, Porsche, а также соответствие мировым стандартам MB 226.5, BMW Longlife-01GM-LL-B-025, Fiat 9.55535-N2/Z2, PSA B71 2296. Моторное масло Rosneft Magnum Ultratec A3 5W-40 — это всесезонное полностью синтетическое масло нового поколения, предназначенное для применения в современных автомобилях ведущих мировых производителей техники, таких как Mercedes-Benz, Volkswagen, Renault, Ford, GM, Fiat, Peugeot-Citroen, работающих в условиях активной городской езды.



ПОСЛЕ ГАРАНТИИ — ДЕШЕВЛЕ

В рамках специальной сервисной программы для постгарантийных автомобилей, компания Nissan предлагает салонные фильтры по сниженной цене.

Стоимость фильтра, в зависимости от модели автомобиля, составляет от **429** до **584** р.

Размер скидки на фильтры по сравнению с оригинальными запчастями стал еще больше — от 35% до 76%.

ТЕРМОСТАТЫ ДЛЯ ВСЕХ

Расширена линейка термостатов под маркой Luzar. Представлены изделия как для бюджетных автомобилей Lada X-Ray и Granta, так и для премиальных машин: BMW, LandRover, Volvo, Volkswagen Touareg с двигателем 2.5TDi.



СКОЛЬКО ВОЗДУХА ОТМЕРИТЬ?

Расширился ассортимент датчиков массового расхода воздуха (ДМРВ) «Старт-ВОЛЬТ». Представлены двенадцать новых позиций для популярных марок: Volvo, Nissan, Mercedes-Benz, Fiat, VAG, BMW. Датчики производятся на современной автоматизированной линии с применением самых совершенных материалов. Все изделия проходят строгий контроль качества. Это позволяет обеспечить высокую точность показаний и длительную, надежную работу датчиков.

Розничная цена от **2020** р.



ЗАРЯДКА ПО WI-FI

ТД Сорокин представил к зимнему сезону новое зарядное устройство управляемое по Wi-Fi предназначено для обслуживания и зарядки 12-вольтовых аккумуляторных батарей, используемых в легковых автомобилях, мотоциклах, садовой технике и т.п. **Особенностью данного зарядного устройства является возможность использования его с помощью беспроводного интерфейса (Wi-Fi), обеспечивающего управление ЗУ с экрана Вашего смартфона в любой точке земного шара.** Данное устройство является полностью автоматическим и имеет поэтапный режим зарядки в 9 стадий. Зарядное устройство безопасно для электроники транспортного средства и может быть подключено к АКБ, установленной на транспортном средстве, в течение длительного периода времени, для зимнего хранения и круглогодичного использования.

Цена — **3499** р.

ЗИМНИЙ АКОМ

Компания АКОМ выпустила специальную зимнюю серию аккумуляторов емкостью 60 Ач. Аккумулятор специальной зимней серии, в отличие от стандартного аккумулятора, обладает увеличенными пусковыми токами — 550А, что особо важно в суровых зимних условиях России, особенно ее северных регионов. Усовершенствованная батарея от АКОМ подходит как для отечественных автомобилей, так и для иномарок с размерами под аккумулятор 242x175x190 мм. Гарантия — 36 месяцев.



НОВИНКА ДЛЯ НОВИНКИ

Компания Trialli представляет новинку — задний тормозной цилиндр серии Trialli Linea Qualita для самой современной отечественной модели Lada Vesta (15-). Также в ассортименте компании цилиндры сцепления для этого автомобиля. Розничная цена тормозного цилиндра — **1390 Р.**



ПОТОМУ ЧТО БЕЗ ВОДЫ...

