by Hennady

LADA XCODE И ВСЕ НОВИНКИ МОСКОВСКОГО АВТОСАЛОНА // 10



№10 (1024) ОКТЯБРЬ 2016 WWW.ZR.RU

За рулем

ISSN 0321-4249
9 770321 424007 16010

БОЛЬШОЙ ТЕСТ // 48
KIA RIO / SKODA RAPID
VOLKSWAGEN POLO GT/ FORD FIESTA

НИКОЛЯ МОР: КУДА ИДЕТ АВТОВАЗ? // 18

17 ДЮЙМОВ БЕЗ ШИПОВ



НОВИЧКИ ПРОТИВ СТАРОЖИЛОВ // 62

НОВЫЙ LAND ROVER DISCOVERY // 40

20 НЕДОРОГИХ АКБ НАША ЭКСПЕРТИЗА // 102

ПО АСФАЛЬТУ И ГРУНТОВКЕ // 24

HYUNDAI CRETA

ЧИТАЙТЕ ЖУРНАЛ «ЗА РУЛЕМ» НА iPAD, ANDROID, WINDOWS

Реклама

UEFA EUROPA LEAGUE OFFICIAL PARTNER

Global Partner | Realmadrid

100% РАСШИРЕННАЯ ГАРАНТИЯ* HANKOOK driving emotion

Стань одним целым

Покори зимнюю стихию...
Доверься шинам Hankook и почувствуй контроль над дорогой

Winter i*Pike RS



Эффективная ошипованная шина премиум-класса для легковых автомобилей с улучшенными характеристиками на льду и снегу.

Winter i*cept iZ 2



Высокоэффективная нешипуемая зимняя шина. Направленный оптимизированный рисунок протектора спроектирован для обеспечения максимальной безопасности в любых зимних условиях.

i*Pike RW11



Высокоэффективная ошипованная зимняя шина для автомобилей с колёсной формулой 4x4 и класса SUV.

HANKOOK driving emotion

*Расширенная гарантия на шины Hankook. Подробности на сайте hankook-warranty.ru

hankooktire.ru



СКОЛЬКО-СКОЛЬКО?

Жить стало лучше, жить стало веселее. Премьер-министр Дмитрий Медведев заявил, что сейчас в каждой российской семье есть автомобиль. Во многих семьях супруги переглянулись: ты что-то скрываешь, у нас есть машина?

Если брать среднюю температуру по больнице, то премьер не погрешил против истины. В стране на 146 миллионов населения зарегистрировано около 40 миллионов легковых автомобилей, в среднем – по машине на трех-четырех человек. Как раз по автомобилю на современную малодетную семью.

Однако «температура» у каждого своя. В стране много государственных машин, которые обслуживают полицию, медиков, научные институты, госучреждения и прочие структуры. Еще больше автомобилей корпоративных – в парках крупных предприятий, банков, служб такси, доставочных контор. А среди личного транспорта немало древних машин, которые давно уже не ездят и лишь чудом не списаны в утиль. При этом в богатых городах есть семьи, у которых два, а то и три автомобиля – их доля доходит до 10%.

Во многих западных странах статистические выкладки – от расходов электроэнергии до среднегодового дохода граждан при определении налоговой ставки – ведутся из расчета на домохозяйство, и это правильно. Потому что домохозяйство может вести и один человек – даже если он всего лишь снимает угол, но при этом финансово независим. Молодежь сейчас обзаводится семьей значительно позже, чем в былые годы, – и, если говорить о крупных российских городах, именно молодой «офисный планктон» стремится окружить себя комфортом, который немыслим без автомобиля. Семьи еще нет, а машина уже есть.

Складывая воедино все эти факторы, получим, что в реальности лишь каждая вторая российская семья имеет автомобиль.

Есть более простой и понятный показатель: количество автомобилей на тысячу жителей. В СССР в пиковый 1985 год на каждую тысячу граждан от мала до велика приходилось около 45 автомобилей. После развала Союза независимая Россия оказалась где-то посередке между преуспевающими республиками Прибалтики и преимущественно аграрной Средней Азией. Это соотношение сохраняется до сих пор. В России сейчас около 293 легковых автомобилей на каждую тысячу жителей (данные приблизительные, точных нет). Для сравнения: в Белоруссии – 362, в Чехии – 485, в Литве – около 490, в Германии – 572, в США – 799, в Сан-Марино – 1263, на Украине – 202, в Армении – 101, в Киргизии – 59. Если ориентироваться на лидеров, нам еще расти и расти.

Не менее важны другие слова премьер-министра, про дороги: «Все ездят. Поэтому дороги – это абсолютный приоритет». В самом деле, дороги нам позарез нужны. Но если в 2014 году отремонтировали 9200 км дорог, то в 2015 году – всего 7933 км. Со строительством и вовсе беда: в нынешнем году должно быть построено и реконструировано 280 км новых федеральных трасс.

Сколько-сколько? Двести восемьдесят километров. На всю страну.

Максим Кадаков, главный редактор

Ford

EXPLORER



Реклама.

Go Further

Ford

EXPLORER

СОДЕРЖАНИЕ № 10, 2016





ЗР МОМЕНТ

Слово главного редактора 3

Московский международный автосалон. Все премьеры 10

Интервью с президентом АВТОВАЗа Николя Мором 18

Новости 20

ЗР ПРЕМЬЕРА

Hyundai Creta. Испытываем дорогами и бездорожьем Алтая 24

Skoda Kodiaq. Оцениваем перспективы большого чешского кроссовера 30

Renault Kaptur обзавелся вариатором 38

Land Rover Discovery V. Первые подробности 40

Porsche Panamera второго поколения: прежним осталось лишь имя 42

ЗР ТЕСТ

«Подогретый» седан Volkswagen Polo GT и его конкуренты на «Смоленском кольце» 48

Фрикционные зимние шины размерности 225/45 R17: испытываем девять комплектов «скандинавок» 62

Рестайлинговый седан Citroen C4: новые силовые агрегаты, новые опции 70

Сравниваем полноприводные седаны немецкой «большой тройки» 76

Все автомобили номера

Audi A4 76
BMW 340xi 76
BMW 600 138
Chevrolet Cruze 116
Citroen C4 Sedan 70
Datsun mi-DO 124
Ford Fiesta 48
Hyundai Creta 24
Kia Rio 48
Land Rover Discovery V 40
Mercedes-Benz C 350e 76
Porsche Panamera 42
Renault Kaptur 38
Skoda Kodiaq 30
Skoda Rapid 48
Volkswagen Polo GT 48
ВАЗ-2108 136
Лада XRAY 126
Москвич-427 112

Коммерческие автомобили

MAN TGX 41.680 8×6 144
Mercedes-Benz Vision Van 146



ОТ СОЗДАТЕЛЕЙ SOLANO

LIFAN MOTORS

ВОЗВРАЩЕНИЕ ЛЕГЕНДЫ

2016

АВТОМОБИЛЬ ГОДА

ЕЖЕГОДНАЯ НАЦИОНАЛЬНАЯ ПРЕМИЯ

САМЫЙ УЗНАВАЕМЫЙ КИТАЙСКИЙ БРЕНД



SOLANO II

ПРОЙДИ ТЕСТ-ДРАЙВ И ПОЛУЧИ ШАНС НА СКИДКУ 20 %!***

WWW.LIFAN-CAR.RU, ТЕЛЕФОН КЛИЕНТСКОЙ СЛУЖБЫ ПОДДЕРЖКИ:

8-800-555-43-26 (ЗВОНОК ПО РОССИИ БЕСПЛАТНЫЙ)

РЕКЛАМА. *МОТОРС.**ПО ИТОГАМ ПРЕМИИ «АВТОМОБИЛЬ ГОДА В РОССИИ-2016».
*** СРОКИ ПРОВЕДЕНИЯ МЕРОПРИЯТИЯ С 21 СЕНТЯБРЯ ПО 20 НОЯБРЯ 2016 Г. ОБ ОРГАНИЗАТОРЕ МЕРОПРИЯТИЯ, О ПРАВИЛАХ ЕГО ПРОВЕДЕНИЯ, КОЛИЧЕСТВЕ ПРИЗОВ ИЛИ ВЫИГРЫШЕЙ ПО РЕЗУЛЬТАТАМ ТАКОГО МЕРОПРИЯТИЯ, СРОКАХ, МЕСТЕ И ПОРЯДКЕ ИХ ПОЛУЧЕНИЯ МОЖНО УЗНАТЬ НА САЙТЕ WWW.LIFAN-CAR.RU. 18+
ТОВАР СЕРТИФИЦИРОВАН.

ДЛЯ ВОДИТЕЛЕЙ СТАРШЕ 18 ЛЕТ

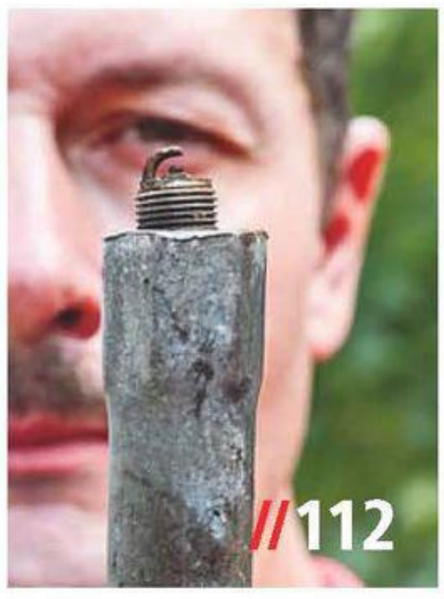


by Hennady

//128



//138



//112



//102

ЗР ЭКСПЕРТ

Видеорегистраторы с радар-детектором: большой тест 90

Проверь себя 96

Как делают шипы для зимних шин? 98

Недорогие аккумуляторы европейского стандарта: мы сравнили 20 штук 102

ЗР РЕСУРС

Вспоминаем, как обслуживали автомобили 40 лет назад 112

Вторые руки: Chevrolet Cruze 116

Парк ЗР: Datsun mi-DO 124

Парк ЗР: Лада XRAY 126

ЗР ОРИГИНАЛ

Гонка звезд «За рулем»: впервые в летнем формате! 128

Чемпионат DTM, российский этап 132

ВАЗ-2108, способный выехать из десяти секунд на дистанции в четверть мили 136

Проникаем в BMW 600 через переднюю стенку 138

ЗР ТРАНСПОРТ

Новости: коммерческий транспорт 142

Тяжелый тягач MAN TGX 41.680 8×6 144

Концептуальный малотоннажник Mercedes-Benz Vision Van 146

ЗР ИНТЕРАКТИВ

Новые товары 148

Конкурс знатоков-технарей 150

Ответы ГИБДД на вопросы читателей 152

Экзамен на дому 153

Форум: отвечаем на ваши вопросы 154

Знаете ли вы? 155

Советы бывалых 156

КАК ОБЕСПЕЧИТЬ ДЛИТЕЛЬНЫЙ СРОК СЛУЖБЫ ДВИГАТЕЛЯ

АВТОМОБИЛИ ТРЕБУЮТ ПОСТОЯННОГО ТЕХНИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ И БЕРЕЖНОГО ОБРАЩЕНИЯ – БЕЗ ЭТОГО ОНИ ОЧЕНЬ БЫСТРО ВЫРАБАТЫВАЮТ СВОЙ РЕСУРС. ТАК ЧТО ЕСЛИ ВЫ НЕ ПЛАНИРУЕТЕ МЕНЯТЬ АВТОМОБИЛЬ В БЛИЖАЙШИЕ НЕСКОЛЬКО ЛЕТ, ТО ПРИНЦИПИАЛЬНО ВАЖНО ЗАБОТИТЬСЯ О ЕГО «ЗДОРОВЬЕ»: ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ДЕШЕВЫХ ЗАПЧАСТЕЙ И РАСХОДНЫХ МАТЕРИАЛОВ МОЖЕТ ПРИВЕСТИ К НЕОБХОДИМОСТИ ПРОВЕДЕНИЯ ДОРОГОСТОЯЩЕГО РЕМОНТА. ТАК ЧТО ЖЕ СМОЖЕТ ОБЕСПЕЧИТЬ ДЛИТЕЛЬНЫЙ СРОК СЛУЖБЫ ВАШЕГО ДВИГАТЕЛЯ?

В первую очередь стоит позаботиться о качестве топлива, которое вы заливаете в ваш автомобиль. Однако хорошие брендовые заправки встречаются далеко не везде, и часто приходится на свой страх и риск заправляться топливом нестабильного качества

Помните, что двигатель следует эксплуатировать наиболее щадящим образом. Но это не всегда осуществимо в нашем бешеном городском ритме с бесконечными пробками, когда двигатель работает в режиме постоянных разгонов и торможений.

И, наконец, третий залог длительного срока службы двигателя — это использование высококачественных инновационных смазочных материалов. Автомобилисты — как профессионалы, так и любители — знают, насколько важно использовать качественное моторное масло для продолжительной работы двигателя автомобиля.

Недавние исследования концерна «Шелл» показали, что ресурс двигателя очень сильно зависит от качества используемого моторного масла. В ходе испытаний **моторного масла Shell Helix Ultra с технологией PurePlus** специалисты разобрали двигатель после 100 000 км пробега и обнаружили, что его детали выглядят так, словно двигатель только что сошел с заводского конвейера. Моторное масло Shell Helix Ultra с технологией PurePlus создано из природного газа, а не из нефти. Благодаря процессу газожидкостной конверсии производится кристально чистое базовое масло, которое практически не содержит примесей, характерных для сырой нефти. Базовое масло из природного газа состоит из молекул с прочными молекулярными связями, которые более устойчивы к воздействию жестких условий эксплуатации. Моторные масла Shell Helix Ultra отличаются высокой стойкостью к окислению, а также противостоят воздействию высоких температур. Таким образом, масло Shell Helix Ultra с технологией PurePlus, созданное из природного газа, а не из нефти, обеспечит длительный срок службы вашего двигателя — благодаря следующим характеристикам.

Во-первых, это легкий пуск при отрицательных температурах. В зимний период качественное моторное масло особенно необходимо для двигателя, ведь если оно загустеет на морозе и не сможет сразу начать поступать к парам трения двигателя, то несмазанные элементы могут выйти из строя. К тому же для России, где температура зимой в некоторых регионах может достигать —40 градусов по Цельсию, способность масла работать при экстремальных температурах особенно важна. Моторное масло Shell Helix Ultra с технологией PurePlus превосходно справляется с этой задачей, сохраняя свою высокую текучесть даже при отрицательных температурах и таким образом обеспечивая защиту двигателя автомобиля с первых секунд пуска стартера. Кроме того, за счет стабильной вязкости и хорошей прокачиваемости моторного масла Shell Helix Ultra даже при таких низких температурах снижается расход топлива.

Во-вторых, устойчивость к воздействию высоких температур. Благодаря повышенной устойчивости к деградации моторное масло Shell Helix Ultra сохраняет свои эксплуатационные характеристики даже под воздействием экстремально высоких температур. Кроме того, исключительно низкая испаряемость моторного масла Shell Helix Ultra означает, что **расход масла на долив в процессе эксплуатации будет минимальным.**

И, наконец, чистота двигателя. Благодаря сочетанию технологий Shell PurePlus и Active Cleansing Technology моторное **масло продолжает очищать детали двигателя** и удерживает загрязнения в объеме **масла вплоть до его следующей замены**. Моторное масло Shell Helix Ultra прекрасно подойдет и для двигателей автомобилей с большим пробегом, которым необходима особая забота: надежная защита и очищение продлят срок службы двигателя вашего автомобиля, спасая его от коррозии и износа.

Как видите, моторное масло Shell Helix Ultra с технологией PurePlus — гарантия длительного срока службы вашего двигателя.



ОБЕСПЕЧИВАЕТ ДЛИТЕЛЬНЫЙ СРОК СЛУЖБЫ ВАШЕГО ДВИГАТЕЛЯ

- Легкий запуск при минусовых температурах
- Устойчивость к воздействию высоких температур
- Чистота двигателя на уровне заводской
- Меньше расход на долив

Shell HELIX ULTRA with PUREPLUS Technology

Реклама

СПАСИБО, ЧТО ЖИВОЙ

Такого скудного Московского международного автосалона мы еще не видели. На скромном фоне выделялся АВТОВАЗ, чью звезду затмить никто даже не пытался.

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

Как известно, «настоящий» автосалон проходит в Москве по четным годам, а по нечетным его подменяет скромная выставка Интеравто. Но, прогуливаясь по залам комплекса Крокус Экспо, и не определишь, какой год на дворе: бледная экспозиция никак не тянет на громкий статус международного мотор-шоу.

Кризис в России не в первый раз, но прежде спады в экономике настолько сильно на Московском автосалоне не отражались. В 1998 году дефолт объявили буквально за пару недель до открытия, а в 2008-м и 2014-м грядущий обвал только намечался. Решения об участии в выставке принимаются за год, когда негативных прогнозов и ожиданий еще нет. Оттого и состав экспонентов не страдал.

Сейчас ситуация хуже, и едва ли она начнет улучшаться в ближайшее время. Играть в оптимизм за собственные деньги могут немногие. Островком благополучия в этом году на выставке ММАС оказался Mercedes-Benz. Он занял отдельный зал и выставил почти три десятка автомобилей, включая Смарты. Премьеры были только российского масштаба.

От Японии и США не выставлялся никто, от Кореи – только Hyundai. Робкие надежды на показ нового Соляриса не оправдались. Увидеть серийную машину я и не мечтал, а вот ее прототип под именем Verna, показанный весной в Пекине, могли бы и привезти. Как-никак Solaris на нашем рынке обошел даже Гранту и уверенно лидирует. Но нет, весь стенд заняли кроссоверы Creta (см. с. 24) во всем своем многообразии. Новоиспеченный бренд Genesis россиянам тоже не явили.







Краеугольный «икс» вазовского дизайна нашел применение даже в очертаниях створки багажника концепт-кара XCODE. Похожие фонари мы уже видели на втором экспериментальном Иксрее, но в серийном воплощении они стали проще. С одной стороны, логично видеть в Икскоде намек на будущую Калину. С другой – трудно отделаться от ощущения, что заходящие на капот реснички головной оптики роднят его… с классической Нивой. А что, а вдруг?





Вместо фотоснимка интерьера Икскода – компьютерный рисунок, поскольку у прототипа двери не открываются, салон бутафорский. Заметны стилистические заимствования у серийных Лад: руль, форма обивки дверей и дефлекторов вентиляции.

Гвоздь программы

Возбудителем спокойствия был лишь АВТОВАЗ. Тольяттинцы привезли на выставку шесть концепт-каров, из которых лишь один показывали прежде.

В центре подиума ярко-желтым солнцем сиял перспективный хэтчбек XCODE. Красиво, броско, молодежно! Повосхищался, сколько положено, – и с расспросами к главному дизайнеру Стиву Маттину, который, словно стойкий боец, несколько дней кряду не покидал стенд. К сожалению, ничего конструктивного я от него не добился. Дальнейшее развитие Х-стиля, динамичность, легкость – всё это видно и без пространных комментариев. Фирменные «иксы» завладели силуэтом еще больше – у концепт-кара они вписаны в фары и пятую дверь.

Олег Груненков, руководитель проекта Lada XRAY, был конкретнее. АВТОВАЗ заинтересован в привлечении молодых покупателей – и, следуя мировой моде, постепенно превращает автомобиль в гаджет. Отсюда минимализм в интерьере Икскода и смелый для бюджетного сегмента, на грани фола, дизайн. Еще – телематическая платформа Lada Connect, обеспечивающая синхронизацию со смартфоном и выход в интернет, а также современные электронные помощники – автопарковщик и активный круиз-контроль.

О серийном будущем концепт-кара вазовцы говорят намеками – дескать, XCODE демонстрирует уровень, до которого дорос АВТОВАЗ. В основе машины лежит силовая структура кузова Калины с пристыкованным к ней передком Весты (лонжероны, подрамник, подвеска, рулевой механизм). Такое конструктивное решение выглядит вполне обоснованным и логичным: подрамник повышает жесткость шасси, улучшает управляемость и повышает безопасность. Сейчас идет поиск подходящей платформы, и есть варианты: она может быть французской либо под XCODE подкатят шасси Весты.

Я измерил рулеткой колесную базу: 2,57 метра. Для сравнения: у Калины – 2,48, у Иксрея – 2,59. Всё правильно: XCODE должен подрасти относительно уходящей модели, но не конкурировать со следующей в иерархии. Учитывая нынешние тренды, можно предположить, что базовой версией нового семейства станет именно кроссовер. В дополнение к нему можно ожидать универсал и хэтчбек, но уж никак не седан.

Серийный XCODE запланирован на 2019 год и должен стать заменой нынешней Калине, стремительно теряющей покупателей.





Группа поддержки

По левую руку от Икскода расположилась пара спортивных прототипов. Даже неприметный серый цвет не скрывает их боевого настроя: 18-дюймовые колеса, агрессивный обвес, заниженная подвеска, задние дисковые тормоза. Веста Спорт, несмотря на концептуальный статус, – автомобиль практически серийный. А вот XRAY Спорт выставили для изучения потенциального спроса. Если маркетологи почувствуют интерес публики, в гамме Лады появится и заряженный кроссовер.

Вазовский 1,8-литровый двигатель форсирован до 150 л.с. Почему не больше? Чтобы не превышать налоговыгодный порог. Коробка передач – механическая.

Универсал Веста Кросс представили год назад (ЗР, 2015, № 10). На сей раз тольяттинцы выставили ту же машину, изменив имя на Vesta SW Cross, где литеры *SW* указывают на кузов-универсал. Уточнение нужное, поскольку рядом красовался седан в исполнении Кросс.

Обе машины сделаны по одному шаблону: передний привод, увеличенный клиренс, даже черный пластиковый обвес кузова одинаковый – когда работали над «кроссовым» универсалом, ставилась задача предусмотреть его установку и на седан.

↑ Лада Веста Спорт может появиться в продаже до конца года. Цена дотянется до миллиона рублей. Для сравнения: 136-сильную Калину NFR продавали за 850 тысяч, и весь тираж нашел покупателей.

↗ Спортивный кроссовер – жанр оригинальный, и АВТОВАЗ готов себя в нем попробовать.



→ У АВТОВАЗа наметилось разделение цветовой гаммы в зависимости от версии. Спортивные концепткары одарили красными оттенками во внутренней отделке, вседорожные – оранжевыми.



Полный привод пока под вопросом. Рассматриваются два варианта – классический, с карданным валом привода задних колес (для этого придется менять пол), и с компактным гидроприводом, который тольяттинцы совместно с французами испытывают уже год.

Третьим в компании псевдовседорожников стал XRAY Кросс, решенный в том же духе: передний привод, увеличенный клиренс, пластиковый обвес.

Кстати, о клиренсе. Мои замеры рулеткой под порогом показали, что по расстоянию от земли до кузова кросс-версия Иксрея не отличается от обычной, а у Весты оно всего на пять миллиметров больше. Впрочем, грех придираться: дорожный просвет даже у стандартных машин завидный, а выставочные машины – не серийные, с них не тот спрос.

Неплохая востребованность других Лад подтверждает: покупателям нравятся и псевдокроссоверы, и обычные универсалы. Но в Тольятти не спешат. Веста-универсал пойдет в серию лишь в 2017 году – в третьем или даже в четвертом квартале, хотя изначально предполагалось, что она выйдет в народ нынешней осенью. Вазовцы обещают, что следом на конвейер встанет универсал-кросс. Седан в исполнении Кросс и вовсе намечен на 2018 год. XRAY Кросс появится не раньше.













Универсал Лада Веста SW Кросс – стопроцентный концепт-кар. Это выдают фары и боковые накладки. Седан сделан на базе серийной машины, и форма его молдингов уже проработана. Почему бы не запустить такую модификацию в серию уже сегодня? Опыт Калины Кросс и Ларгуса Кросс показывает, что заводу по силам быстро справиться с задачей.

JAGUAR XE, XF

СКОРЕЕ БЫ ЗИМА! ПОЛНЫЙ ПРИВОД И ШИНЫ В ПОДАРОК[1]

JAGUAR



5 ЛЕТ JAGUAR CARE[2] СЕРВИСНЫЙ ПАКЕТ

КРЕДИТНАЯ СТАВКА 7% В ДОГОВОРЕ[3]

Приготовьтесь к зиме, полной азарта и драйва с полноприводной версией Jaguar XE и Jaguar XF. Эти автомобили оснащены новейшими технологиями Intelligent Driveline Dynamics[4] и Adaptive Surface Response[5], которые в сочетании с полным приводом гарантируют уверенное движение в любых дорожных условиях, позволяя полностью реализовать потенциал Jaguar.

А для полноты ощущений мы подарим вам полный привод, комплект зимних шин, а также дополнительные персональные привилегии. Только вам[1]. Только этой зимой!

jaguar.ru **facebook.com/JaguarRussia**

JAGUAR LAND ROVER EXPERIENCE
В ЦЕНТРЕ НАСТОЯЩИХ ЭМОЦИЙ

ТЕРРИТОРИЯ 13 ГА
5 ТРЕКОВ
МИНИ-КИНОТЕАТР
РЕСТОРАН

ВЫ УЖЕ ПРИГЛАШЕНЫ!

8 800 77 00 828
jaguar.ru

THE ART OF PERFORMANCE*

На правах рекламы. * Воплощение совершенства. 1. Подарок заключается в предоставлении специальной цены на новые Jaguar XE и Jaguar XF в комплектации Prestige (Престиж) с опцией полного привода и комплекта зимних шин при покупке в салонах официальных дилеров Jaguar. Срок действия акции: с 01.09.2016 по 31.10.2016. Количество подарков и автомобилей ограничено. Подробная информация на сайте: jaguar.ru. 2. Care (Забота). Услуга платная и покрывает стоимость работ и запасных частей на все обязательные базовые операции в рамках регулярного технического обслуживания в течение 5 лет с момента покупки автомобиля либо до достижения пробега 120 000 км. Наличие данного пакета позволяет сократить затраты на обслуживание до 50% (в зависимости от срока владения и интенсивности эксплуатации автомобиля). Имеются ограничения. Полные условия на сайте: jaguar.ru. 3. Кредит предоставляется ВТБ 24 (ПАО), ген. лиц. ЦБ РФ № 1623, ООО «Русфинанс Банк», ген. лиц. ЦБ РФ № 1792 (далее – «Банки»). Условия предложения: первоначальный взнос – 40%, срок кредита – 12 мес., ставка – 7% годовых, валюта кредита – рубли. Требуется оформление полиса КАСКО (полное) в любой страховой компании (для Русфинанс Банка) / в любой страховой компании, соответствующей требованиям банка (для ВТБ24). Полное и частичное досрочное погашение возможно в любую дату. Сумма кредита: от 100 000 руб. до 8 500 000 руб. в зависимости от Банка. Неустойка за несвоевременное погашение задолженности – 0,1% за каждый календарный день от суммы просроченной задолженности. Обеспечение по кредиту – залог приобретаемого автомобиля. Вы можете взять кредит на любых других условиях в рамках действующих программ банков-партнеров. Банки принимают решение о выдаче кредита на основании всей предоставленной информации в соответствии с установленными требованиями Банков к заемщикам. Условия указаны по состоянию на 01.09.2016 г. Программа распространяется на все комплектации новых автомобилей Jaguar XE, Jaguar XF. За детальной информацией и расчетом обращайтесь к любому официальному дилеру Jaguar. Вся информация носит справочный характер и не является публичной офертой (ст. 437 ГК РФ). 4. Система активного полного привода. 5. Система адаптивного отклика на различные дорожные условия.



Первая серия

Представители АВТОВАЗа поведали о будущих новинках. Этой осенью стартуют продажи Весты и Иксрея в новых комплектациях. Седан будут предлагать с 1,8-литровым двигателем мощностью 122 л.с. Как и мотор 1.6, он может сочетаться с механикой или роботом. Появятся новые опции: однозонный климат-контроль, боковые подушки безопасности, второй плафон освещения салона.

На выставке красовалась Веста с шильдиками *Exclusive* – с 17-дюймовыми колесами, сиденьями, отделанными кожей и алькантарой, и прочим декором (на фото). Она вот-вот пойдет в серию.

У Иксрея появилась клавиша отключения ESP и механическая коробка передач в сочетании с двигателем 1.8 (прежде этот агрегат предлагали только с роботом). На левой спице руля я заметил клавиши управления круиз-контролем. Такой системы у серийных Иксреев до сих пор не было.

АВТОВАЗ отложил обновление Ларгуса. Но техническую модернизацию никто не отменял. В частности, готова версия с мотором 1.8.



НАМИ совместно с КамАЗом представил любопытную концепцию транспорта будущего. Шаттл – это беспилотный автобус, который самостоятельно прокладывает маршрут, учитывая пожелания пассажиров. Загрузив приложение в смартфон, человек указывает конечную точку своего маршрута. Автобус доставляет пассажира до пункта назначения или рекомендует пересесть на другой транспорт, который быстрее довезет его до нужного места. Салон вмещает 12 пассажиров – для половины предусмотрены сидячие места, для остальных – стоячие. Облегченный кузов выполнен из композитных материалов, а в его основании лежит металлическая рама.

Стенд компании Mercedes-Benz выглядел богаче, чем на многих зарубежных выставках. Причем все автомобили были представлены в антикризисных исполнениях – либо в топовых версиях, либо в вариантах от тюнинговых ателье AMG и Brabus. Мировых и даже европейских премьер не анонсировали, но публику все равно как магнитом притягивало к «звездному» стенду. Возможно, и из-за скудного выставочного набора премиальных моделей других марок. Помимо новинок 2016 года – представительского седана E-класса и родстеров SL и SLC – больше всего народу толпилось у купе-кроссовера GLC, прямого конкурента BMW X4 и Porsche Macan.







Гости из Азии

За международный формат мероприятия поблагодарим Китай, Узбекистан и… Иран. На наш рынок собирается вернуться марка IKCO (Iran Khodro), несколько лет назад поставлявшая седан Samand. Иранцы хотят ввозить модели Runna, Soren и Dena. В их основе лежат Peugeot 206 и уже совсем древний Peugeot 405. Боюсь, что на фоне такой родословной и не самого удачного дизайна россияне отдадут предпочтение более привычным и современным «китайцам».

Очередное пришествие Daewoo на российский рынок, на сей раз под маркой Ravon, затянулось. О нем объявили аж год назад, пообещав поставки с начала весны 2016 года. Однако первая партия хэтчбеков R2 едва поспела к началу лета, а седан R3 Nexia появился на дорогах осенью. После этого слабо верится, что седан Ravon R4 (бывший Chevrolet Cobalt) окажется у дилеров уже в ноябре. Но очевидно, что спрос на новую Нексию будет: цену обещают вкусную, в пределах 500 тысяч рублей за машину в базовой комплектации.

Седан Chevrolet Cobalt превратили в Ravon R4 с помощью эмблем, иных задних фонарей и решетки радиатора. Интерьер не трогали вовсе.

MUTLU

МЫ ДЕЛАЕМ ВАШУ ЖИЗНЬ НАДЕЖНЕЕ

В основе высочайшей надежности аккумуляторов компании **Mutlu** лежит **70**-ти летний производственный опыт и постоянное стремление быть лучшим и наиболее новативным игроком глобального рынка автомобильных аккумуляторных батарей. Наш идеал и рабочий девиз – всегда быть лидером в плане качества, опыта и надежности.

Новый Дизайн
Новая Технология



M **Quality** – это знак высокого качества продукции компании **Mutlu**, гарантирующий высочайшие стандарты технологий разработки, производства и охраны окружающей среды. Именно благодаря высоким стандартам качества, применяемым на нашем производственном комплексе, сертифицированном по стандарту **ISO/TS 16949**, наша продукция является предпочтительным выбором ведущих мировых автопроизводителей для первичной комплектации своих автомобилей. Каждая аккумуляторная батарея **Mutlu** со знаком качества M **Quality** - залог высочайшего качества и надежности для Вашего автомобиля.

АВТОРУСЬ

AUTOUNION AU

ПОЛЮС+

www.autorus.ru

www.autounion.ru

www.polusplus.ru

РЕКЛАМА

mutlu.com.tr

M1B Metair International Battery







Китайский Dongfeng привез сразу несколько новинок, из которых мое внимание привлекли две. Неказистый семиместный DFM 370 вызвал ассоциации с поставленным на бок коробком спичек; кажется, что если заехать одной стороной на бордюр, машинка перевернется. Простор над головой даже избыточный. К примеру, в Ларгусе расстояние до потолка заметно меньше, хотя его предостаточно, да еще и потолочная полка есть.



Появись 370-й на нашем рынке сейчас, Ларгус обыграл бы его «в одни ворота». При большей длине (4565 мм против 4470 мм) «китаец» ничуть не просторнее, а третий ряд у него заметно теснее и понравится только детям. Да и не верится, что по цене импортируемый DFM 370 может быть предпочтительнее Ларгуса, степень локализации которого очень высока.

А флагманский DFM A9 мне понравился. Похож на большой Volkswagen или Audi. Интерьер навевает воспоминания о Peugeot 508, на базе которого создан A9. Ничто не люфтит, кожа и пластик приятны на взгляд и на ощупь, пространства для ног более чем достаточно – по китайской традиции колесную базу донора увеличили. Сзади предусмотрены электрорегулировка спинки сиденья, обогрев, вентиляция, массаж, отдельный блок климат-контроля, шторки и даже розетка на 220 В. Выпишите! Ах, пока не продается…

Многие ли огорчились? Дешевым автомобиль не будет, а за серьезные деньги люди предпочтут более породистый премиум со вторичного рынка. Даже чиновникам не сгодится: их нынче ограничивают моторами в 200, а то и в 150 л.с., а 1,8-литровый двигатель DFM A9 выдает 204 простимулированные наддувом «лошади».

Премьеры Geely стали еще одним подтверждением того, что уровень китайских автомобилей заметно вырос.



Внутренняя отделка флагмана DFM A9 – на уровне европейских моделей. Неплохо.

И дело вовсе не в дизайне, которым рулит Питер Хорбери, бывший шеф-стилист Volvo. (Кстати, принадлежность машин к одной марке подчеркивает лишь рисунок решетки радиатора – над фирменным стилем еще предстоит поработать.) Важнее то, что седан Emgrand GT и кроссовер NL-3 имеют современные турбомоторы и шестиступенчатые автоматы, а NL-3 – еще и пока редко встречающийся на «китайцах» полный привод.

Оснащение достойное: есть даже светодиодные фары. Но вновь вспоминаешь, что времена бросовых цен на машины из Поднебесной прошли: культура и технический уровень производителей выросли, а рубль упал. И вряд ли на цену сильно повлияет белорусская сборка. Старт продаж – в декабре. ЗР

Geely NL-3 оснащается моторами мощностью до 184 л.с. и опционным полным приводом. Цена? Под вопросом.

Сидеть на галерке DFM 370 мне не понравилось – тесновато. И других преимуществ перед схожим по концепции бестселлером Ларгусом я не нашел.











← Стильные элементы экстерьера Geely Emgrand GT – ниспадающая линия крыши и выразительная решетка радиатора.

CRETA

Для дорог и направлений



Цена: 749 900 ₽[1]

- ОСОБО ВЫСОКОПРОЧНАЯ СТАЛЬ
- ПОЛНЫЙ ПРИВОД
- МОЩНЫЕ БЕНЗИНОВЫЕ ДВИГАТЕЛИ: 1,6л (123 л.с.) и 2,0л (149,6 л.с.)
- СОВРЕМЕННЫЕ 6-СТУПЕНЧАТЫЕ КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ

Новый кроссовер Hyundai Creta готов к самым экстремальным испытаниям. Жесткий кузов, высокий клиренс, мощные двигатели и отличная оснащенность помогают достичь любой цели – неважно, ведет ли к ней дорога или нет. Выберите свой путь – и наслаждайтесь движением по всем направлениям.

Испытайте на тест-драйве у официальных дилеров: **8 800 333 71 67**

5 ЛЕТ ГАРАНТИИ 150 000 КМ[2]

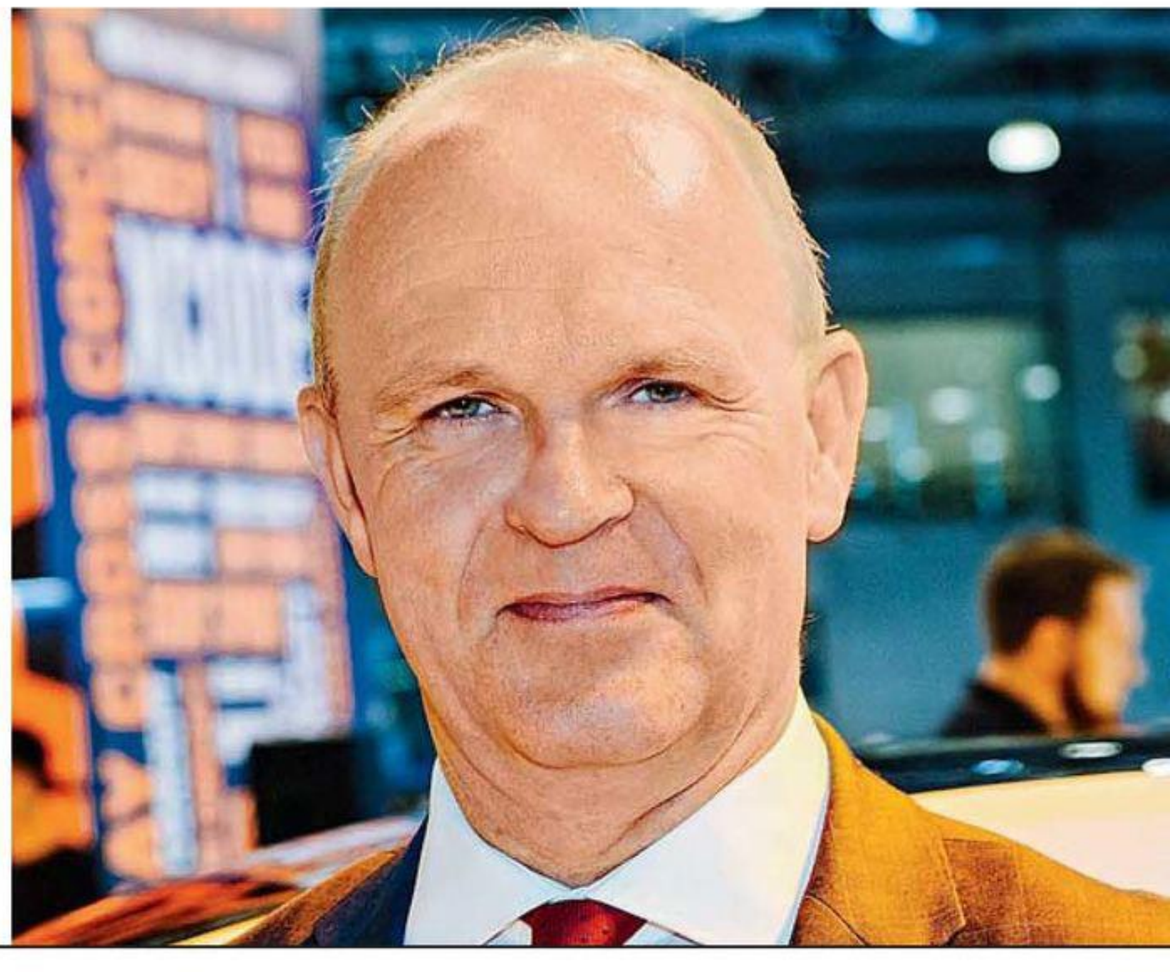
СПЕЦИАЛЬНЫЕ УСЛОВИЯ ПО ПРОГРАММЕ ЛОЯЛЬНОСТИ[3]

HYUNDAI

Указанные опции доступны не во всех комплектациях. [1] Максимальная рекомендуемая розничная цена автомобиля в комплектации Start («Старт»). Предложение действительно с 01.08.2016 до 30.09.2016. [2] Гарантия производителя 5 лет или 150 000 км, в зависимости от того, что наступит раньше, с учетом ограничений, изложенных в сервисной книжке. Датой начала гарантии является дата передачи автомобиля официальным дилером первому покупателю. [3] В рамках программы лояльности, при покупке автомобиля Hyundai Creta владельцам автомобиля Hyundai любой модели, кроме производства ТагАЗ (далее – «Автомобиль»), предоставляется дополнительная выгода при сдаче бывшего в употреблении Автомобиля в «трейд-ин», для зачета его остаточной стоимости. Предложение ограничено, подробности у официальных дилеров. Реклама.

Николя Мор:

Наша головная боль – комплектующие



Вопросы задавала **Алина Распопова**

АВТОВАЗ в долгах как в шелках: 74 миллиарда убытка! Новый глава компании француз Николя Мор утверждает, что автогигант станет прибыльным уже в 2018 году. Оздоровлению должны поспособствовать рост локализации, снижение себестоимости и запуск до конца 2025 года восьми новых моделей. Кроме того, тольяттинцы обещают провести в этот же период не менее восьми фейслифтингов.

На мой вопрос о том, помогал ли предшественник советами и как вводил в курс дела, Мор лишь засмеялся. Но были и вполне конкретные ответы.

– Бу Андерссон обещал вывести АВТОВАЗ в плюс до конца 2015 года, но ему это не удалось – в том числе из-за экономического кризиса. Вы утверждаете, что предприятие можно сделать безубыточным в 2018 году. Благодаря чему?

– Мы составили этот прогноз, основываясь на состоянии российского авторынка. Доля Лады в сегменте легковых автомобилей составляет около 20%, и мы надеемся ее удержать. В 2016 году сделаем 420 тысяч автомобилей, из них более 300 тысяч – под брендом Лада. По нашей оценке, в 2017 году в России будет продано около 1,3 миллиона автомобилей. Многое будет зависеть от экономической ситуации, но сейчас мы действительно считаем, что в 2018 году АВТОВАЗ может стать прибыльным. Может, чуть раньше или чуть позже.

– Как будет строиться работа с поставщиками? Откажетесь от импортных автокомпонентов?

– Главная проблема – слишком дорогие комплектующие. Особенно это актуально для хэтчбека XRAY и седана Веста. Мы будем повышать долю локальных автокомпонентов для этих моделей на 10%, сотрудничая со всеми, кто предложит хорошие цены. В отличие от своего предшественника (Бу Андерссона. – *Прим. ред.*), который чуть ли не отстреливался от поставщиков, чьи цены его не устраивали, я готов к кооперации. Но будем работать и с зарубежными поставщиками.

Экономить надо везде, где есть возможность: на стоимости материалов, на логистике. Мы планируем к 2017 году снизить общую стоимость поставки готового автомобиля на 20%: минус 7% в 2016-м и еще минус 13% в 2017-м. Можем играть материалами – например, использовать пластик вместо алюминия там, где это допустимо. Или применять штамповку вместо того, чтобы изготавливать деталь на станке. Всё это в совокупности поможет сэкономить значительные средства. По этой методике будем работать над автомобилями, которые уже сейчас сходят с конвейера, – особенно это касается моделей Гранта и Калина.

– А как «сэкономите» на новых моделях?

– С этим проще, поскольку расчет стоимости будет вестись еще на стадии компьютерной разработки. Зададим оптимальные для нас параметры и цену детали, и это обязательно даст свой эффект.

– Если расходы упадут на 20%, значит автомобили станут дешевле?

– В долгосрочной перспективе мы сможем предлагать более привлекательные цены, но сначала планируем инвестировать сэкономленные средства в новые проекты.

– Около года назад шеф-дизайнер Стив Маттин показывал нам несколько прототипов, и среди них Весту-хэтчбек. На Московский автосалон хэтчбек не привезли – отказались от проекта?

– Пока мы лишь подтвердили, что универсал и седан Веста Кросс появятся в 2017 году. Еще у нас есть XRAY Кросс. Эти машины явно будут востребованы. XCODE – отдельная тема, это более долгосрочный проект. Он должен стоять выше, чем Калина Кросс, но ниже, чем XRAY. Нам важно оценить реакцию покупателей: даже если XCODE появится только через пять лет, мы должны уже сейчас понимать, каковы его перспективы. (Главный дизайнер Стив Маттин поведал нам, что работы над хэтчбеком сейчас не ведутся. – *Прим. ред.*)

– На какой платформе будет базироваться XCODE?

– У АВТОВАЗа много платформ. Например, для нового поколения Лады 4×4 внедрим отдельную платформу. Другие автомобили мы хотели бы строить, используя не больше двух платформ. Будет ли это наша разработка, или же мы скооперируемся с альянсом Renault-Nissan – предмет обсуждения.

У альянса есть платформы, на которых можно создавать автомобили разной длины, – и вполне возможно, что нам хватит и одной платформы. Тогда именно ее и получит XCODE. Но окончательного решения пока нет.

– Вы говорили, что для успешного экспорта нужны машины с автоматической трансмиссией. Речь о классическом автомате или о роботизированных коробках?

– Я имел в виду оба типа. Поэтому мы ведем переговоры с Минпромторгом и Renault-Nissan – обсуждаем возможности локализации производства автоматической трансмиссии. Это может быть гидромеханический автомат, вариатор, робот с двумя сцеплениями – что угодно. Хоть тот же автомат Jatco, но более современный. Главное, чтобы в будущем эта коробка подходила машинам разных типов.