Компания ASTROhim представила размораживатель стекол и замков «Антилед» в обновленной упаковке. Препарат сохранил прежний состав и высокую эффективность. Средство обладает высокой проникающей и размораживающей способностью и быстро удаляет корку льда. Секрет эффективности препарата «Антилед» — полное отсутствие в его составе воды! ASTROhim «Антилед» выпускается в виде аэрозолей и спреев. Ориентировочная розничная цена баллона со спреем объемом 500 мл — **170 Р.**



МАСЛО ДЛЯ СПЕЦТЕХНИКИ

Total Lubrifiants выпустил новую линейку синтетических моторных масел для дизельных двигателей внедорожной, карьерной и подземной техники. Total Rubia Works 3000 и Total Rubia Works 4000 защищают двигатель от высокотемпературных отложений, помогают сократить потребление топлива, повысить производительность и надежность техники. Новые масла способствуют увеличению срока функционирования сажевых фильтров. Новинку отличает высокая



стойкость к окислению. Интервал замены масла при определенных условиях может достигать 2000 моточасов. В линейку входят три масла для сверхмощных силовых агрегатов: 15W-40, FE 10W-30 и 10W-40.

ШУБКА ДЛЯ СИДЕНЬЯ

Компания Airline представляет новые меховые накидки на сиденье. Накидки сшиты из износоустойчивого искусственного меха и защищают штатную обивку от истирания и выцветания. Они приятны на ощупь и обеспечивают комфортную температуру при контакте с сиденьем в холодную и жаркую погоду. Благодаря продуманному креплению накидки легко надевать на кресла любого типа. Все модели, имеют универсальную систему крепления, позволяющую применять изделие на 99% автопарка. В ассортименте накидки черного и белого цветов, на передние и задние сиденья. Розничная цена от **405 Р.**



РОСНЕФТЬ ДЛЯ АКПП

Трансмиссионные масла и жидкости от компании «Роснефть» получили международную сертификацию. Жидкость для высоконагруженных АКПП «Rosneft Kinetic ATF IID» получили одобрения от крупнейших мировых производителей автомобильных трансмиссий Voith, Mercedes-Benz, ZF. В планах нефтяной компании получение одобрения от MAN. Линейка Rosneft Kinetic ATF — это высококачественные трансмиссионные жидкости, предназначенные для автоматических коробок передач, гидроусилителей рулевого управления, гидравлических систем и некоторых видов механических трансмиссий, а также других узлов, требующих соответствующий уровень смазывающих свойств.



СПЕЦИАЛЬНЫЙ ПРОЕКТ.
CHERY TIGGO 3

МАРШ- БРОСОК НА 4000 КИЛОМЕТРОВ

В КРЫМУ В ЭТОМ ГОДУ УЖЕ ПОБЫВАЛО 15 МИЛЛИОНОВ ТУРИСТОВ. МЫ УВЕЛИЧИЛИ ЭТО ЧИСЛО ЕЩЕ НА ШЕСТЬ: ДВА CHERY TIGGO 3 ПРОЕХАЛИ ИЗ МОСКВЫ В СЕВАСТОПОЛЬ И ОБРАТНО. В РЕЗУЛЬТАТЕ ПРОБЕГА ВЫЯСНИЛОСЬ: ВСЕ МИФЫ О КИТАЙСКИХ АВТОМОБИЛЯХ... МИФЫ!



Японская школа

Chery Tiggo выпускается с 2005 года. Не секрет, что его делали с оглядкой на популярные кроссоверы сразу нескольких японских марок. Но это нельзя назвать копированием. Скорее — использованием ценного опыта коллег. Получилось неплохо: за первые 10 лет Chery Tiggo продала более миллиона в 80 странах и регионах мира.

Изначально Chery Tiggo оснащали атмосферными 2.0 и 2.4 и 5-ступенчатой механикой. В 2009 году начали ставить двигатели 1.6 и 1.8 и 4-ступенчатую автоматическую трансмиссию.

Через четыре года после премьеры модели последовал первый рестайлинг — пока еще довольно скромный. В 2012-м состоялось еще одно обновление. Автомобиль стал заметно современнее на вид и снаружи, и внутри. В то же время Tiggo оснастили вариативной трансмиссией собственной разработки — впервые для массового китайского кроссовера. А китайские копии



CHERY TIGGO 2005

японских двигателем заменил 1,6-литровый бензиновый атмосферник Acteco SQRE4G16, разработанный совместно с австрийской фирмой AVL. На эту разработку был оформлен 41 патент, новый двигатель возглавил десятку лучших китайских

моторов. А в августе этого года российское представительство Chery объявило, что двигатель способен работать без капремонта миллион километров. Интересно, кто-нибудь когда-нибудь сможет столько накатать?

В 2014 году автомобиль пережил очередной рестайлинг, автором которого стал известный канадский дизайнер Джеймс Хоуп. Он сделал автомобиль еще более европейским на вид и буквально преобразил интерьер, используя в качестве стилизирующего элемента большой дисплей мультимедийного комплекса Cloudrive 2.0. Во время рестайлинга Chery Tiggo 3 получил 183 новых детали и узла, многофункциональное рулевое колесо, круиз-контроль, ESP, ассистент торможения и подсветку поворотов — всё в стандартной комплектации. На двух таких автомобилях, различающихся только коробками передач, мы и отправились в путешествие.

КРЫМСКИЕ ОСОБЕННОСТИ

- ☛ На полуострове — свои сети АЗС.
- ☛ Бензин дороже, чем на «большой земле» на 2 рубля за литр.
- ☛ В Крыму один оператор связи, предоставляющий роуминг. Качество связи невысокое.
- ☛ К пластиковым картам крымчане относятся скептически, проще платить наличными.
- ☛ Идет интенсивная реконструкция дорог. Она будет длиться до 2024 года. А пока крымчанам и гостям полуострова придется мириться с пробками.



Тем, кто будет ехать по М4, рекомендуем приобрести транспондер: экономит и время, и деньги — до 20%.



Технические характеристики

Chery Tiggo 3	1.6 MT	1.6 CVT
Длина/ширина/высота/колесная база, мм	4419/1765/1651/2510	
Дорожный просвет, мм	190	
Объем багажника, л	550–1800	
Снаряженная масса, кг	1480	1487
Тип двигателя	бензиновый, атмосферный, с распределенным впрыском	
Объем двигателя, см ³	1598	
Максимальная мощность, л.с.	126 при 6150 об/мин	
Максимальный крутящий момент, Н·м	160 при 3900 об/мин	
Тип привода	передний	
Коробка передач	M5	CVT
Расход топлива: смешанный цикл, л/100 км	6,7	7,4
Тип топлива/объем топливного бака, л	бензин АИ-92 и выше/55	

СЧИТАЕТСЯ, ЧТО...

Китайские автомобили делаются из самых дешевых материалов и плохо собраны.

Ни знаменитого химического запаха в салоне, ни неровных панелей, ни кривых зазоров — ничего подобного в Tiggo 3 нет. Да, панель не обита кожей, но у европейских кроссоверов ценой до миллиона рублей материалы такие же. Металл от легкого нажатия не проминается, на жесть не похож.

«Китайцы» быстро гниют.

Не вызывает вопросов и качество лакокрасочного покрытия. Машины нашего пробега уже не совсем новые, однако «рыжиков» на них не найти. Гарантия на ЛКП — 2 года или 60 000 км пробега. Толщина лакокрасочного покрытия соответствует европейским стандартам. Днище автомобиля обработано антигравием. Хотя перед эксплуатацией в «соленых» регионах стоит дополнительно обработать антикором скрытые полости. Собственно, это универсальная рекомендация любому автоладельцу.

Tiggo прожорливы.

Средний расход топлива у автомобиля с механической коробкой от Москвы до Севастополя составил 8,1 л на 100 км пути, у автомобиля с вариатором — 8,9 л. В каждом было по трое, а то и четверо ездоков, багажники загружены чемоданами, журналами и прочим добром, и мы не стремились экономить. Конечно, это больше 6,7 л на 100 км, записанных в паспортных данных, однако назвать эти машины прожорливыми никак нельзя.