– Объемы экспорта невелики?

– Сейчас мы экспортируем не более 10% выпускаемых машин. Амбиций было много, но пока они не осуществились. Рухнул экспорт в СНГ – во многом из-за проблем с Украиной. Навредил ввод утилизационного сбора в Казахстане – придется обходить его через запуск местной сборки.

Мы будем прорываться и в Европу, но это очень дорого: нужны машины, которые имеют минимум три звезды по нормам EuroNCAP и ездят на топливе стандарта Евро-6. А еще не обойтись без больших расходов на омологацию и логистику, на маркетинг и рекламу, необходимо искать надежных дистрибьюторов и так далее.

Экспортная стратегия еще не утверждена. Но ясно, что сначала – СНГ, а уж потом другие страны. Нам интересны Ближний Восток, Африка и Южная Америка.

Audi Оригинальные аксессуары

Зима — не повод для остановки

С комплектами оригинальных зимних колес в сборе и аксессуарами Audi

Сюрпризы погоды и заснеженные трассы не смогут повлиять на ваши планы. Смело отправляйтесь в дальние путешествия, наслаждайтесь безопасным вождением и активным отдыхом. Подчините зиму своим правилам с коллекцией оригинальных зимних колес в сборе и аксессуарами Audi.

www.audi.ru
Информационный центр Audi: 8 800 200 2333

Реклама

1 249 000 рублей стоит в России обновленный седан Mazda 3 в базовой комплектации. Хэтчбек дороже на 10 тысяч. После рестайлинга Mazda 3 доступна только с 120-сильным мотором 1.5 и шестиступенчатым автоматом.



7-местный вседорожник может быть создан на базе пикапа Volkswagen Amarok. Если проекту дадут зеленый свет, то Mitsubishi Pajero Sport (построен на шасси пикапа L200) обретет серьезного конкурента.

СМЕНА ФЛАГМАНА



Постепенно Volvo отказывается от участия в международных шоу, предпочитая камерные премьеры своих новинок. Вот и с нового флагманского седана S90 покрывало сдернули, не дождавшись Московского международного автомобильного салона.

S90 дешевле своих прямых конкурентов. Переднеприводная машина с 249-сильным турбомотором T5 в достойном исполнении Momentum доступна по цене 2 641 000 рублей. Есть также версия T6 (320 л.с., полный привод, от 3 339 000 рублей) и дизельный вариант D5 (235 л.с., от 3 099 000 рублей).



ПАНИКА ОТМЕНЯЕТСЯ

■ Власти Норвегии опровергли слухи о готовящемся с 2025 года запрете на продажу новых автомобилей с бензиновыми и дизельными двигателями. О том, что такой законопроект обсуждается и может быть принят, в июне сообщили норвежские СМИ.

Представитель министерства транспорта пояснил, что правительство действительно намерено сокращать количество вредных выбросов от ДВС. Однако власти планируют действовать методом пряника, а не кнута. Традиционные автомобили будут вытесняться из продажи экологически чистыми естественным путем. В Норвегии предусмотрены очень щедрые льготы покупателям электромобилей. В текущем году она стала четвертой страной, где зарегистрировано более 100 тысяч электромобилей и подзаряжаемых гибридов.



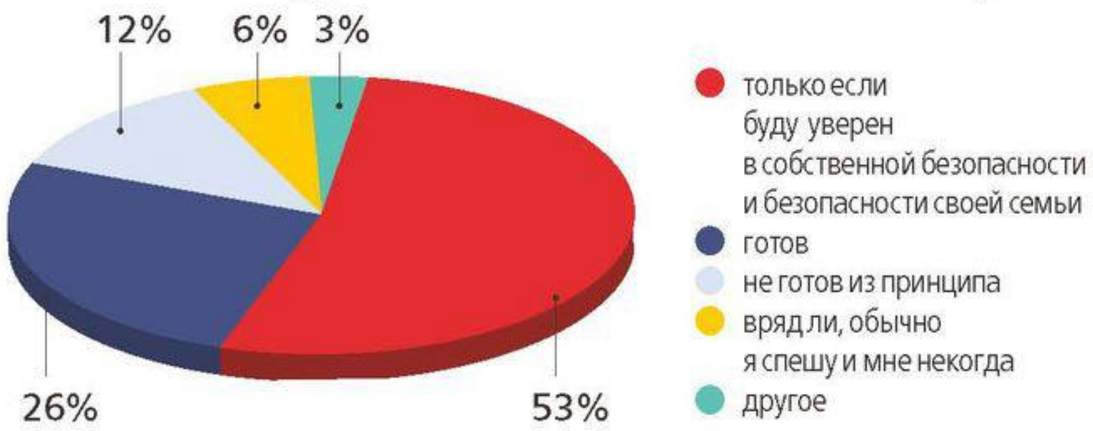
В ДУХЕ ВРЕМЕНИ



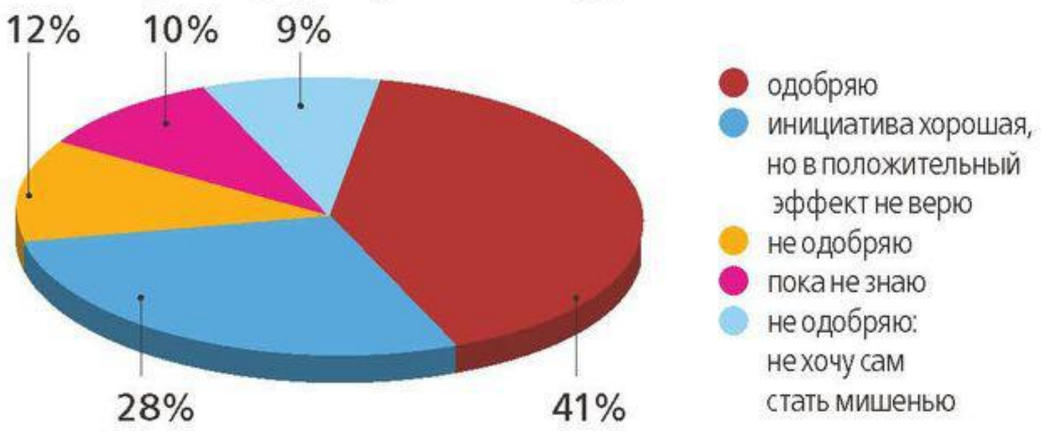
■ Компания Land Rover анонсировала вседорожник Range Rover Sport 2017 модельного года. Все новшества носят исключительно электронный характер.

Отныне доступна флагманская мультимедиасистема InControl Touch Pro с десятидюймовым дисплеем. Доработано мобильное приложение для управления отдельными функциями автомобиля, комплекс управления полным приводом Terrain Response дополнен системой Low Traction Launch, помогающей трогаться с места на скользком покрытии. А сканер дорожных знаков умеет передавать информацию об ограничениях скорости адаптивному круиз-контролю. Если заданный водителем лимит выше указанного на знаке, автомобиль самостоятельно замедлится до отмены ограничения.

Готовы ли Вы занять активную позицию в отношении нарушителей ПДД?*



Как Вы оцениваете разработанное МВД мобильное приложение, с помощью которого водители смогут информировать о нарушениях ПДД?*



*По результатам опроса на сайте zr.ru

nokian®
TYRES

ЗАМЕНИМ БЕСПЛАТНО
ПО БЕССРОЧНОЙ РАСШИРЕННОЙ ГАРАНТИИ*

Мы уверены в своих зимних шинах и предоставляем Бессрочную Расширенную гарантию на шины Nokian Hakkapeliitta.

Мы бесплатно отремонтируем или заменим шину на новую при проколе, порезе и другом случайном повреждении в течение всего срока эксплуатации.



nokian
HAKKAPELIITTA®

* ПРИ СЛУЧАЙНОМ ПОВРЕЖДЕНИИ. ПОДРОБНОСТИ О СПИСКЕ МОДЕЛЕЙ И ДРУГИХ УСЛОВИЯХ БЕССРОЧНОЙ РАСШИРЕННОЙ ГАРАНТИИ НА NOKIANTYRES.RU. HAKKA GUARANTEE – ХАККА-ГАРАНТИЯ. РЕКЛАМА. ТОВАР СЕРТИФИЦИРОВАН.

983,4 млрд рублей потратили россияне на новые автомобили в январе – июле 2016 года против 984,4 млрд за тот же период прошлого года. Машин продано меньше, но цены стали выше.



19 диагональных пешеходных переходов появится в Москве до конца года. Эксперимент стартовал в столице два года назад, и до сих пор в мегаполисе было только десять таких перекрестков.

ПЕРВЫЙ ПОШЕЛ

В конце августа с конвейера завода Toyota в Санкт-Петербурге сошел первый кроссовер RAV4. Прежде там собирали только седаны Camry. Решение о локализации приняли еще в 2013 году. В 2015-м мощности предприятия увеличили с 50 тысяч до 100 тысяч автомобилей в год, но старт затянулся. Машины попадут к российским, белорусским и казахстанским дилерам.

У нас RAV4 занимает седьмое место в рейтинге продаж новых автомобилей, он обогнал даже Camry российской сборки.



RAV4 занимает седьмое место по продажам в России



ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЙ ИГРОК

■ У марки Infiniti обновление модельного ряда случается нечасто – тем примечательнее, что на наш рынок одновременно вышли хэтчбек Q30 и его приподнятая версия QX30, созданные на базе кроссовера Mercedes-Benz GLA.

Q30 предлагают с бензиновым турбомотором 1.6 (149 л.с., передний привод) и с двухлитровым (211 л.с., полный привод), QX30 – только в более мощном варианте. На всех машинах – семиступенчатый робот с двумя сцеплениями.

Infiniti Q30 в базовой комплектации стоит 2 299 000 рублей (полноприводный – от 2 599 000), а цена QX30 стартует с 2 730 000 рублей. Оба по умолчанию оснащены адаптивными светодиодными фарами, датчиками света и дождя, зеркалами с автозатемнением, полным электропакетом и другими опциями.

Донорский Mercedes-Benz дешевле: переднеприводный GLA 200 с мотором 1.6 можно купить за 2 090 000 рублей, а GLA 250 4Matic с 211-сильным мотором – за 2 380 000 рублей.



НА КРЮЧКЕ



■ Фаркоп на автомобиле Bentley – нонсенс. Но с появлением вседорожника Bentayga многое меняется: впервые в истории марки фаркоп предлагается в качестве опции. На его презентации Bentayga предстала в сцепке с трейлером Bowlus Road Chief. Достойная пара чопорному «британцу»: в США этот домик на колесах изготавливают по индивидуальным заказам и продают по цене от 137 000 долларов.

ЭСКАЛАЦИЯ КАДИЛЛАКА

■ Когда три года назад Cadillac явил миру стильное купе Elmiraj, была надежда, что машина пойдет в серию. Увы, не сложилось. И вот – новая надежда: концепт-кар Escala. Он на 163 мм длиннее флагманского седана CT6 и на 119 мм превосходит его по величине колесной базы. И это лифтбек!

Будет ли на сей раз продолжение? Вполне возможно. Хотя бы потому, что техническая начинка традиционная, а не из утопического будущего. Двигатель V8 4.2 выдает полтысячи лошадиных сил и умеет отключать половину цилиндров для экономии топлива.



Вместо привычных приборов – дисплеи на органических светодиодах, а в отделке интерьера щедро использована непривычная для представительских моделей ткань.



Согласны ли Вы за приемлемую плату переложить проблемы, связанные с получением страховых выплат, на автоюристов?*

*По результатам опроса на сайте zr.ru



www.kia.ru

RIO

Ограниченная серия

PREMIUM 500



5 ЛЕТ ГАРАНТИИ*** 150 000 км ★★★★★

KIA

The Power to Surprise**

Серия Premium 500* выпущена ограниченным тиражом и посвящена продаже 500-тысячного KIA Rio компанией ООО «КИА Моторс РУС»

Уникальная в данном классе мультимедийная система предлагает навигацию с отображением пробок и интеграцию со смартфоном, обеспечивающую выход в интернет. Подробности на kia.ru



Выход в интернет через смартфон



Навигация Yandex или Google



Прогноз погоды



Воспроизведение видео

* Премиум 500. ** Искусство удивлять. *** Гарантия 5 лет/150 000 км действительна на автомобили, реализуемые официальными дилерами ООО «КИА Моторс РУС» с 1 марта 2009 года на условиях, указанных на сайте www.kia.ru и в сервисной книжке производителя.

РЕКЛАМА

БОЛЬШОЙ КУШ

Вычисляем козыри одной из главных новинок года.

Автор **Александр Виноградов**,
фото автора и фирмы Hyundai

С компактным кроссовером Creta фирма Hyundai вступила на территорию, оккупированную Renault. Еще на статической презентации (ЗР, 2016, № 7) мы недоумевали: с чего бы корейцам в главные конкуренты Креты записывать Duster? Свежеиспеченный Kaptur – вот прямой конкурент по цене и статусу! Ведь Duster дотягивается до ценника Креты лишь в комплектации Privilege. Но корейцы решили бороться за другую привилегию – абсолютное лидерство в классе кроссоверов. Иначе зачем жертвовать хэтчбеком Solaris, расчищая заводской конвейер?

Встречаем по одежке

А она смотрится! В Крете нет игривости Каптюра, но она основательна и не скучна. Дожили мы до тех времен, когда корейские машины стали узнаваться без подсказки. Убери с передка эмблему – всё равно опознаешь Hyundai по граненому щиту решетки и дерзкому росчерку фар. И впечатление бедной родственницы не производит, хотя, вопреки моде, не имеет цветной крыши.

Посадка по-кроссоверному высокая. Габариты чувствуются отменно, в том числе благодаря видимой кромке капота

Салон – тоже не «лоукостер», а добротный эконом-класс. Это рай для мелких вещей, бутылок и зарядок. Как бы ни были забиты карманы и руки, место найдется для всего: и для смартфона, и для ключей, и для стакана кофе. Чувствуется, что интерьер разрабатывали не на скорую руку – рецепт прописывали основательно, просчитывая все возможные ингредиенты.

Разнофактурный пластик жёсток на ощупь, но выглядит прилично. Наставники дизайнера, отвечавшего за основательные внутренние ручки передних дверей, должны гордиться своим учеником: смотрятся классно и держаться за них удобно. Кнопки трехуровневого обогрева сидений расположены в удобном месте под центральной консолью. Управление мультимедийной системой кнопками на руле тоже продумано. В общем, без сюрпризов.

Покрой по фигуре

Прежде я не раз поругивал передние кресла автомобилей Hyundai, особенно за короткую



подушку, – будь то бюджетный Solaris или солидный седан i40. А вот сиденья Креты критиковать не за что. Солидный диапазон регулировок, плотная набивка, заметная боковая поддержка. И – о чудо! – подушка оптимальной длины.

После трех часов езды меня внезапно осенило: я ничуть не устал! Значит, нагрузка распределяется правильно. Можно посетовать на ступенчатую регулировку спинки, но оптимальный угол ее наклона я все-таки подобрал.

Посадка по-кроссоверному высокая. Габариты чувствуются отменно, в том числе благодаря видимой кромке капота и крупным наружным зеркалам. И салонное зеркало обеспечивает достаточный обзор. Даже не знаю, стоит ли платить за камеру заднего вида. Если решитесь, будете вознаграждены динамической разметкой-подсказкой.

У руля оптимальное сечение, он приятен на ощупь и перемещается в двух направлениях. Кожа не грубая, смотрится

Hyundai Creta 1.6	Hyundai Creta 2.0 2WD	Hyundai Creta 2.0 4WD
Длина/ширина/высота/база 4270/1780/1630/2590 мм		
Дорожный просвет 190 мм		
Объем багажника (VDA) 402/1396 л		
Снаряженная масса		
1345 кг (1374 кг)	1405 кг	1472 кг
Двигатель		
бензиновый, Р4, 16 клапанов, 1591 см³; 90,2 кВт/123 л.с. при 6300 об/мин; 150,7 Н·м при 4850 об/мин	бензиновый, Р4, 16 клапанов, 1999 см³; 110 кВт/149,6 л.с. при 6200 об/мин; 192 Н·м при 4200 об/мин	бензиновый, Р4, 16 клапанов, 1999 см³; 110 кВт/149,6 л.с. при 6200 об/мин; 192 Н·м при 4200 об/мин
Время разгона 0–100 км/ч		
12,3 с (12,1 с)	10,7 с	11,3 с
Максимальная скорость		
169 км/ч	183 км/ч	179 км/ч
Топливо/запас топлива АИ-92/55 л		
Расход топлива: смешанный цикл		
7,0 л/100 км (7,1 л/100 км)	7,5 л/100 км	8,0 л/100 км
Трансмиссия		
передний привод; М6 (А6)	передний привод; А6	полный привод; А6

Для
HYUNDAI CRETA



Специалисты **Total** рекомендуют:

TOTAL QUARTZ 9000 ENERGY HKS 5W-30

www.total-lub.ru

Снижает износ. Продлевает срок службы двигателя.

TOTAL QUARTZ МОТОРНЫЕ МАСЛА

Реклама



Интерьер не выглядит дешевым. Продуманы и дизайн, и эргономика. Отдельное спасибо за массивные ручки передних дверей.

Доводчиком и подсветкой снабжен лишь водительский стеклоподъемник. Это один из немногих пунктов заметной глазу экономии.



Пока мультимедиасистема с пятидюймовым сенсорным дисплеем и без навигации – это «предел совершенства». Но корейцы обдумывают вариант с более продвинутой системой.



Обогрев сидений – трехступенчатый. Есть обогрев руля, помощник спуска с горы. На полноприводных машинах предусмотрена блокировка муфты подключения заднего моста.



Кнопки системы ЭРА-ГЛОНАСС похожи на стартовые с ракетных комплексов. От случайного нажатия спасет откидная крышка. Очечник изнутри обит мягкой тканью.

дорого. Бюджетник, говорите? Приборы из той же оперы: лунная подсветка, великолепная читаемость и информативный дисплей. Такую приборную панель не стыдно поставить и на полноразмерный кроссовер.

Вот к чему будут придираться многие: автодоводчик стеклоподъемника есть только на водительской двери. И подсветка тоже лишь у одной кнопки – остальные слепые. Дело копеечное, но и на этом производители экономят – даже на машинах подороже.



Изящные приборы с благородной лунной подсветкой не испортили бы и более дорогой автомобиль.

А способна ли маленькая Creta с комфортом увезти больше двух человек? Сзади я не чужой. Посадка удобна, места хватает и в ногах, и над головой. Даже третий пассажир тут не лишний, за что спасибо низкому туннелю пола. Взгляд цепляется за кнопку на подлокотнике двери: двухступенчатый обогрев сидений!

Багажник неплох для машин этого класса, да вот сам класс маловат. Поэтому лишь 400 паспортных литров объема. Если впятером намылитесь в дальнюю дорогу, готовьте бокс на крыше. Кстати, в отличие от «того, чье имя нельзя произносить», у Креты есть релинги. А какое подполье у багажника! Тут и запаска полноразмерная, и два приличных отделения: шоферский скарб не будет болтаться по всему багажнику.

Пристойные манеры

Creta делит с Солярисом не только заводскую жилплощадь, но и платформу. Правда, задние амортизаторы расположены вертикально, как на новой Элантре. Во многом по причине перенастройки шасси российская Creta появилась на год позже индийской и китайской (в Поднебесной она известна как ix25). Нашему брату и управляемость подавай, и чтобы по ямам можно было «шить».

Больше года инженеры доводили ходовую на российских просторах. И приготовили корейское блюдо с оглядкой на русскую кухню. Добавили щепотку клиренса, приправили иными калибровками амортизаторов. Идеал? Нет. Но Creta очень надежна и понятна. Через километр возникает чувство, что ездишь на машине уже пару лет. Редкое и ценное качество.

Гидроусилителем руля оснащены лишь 1,6-литровые машины с механической коробкой, да и то в самых простых исполнениях. Прочие оборудованы электроусилителем, который так сильно хотел налить руль усилием, что перестарался: оно есть не только в поворотах, но и в «нуле». Не скажу, что это сильно напрягает, но чувствуется промашка.





Особенно на алтайских серпантинах, где мне выпала удача свести ездовое знакомство с машиной.

Полноприводная Creta с задней многорычажкой отлично чувствует себя на шоссе и трактах. Она уверенно прописывает ходовые повороты и даже на больших перепадах профиля дороги и с ямами под колесами остается на траектории. Микрозадержки в реакциях на повороты руля списываю на сравнительно высокопрофильные шины 215/60 R17. А крены – на высокий центр тяжести.

Моноприводник с упругой балкой сзади не так стабилен на прямой и чуть хуже держится в поворотах. Но даже с учетом всех этих «фи» Creta – один из самых драйверских кроссоверов B-класса. На извилистой дороге только Skoda Yeti мне нравится больше.

Багажник не гигантский, тем не менее неплох. В подполье – полноразмерная запаска и удобный органайзер.

Когда закончился хороший асфальт, я утвердился в мысли, что оптимальный баланс шасси найден.

Переднеприводной машине лишь чуть не хватает энергоемкости задней подвески: крупные ямы или трамвайные пути она переваривает неохотно. А к полноприводной машине претензий нет вообще: мелочовку и ямы любой паршивости Creta глотает уверенно, не досаждая раскачкой.



alca®
Germany
К зиме готов!
Морозостойкий чехол
+
Специальный микс резины
=
Идеальный результат очистки
RUBBER especially for cold temperature
Немецкий стандарт качества.
www.heynermobil.de
alca ORIGINAL QUALITÄT
alca Germany
***** WINTER Graphit
Wischerblatt 500mm-20"
NANO GRAPHIT For Extra Long Life
100% Endkontrolle für beste Qualität.
1 Stück
www.heynermobil.de
реклама



Задний ряд по меркам класса просторен. Места над головой много. А низкий туннель пола облегчает жизнь среднему пассажиру.



Дожили: у бюджетного автомобиля имеется обогрев заднего сиденья, да еще и двухступенчатый!

Не держите лошадей

Дизель на пути в Россию потерялся – под капотом сплошь бензиновые моторы. Это хорошо знакомый по Солярису 1,6 литровый 123-сильный агрегат серии Gamma в паре с механикой или автоматом. Кроме того, есть двухлитровый двигатель G4NA от старших моделей, который сотрудничает исключительно с автоматом. Хотя вопрос с механикой для двух литров и полного привода для версий 1.6 еще открыт.