Миф возник из-за небольшого топливного бака Tiggo. Его емкость всего 55 литров, на заправки приходится заезжать довольно часто. Впрочем, у большинства компактных кроссоверов бак такой же небольшой. И конечно, первые двигатели Tiggo и правда были менее экономичными.

Эти автомобили шумные и тряские.

Шумоизоляция позволяет спокойно, не повышая голоса, разговаривать с задними пассажирами на скорости за 100 км/ч.

На заднем сиденье при езде по ровной дороге действительно потряхивает, однако это характерно для всех компактных кроссоверов. Подвеску Tiggo 3 создавали специалисты фирмы Lotus. Задачей у них было не только улучшить управляемость, но и сделать подвеску максимально энергоемкой. Прорбить ее удалось лишь однажды — на ямичке глубиной в треть колеса, когда водитель на что-то отвлекся.

При этом даже на ремонтируемых участках заснуть пассажирам ничто не мешает — доказано экипажами обеих машин.

У Chery Tiggo неэффективная система отопления и кондиционирования.

Климат-контроль работал нормально, хотя и водитель, и пассажиры коллективно решали, какую температуру устанавливать и как направлять воздушные потоки: разделения на зоны в этой машине нет.



Интерьер Chery Tiggo 3, созданный командой Хоупа, выглядит современно. Находиться в нем приятно. В центре внимания — 8-дюймовый дисплей мультимедийной системы Cloudrive.

Средний расход топлива на автомобиле с механической коробкой передач составил 8,1 литра на 100 км пути. Неплохо!



CHERYДА ПОДАРКОВ

1 ноября стартовала акция CHERYДА ПОДАРКОВ, позволяющая владельцам Chery Tiggo выпуска до 1 января 2016 года провести техобслуживание и ремонт автомобиля со скидкой 2000 рублей. Для этого общая сумма в заказ-наряде должна быть не меньше 6000 рублей.

Информация и развлечения

Мультимедийная система Cloudrive 2.0 входит почти во все комплектации Tiggo 3, кроме Comfort. Нетрудно понять, что именно этот комплекс был в центре внимания инженеров и дизайнеров при последнем обновлении, вокруг него всё и строилось. И он привлекает внимание ездоков – особенно в дальней дороге – благодаря своей многофункциональности.

Комплекс позволяет подключить по Bluetooth смартфон и отвечать на звонки, не снимая рук с руля. В системе есть функ-

ция не только кнопочного, но и голосового управления.

С Cloudrive можно пользоваться любой навигационной программой, установленной в смартфоне, и следить за дорожной ситуацией. Благодаря возможности выхода в Интернет можно получать последние новости, погодные сводки, бронировать номера в отелях, заказывать билеты, отвечать на письма и многое другое.

Пассажиры могут даже смотреть видеоролики или целые фильмы. Главное – найти кино, которое не заинтересует водителя. Пусть следит за дорогой!



Реклама

РЕЗУЛЬТАТЫ ДЛИТЕЛЬНОГО ДОРОЖНОГО ТЕСТА

Во время пробега мы посетили дилерский центр Chery в Краснодаре, провели ТО. Неисправностей не обнаружили. По возвращении в Москву – та же история.

За рулем

№12 2018 · С АПРЕЛЯ 1928 ГОДА 1050-й

ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР

Максим Кадаков

EDITOR-IN-CHIEF Maxim Kadakov

ОБОЗРЕВАТЕЛИ

Сергей Канунников, Кирилл Бревдо

ИСПЫТАНИЯ

Михаил Гзовский (зав. отд.), Александр Виноградов, Максим Гомянин, Геннадий Емелькин, Валерий Жаринов, Сергей Клочков, Михаил Кулешов, Денис Панов, Юрий Тимкин

АВТОМОБИЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

Максим Сачков (зав. отд.), Сергей Зиновьев, Михаил Колодочкин, Сергей Мишин, Кирилл Милешкин, Станислав Панин, Илья Пименов, Алексей Ревин

ОФОРМЛЕНИЕ

Владислав Крупчинский (арт-директор), Александр Мандрусов (главный художник), Ольга Кладовицова, Ольга Джишкарини; Дмитрий Конин, Александр Кульнев, Георгий Садков, Константин Якубов, Евгений Ветохин

ЦИФРОВЫЕ ВЕРСИИ

(iPad, iPhone, Android) help@zr.ru
Дмитрий Пильников (руководитель проекта), Милана Коломиец, Сергей Патмар, Станислав Янушкевич

РЕКЛАМНОЕ БЮРО «ЗА РУЛЕМ»

Степан Кузьменко (директор), Алексей Копотов
тел. (495) 363-47-27

РЕАЛИЗАЦИЯ ЖУРНАЛА

Евгений Терemenko, Геннадий Алидин
тел. (499) 267-30-65, 261-71-81
Формат 207 × 270 мм
Отпечатано в типографии Quad/Graphics Europe Sp. z o.o. (Польша)
Выходит один раз в месяц

16+



ТИРАЖ
320 000 экз.

Премия Национальной
тиражной службы
«Тираж – рекорд года»

УЧРЕДИТЕЛЬ ООО «За рулем»

ИЗДАТЕЛЬ ООО «За рулем»

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР Алексей Васин

Адрес: 107045, Москва, Селиверстов пер., 10, стр. 1
Тел. (495) 215-29-31, факс (495) 737-43-07, info@zr.ru
107045 Russia, Moscow, Seliverstov lane 10

Журнал зарегистрирован Комитетом РФ по печати.
Свидетельство № ФС77-68938 от 07.03.2017.

Материалы, опубликованные в журнале, –

собственность ООО «За рулем».

Их перепечатка допускается только

с разрешения ООО «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 рублей, розничная цена – свободная.

Подписной индекс издания:

Роспечать – на полгода 70321, на год 72390,
МАП – на полгода 99122.

© «За рулем», 2018

За рулем 12.2018

В БЛИЖАЙШИХ НОМЕРАХ:



Mitsubishi L200 после рестайлинга

Все новинки
автосалона
в Гуанчжоу



Новый
Subaru Forester
против обновленных
«корейцев»
Kia Sportage
и **Hyundai Tucson**

Выбираем хорошую
металлическую
канистру



Renault Logan Stepway
и **Sandero Stepway**:
кроссоверы?



Новый
Mercedes-Benz GLE
Первый тест



Innovation
that excites®

НАЙДИТЕ СВОЙ РИСУНОК

В ДИЛЕРСКОМ ЦЕНТРЕ NISSAN
ВЫ МОЖЕТЕ ВЫБРАТЬ

ПОДХОДЯЩИЙ КОМПЛЕКТ ЗИМНИХ ШИН.¹

А МЫ УСТАНОВИМ² ИХ НА ВАШ

АВТОМОБИЛЬ. **БЫСТРО И УДОБНО!**



РЕКЛАМА

¹Предложение действует с 20.08.2018 по 28.02.2019.
Воспользоваться им, а также узнать подробную информацию
о предложении вы можете во всех официальных дилерских центрах
Nissan. Не является публичной офертой. Предложение ограничено.

²Установка шин не входит в стоимость выбранных шин.

*Иновации, которые восхищают.