Пока полный привод – прерогатива двухлитровых версий. Неизменно лишь количество ступеней – у обеих коробок их шесть. Перед запуском Креты в России инженеры старательно поработали над связкой двигателя и коробки. При настройке силовой установки стремились сгладить переключения коробки и отклики на педаль газа. С задемпфированностью педали чуть переборщили: на легкие касания акселератора Creta почти не реагирует, а если продавить педаль сильнее, машина бросается в атаку. В плотном потоке такой характер вскоре надоест. Но даже это не помешает Крете своей динамикой нокаутировать двухлитровый Kaptur с его «античным» четырехступенчатым автоматом.

На шоссе Creta в своей тарелке. Тяги хватает для уверенных обгонов, автомат легко уходит на одну-две ступени вниз, допуская разумную задержку. Хотя от 150-сильного мотора в паре с шестиступенчатой гидромеханикой все же ждешь большего.

Лишний вес – зло! Creta почти на 300 кг тяжелее Соляриса и даже с двумя литрами под капотом проигрывает в удельной мощности. Отсюда и аппетит: больше восьми литров в спокойном режиме за городом. Многовато для компактного кроссовера.

А что 1,6-литровая версия? Половину всех проданных за первый месяц автомобилей составили 1,6-литровые модификации с автоматом. Но такой Креты в моем распоряжении не оказалось: на тест не привезли. Что ж, возьму с механикой.

Возможностей 123-сильного мотора 1.6 едва ли достаточно для «гонщиков», но для большинства водителей хватит с избытком. Тяга ровная, с очевидным подхватом на верхах. Впечатление немного смазала механическая коробка с не лучшим избирательным механизмом.

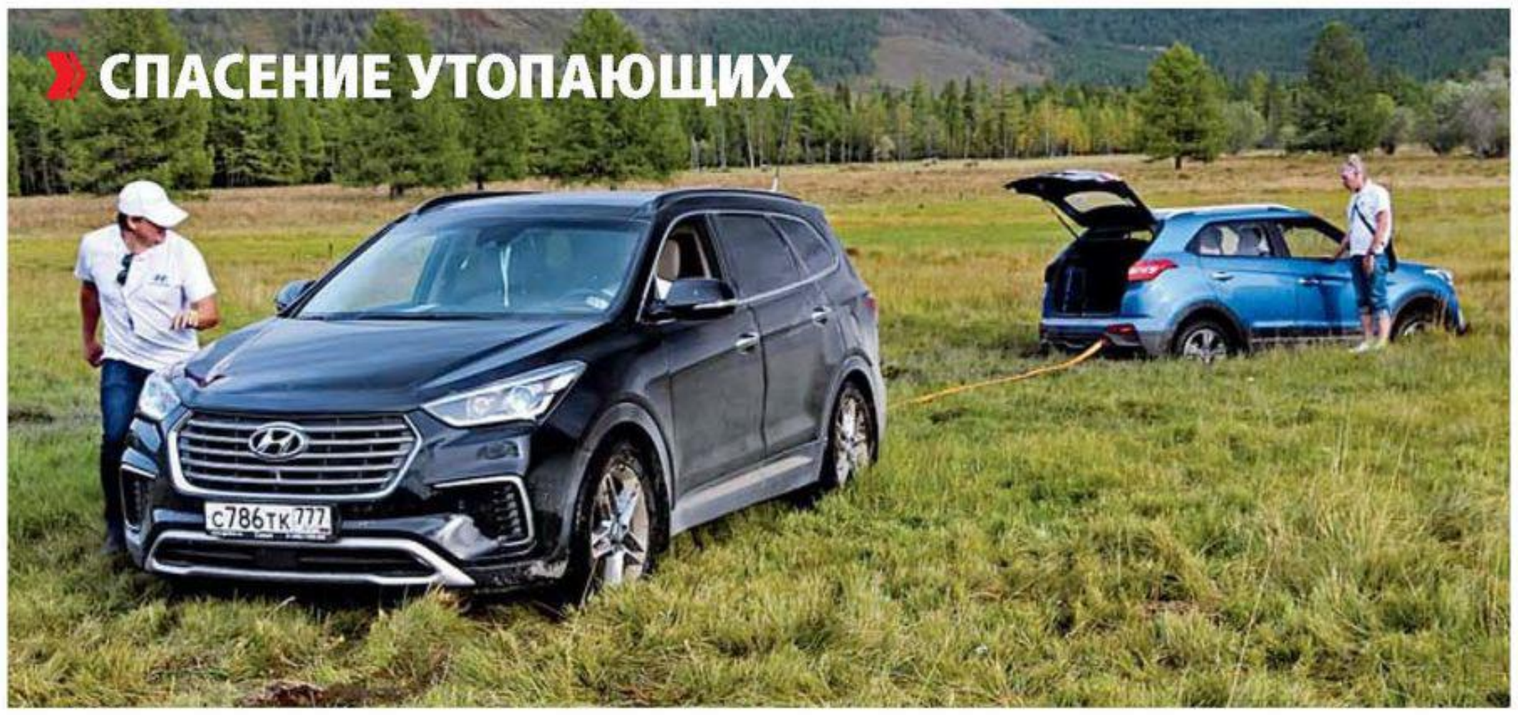
Чем подкупает Creta вне зависимости от энерговооруженности, так это шумоизоляцией. Даже в предельных режимах двигатель не напрягает уши, а на рабочих оборотах его еле слышно. В устоявшихся режимах солируют шины, но общий уровень шума невысок.

Провожаем по уму

Время идет, мир меняется – меняемся и мы. До недавних пор я весьма прохладно относился к корейским автомобилям. А Creta глянулась. Это продуманный и хорошо сбалансированный автомобиль по адекватной цене. Бюджетный по статусу, но не по сути. ЗР

Больше года инженеры доводили ходовую на российских просторах. И приготовили корейское блюдо с оглядкой на русскую кухню

СПАСЕНИЕ УТОПАЮЩИХ



…дело рук самих утопающих. Похоже, таков девиз жителей Горного Алтая. Началось всё безобидно. Мы с коллегой искали красивое место для съемок. Когда кончилось хоть какое-то подобие дороги, поехали через поле, вместо того чтобы вернуться обратно. Зеленка оказалась раскисшей, и мы благополучно сели на брюхо.

Вдалеке надеждой маячили два трактора. Прохлюпали к ним полкилометра по целине, но в помощи нам отказали… Что делать? Телефон-то не ловит! Пришлось полтора часа топать восемь километров до ближайшей деревни. Но и там найти подмогу не смогли. Зато поймали сеть – и дозвонились до своих. Через час подоспел Grand Santa Fe, и мы с трудом вытащили застрявшую Крету.

К чести самой Креты надо признать, что на бездорожье она чувствует себя неплохо. Достойная геометрическая проходимость, не самый маленький клиренс (190 мм) и приличный ход подвески – что еще нужно? А муфта подключения задних колес не подавала признаков перегрева даже после долгой пробуксовки. Вот только блок управления ею и задний редуктор ничем не прикрыты, их легко повредить о корягу или камень. А еще глушитель висит низко – расплата за небольшой туннель пола.



Задний редуктор и блок управления муфтой подключения задних колес ничем не прикрыты. На пересеченной местности они уязвимы.







Кроме 1,6-литрового агрегата Gamma, знакомого по Солярису, Крете адресован и двухлитровый мотор серии Nu (на фото).

Одним из пунктов адаптации к российскому рынку стало увеличение объема бачка омывателя до 4,6 литра.

Отличный баланс управляемости и плавности хода, хорошее соотношение цены и качества

Задний редуктор и выпускная система не защищены



МЕДВЕЖИЙ РЫНОК

Заглядываем в большой кроссовер Skoda Kodiaq и оцениваем его перспективы.

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

В мире трейдеров существует понятие *bear market* – медвежий рынок. Это когда акции и другие ценные бумаги падают в цене. А «медведи» – трейдеры, которые играют на понижение. И хотя Kodiaq (Кадьяк), получивший имя в честь подвида бурых мишек, обитающего на Аляске, будет отнюдь не дешевым, есть стойкое ощущение, что российский рынок он изрядно встряхнет.

Кроссовер, построенный на фольксвагеновской платформе MQB, получился крупным. Длины 4697 мм чешским волшебникам с лихвой хватило, чтобы спроектировать фантастически вместительный салон. Kodiaq настолько просторен, что водитель ростом 190 см с комфортом располагается «сам за собой». И обнаруживает за спиной еще один ряд – третий!

Чешский «медведь», старт продаж которого в России запланирован на лето 2017 года, недвусмысленно метит именно в сегмент больших семиместных SUV. Он не столь монументален, как Nissan Pathfinder или Kia Sorento Prime, но с потребительской точки зрения ни в чем им не уступает. А поскольку цены вышеназванных конкурентов стартуют с 2 210 000 и 2 149 900 рублей соответственно, даже гипотетические два миллиона за базовый Kodiaq могут показаться неплохим предложением. Медвежий рынок в действии!

Базовым версиям полагаются 16-дюймовые легкосплавные колеса. За 17- или 18-дюймовые придется доплатить.





Фирменные зонты спрятались в торцах передних дверей. В этом смысле Kodiaq – почти Rolls-Royce Phantom! Открытые двери защищены от сколов выдвижными «бамперами» **A**.

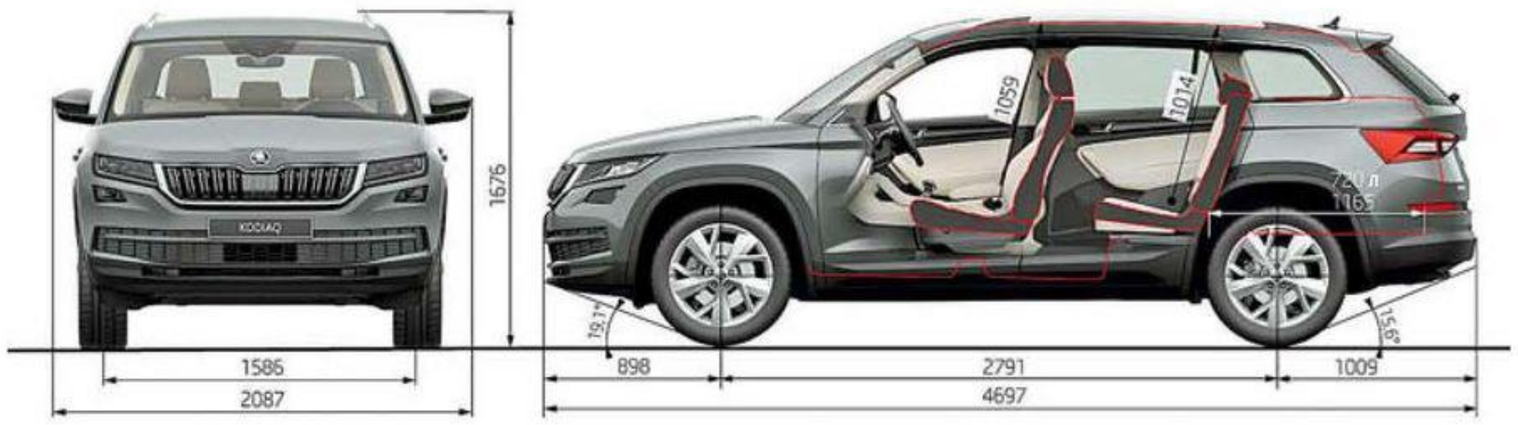


Скребок для льда на внутренней стороне лючка бензобака стал для Шкоды привычным явлением. Говорят, такие скребки любят присваивать нечистые на руку заправщики.

Skoda Kodiaq: данные производителя

1.4 TSI	1.4 TSI	2.0 TSI	2.0 TDI	2.0 TDI
Длина/ширина/высота/база 4697/1882/1655/2791 мм				
Дорожный просвет 188 мм				
Объем багажника (VDA) 270–720–2005 л				
Снаряженная/полная масса				
1570/2174 кг	1653/2292 кг	1744/2373 кг	1751/2386 кг	1798/2476 кг
Двигатель				
бензиновый, Р4, 16 клапанов, 1395 см³; 92 кВт/125 л.с. при 5000–6000 об/мин; 200 Н·м при 1400–4000 об/мин	бензиновый, Р4, 16 клапанов, 1395 см³; 110 кВт/150 л.с. при 5000–6000 об/мин; 250 Н·м при 1500–3500 об/мин	бензиновый, Р4, 16 клапанов, 1984 см³; 132 кВт/180 л.с. при 3900–6000 об/мин; 320 Н·м при 1400–3940 об/мин	дизельный, Р4, 16 клапанов, 1968 см³; 110 кВт/150 л.с. при 3500–4000 об/мин; 340 Н·м при 1750–3000 об/мин	дизельный, Р4, 16 клапанов, 1968 см³; 140 кВт/190 л.с. при 3500–4000 об/мин; 400 Н·м при 1750–3250 об/мин
Время разгона 0–100 км/ч				
10,9 с	9,9 с	8,0 с	10,2 с	8,8 с
Максимальная скорость				
189 км/ч	196 км/ч	205 км/ч	192 км/ч	209 км/ч
Топливо/запас топлива				
АИ-95/58 л	АИ-95/58 л	АИ-95/60 л	ДТ/60 л	ДТ/60 л
Расход топлива: смешанный цикл				
6,0 л/100 км	7,1 л/100 км	7,3 л/100 км	5,4 л/100 км	5,7 л/100 км
Трансмиссия				
передний привод; M6	полный привод; DSG6	полный привод; DSG7	полный привод; DSG7	полный привод; DSG7

Примечание: в таблице указаны данные для семиместных модификаций.







Skoda хранит верность радиальной разметке приборов. Проблем с восприятием нет.



Клавиши по краям тачскрина отныне сенсорные. Быстрота отклика на высоте.



Рассредоточенная подсветка с десятью оттенками на выбор – опция.



Архитектурой передней панели Kodiaq немного напоминает Porsche Macan. А качеством материалов – другие модели Skoda. Эргономика замечательная



Ширина салона на уровне локтей превышает полтора метра. Кресла достаточно жесткие. В качестве опции предлагается электропривод с памятью на трех водителей.

Внутри Kodiaq – типичная Skoda в самом хорошем смысле. Пластик передней панели и обивок передних дверей мягкий. Руль, знакомый по другим моделям, не хочется выпускать из рук. У кресел выверенный профиль, более чем достаточная длина подушки и приятная спинка с плотной набивкой, мотивирующей выпрямить спину. Сэкономили чехи разве что на обшивках задних дверей, которые отлиты из жесткого пластика.

Разумеется, Skoda не была бы собой без приятных мелочей из серии Simply Clever. На внутренней стороне лючка бензобака пристроился скребок для льда, в торцах передних дверей спрятались фирменные зонты. В салоне около трех десятков ниш для мелочей! А еще при открывании дверей выдвигаются накладки, защищающие лакокрасочное покрытие от ударов о другие машины или стены гаража. Если мои соседи по парковке в будущем приобретут Kodiaq, я буду премного им благодарен.



В нижней части консоли – индуктивная зарядка для смартфона и мультимедийные слоты.

Моторная линейка включает пять двигателей. Это бензиновые турбомоторы TSI мощностью 125, 150 и 180 лошадиных сил, а также турбодизели, которые выдают 150 и 190 «лошадок». Коробки передач всефольксвагеновские: шестиступенчатая механика либо шести- или

www.kia.ru

Специальная серия KIA RED LINE



Твой стиль. Твоя индивидуальность. Твоя выгода

KIA RED Line* – это специальная серия автомобилей KIA cee'd, Soul и Rio для тех, кто молод душой и следит за модой. Целый набор высокотехнологичных опций, признанное качество и эмоциональный драйв по привлекательной цене.

KIA
The Power to Surprise**



Высший рейтинг качества[1]



Лучшая остаточная стоимость[2]



№1 по удовлетворенности покупателей[3]

2016[4]
АВТОМОБИЛЬ ГОДА
ЕЖЕГОДНАЯ НАЦИОНАЛЬНАЯ ПРЕМИЯ

5 ЛЕТ ГАРАНТИИ
150 000 км***

РЕКЛАМА

* Рэд Лайн. ** Искусство удивлять. *** Гарантия 5 лет/150 000 км действительна на автомобили, реализуемые официальными дилерами ООО «КИА Моторс РУС» с 1 марта 2009 года на условиях, указанных на сайте www.kia.ru и сервисной книжке производителя. [1] В ежегодном исследовании качества новых автомобилей Initial Quality Study агентства J.D. Power and Associates 2015/2016 KIA Soul получил высший рейтинг в сегменте MPV. [2] По результатам ежегодного рейтинга «Сохранность остаточной стоимости-2016», проведенного аналитическим агентством «Автостат», KIA Soul стал лидером в сегменте компактных MPV. [3] В ежегодном рейтинге J.D. Power APEAL 2016 по удовлетворенности новыми автомобилями массовых марок, представленными на рынке США, KIA Soul получил высший рейтинг среди компактных MPV. [4] По результатам ежегодной национальной Премии «АВТОМОБИЛЬ ГОДА В РОССИИ – 2015/2016» KIA cee'd признан победителем в номинации «C. Малый средний класс».
Внешний вид автомобиля может отличаться от представленного в рекламе.

семиступенчатый робот DSG с двумя сцеплениями (в зависимости от версии двигателя). И хотя при взгляде на технические характеристики базового мотора становится грустно, чехи говорят: не падайте духом! Даже 125-сильный Kodiaq набирает сотню за 10,9 секунды. А 180-сильный бензиновый турбомотор разгоняет машину за восемь секунд. И здесь время грустить даже многочисленным 249-сильным конкурентам.

Распределением крутящего момента ведает муфта Haldex пятого поколения. В обычных условиях вся тяга подается на переднюю ось, но в случае пробуксовки электроника молниеносно направляет момент по нужному адресу. И пускай клиренс отнюдь не рекордный в классе (188 мм), в большинстве ситуаций его хватит вполне. Переживать на бездорожье придется разве что за задний бампер: длинный задний свес продиктован 720-литровым багажником. Вот почему угол съезда крайне скромный – всего 15,6°.

Как будет на деле, расскажем в следующем выпуске ЗР. Мне-то поездить не удалось.

Так или иначе, кроссовер получился передовым и знаковым. В качестве опций Кадьяку доступны адаптивное шасси, система кругового обзора, мультимедиасистема с выходом в интернет и поддержкой протоколов Apple CarPlay и Android Auto, обогрев руля, вентиляция передних кресел и полностью светодиодная передняя оптика. В общем, ждем официального старта продаж – и нашего первого тест-драйва. ЗР



Объем багажника в такой конфигурации – 720 литров. И даже если установить сиденья третьего ряда, для сумок останется место.

У угловатого Кадьяка коэффициент аэродинамического сопротивления C_x равен 0,33. Как у Ferrari 458 Italia!







Просторное сиденье второго ряда имеет продольную регулировку – его можно сдвинуть на 180 мм. На спинках передних кресел – откидные столики.



Максимальное сцепление для минимальных температур.

Реклама.

НОВИНКА* 2016



Обновленный модельный ряд нешипованных зимних шин Goodyear UltraGrip

Надежное сцепление на ледяной и заснеженной поверхности.

* Новая фрикционная зимняя шина Goodyear UltraGrip Ice SUV.
** Фрикционная шина Goodyear UltraGrip Ice 2. Первое место в общем зачете по мнению редакции «Авторевю» № 18/2015. Второе место в общем зачете по мнению редакции «За рулем» № 9/2015.
*** Движение в удовольствие.

GOODYEAR

MADE TO FEEL GOOD***.

www.goodyear.ru

vk.com/goodyear_russia ok.ru/goodyearrussia www.facebook.com/GoodyearRussia www.instagram.com/goodyear_russia www.youtube.com/c/goodyearrussia

Audi с пробегом
:plus

Ваш новый Audi с пробегом :plus



www.audi.ru

Информационный центр Audi: +7 495 775 8888, 8 800 200 2333

*Гарантия как на новый автомобиль — продукт страхования рисков от технических неисправностей, предоставляемый официальными дилерами Audi для автомобилей Audi с пробегом :plus на срок от 12 до 48 месяцев с даты покупки автомобиля и равный гарантии на детали, узлы и агрегаты, предоставляемой заводом-производителем для новых автомобилей Audi. Зона действия программы — Россия, Белоруссия, Казахстан и все страны Евросоюза.

Разница только в цифрах

Гарантия как на новый автомобиль

- Широкий выбор автомобилей Audi до 5 лет с пробегом до 120 000 км
- Проверка и подготовка по 110 пунктам
- Гарантия минимум 12 месяцев, без ограничения по пробегу
- Гарантия мобильности 24 часа в сутки
- Специальные программы кредитования и страхования
- Обязательное предложение по трейд-ин

Услуги кредитования предоставляет ООО «Фольксваген Банк РУС», лицензия ЦБ РФ №3500.
Страхование осуществляют ОАО «АльфаСтрахование» (лицензия СИ №2239 от 13.01.2016), САО «ВСК» (лицензия СИ №0621 от 11.09.2015), ПАО «Росгосстрах» (лицензия СИ №0001 от 28.01.2016), СПАО «Ингосстрах» (лицензия СИ №0928 от 23.09.2015, без ограничения срока действия), ООО «Группа Ренессанс Страхование» (лицензия СЛ №1284 от 14.10.2015). При выборе страхователем иной страховой организации условия страхования могут отличаться.

Реклама

Renault Kaptur CVT

Длина/ширина/высота/база 4333/1813/1613/2673 мм
Объем багажника 387/1200 л
Снаряженная/полная масса 1290/1768 кг
Двигатель бензиновый, Р4, 16 клапанов, 1598 см³; 84 кВт/114 л.с. при 5500 об/мин; 156 Н·м при 4000 об/мин
Время разгона 0–100 км/ч 12,9 с
Максимальная скорость 166 км/ч
Топливо/запас топлива АИ-95/52 л
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл 8,6/6,0/6,9 л/100 км
Трансмиссия передний привод; CVT



ВАРИАТИВНОСТЬ

Наслаждаемся плавностью кроссовера Renault Kaptur с вариатором.

Автор **Юрий Тимкин**, фото: **Георгий Садков** и фирма Renault

Kaptur продается уже несколько месяцев, но ему пока не удалось приблизиться по популярности к массовому Дастеру. Причины? Более высокие цены и узкий выбор модификаций. Так, до недавних пор автоматическую коробку ставили лишь на двухлитровую версию с полным приводом. А более доступный переднеприводный Kaptur предлагали исключительно с 1,6-литровым мотором и механической коробкой – негоже для машины с городским имиджем.

И вот в сентябре французы сподобились выпустить на рынок двухпедальный переднеприводный Kaptur. По компоновочным соображениям его снабдили не традиционным гидромеханическим автоматом, а клиноремённым вариатором. В Renault полагают, что выход этой модификации позволит удвоить продажи Каптюра. Главный аргумент – цена. Он стоит 979 990 рублей, а за полноприводный Kaptur с автоматом нужно выложить 1 099 990 рублей.

Ничего особенного от машины я не ждал. Тандем 1,6-литрового 114-сильного двигателя и вариатора Jatco JF015E давно известен по моделям Renault и Nissan. Но оказалось, что вариатор получил новую программу управления и научился имитировать восьмиступенчатый автомат: он переключает виртуальные передачи, избавляя двигатель от зависаний на одних оборотах. Чтобы трансмиссия перешла в псевдоавтоматический режим, педаль газа должна быть нажата как минимум на 30%. Есть и ручной режим, причем при переходе в него трансмиссия становится уже «шестиступенчатой».

Что это дает? Честно говоря, ничего особенного: вариаторный Kaptur разгоняется без особого энтузиазма. По паспорту первую сотню он набирает за 12,9 секунды, но, по моим замерам, вышло под 14 секунд. Ну, может, машина еще не обкатана.

В быстром московском потоке динамики порой не хватает, то и дело приходится давить педаль в пол. Лишь после 3500 об/мин разгон становится более-менее напористым. А вот в вялотекущем режиме вариатор хорош: адекватно реагирует на изменение тяги и совершенно не раздражает задумчивостью и рывками, коими грешит двухлитровая автоматическая модификация.

Чем Kaptur CVT порадовал, так это завидной экономичностью. На сто «верст» пути ему требуется около восьми литров бензина. Версия с механикой, помнится, кушала на литр больше!



Интерьер хорош. В отличие от дастеровского салона, откровенно бюджетных решений, считай, нет.



Качнув рычаг влево, можно задействовать ручной режим переключений с шестью квазипередачами.



ПОЩУПАЕМ

Геннадий Емелькин

Когда Kaptur CVT заехал на территорию зарулевского техцентра, я первым делом проверил наличие радиатора вариатора. Его нет. Жаль, ведь в условиях бездорожья, когда узел испытывает высокую термонагрузку, дополнительное охлаждение необходимо. А вот чем порадовал агрегат, так это наличием щупа – время от времени проверять уровень масла нелишне. Доступ к щупу удобен, равно как и конструкция фиксатора: дернул, усики раздвигаются – и щуп оказывается на свободе ↓.



Я ездил не только по городу – не удержался и сунулся на бездорожье. На сложном рельефе переднеприводный Kaptur CVT не сплоховал: уверенно брал крутые подъемы на грейдере и спокойно стартовал после остановки на них – не без помощи системы Hill Start Assist. Но когда пошел на штурм песчаной горы, через несколько секунд борьбы сдался: скинул обороты двигателя и остановился. Сработала защита от перегрева: отдельного радиатора для охлаждения вариатора нет. Французы считают, что переднеприводной машине, которая заточена под асфальтовую езду, радиатор не нужен. Скатился назад, постоял минутку с выключенным двигателем – и поехал в объезд по равнине.

В городе же проходимости Каптюру хватает за глаза. Клиренс – 204 мм, свесы кузова короткие. Даже высокие бордюры не являются непреодолимым препятствием, главное – во избежание высокой нагрузки на трансмиссию не атаковать их одновременно двумя колесами. Заехал под углом, и порядок.

При знакомстве с Каптюром (ЗР, 2016, № 6) мы посетовали, что нельзя отключить ESP. Производитель к замечанию прислушался: в ближайшее время появится кнопка отключения. Может, и радиатор вариатора внедрят? Тогда уж и переднеприводный Kaptur 2.0 CVT попрошу – вот будет песня! ЗР

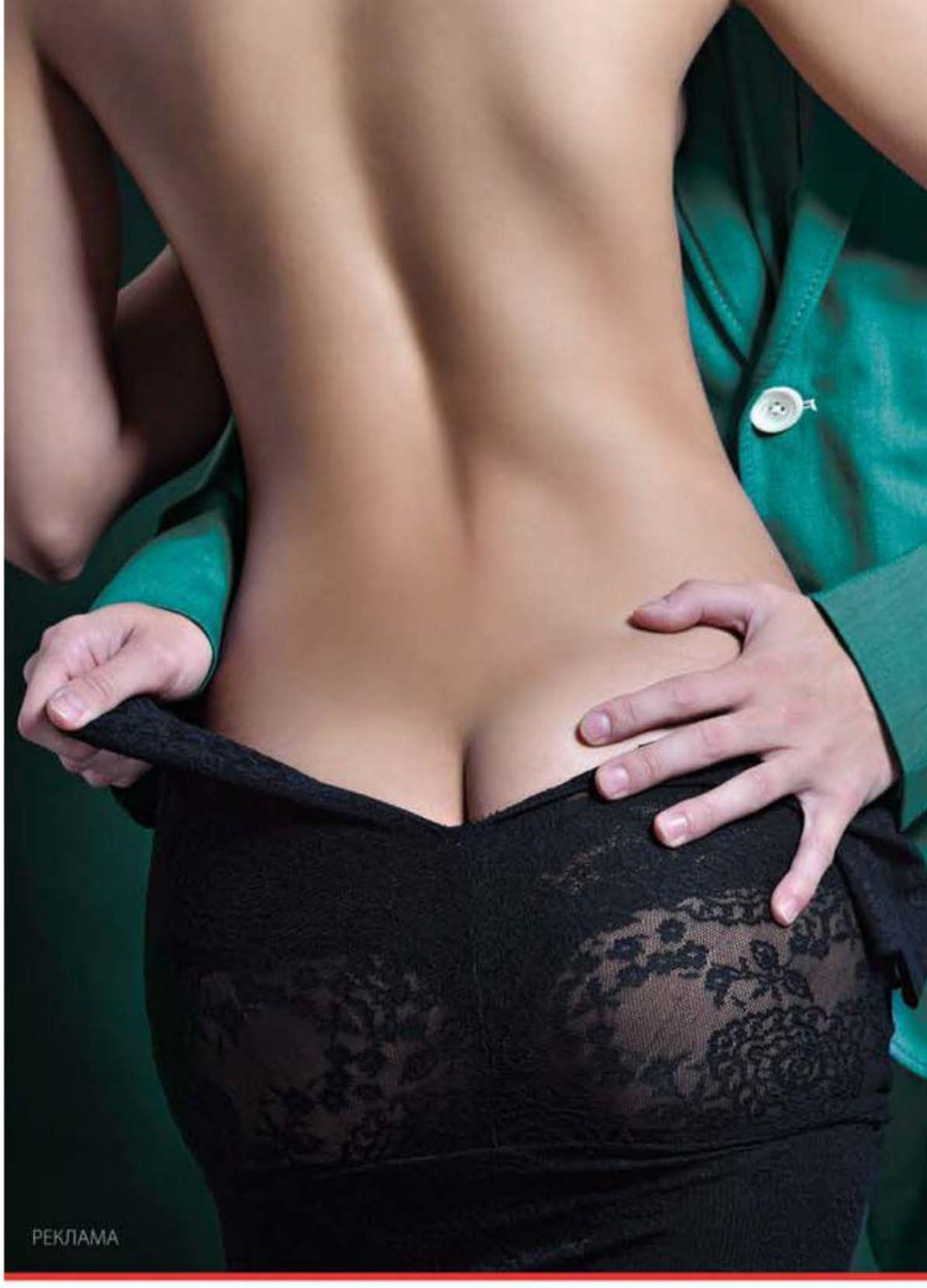
Плавная и предсказуемая машина, в которой не устаешь даже после многочасового толкания в пробках

С мотором 1.6 откровенно недостает тяги



НА СТИЛЕ

К выходу вариаторного Каптюра французы приурочили появление стильных опций от Atelier Renault. За оранжевые колеса нужно доплатить 6990 рублей, за стикеры на крышу – 8990, за цветные молдинги и накладки – 18990. Всё вместе обойдется дешевле – в 29990 рублей.



Будь ИМПАЗАнтен!*
всё встанет на свои места!



Восстанавливает сексуальное здоровье мужчины.
Способствует повышению тестостерона.
Лекарственное средство. Отпускается без рецепта врача.

www.impaza.ru
тел.: (495) 684-43-33

Рег. № ЛС Р N000374/01
*Неологизм, является художественным приёмом

ИМЕЮТСЯ ПРОТИВОПОКАЗАНИЯ
ОЗНАКОМЬТЕСЬ С ИНСТРУКЦИЕЙ

ДИСКО В НОВОМ СТИЛЕ

В день, когда этот выпуск ЗР поступил в продажу, на Парижском автосалоне состоялась мировая премьера пятого поколения легендарного вседорожника. А я заранее слетал в Англию и выяснил подробности о новом Discovery.

Автор **Кирилл Милешкин**, фото фирмы Land Rover

У меня дежавю: ровно два года назад я так же стоял во дворе технического центра фирмы Jaguar Land Rover в Гейдоне и ждал появления знаковой для британцев новинки – то был Discovery Sport (ЗР, 2014, № 11), преемник Фрилендера и родоначальник нового семейства Discovery. И вот из тех же ворот выкатывает большой Disco, прототип которого впервые показали еще весной 2014-го (ЗР, 2014, № 6). Красив, величав и… где-то я его уже видел!

LAND ROVER DISCOVERY V

преодолевает брод глубиной до 900 мм
может раздавать Wi-Fi восьми гаджетам одновременно
предоставляет шесть разъемов USB в салоне
вмещает до 2038 л поклажи
обогревает сиденья даже третьего ряда
имеет коэффициент аэродинамического сопротивления 0,33

Discovery V отличается от концепт-кара Discovery Vision двухлетней давности нюансами, которые можно пересчитать по пальцам. Внешне они и вовсе близнецы, хотя между боковыми дверями появилась центральная стойка. Ступенька на крыше, которая стала визитной карточкой Discovery, сохранилась. «Жабры» на крыле, в том или ином виде присутствующие почти на всех Ленд-Роверах, тоже в наличии. Пожалеть можно разве что о начисто утраченной брутальности прежнего угловатого кузова. Впрочем, может быть, это одному мне кажется, что Disco стал выглядеть «неправильно».



Базовый Discovery по-прежнему оснащен пружинной подвеской. За доплату ее заменят пневматической, которую наверняка выберет большинство покупателей. Максимальный размер штатных колес – 22 дюйма.

До премьеры в Париже нюансы полноприводной трансмиссии держались в тайне, но в Англии мне удалось выведать, что предусмотрено два варианта: попроще, с дифференциалом Torsen, и более продвинутый вездеходный – с двухступенчатой раздаткой. В обоих случаях крутящий момент от двигателя передает девятиступенчатый автомат. Версию с механикой если и будут предлагать, то не на российском рынке.

Интерьер оформлен в стиле младшей модели Discovery Sport: по сравнению с салоном прежнего Disco, ведущего свою историю с 2004 года, это новая эра. Интересна вместительная потайная ниша за откидной панелью климат-контроля. Она способна принять даже планшет, не говоря уже о более компактных вещах вроде портмоне или смартфона. В остальном – без откровений. Дорогие материалы давно стали привычным атрибутом Ленд-Роверов, а судить о качестве сборки по предсерийному образцу нельзя. Ме́ста в салоне в первом и втором рядах сидений достаточно во всех направлениях.

Базовая головная светотехника – галогенная. В качестве опции предложат полностью светодиодные адаптивные фары с ходовыми огнями оригинальной формы. При этом в нижней части бампера, под развитыми воздухозаборниками, притулились отдельные секции противотуманок. Они используются по прямому назначению (в условиях недостаточной видимости) или для дополнительной подсветки дороги при маневрах на низкой скорости.



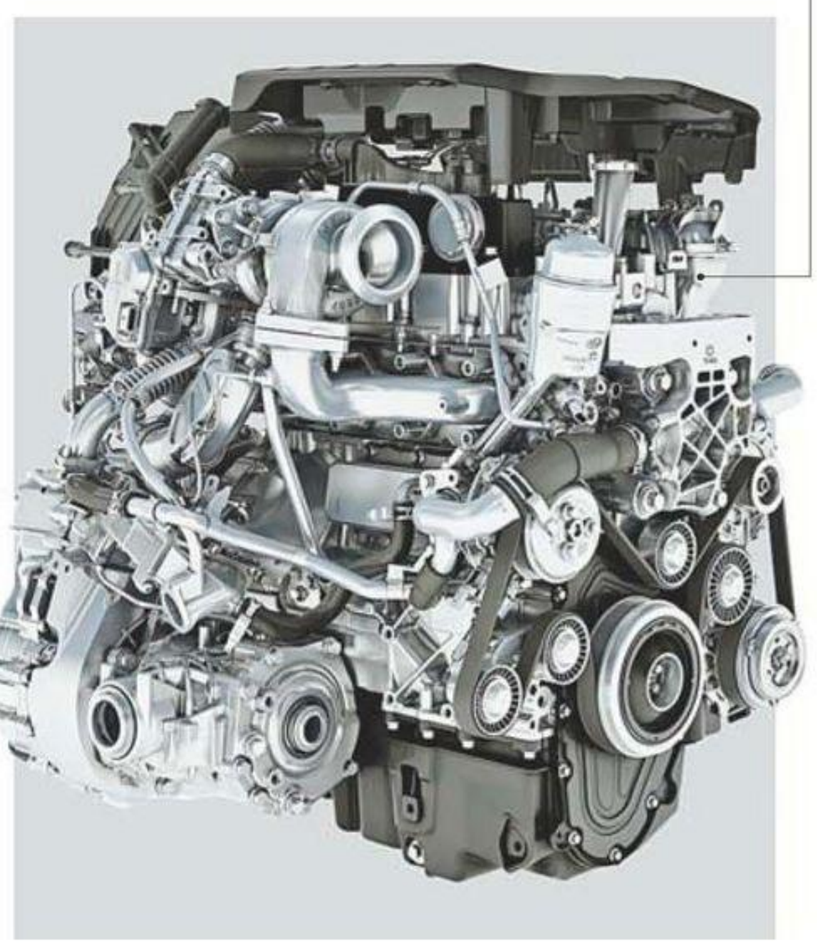
Асимметричная пятая дверь – еще одна «фишка» Discovery. На фото – концепт-кар, но окончательный вариант от него практически не отличается. Дверь багажника двухсекционная. Нижняя секция откидывается и выдерживает до 300 кг, – ее можно использовать как скамейку для двух-трех человек, а верхняя часть будет выполнять роль навеса.

Большинство деталей кузова сделано из алюминия. Крылатый металл и другие решения, включая переход на более легкие моторы, позволили снизить массу машины почти на полтонны! Как только Discovery V окажется в руках наших испытателей, первым делом отправим его на весы.



Предоставленный для первого знакомства Discovery не был товарным, так что посидеть на галерке не удалось – сиденья второго ряда не откидывались. На глаз показалось, что сзади усядутся и взрослые, но ехать долго в третьем ряду я не согласился бы.

Сиденья третьего ряда можно складывать и поднимать не только привычным способом – нажав клавишу в багажнике, но и по команде с центрального дисплея или смартфона.



Пока известно о трех двигателях. Это бензиновая (340 л.с.) и дизельная «шестерки» объемом три литра, а также базовый четырехцилиндровый дизель Ingenium отдачей 190 сил. Чуть позже появится и бензиновый Ingenium о четырех цилиндрах. Означает ли это, что эра моторов V8 закончена? Инженеры пока молчат. Но уверяют, что самый мощный Discovery будет разгоняться до 250 км/ч. Понятно, что для этого потребуется нечто помощнее трехлитровой «шестерки» с нагнетателем.

РЕКЛАМА

Будь ИМПАЗАнтен!*
всё встанет на свои места!



Восстанавливает сексуальное здоровье мужчины.
Способствует повышению тестостерона.
Лекарственное средство. Отпускается без рецепта врача.

www. impaza.ru
тел.: (495) 684-43-33

Рег. № ЛС Р N000374/01
*Неологизм, является художественным приёмом

ИМЕЮТСЯ ПРОТИВОПОКАЗАНИЯ
ОЗНАКОМЬТЕСЬ С ИНСТРУКЦИЕЙ

ЦИТАТА ИЗ 911

Михаил Гзовский застегивает ремень безопасности в лифтбеке Porsche Panamera новой генерации, а Максим Сачков исследует техническую начинку.

Фото фирмы Porsche

Главную мысль в головы журналистов, слетевшихся в Мюнхен со всего мира на ездовую премьеру второй Панамеры, вице-президент по продуктовой линейке доктор Гернот Доллнер постарался вложить в самом начале встречи:

– От прежней машины осталось всего три составляющих!

Здесь доктор сделал театральную паузу и лишь потом раскрыл интригу:

– Мы не тронули концепцию, название и логотип.

Концепция – это четырехдверный гран-туризмо, непростой формат для реализации спортивного имиджа. Но вторая Panamera относится к тем автомобилям, которые смотрятся в жизни еще гармоничнее, чем на фотографиях, причем независимо от цвета. Предшественница казалась мне грузноватой даже на фоне паркетников Porsche. Новая машина длиннее на 34 мм, шире на 6 мм и выше на 5 мм, но у нее будто тоньше кость – в профиле появилась воздушность. Закройте ладонью профиль до задних дверей: никого не напоминает? Правда ведь перекликается с «девять-один-один»?

Первыми на мировой рынок выходят модификации 4S, 4S Diesel, Turbo и 4 E-Hybrid. Гибрид с силовой установкой суммарной мощностью 462 л.с. на тест не привезли, но и остальные три версии чертовски интересны: под капотом 4S притаилась V-образная «твин-турбошестерка» объемом 2,9 л (+ 20 л.с. и 30 Н·м к прежнему мотору). Впервые на Панамеру ставят четырехлитровый дизельный V8 (знаком по Audi SQ7), к тому же в сочетании с полным приводом. С ним Panamera становится не только самым быстрым серийным дизельным автомобилем, но и готова проехать на одном 75-литровом баке до 1200 километров. А 550-сильный Turbo россияне раскупят в первую очередь. Что так манит наших поршеводов – жажда получить самую дорогую версию или гипотетическая возможность разогнаться до 306 км/ч?

Интерьер полностью перекроен. Недавно в разговоре с коллегами мы уже обсуждали кнопки а-ля Vertu по краям центральной консоли и сошлись на том, что в нашу сенсорную пору они воспринимаются как анахронизм. И вот передо мной антипод: черные стеклянные сенсорные панели, обрамляющие селектор коробки передач!

В новой Панамере тач-панели и тач-скрины доминируют над привычными кнопками. Взять воздуховод на центральной консоли с электроприводом – чтобы двигать две его заслонки вправо-влево, придется влезть в меню и потянуть виртуальные ползунки. Современно? Бесспорно. Но удобно ли? Я привыкнуть не успел – пиктограммы в недрах сенсорного стекла не нащупаешь, приходится отрывать взгляд от дороги.

Есть и менее спорные решения. Например, центральный дисплей подобен планшету: я верчу навигационную карту двумя пальцами в любом направлении. Распознает дисплей и рукописный шрифт, так что название пункта назначения можно начертить

Porsche Panamera	4S	4S Diesel	Turbo
Длина/ширина/высота/база	4049/1937/1423/2950 мм		
Объем багажника (VDA)	495 л		
Снаряженная/полная масса	1870/2495 кг	2050/2635 кг	1995/2585 кг
Двигатель	бензиновый, V6, 24 клапана, 2894 см³; 324 кВт/440 л.с. при 5650–6600 об/мин; 550 Н·м при 1750–5500 об/мин	дизельный, V8, 32 клапана, 3956 см³; 310 кВт/422 л.с. при 3500–5000 об/мин; 850 Н·м при 1000–3200 об/мин	бензиновый, V8, 32 клапана, 3996 см³; 404 кВт/550 л.с. при 5750–6000 об/мин; 770 Н·м при 1960–4500 об/мин
Время разгона 0–100 км/ч	4,2 с	4,3 с	3,6 с
Максимальная скорость	289 км/ч	285 км/ч	306 км/ч
Топливо/запас топлива	АИ-95/75 л (90 л)*	ДТ/75 л (90 л)*	АИ-95/90 л
Трансмиссия	полный привод; P8		

**Опционально.*

В России уже предлагают три версии Панамеры: 4 E-Hybrid (7 244 000 рублей), 4S (7 612 000) и Turbo (9 990 000).

Опционные матричные светодиодные фары с 84 рабочими элементами кратковременно подсвечивают пешехода еще до того, как он попадет в световой пучок ближнего света.



ГАЗель Next

от 965 000 ₽*



2016
АВТОМОБИЛЬ ГОДА
ЕЖЕГОДНАЯ НАЦИОНАЛЬНАЯ ПРЕМИЯ

Объем кузова от 7 до 13.5 куб.м.

Гарантия 3 года (150 000 км)

6,7 руб/км Стоимость владения

% Выгодные условия кредита и лизинга



2-DIN магнитола, электропривод зеркал и стеклоподъемников, комфортный салон в базовой комплектации



Новый удобный механизм переключения передач, новая КПП 330 Н.м



270° – угол открывания задних дверей, обивки стен и настил пола в базовой комплектации



8 лет гарантии от сквозной коррозии без ограничения пробега – оцинкованный кузов

8 800 700 0 747
www.azgaz.ru

ГАЗ

* Указанная стоимость действительна для автомобиля ГАЗ-А31R23 1 с учетом скидки, предоставляемой Клиенту при приобретении вышеуказанного автомобиля по «Фирменной программе утилизации» в обмен на сдаваемый в утилизацию подержанный автомобиль любой марки, полной массой от 2400 кг. Количество автомобилей ограничено. Предложение действительно до 31.10.2016, либо до окончания бюджета Программы. Подробности в дилерских центрах ГАЗ. Не является публичной офертой. Банки-партнеры: ООО «Русфинанс Банк», АО «Кредит Европа Банк», АО «Банк СОЮЗ», ПАО «ВТБ24». Партнеры по лизинговой программе: ООО «Элемент Лизинг», АО «ВТБ Лизинг», АО «ВЭБ-лизинг». Реклама.

Безупречно сработанному интерьеру как нельзя лучше подходит определение «нарядный».

Добро пожаловать в мир сенсорного стекла! При нажатии на пиктограмму панель с едва заметным щелчком подается на сотую долю миллиметра.

Кольцо-переключатель режимов *Normal*, *Sport*, *Sport Plus* и *Individual* с «волшебной» кнопкой *Sport Response* впервые появилось на Porsche 918 Spyder.



Аналоговый теперь только тахометр, зажатый двумя семидюймовыми дисплеями с прекрасной графикой.





Сенсорный дисплей диагональю 12,3 дюйма реагирует на приближение руки.

на экране. Стоит протянуть руку к экрану, и в его левой части всплывет панель с дополнительными функциями. Страницы листаются, как на смартфоне.

Коммуникационные фичи так затягивают, что в дорогу я тронулся спустя добрые полчаса. В России дизельная Panamera появится следующим летом, потому первым делом пробую 4S.