**Вы+Nissan.

YOU+ NISSAN  **NISSAN**
ВМЕСТЕ ВЫГОДНО **NISSAN**
СЕРВИС

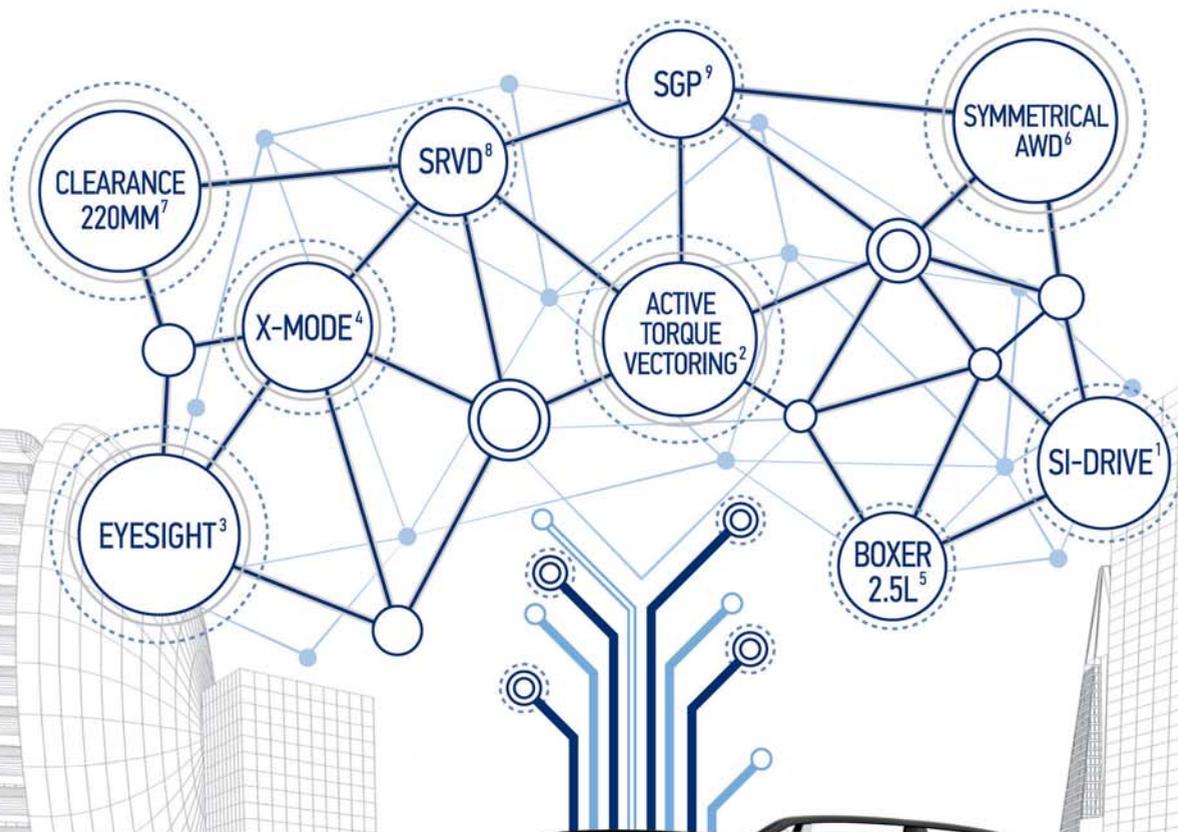
ИДЕАЛЬНАЯ СИСТЕМА

НОВЫЙ SUBARU FORESTER

УМНЕЕ • БОЛЬШЕ • МОЩНЕЕ*



SUBARU



ЯПОНСКАЯ СБОРКА | ПРОИЗВОДИТЕЛЬ ПОЛНОПРИВОДНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ №1**

СОЗДАН ИНЖЕНЕРАМИ

РЕКЛАМА. * Идеальная система «Умнее, больше, мощнее» по сравнению с 4 поколением Subaru Forester. ** Крупнейший производитель полноприводных автомобилей в 2015-2016 гг. www.autocar.co.uk *** Номер для бесплатного звонка с мобильного телефона по всей России. ¹ Система интеллектуального привода ЭсАй-драйв. ² Система активного управления вектором тяги Эктив Торк Векторинг. ³ Система помощи водителю Айсайт. ⁴ Система помощи при движении по бездорожью Икс-мод. ⁵ Оппозитный двигатель SUBARU Боксер, 2,5 л. ⁶ Постоянный полный привод. ⁷ Клиренс 220 мм. ⁸ Комплекс систем обнаружения автомобиля, движущегося сзади. ⁹ Глобальная платформа Subaru.

8 800 555 00 20***
subaru.ru