Легче! Panamera 4S идет чуть легче предшественницы с мотором V6: сказываются прибавка в мощности и способности нового робота PDK с расширенным диапазоном передаточных чисел – в нем восемь передач вместо семи, причем максимальная скорость достигается на шестой передаче. Легкость чувствуется и на серпантинах. Хватка, конечно, не как у «девятьсот одиннадцатой», но для умеренно жесткого «крузера» Panamera едет классно.

Все машины для российского рынка оснащают продвинутой трехкамерной пневмоподвеской. И впервые предлагают в качестве опции подруливающую заднюю подвеску: на скоростях до 50 км/ч она поворачивает задние колеса в противофазе с передними на угол до 2,8 градуса, а на скорости свыше пятидесяти – в синфазе. Почувствовать это практически невозможно – просто Panamera липнет к асфальту, словно намагниченная. И лишь широченное плато капота отрезвляет: нужно быть предельно аккуратным в слепых узких поворотах.

Дизельная Panamera совсем другая. Подавляет 850 «ньютонами» крутящего момента,



Колесная база вытянулась на 30 мм, но простора представительского седана не ждите. Зато для двух идеально спрофилированных сидений можно заказать обогрев, вентиляцию и массажер.

Задние пассажиры тоже не обделены сенсорной панелью, управляющей климат-контролем и мультимедиасистемой.









Бензиновый двигатель V6 2.9 развивает на 20 л. с. больше, чем предшественник – трехлитровый турбомотор с непосредственным впрыском топлива. При этом с новым агрегатом Panamera S разгоняется до 100 км/ч на 0,3 с быстрее и экономит до литра бензина на сотню. Новые сплавы и оптимизированные по массе компоненты позволили снизить массу нового мотора на 14 кг. Двигатель оснащен системой VarioCam Plus, изменяющей фазы на впуске и выпуске на 50 градусов. Она же управляет высотой подъема впускных клапанов: от 6 мм при спокойной езде до 10 мм при интенсивном разгоне.

Бензиновая четырехлитровая «восьмерка» на 9,5 кг легче прежнего агрегата объемом 4,8 л. Чтобы подобрать форму впускного трубопровода, разработчики проработали на компьютерах более тысячи вариантов. Турбонагнетатели расположены между развальными под прямым углом рядами цилиндров.

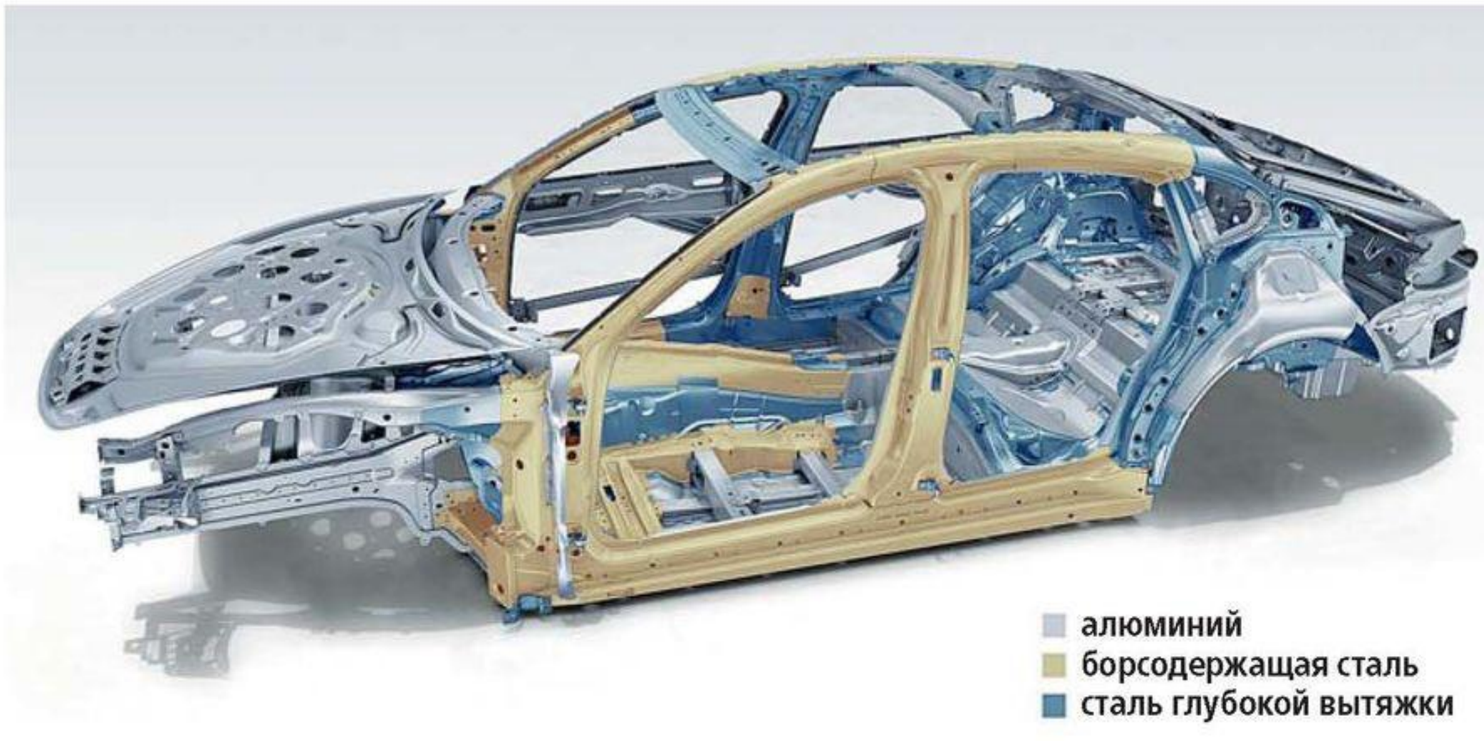
Вместо прежней дизельной «шестерки» – мотор V8 4.0 с максимальным давлением впрыска 2500 бар, двумя турбонагнетателями с регулируемой производительностью турбины (VTG) и изменяемыми фазами на впуске и выпуске. Впервые дизельную Панамеру предлагают с полным приводом.

выплескивающимися на асфальт в диапазоне от 1000 до 3250 оборотов. Резкие ускорения со средних скоростей рвут все шаблоны. А рычит она не менее породисто, чем бензиновая. Главное – не соваться в горы, чтобы не испортить настроение: дизельная Panamera тяжелее «эски» на 180 кг, передняя ось перетянжелена – отсюда и меньшее рвение при входе в поворот.

Turbo – вот за что можно втрескаться в Панамеру по уши! С этой «восьмеркой» машина не едет – летит! Палец так и тянется к кнопке *Sport Response* (в центре кольца-переключателя режимов движения), которая на 20 секунд распаляет Панамеру, переводя в еще более динамичный режим, чем *Sport Plus*: обороты «турбовосьмерки» скачут от 3000 до 6000, зажимается трехкамерная пневмоподвеска с регулируемыми амортизаторами, крены нещадно давит система PDCC Sport, а распределением крутящего момента управляет система Torque Vectoring Plus. Сиденье с восемнадцатью электроприводами держит меня словно суперклеем. Теперь я сомневаюсь только в себе и во встречных, но ни на секунду – в машине.

Если хотите как следует встряхнуть пассажира, обязательно попробуйте функцию «спортивного старта», которая входит в опционный пакет Sport Chrono. Педали газа и тормоза в пол, ждешь одобрительного сигнала – и бросаешь тормоз. Взрыв! Ударный старт без намека на пробуксовку, мотоциклетное ускорение – и первая сотня через 3,6 секунды! Еще девять секунд – и уже двести!

Конечно, Панамере никогда не догнать «девятьсот одиннадцатый», и она даже не пытается играть чужую роль. Но если вы хотите поставить в гараж машину, которая способна промчать по «Северной петле»



Соболь
4WD
от 585 000 ₽*



Подключаемый полный привод
Блокируемый дифференциал заднего моста EATON
Карданные валы со ШРУС DANA
Объём грузового отсека от 3.7м³ до 6.8м³
Количество мест от 3 до 11
Гарантия 3 года

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

ГАЗ

* Указанная стоимость действительна для автомобиля ГАЗ-27527-245 1 с учетом суммы скидок, предоставляемых Клиенту при приобретении вышеуказанного автомобиля по фирменной лизинговой программе «ГАЗ» и «Фирменной программе утилизации» в обмен на сдаваемый в утилизацию подержанный автомобиль любой марки, полной массой от 2400 кг. Количество автомобилей ограничено. Предложение действительно до 31.10.2016, либо до окончания бюджета «Фирменной программы утилизации». Подробности в дилерских центрах ГАЗ. Не является публичной офертой. Лизинговые компании-партнеры: ООО «Элемент Лизинг», АО «ВТБ Лизинг», АО «ВЭБ-лизинг». Реклама.

«Нюрбургринга» за 7 минут 38 секунд (результат в топ-100 «Зеленого ада»), с шиком ездить на работу даже зимой, а летом с комфортом возить всю семью за город, то Panamera – прекрасный выбор, она стоит каждого потраченного на нее рубля.

– Так будет всегда, – подмигнул мне за ужином Флориан Шпренгер, ответственный за разработку шасси и мехатронику. – Следующая Панамера тоже останется верна спорту.

– Следующая?

– А как ты хотел? Я уже сейчас знаю, какой будет рестайлинговая машина!

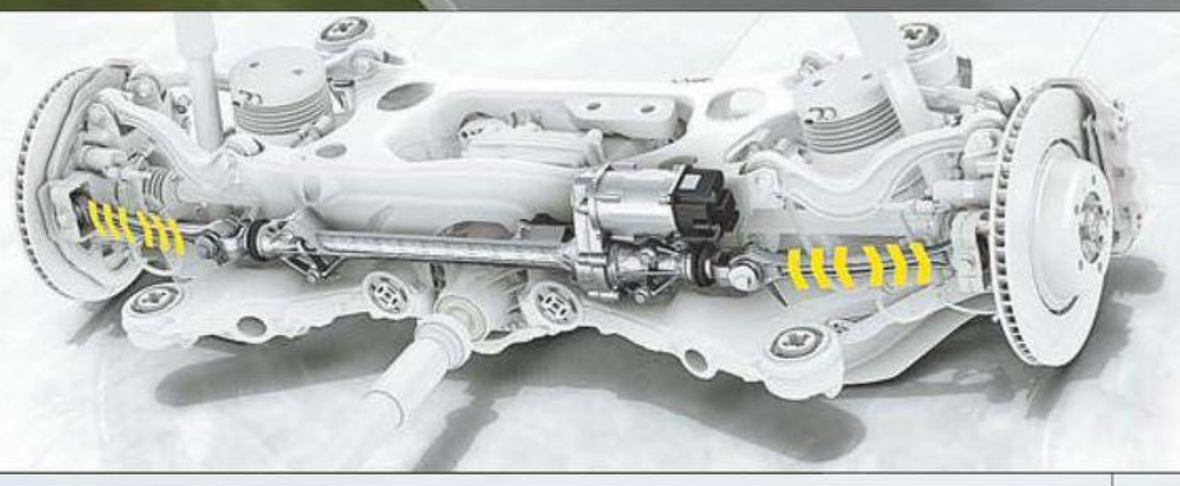
Против правил

В компании Porsche существует неписаное правило: принципиально новую машину нельзя выпускать на новом заводе и нельзя устанавливать на нее новый силовой агрегат. В случае с новой Панамерой немцы ослушались сами себя: в ее трансмиссии нет ни одного старого узла, а сборка организована на предприятии в Лейпциге, где теперь выпускают и кузова.

Небеса не разверзлись. Наоборот, новая Panamera получилась отменным автомобилем – настоящим Porsche. Правила иногда стоит нарушать! ЗР

Она едет, как само совершенство!

Чтобы разобраться в обилии электроники, придется позвать сына-школьника



Все элементы задней подвески облегчили и перенастроили. Как опцию предлагают подруливающую заднюю подвеску: ее исполнительный механизм (электропривод, поворачивающий колёса на угол до 2,8 градуса) подчиняется блоку управления Porsche 4D-Chassis Control. На предшественнице у всех систем подвески не было единого «руководства» , и это в некоторых ситуациях не позволяло шасси работать максимально эффективно. Теперь все нити управления собраны в одних руках – центр получает данные о продольных, поперечных и вертикальных ускорениях, мгновенно их анализирует и отдает точные команды.

Шины для новой Панамеры разрабатывали фирмы Michelin, Pirelli, Bridgestone и Yokohama. Панамеровский рекорд на «Нордшляйфе» поставлен на 21-дюймовых покрышках Yokohama.

Электромеханический усилитель рулевого управления обеспечивает идеальную обратную связь. Для версий с подруливающей задней подвеской устанавливают рулевой механизм с иным передаточным отношением.

Новая роботизированная коробка PDK с двумя сцеплениями. Инженеры из бюро трансмиссий поведали мне, что экспериментировали с разным числом передач – испытывались девяти- и даже десятиступенчатые агрегаты. Оптимальной по всем параметрам оказалась восьмиступка с двумя повышающими передачами (для экономии топлива на скоростных магистралях). Более компактная четырехвальная схема (вместо двухвальной) позволила на 142 мм уменьшить длину коробки. На 28% сократили потери на трение – в первую очередь благодаря более совершенной гидравлической части, модернизированному узлу сцеплений и маслу с пониженной вязкостью. Кроме того, гибкая модульная схема, на которой базируется новая коробка, позволяет беспрепятственно плодить на ее основе разные модификации, – например, добавив электромотор, можно получить агрегат для гибридной версии.



Система активного подавления кренов Porsche Dynamic Chassis Control Sport (PDCC Sport). Электромотор, встроенный в стабилизатор поперечной устойчивости, создает силы, противодействующие боковым кренам автомобиля.



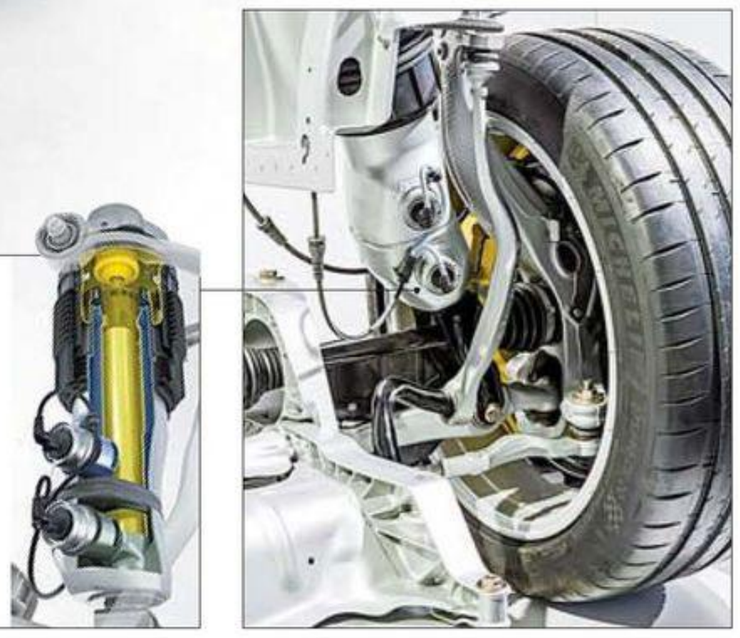
У версии Turbo заднее антикрыло не только выезжает из кузова, но еще и раздвигается в стороны.



Водитель может выбрать режим работы активной подвески: *Normal*, *Sport*, *Sport Plus* или *Individual*.

Впервые для Панамеры предлагают тормозные механизмы с десятипоршневыми суппортами и карбонокерамическими дисками.

Архитектура передней подвески осталась прежней, но все компоненты новые. Например, изменено крепление стабилизатора: прежде верхние точки крепились к амортизаторным стойкам, а теперь – к вертикальному рычагу. На амортизатор перестали влиять дополнительные поперечные силы, что позволило заменить двухтрубную конструкцию однотрубной.



Panamera первой из Porsche примерила трехкамерную пневмоподвеску. В зависимости от выбранного водителем режима, электромагнитные клапаны выключают из работы одну или две внутренние камеры, изменяя тем самым жесткость воздушной пружины. В режиме *Comfort* она составляет 14 Н/мм, в *Sport* – 23 Н/мм, в *Sport Plus* – 36 Н/мм.



ГАЗон Next
МЕНЯЕТ ВСЁ

скидка
до 900 000 ₽*

ПРЕИМУЩЕСТВА АВТОМОБИЛЕЙ НА МЕТАНЕ

- Экономия на топливе до 200 000 руб. в год
- Заводская гарантия 3 года или 150 тыс. км
- Современное, надежное ГБО IV поколения фирмы OMVL
- Новый двигатель ЯМЗ-534 CNG. Ресурс 700 000 км.
- Максимальная безопасность эксплуатации

ECO GAS**



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

ГАЗ

* скидка на технику полной массой от 8 до 11 тонн с учетом субсидии в рамках реализации Постановления Правительства РФ №667 от 12.07.2016 г. «О предоставлении в 2016 году субсидии из федерального бюджета производителям автобусов и техники для жилищно-коммунального хозяйства, работающих на газомоторном топливе» Количество автомобилей ограничено размером бюджетных ассигновании в соответствии с указанным Постановлением. Подробности в дилерских центрах ГАЗ. Не является публичной офертой. ** ЭКОГАЗ. Реклама.

ПОЛО



Эрнст Мах (Ernst Mach, 18.02.1838–19.02.1916) – австрийский физик, механик, философ-позитивист

ОСЫ МАХА

Учимся отличать действительность от иллюзий за рулем «подогретого» седана Volkswagen Polo GT.

Автор **Михаил Кулешов**, фото: **Константин Якубов**

Kia Rio
ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, 1,6 л (123 л.с.)
КОРОБКА ПЕРЕДАЧ: 6-ступенчатый автомат
КОМПЛЕКТАЦИЯ: Premium

Ford Fiesta
ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, 1,6 л (120 л.с.)
КОРОБКА ПЕРЕДАЧ: 6-ступенчатый робот PowerShift
КОМПЛЕКТАЦИЯ: Titanium

Volkswagen Polo GT
ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, 1,4 л (125 л.с.)
КОРОБКА ПЕРЕДАЧ: 7-ступенчатый робот DSG
КОМПЛЕКТАЦИЯ: GT

Skoda Rapid
ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, 1,4 л (125 л.с.)
КОРОБКА ПЕРЕДАЧ: 7-ступенчатый робот DSG
КОМПЛЕКТАЦИЯ: Style





Тормоза Polo GT надежны и эффективны. Поведение на торможении более стабильное, чем у Шкоды, а тормозной путь самый короткий – 37,2 метра.

Смотрите на iPad: сравниваем на треке

Volkswagen Polo GT

Самый компактный седан марки Volkswagen был показан в 2010 году. Весной 2015-го обновлен. Новую версию GT с 1,4-литровым турбомотором мощностью 125 сил выпускают в Калуге исключительно для российского рынка.

ДВИГАТЕЛИ: бензиновые:
1.6 (90 л.с.), M5 – от 579 500 ₽*
1.6 (110 л.с.), M5 – от 658 500 ₽
1.6 (110 л.с.), A6 – от 704 500 ₽
1.4 (125 л.с.), M6 – от 786 900 ₽
1.4 (125 л.с.), P7 – от 856 900 ₽

**Все цены – без учета спецпредложений и дополнительных опций.*

↓ Профиль кресел такой же, как на седанах без шильдика *GT*. Разница лишь в традиционной для быстрых Фольксвагенов клетчатой обивке.



Руль от Гольфа GTI, металлические накладки на педали и клетчатая обивка – вот и все отличия от интерьера обычного Polo. Эргономика эталонная.





Приборы Polo GT ничем не отличаются от обычных. Красивыми не назовешь, но и придраться сложно.



По простору и удобству в заднем ряду Polo уступает только Шкоде. А по части внимания к мелочам стоит с ней на одной ступени.

Вы замечали, что даже после мойки машина едет «быстрее» и «лучше»? А когда держишься за классный руль со скошенным ободом, невольно проникаешься гоночным настроем – и начинает казаться, что Polo GT действительно быстрее и точнее любого одноклассника. Он будто бы даже звучит по-спортивному! Но… За несколько первых километров мне так и не удалось избавиться от странного чувства, будто половина ездовых ощущений – всего лишь эффект плацебо, запущенный виниловыми полосами на кузове и клетчатой тканью на сиденьях.

Поэтому мы решили так: полигоном для разграничения иллюзий и реальности выступит «Смоленское кольцо». Туда мы отправились в компании чемпиона России по картингу и победителя немецкого кузовного чемпионата VLN 2014 года Сергея Борисова. За компанию взяли лифтбек Skoda Rapid, а также седаны Ford Fiesta и Kia Rio мощностью от 120 до 125 л.с. Все машины – двухпедальные.

Прежде чем выкатиться на трек, я должен предупредить: рассказ пойдет о ездовых свойствах. Это будет история об умении или неумении четырех компактных седанов дарить радость человеку за рулем. Если в вашей системе ценностей баллом правит практичность, а машина сродни бытовому прибору, едва ли вы оцените дальнейший рассказ.

Огромный такой секрет

Полосы Маха – визуальный эффект, описанный австрийским физиком, в честь которого и названо это явление. Человеческий глаз не воспринимает плавного перехода оттенков, и если нарисовать встык белую и черную полосы, на границе перехода цвета белый нам будет казаться еще белее, а черный – еще чернее, чем есть на самом деле. В человеческом глазу работает «механизм», усиливающий контраст на границе объекта, и несуществующие в действительности полосы Маха – как мёд в хитруковском мультике про Винни-Пуха: вроде бы есть, а вроде и нет. Впрочем, поправьте меня, если я что-то напутал.

Volkswagen Polo с литерами *GT*, который выходит на российский рынок, – автомобиль

БЫТЬ, А НЕ КАЗАТЬСЯ

SUBARU FORESTER

в кредит от 5500* р. в месяц

ПРОИЗВЕДЕН В ЯПОНИИ



ПОДОГРЕВ ВСЕХ СИДЕНИЙ И РУЛЯ



ЭЛЕКТРОРЕГУЛИРОВКА ВОДИТЕЛЬСКОГО СИДЕНЬЯ



7 ПОДУШЕК БЕЗОПАСНОСТИ



СВЕТОДИОДНЫЕ ФАРЫ



ДВУХЗОННЫЙ КЛИМАТ-КОНТРОЛЬ

SUBARU

Уверенность в Движении

3 года ГАРАНТИЯ 100 000 КМ

КЛИРЕНС 220 ММ

СИСТЕМА X-MODE**

ЯПОНСКАЯ СБОРКА

ПОСТОЯННЫЙ ПОЛНЫЙ ПРИВОД

EURO NCAP FOR SAFER CARS www.euroncap.com ★★★★★ TEST 2014 ***

Тест-драйв 8 (800) 555 00 20**

subaru.ru

Реклама. Товар сертифицирован.

* Кредит предоставляется АО ЮниКредит Банк, ген. лиц. ЦБ РФ № 1. Предложение рассчитано на следующих условиях программы кредита с отсрочкой платежа: автомобиль Subaru Forester 2016 модельного года в комплектации 2.0 6MT VF стоимостью 1 719 000 руб., валюта кредита — рубли, первоначальный взнос — 50 %, срок кредита — 12 мес., остаточный платеж через 12 месяцев — 856 400 руб., процентная ставка — 7,33 % годовых, размер ежемесячного платежа — 5 500 руб. Погашение кредита происходит ежемесячно аннуитетными (равными) платежами. Остаточный платеж погашается в конце срока кредита. В последний платеж включен ежемесячный и остаточный платежи. Требуется оформление полиса КАСКО в любой соответствующей требованиям Банка страховой компании. Обеспечение по кредиту — залог приобретаемого автомобиля. Полное и частичное досрочное погашение без предварительного уведомления Банка в течение первых 30 календарных дней с даты получения кредита, при предварительном уведомлении Банка за 3 календарных дня по истечении первых 30 дней с даты выдачи кредита. Минимальная сумма кредита — 100 000 руб. Максимальная сумма кредита — 6 500 000 руб. Неустойка за несвоевременное погашение задолженности 20 % годовых, начисляемых на сумму просроченной задолженности по кредиту за период с даты, когда соответствующая сумма подлежала уплате, по дату ее фактической выплаты Банку включительно. Программа распространяется на все комплектации новых автомобилей Subaru Forester. Банк принимает решение о выдаче кредита на основании всей предоставленной информации в соответствии с установленными требованиями Банка к заемщикам. Условия указаны по состоянию на 20.06.2016. За детальным расчетом обращайтесь к любому официальному дилеру Subaru. Вся информация носит справочный характер и не является публичной офертой (ст. 437 ГК РФ). Срок действия предложения — до 31.10.2016.

** Икс-мод. *** Высшая степень безопасности по результатам краш-тестов Euro NCAP. **** Номер для бесплатного звонка с мобильного телефона по всей России.

Skoda Rapid

Серийный вариант лифтбека дебютировал в 2012 году на автосалоне в Париже, но до России доехал лишь два года спустя. Автомобиль, как и Polo, собирают на заводе группы Volkswagen под Калугой.

ДВИГАТЕЛИ: бензиновые:
1.6 (90 л.с.), М5 – от 574 000 ₽*
1.6 (110 л.с.), М5 – от 679 000 ₽
1.6 (110 л.с.), А6 – от 724 000 ₽
1.4 (125 л.с.), Р7 – от 886 000 ₽

**Все цены – без учета спецпредложений и дополнительных опций.*



К шасси и тормозам Шкоды есть вопросы: обратной связи по рулю недостаточно на большой скорости. При резком торможении задняя ось норовит обогнать переднюю. Хотя при спокойной езде об этих проблемах, скорее всего, никогда не узнаешь.

↓ **Передние кресла Шкоды хороши. Под правым спрятался зонт – одно из фирменных решений программы Simply Clever.**







Огромный запас пространства, три подголовника и откидной подлокотник с двумя подстаканниками. Равных Шкоде в этом классе немного.

В интерьере Шкоды нет мягкой пластмассы, но впечатление он производит неплохое. Руль классный, мультимедийная система радует быстрым откликом. Акустика звучит отлично.



Бесхитростные приборы читаются хорошо.

из той же породы. Со своими крупноячеистыми сотами фальшрадиаторной решетки и резиновыми расширителями порогов, со спойлером на крышке багажника, сдвоенными патрубками и 16-дюймовыми дисками седан из Калуги кажется «приспортивленным».

Удивительно, но Polo GT оказался почти секретным объектом. Мы загодя засыпали Volkswagen вопросами о технической начинке, но немецкая сторона неожиданно взяла паузу – будто пиарщики поссорились с инженерами и не могут договориться друг с другом. Поэтому к началу теста мы знали о машине не больше, чем знаете вы после прочтения новости в интернете: на Polo GT устанавливают 1,4-литровый турбомотор TSI мощностью 125 сил, который можно сочетать либо с семиступенчатым роботом DSG, либо с шестиступенчатой механикой. И всё!

Прежде на Polo этот мотор не ставили, и сегодня такую версию не продают ни в одной стране мира, кроме России. В то же время есть родственный лифтбек Skoda Rapid с таким же двигателем – поэтому именно его мы первым делом подключили к сравнению. Поскольку обе тестовые машины оснащены роботом DSG с двумя сцеплениями, точкой отсчета в их сравнении станет шасси. Тем паче что Rapid не пытается оказать психическое давление. Это сдержанный, даже скучноватый внешне автомобиль. Разве что маленький спойлер на кромке пятой двери очень похож на тот, что украшает багажник «быстрого» Polo.

Fiesta примкнула к нашей компании также неслучайно: ее шасси я оценил еще пять лет назад, впервые оказавшись за рулем прокатной Фиесты в Чехии. И хотя за прошедшие годы машина пережила серьезное обновление, в «тележке» ничего не изменилось. Даже несмотря на то, что в некоторых странах к стильной пятидверке начали приваривать неказистый железный «рюкзак», она не поехала хуже и, как мы не раз отмечали, способна доставлять удовольствие активным водителям.

Ну а Rio за первую половину текущего года разошелся по России тиражом 41 086 экземпляров и превзошел по этому показателю Polo, Rapid и Фиесту, вместе взятых! Либо «кореец» весьма неплох, либо в нашей стране масса

SIMPLY CLEVER

ŠKODA

ŠKODA SUPERB
ОТКРОЙ СЕБЯ ЗАНОВО

Оцени совершенные формы в дизайне. Почувствуй невероятный простор и комфорт в салоне.
Испытай премиальные технологии.
Открой себя заново и двигайся только вперёд вместе со ŠKODA Superb.



Биксеноновые фары с системой Smart Light Assist — система интеллектуального управления светом



Интеллектуальные системы помощи водителю — адаптивный круиз-контроль с ассистентом движения по полосе и системой контроля слепых зон



Новые мультимедийные системы с функцией SmartLink — отображение приложений и функционала смартфона



Мощные двигатели в сочетании с полным приводом

Запишись на тест-драйв в салонах официальных дилеров **ŠKODA.**

www.skoda-auto.ru

Реклама

Смартлинк. Полный привод доступен для Superb 1.4 TSI ACT 150 л.с. в комплектации «Лаурин и Клемент» и для Superb 2.0 TSI 280 л.с. в комплектациях «Стайл» и «Лаурин и Клемент».
Указанные опции доступны за дополнительную плату и могут быть недоступны для отдельных комплектаций.



При взгляде на седан Ford Fiesta и не подумаешь, что под этим не самым стремительным силуэтом скрывается потрясающее шасси. Второй приятной неожиданностью стала идеальная обратная связь рулевого управления – несмотря на электрический усилитель!

Ford Fiesta

Производство Фиесты последнего поколения стартовало в 2008-м. Спустя год на китайском рынке дебютировал седан. Продажи четырехдверки в России начались в прошлом году – это рестайлинговый автомобиль образца 2012 года. Интересно, что в России цены на седан и хэтчбек не разнятся.

ДВИГАТЕЛИ: бензиновые:
1.6 (85 л.с.), M5 – от 629 000 ₽*
1.6 (105 л.с.), M5 – от 718 000 ₽
1.6 (105 л.с.), P6 – от 768 000 ₽
1.6 (120 л.с.), P6 – от 905 000 ₽

**Все цены – без учета спецпредложений и дополнительных опций.*

↓ **У Фиесты отличное сиденье: в меру жесткое и достаточно плотное. Чтобы оценить удобство посадки, совсем не обязательно выезжать на гоночный трек.**



В спортивном режиме робот забывает про шестую передачу и становится чуть расторопнее. Только вот переключать передачи вручную при помощи качающейся клавиши неудобно.





↑ **На треке фордовский интерьер ничем не раздражает. Однако в повседневной жизни крупные водители будут жаловаться на тесноту, ругать глыбу передней панели и скромный – размером с сигаретную пачку – дисплей мультимедиасистемы.**

← **Информация с приборов в стильных колодцах считывается легко. А вот бирюзовые стрелки – на любителя.**



Тот самый случай, когда не имеет большого смысла ругать производителя за экономию на центральном подголовнике. Троим взрослым расположиться здесь практически невозможно. Задний ряд Фиесты – самый тесный в квартете. Думаю, этот факт мешает успешным продажам сильнее всех прочих.

людей, которым глубоко фиолетово на азарт и удовольствие от вождения.

Вне зависимости от причин – это не хорошо и не плохо. Это реальный мир. Цепляем электронные датчики телеметрии и медленно выкатываемся на пит-лейн гоночной трассы.

VAG-on wheels

На мой взгляд, «Смоленское кольцо» – один из лучших автодромов, вышедших из-под карандаша Германа Тильке. Здесь есть всё! Интересная конфигурация с обилием медленных и быстрых поворотов. Выраженный рельеф – весьма требовательный к моторам, если их мощность едва переваливает за сотню. Есть здесь и профилированный бэнкинг последнего поворота, в который Сергей Борисов вваливается на такой скорости, что мне, кандидату в мастера спорта по картингу, становится реально страшно. Если бы масштаб «Смоленского кольца» можно было увеличить в полтора раза и немного замочиться с инфраструктурой, именно здесь мог бы проходить один из самых зрелищных этапов Формулы-1!

Робот DSG – замечательная штука, по крайней мере когда машина принадлежит представительству и можно не думать о ресурсе коробки. Старт дается Шкоде непринужденно, и спустя пару безразрывных переключений вверх и каких-то 9,6 секунды стрелка спидометра разменивает вторую сотню. Прекрасно! А вот с тормозами на треке всё не так радужно. Тормозной путь с 100 км/ч – всего 38,5 метра, но при интенсивном, «гоночном» замедлении задняя часть Рапида разгружается так сильно, что его изрядно «крестит». Чтобы не потерять контроль над машиной, тормозить нужно исключительно с прямыми колесами.

Kia Rio

Третье поколение Rio дебютировало в 2011 году. В Европе имя Rio носит совсем другой автомобиль. За основу для российского рынка взята китайская версия под названием Kia K2. В начале 2015 года Rio пережил легкий рестайлинг.

ДВИГАТЕЛИ: бензиновые:
1.4 (107 л.с.), M5 – от 621 900 ₽*
1.4 (107 л.с.), A4 – от 671 900 ₽
1.6 (123 л.с.), M6 – от 691 900 ₽
1.6 (123 л.с.), A6 – от 731 900 ₽

**Все цены – без учета спецпредложений и дополнительных опций.*



От Rio нужно получать сугубо эстетическое удовольствие. После прошлогоднего рестайлинга седан стал симпатичнее и воспринимается самым солидным в нашей компании.

↓ **Сиденья Rio чересчур свободные, а ткань слишком скользкая. Даже в повседневной жизни я предпочел бы кресла пожестче и поплотнее.**





В обычных условиях шестиступенчатый автомат хорош, но на гоночной трассе оказался редкостным «тормозом». Спортивного режима нет, а переключения в ручном сопровождаются внушительными паузами.



Вот в Rio третий подголовник явно не помешал бы. Центральный туннель почти отсутствует. В ширину ме́ста достаточно.

↑ **Интерьер Rio качественный и приятный. Руль от хэтчбека cee'd пришелся ко двору. Но почему для машин даже в топовой комплектации Premium недоступна камера заднего вида?**



→ **Приборы – загляденье. И не беда, что стрелка спидометра бежит не так быстро, как у соперников. Правда?**

Если приноровиться к тормозам, на гоночном кольце Skoda покажется быстрой. Достойное время круга (2:05,4) она показывает прежде всего благодаря связке отличного турбомотора и двухдискового робота DSG, поскольку и у нас, и у приглашенного чемпиона возникли вопросы к шасси. Абсолютно адекватная в штатных режимах обратная связь по рулю на треке совершенно не хочет расти вслед за скоростью.

А стоит чуть перебрать с темпом на входе в поворот, как Skoda уплывает передней осью наружу. Едва ли можно винить в этом неплохие корейские шины Nexen, однако факт: Rapid оказался быстрым, но пресным. Впрочем, только у Шкоды есть скребок для льда и зонтик под правым передним сиденьем. Кроме шуток, это милые мелочи, а Skoda Rapid за пределами гоночной трассы – очень приятный автомобиль.

Под сиденьями Polo GT нет зонта, зато они обшиты клетчатой тканью. Впервые отделка шотландкой появилась у Гольфа GTI первого поколения сорок лет назад, и с тех пор сиденья в клетку стали визитной карточкой быстрых Фольксвагенов.

Просто чтобы вы знали: тот, первый Golf GTI набирал сотню за десять секунд. И столько же времени требуется сегодня Polo GT: по результатам наших замеров, 9,9 секунды. Чем обусловлен проигрыш трех десятых Шкоде, оснащенной теми же мотором и коробкой, – загадка. Ведь Volkswagen оказался легче на 10 кг. Будем считать, что отставание нивелируется после обкатки – ведь наш Polo GT с иголочки, новенький!

Рычаг коробки – в спортивный режим. Систему стабилизации – на заслуженный отдых. В отличие от Шкоды, где ESP нужно отключать через меню мультимедийной системы, в Polo GT стабилизация деактивируется кнопкой на центральной консоли – так удобнее и быстрее. И всё бы ничего, но обтянутые шотландкой сиденья оказались мягче ожидаемого. Они не хуже, чем в Рапиде.

БРИТЬЕ — НЕ ПОВОД
ДЛЯ РАЗДРАЖЕНИЯ

СМАЗЫВАЮЩИЕ ПОЛОСКИ
ДО И **ПОСЛЕ** ЛЕЗВИЙ
ДЛЯ ЗАЩИТЫ ОТ РАЗДРАЖЕНИЯ

НОВАЯ ТЕХНОЛОГИЯ
СМЕННЫХ КАССЕТ

Fusion PROSHIELD™

Gillette®
ЛУЧШЕ ДЛЯ МУЖЧИНЫ НЕТ™

РЕКЛАМА

ВРЕМЯ КРУГА 2:07,7

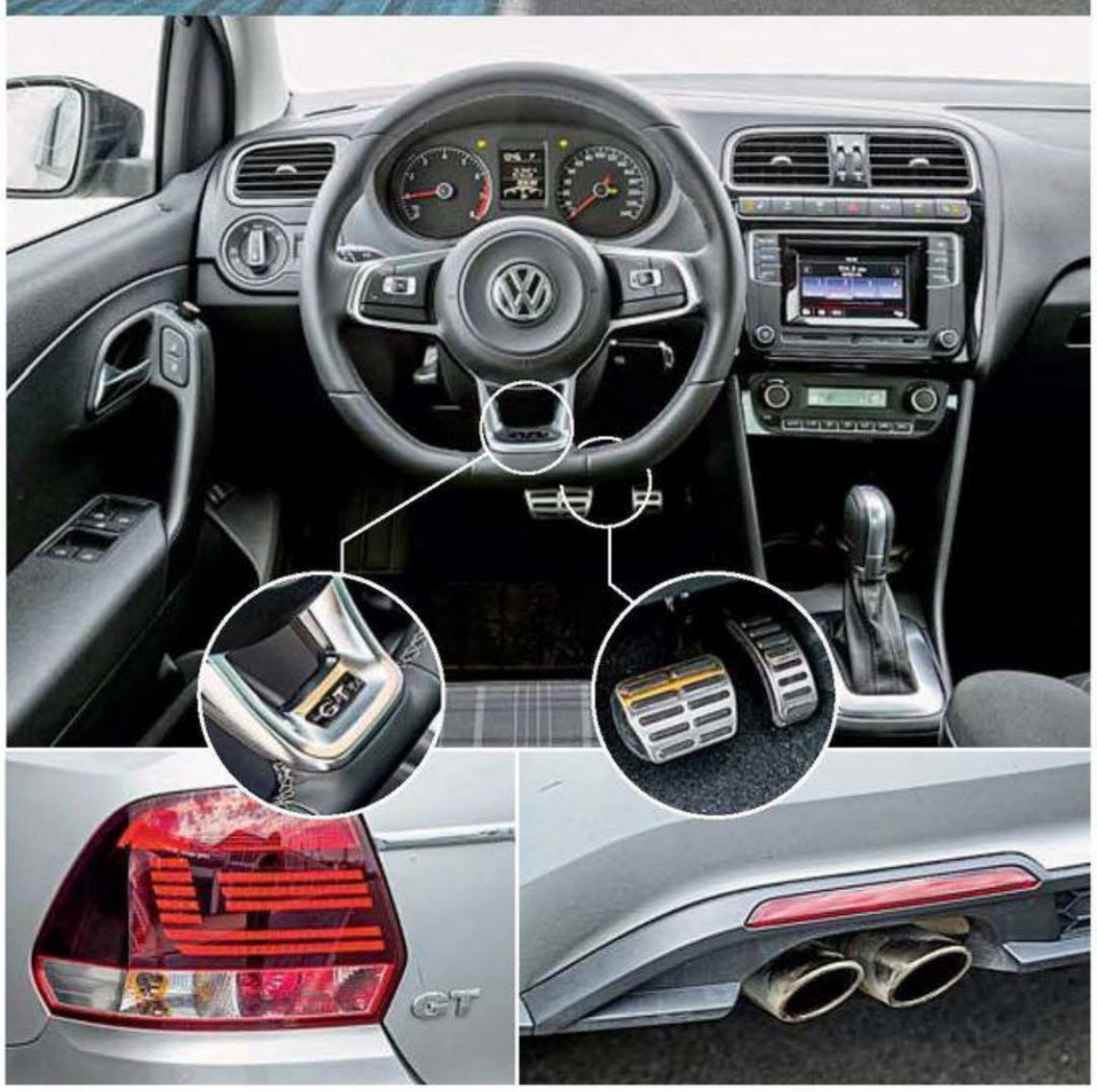


Атмосферный 110-сильный Polo с шестиступенчатым автоматом проходит круг за 2:07,7. Проигрыш версии GT в 3,7 секунды обусловлен меньшей мощностью мотора, задумчивостью коробки и штатными шинами Кама-Евро. Обратная связь по рулю сравнима с таковой у Polo GT.

НАЙДИ ДЕСЯТЬ ОТЛИЧИЙ

Для наглядности мы поставили рядом два Polo – обычный и GT. От стандартных версий GT отличают бампер, крупноячеистые соты радиаторной решетки, черные корпусы наружных зеркал, резиновые расширители порогов, сдвоенные патрубки, небольшой спойлер на крышке багажника и слегка затемненные задние фонари. Настолько слегка, что на фотографии этого почти не видно. Полосы – виниловые аппликации. Ими будут обклеены первые 300 седанов Polo GT белого и серебристого цветов. Черная крыша – опция. А еще у Polo GT – клетчатая обивка салона.





ТРИ УРОВНЯ ЗАЩИТЫ*

С ГЕЛЕМ ДЛЯ БРИТЬЯ GILLETTE



* Две защитные смазывающие полоски бритвы Gillette fusion Proshield и гель для бритья. Реклама

2-В-1: ГЕЛЬ + УХОД ЗА КОЖЕЙ

БЕЗ ПОДТЕКОВ • БЕЗ РЖАВЧИНЫ • БЕЗ СЮРПРИЗОВ

Gillette

ЛУЧШЕ ДЛЯ МУЖЧИНЫ НЕТ™

ВРЕМЯ КРУГА 2:04,0



Несмотря на склонность к недостаточной поворачиваемости, Polo GT понятен и предсказуем. Несколько десятых можно записать на счет шин Bridgestone. Итог – 2:04,0!

Но и не лучше: в ходовых поворотах с них постоянно соскальзываешь.

Повороты Polo GT пожирает с куда большим аппетитом, нежели аморфный Rapid. Подвеска плотнее, а усилие на руле выше. Это позволяет получать удовольствие от вождения даже в пробках. Прекрасные шины Bridgestone только усиливают доверие к Polo. В итоге Сергей Борисов со второй же попытки показывает отличное время круга – 2:04,0! Спасибо отличной «тележке» и очень понятным, предельно эффективным тормозам: на остановку с 100 км/ч машине требуется лишь 37,2 метра.

Вот он какой, Polo GT. Честный автомобиль с налетом спортивности! Стоило поймать себя на этой мысли, как завибрировал телефон. Звонили из Фольксвагена:

– Мы всё уточнили: версия GT – всего лишь стайлинг. Если сравнивать с менее мощными атмосферными модификациями, на GT стоят другие амортизаторы и пружины – это обусловлено иной массой двигателя. Но вот по сравнению с 125-сильным Polo в исполнении Highline, который мы начнем продавать одновременно с GT, никаких отличий в технике нет.

Выходит, никто и не пытался прививать Polo GT спортивные повадки! Это всего лишь самый мощный Polo в линейке, приправленный настроенческими штрихами. Впрочем, так ли это важно, когда машина привозит Рапиду 1,4 секунды с круга? А если не обращать внимания на телеметрию и прислушиваться лишь к своим ощущениям, этот разрыв может увеличиться вдвое.

Каму маслом не испортишь

Тормозить в пол с 100 км/ч – занятие не из приятных. Однако это традиционная часть наших испытаний – не отвертишься.

Привод педали тормоза Фиесты очень информативный, ничуть не уступает в прозрачности фольксвагеновскому. Но вот машина замирает на главной прямой «Смоленского кольца», и VBOX, измерительный прибор, который ориентируется по спутникам, показывает пройденную дистанцию: 43 метра. Мы не верим своим глазам. Тормозим снова. И снова не верим.

По современным меркам результат более сорока метров считается неудовлетворительным. Даже Лада Гранта и Datsun mi-DO сегодня укладываются в эти рамки приличия. Как и большинство тяжелых семиместных кроссоверов. А вот тестовая Fiesta – ни разу. Собака зарыта в «стоковых» шинах Кама-Евро.

В нашем тесте вне зачета был еще один Polo – с 1,6-литровым 110-сильным атмосферником. Он заведомо уступает в мощности всем соперникам, и мы взяли его на трек исключительно в качестве ориентира. Так вот, такие версии Polo еще на заводе обувают в Каму. Угадаете, сколько метров потребовалось ему для остановки с 100 км/ч? Правильно – сорок три.

Подобная экономия на спичках может дорого обойтись и владельцу автомобиля, и его потенциальным «клиентам» на дороге. Так что – будем надеяться – и Volkswagen, и Ford рано или поздно пересмотрят поставщиков шин. В случае с Фиестой выбор покрышек и вовсе кощунственный. Ведь фордовская «тележка», не побоюсь этого слова, феерична! Если бы вы оказались на гоночной трассе

Связка семиступенчатого робота DSG и 125-сильного турбомотора с длиннющей полкой предельного крутящего момента позволяет Рапиду проехать круг за 2:05,4 и играючи одолеть как Rio, так и Фиесту. Тем не менее удовольствие от езды по гоночной трассе вы вряд ли получите.

СРЕДНИЙ УРОВЕНЬ ШУМА В САЛОНЕ, дБА (замеры ЗР)

	Скорость, км/ч (передача)		Максимум при разгоне 0–100 км/ч
	80 (D)	100 (D)	
FORD FIESTA	64,5	67,0	71,3
KIA RIO	65,9	68,3	72,1
SKODA RAPID	62,1	65,9	69,5
VW POLO GT	66,2	67,8	71,2

↓ **Rio огорчил нелинейностью обратной связи по рулю, а классический автомат с отсутствием спортрежима отличился крайней медлительностью. Результат соответствующий – 2:08,0.**

ВРЕМЯ КРУГА 2:08,0



ВРЕМЯ КРУГА 2:07,5



↓ **Круг «Смоленского кольца» длиной 3300 метров Ford преодолевает за две минуты и семь с половиной секунд (2:07,5). Проигрыш Шкоде и Фольксвагену обусловлен не самыми быстрыми переключениями робота PowerShift с двумя сцеплениями. Да и 1,6-литровый атмосферный мотор не хватает звезд с неба.**

и спросили меня, на каком из тестовых автомобилей лучше учить трассу и нащупывать свой предел, я ткнул бы пальцем в Ford.

В нашем тесте равных Фиесте в адекватности поведения и прозрачности реакций нет. На любой скорости ты будто поворачиваешь ступичные кулаки своими руками. Несмотря на электрический усилитель руля! Даже скользкие шины не могут испортить настроение: Ford отлично цепляется за дугу и демонстрирует нейтральную поворачиваемость как в быстрых тягунах, так и в медленных 180-градусных «шпильках».

Думаю, если переставить с Polo GT на Фиесту шины Bridgestone, удастся снять восемь десятых или даже секунду. Но не более того. А если собрать чистый круг на Каме, то результат Фиесты – 2:07,5. Это существенно медленнее Шкоды и Фольксвагена, но, повторюсь, дело здесь не столько в шинах и точно не в шасси. Основная проблема Фиесты в боевых условиях – связка мотора и робота. Сто двадцать атмосферных «лошадей»,



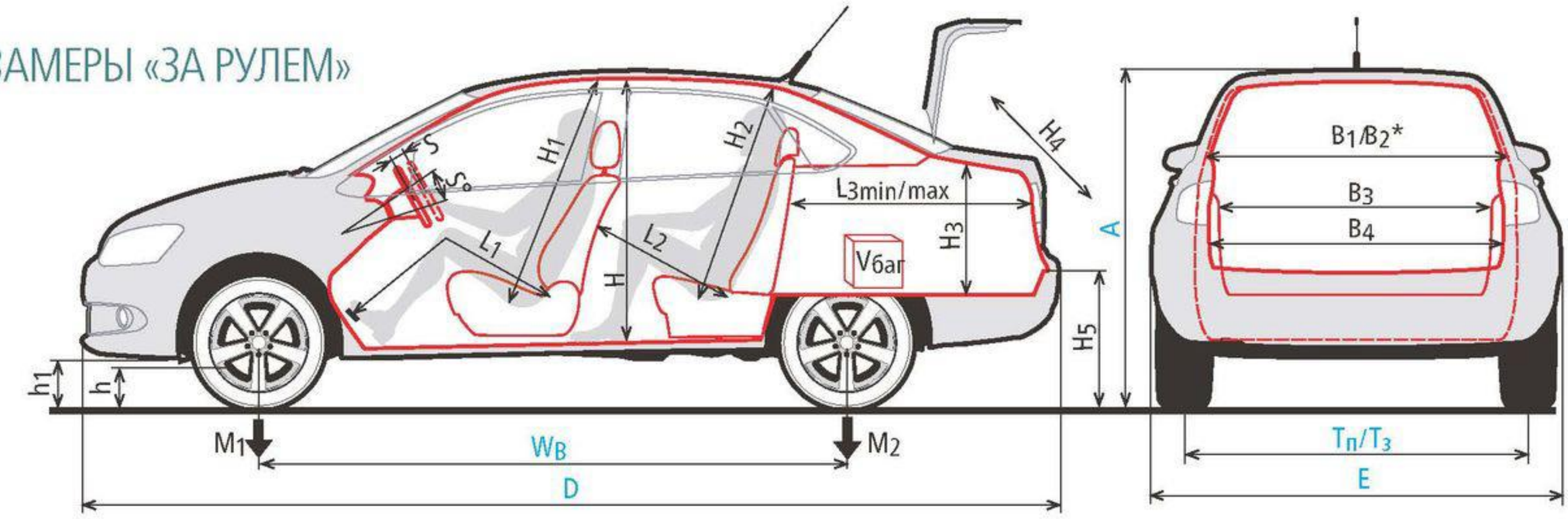
Сергей Борисов – чемпион России по картингу в классе Интерконтиненталь-А Юниор и победитель немецкого кузовного чемпионата VLN 2014 года.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ

	FORD FIESTA SEDAN	KIA RIO	SKODA RAPID	VW POLO GT
Снаряженная/полная масса	1151 кг/н.д.	1129/1565 кг	1217/1722 кг	1291/1740 кг
Время разгона 0–100 км/ч	10,7 с	10,3 с	9,0 с	9,0 с
Максимальная скорость	188 км/ч	190 км/ч	208 км/ч	198 км/ч
Топливо/запас топлива	АИ-92, АИ-95/42 л	АИ-92, АИ-95/43 л	АИ-95/55	АИ-95/55
Расход топлива: город./загород./смешан. цикл	8,4/4,5/5,9 л/100 км	7,6/4,9/5,9 л/100 км	7,0/4,3/5,3 л/100 км	7,3/4,8/5,7 л/100 км
ДВИГАТЕЛЬ				
Тип	бензиновый	бензиновый	бензиновый	бензиновый
Расположение	спереди, поперечно	спереди, поперечно	спереди, поперечно	спереди, поперечно
Конфигурация/число клапанов	Р4/16	Р4/16	Р4/16	Р4/16
Рабочий объем	1596 см³	1591 см³	1395 см³	1395 см³
Мощность	88 кВт/120 л.с. при 5000–6000 об/мин	90 кВт/123 л.с. при 6300 об/мин	92 кВт/125 л.с. при 5000 об/мин	92 кВт/125 л.с. при 5000–6000 об/мин
Крутящий момент	159 Н·м при 4000 об/мин	155 Н·м при 4200 об/мин	200 Н·м при 1400–4000 об/мин	200 Н·м при 1400–4000 об/мин
ТРАНСМИССИЯ				
Тип привода	передний	передний	передний	передний
Коробка передач	Р6	А6	Р7	Р7
Передаточные числа: I/II/III/IV/V/VI/VI/VII/з.х.	3,92/2,43/1,44/1,02/0,87/0,70/–/3,51	4,40/2,73/1,83/1,39/1,00/0,77/–/3,44	3,50/2,09/1,34/0,93/0,97/0,78/0,65/3,72	н.д
Главная передача	3,89	3,38	4,80 (I–IV); 3,43 (V–VII)	н.д.
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ				
Подвеска: спереди/сзади	McPherson/упругая поперечная балка	McPherson/упругая поперечная балка	McPherson/упругая поперечная балка	McPherson/упругая поперечная балка
Рулевое управление	реечное, с электроусилителем	реечное, с гидроусилителем	реечное, с электроусилителем	реечное, с электроусилителем
Тормоза: спереди/сзади	дисковые, вентилируемые/барабанные	дисковые, вентилируемые/дисковые	дисковые, вентилируемые/дисковые	дисковые, вентилируемые/дисковые
Шины	195/55 R15	195/55 R16	185/60 R15	195/55 R16

Benza®
ПРОВЕРЕНО-НАДЁЖНО
УСТАНАВЛИВАЙ И ЗАРАБАТЫВАЙ НА РАЗНИЦЕ ОПТА И РОЗНИЦЫ ТОПЛИВА!
НАСОСЫ И КОЛОНКИ 12 • 24 • 220 V
Мини ТРК
от 57 700 ₽
Насосы для перекачки топлива на 12, 24, 220 V
от 9 478 ₽
Автоматические ТРК
от 115 690 ₽
Мини ТРК
от 31 959 ₽
АВТОМАТИЧЕСКИЕ КОНТЕЙНЕРНЫЕ АЗС
Контейнерные АЗС «Север»
от 1 000 000 ₽
Контейнерные АЗС «Престиж»
от 1 117 000 ₽
Контейнерные АЗС «Бизнес-моноблок»
от 490 000 ₽
АЗС контейнерного типа «Контейнер 20/40»
от 1 125 000 ₽
Реклама
МОБИЛЬНОЕ ТОПЛИВОРАЗДАТОЧНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ
8 800 200 44 78
www.benza.ru

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	Vбаг., 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	Tп/Tз, мм
FORD FIESTA	980–1165	1005	1360	1190	575–790	925	1265	835/1765	540	920	410	404/455	900	710	697 (60,3)	459 (39,7)	1156	5,0/45	160	215	4320	2489	1489	1722	1472/1461
KIA RIO	990–1180	1030	1360	1195	575–820	930	1325	1010/1830	560	1040	450	440/450	975	690	723 (61,0)	462 (39,0)	1185	5,0/45	160	220	4370	2570	1470	1700	1495/1502
SKODA RAPID	955–1170	1020	1390	1180	680–925	945	1355	1015/1870	580	1005	1045	488/530	1000	700	738 (61,1)	469 (38,9)	1207	4,5/45	130	200	4483	2602	1461	1706	1457/1494
VW POLO GT	955–1150	1010	1380	1180	635–880	935	1370	1010/1830	585	1010	455	424/460	955	680	734 (61,3)	464 (38,7)	1198	4,5/45	165	225	4384	2552	1465	1699	1460/1498

**По первому ряду сидений/по второму ряду.* *Синий цвет – данные производителя.*

несмотря на минимальное отставание в сравнении с вагеновской «турбочетверкой», кажутся грустными. Да и PowerShift уступает в быстроте реакций роботу DSG с двумя сцеплениями. Первая сотня покоряется Фиесте лишь за 12,2 секунды!

Но мы все равно готовы поставить ее на одну ступень с Polo GT. В графе «Азарт» напротив Фиесты рисуем жирный плюсик. И грустим, что у машины очень тесный задний ряд. Будь Ford чуть просторнее, стал бы отличным драйверским семейным седаном на все случаи жизни.

Kia Rio не должен что-либо доказывать. Статистика продаж говорит сама за себя. Его можно предпочесть всем конкурентам за одну лишь пятилетнюю гарантию. За огромный багажник, который уступает только рапидовскому. Или же просто потому, что Rio в нашей четверке самый доступный. Кстати, несмотря на щадящий ценник, на 16-дюймовых колесах Rio – вполне годные корейские шины Kumho. С их помощью при торможении с сотни Kia как раз укладывается в сорок метров и неплохо цепляется за асфальт гоночной трассы, но…

На трассе удовольствия от пилотирования Kia Rio доставляет значительно меньше, чем любой из конкурентов. Шестиступенчатый автомат неплох в городе, но на треке всерьез уступает в быстродействии как фордовскому роботу, так и фольксвагеновскому. Сбросить разом несколько передач в ручном режиме проблематично. Каждое переключение сопровождается паузой в маленькую вечность. Да и 123-сильный мотор откровенно не тянет в гору.

До сотни машина разгоняется за 12,9 секунды – на семь десятых медленнее, чем Ford. Обратная связь на руле искусственна





НА ТРЕКЕ	согласованность «турбочетверки» и робота DSG, информативное рулевое управление, понятные и эффективные тормоза	ничего	симбиоз мотора и коробки	отличное шасси, прозрачное рулевое управление
	склонность к недостаточной поворачиваемости, хотя и выраженная не столь ярко, как у Шкоды	всё	нервное поведение при торможении, выраженная недостаточная поворачиваемость, дефицит обратной связи по рулю	1,6-литровый атмосферник откровенно не вывозит на фоне турбомоторов схожей мощности



ПОВСЕДНЕВНОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ	такой руль сделал бы честь любому Фольксвагену, да и ткань в клетку смотрится классно	приятный интерьер, большой багажник, пятилетняя гарантия	огромный функциональный багажник, зонт под пассажирским сиденьем, отличная шумоизоляция	качественный интерьер, удобные передние кресла
	полосы на кузове попахивают «колхозом»; слава богу, такая участь ждет лишь первые триста машин	камеры заднего вида нет даже в списке опций	в трезвом виде на автомобиль скучно смотреть, а в нетрезвом на нем нельзя ездить	теснота в заднем ряду, шины Кама-Евро

СЕРВИС В ЦИФРАХ

	Периодичность ТО	Гарантия	Дилеры (СТОА)
FORD FIESTA	15 000 км или 12 месяцев	3 года или 100 000 км	126
KIA RIO	15 000 км или 12 месяцев	5 лет или 150 000 км	170
SKODA RAPID	15 000 км или 12 месяцев	3 года или 100 000 км	131
VW POLO GT	15 000 км или 12 месяцев	3 года или 100 000 км	134

и нелинейна. В околонулевом положении руль кажется слишком чувствительным, а реакции машины на его повороты – нервными. Но стоит преодолеть эту ступеньку, как Kia обмякнет и вынудит поворачивать баранку на большие углы. Видно, что настройкой шасси занимались отнюдь не фанаты своего дела. А еще в быстрых S-образных поворотах второго сектора трассы я то и дело натурально вываливаюсь из кресла. Оно здесь самое свободное в квартете, а его обивка – самая скользкая. В конечном итоге Kia и по времени круга (2:08,0), и по ощущениям – аутсайдер на треке. Но сей факт, как мы знаем, не влияет на успех продаж.

***

Мало кто в здравом уме будет мучить эти седаны на треке. Однако характер автомобилей, проявленный на гоночном кольце, в той или иной степени раскрывается и в повседневном использовании.

Фольксвагеном будет приятно управлять даже в пробках. Ford подарит незабываемое удовольствие при прописывании траекторий на узких загородных дорожках. Причем поймать кайф можно и на вполне законной скорости. И мы вешаем на оба автомобиля ярлык «драйверский». А среди двух драйверских автомобилей выбираем Polo GT. Отнюдь не за стайлинг, а просто потому, что он динамичнее и просторнее Фиесты.

Rapid и Rio также очень приятны в общении, но удовольствие доставляют скорее практическое. Skoda порадует отменным разгоном и отличной шумоизоляцией, однако так и останется бытовым прибором вроде плиты или стиралки. Kia соблазнит ценой и длинной гарантией. Это выбор прагматика, подсчитывающего каждый рубль. А если в таком прагматике всё же живет гоночный дух, однажды он обязательно накопит на трековую «зажигалку» или соберет необходимый бюджет для регулярного участия в картинговых турнирах. А уж там градус азарта значительно выше, чем за рулем Фиесты или украшенного «гоночными» полосами Polo GT. ЗР



Polo GT пытается одновременно казаться и быть. Его нельзя назвать по-настоящему быстрым, но он способен пробудить в водителе азарт. Такими же качествами обладают, например, Mazda MX-5 и Mini Cooper без литеры *S*: автомобили довольно медленные, но очень приятные и умеющие раззадорить владельца.

Михаил Кулешов

И НИКАКИХ ГВОЗДЕЙ

Девять фрикционных шин скандинавского типа размерности 225/45R17 для автомобилей гольф-класса мы проверили в суровых условиях Крайнего Севера и средней полосы России.

Автор **Сергей Мишин**



Нешипованные, или нешипуемые, шины (они же фрикционные или «липучки») несут на боковине отметку *studless*, что переводится с английского как «без шипов». Они делятся на две категории: для суровых северных зим («скандинавки») и для теплых среднеевропейских («европейки»). Первые ориентированы на снег и лед, потому их протектор выполнен из более мягкой резины (от 55 до 50 единиц по Шору и даже чуть ниже). А вторые нацелены в первую очередь на мокрый асфальт и помимо более жесткого компаунда имеют развитые канавки, активнее отводящие снежную кашу и воду из пятна контакта, – то есть эффективнее борются с аквапланированием и слэшпленингом (скольжением по снежной каше).

В России с ее морозными и снежными зимами из фрикционных шин более популярны «скандинавки». Среднеевропейские продаются в ограниченном количестве – их покупают те, кто проводит зиму только в мегаполисе, на очищенных от снега и льда улицах, постоянно поливаемых химией.

Для тестов мы отобрали самые популярные на российском рынке модели скандинавского направления по цене от 6530 до 9650 рублей. Выбор начали с известных на рынке представителей шинной «большой пятерки». Это Bridgestone Blizzak VRX, Michelin X-Ice 3, Goodyear UltraGrip Ice 2, Continental ContiVikingContact 6 и новинка сезона – шина Pirelli Ice Zero FR.

Не забыли мы и о лидере многих наших тестов – шине Nokian Hakkapeliitta R2, самой дорогой в выборке. Кроме того, включили в работу менее дорогие покрышки: новые модели Dunlop Winter Maxx WM01 и Hankook Winter i*cept iZ², а также хорошо известную и самую доступную по цене из всех участников шину Toyo Observe GSi-5.

Гонки в аду

Испытания на «белых» дорогах – так шинники величают снежные и ледовые тесты – мы провели в марте этого года на одном из самых северных шинных полигонов White Hell («Белый ад»), принадлежащем компании Nokian. Говорят, это имя ему дали по аналогии с «Зеленым адом», как прозвали знаменитую гоночную трассу «Нюрбургринг».

«Белый ад» расположен на озере Тамиярви и включает около десяти различных ледовых трасс, проложенных по замерзшей водной глади и окрестным берегам. И еще столько же снежных дорожек накатано по периметру этого огромного катка. Полигон с раннего утра и до позднего вечера поддерживается в идеальном состоянии мотовзводом разнообразной спецтехники – от больших ратраков и машин для заливки льда до мелких Мультикаров с щетками. Рай для испытаний шин!

Носителем покрышек назначили Volkswagen Golf GTi: его родной размер – 225/45 R17. ESP у него не отключается. Впрочем, это можно сделать при помощи сканера, но мы решили оставить всё как предписано заводом-изготовителем. Ведь все так ездят. Даже противобуксовочную систему ASR мы оставляли включенной во время замеров – с ней результаты точнее. Но во время



экспертной оценки курсовой устойчивости, управляемости и проходимости ASR всё же отключали, чтобы иметь полный контроль над тягой – без электронного вмешательства.

Температура воздуха за время испытаний менялась от –2 до –18 °С.

Подойти с прибором

Фрикционные шины на льду очень чувствительны к чистоте покрытия и состоянию… неба. Даже легкий снежок, слегка припорошивший «каток», или яркое солнце, чуть-чуть подтопившее лед, могут сильно исказить результаты. В «Белом аду» условия для замеров времени разгона и торможения практически идеальные, поскольку длинный ледяной прямик защищен от снега, ветра и солнца огромным тентом. Можно тестировать шины независимо от погодных перипетий. Да еще и время экономится: для получения достоверных результатов достаточно четырех замеров (на открытом льду приходится повторять измерения по шесть – восемь раз ради пущей точности).

Только вот в «палатке» для измерений вместо привычного комплекса VBOX, опирающегося на данные GPS, приходится использовать древний Dutron с оптическим датчиком, поскольку слой снега на тенте начисто перекрывает доступ к спутникам. Правда, и оптика на малых скоростях иногда ошибается – например, перемещение снежинок при легком дуновении ветра Dutron может ошибочно принять за движение автомобиля. Потому замеры разгона проводим с 5 км/ч, а не с нуля, как при работе с измерительным комплексом VBOX.

Быстрее всего Golf разгоняется на шинах Dunlop – требуется всего шесть секунд, чтобы набрать 30 км/ч. На покрышках Nokian проигрыш составляет лишь одну десятую секунды. А самый неспешный разгон Golf продемонстрировал на шинах Hankook и Bridgestone.

Чуть больше 15 метров потребовалось Гольфу, обутому в покрышки Nokian, чтобы замедлиться с 30 до 5 км/ч – это лучший результат. Чуть хуже показатель на шинах



Результаты испытаний

Марка, модель		9 место Toyo Observe GSi-5	8 место Bridgestone Blizzak VRX	7 место Dunlop Winter Maxx WM01	6 место Hankook Winter i*cept iZ²	5 место Michelin X-Ice 3	4 место Pirelli Ice Zero FR
							
Страна изготовления		Япония	Япония	Япония	Южная Корея	Таиланд	Россия
Индекс нагрузки и скорости		91Q	91S	94T	94T	94H	94H
Глубина рисунка по ширине, мм		9,3–9,6	8,1–9,2	8,8–9,0	8,4–8,6	8,6	8,7–9,0
Твердость резины по Шору, ед.		50	51–52	50–51	52–53	61	51–52
Масса шины, кг		10,6	10,0	11,2	9,6	9,2	9,8
Средняя цена в интернет-магазинах на момент подготовки материала, ₽		6530	9140	8340	6800	8900	8500
Цена/качество*		7,78	10,58	9,63	7,71	9,94	9,47
БЕЗОПАСНОСТЬ: ЗАМЕРЫ СЦЕПНЫХ СВОЙСТВ							
Тормозной путь (30–5 км/ч) на льду *Максимум 140 баллов*	м	16,8	17,5	17,2	17,0	16,1	17,5
	баллы	**128,3**	**123,2**	**125,3**	**126,8**	**133,9**	**123,2**
Время прохождения ледового круга *Максимум 120 баллов*	с	28,8	27,9	28,2	27,7	27,1	27,0
	баллы	**108,3**	**111,8**	**110,6**	**112,6**	**115,1**	**115,6**
Время разгона (5–30 км/ч) на льду *Максимум 50 баллов*	с	7,0	7,4	6,0	7,3	6,7	7,2
	баллы	**42,9**	**40,5**	**50**	**41,1**	**44,8**	**41,7**
Тормозной путь (40–5 км/ч) на снегу *Максимум 130 баллов*	м	15,8	16,2	16,0	15,7	16,2	15,6
	баллы	**128,4**	**125,2**	**126,8**	**129,2**	**125,2**	**130**
Время разгона (0–40 км/ч) на снегу *Максимум 40 баллов*	с	6,3	6,4	6,4	5,8	6,2	5,8
	баллы	**36,8**	**36,3**	**36,3**	**40**	**37,4**	**40**
Тормозной путь (60–5 км/ч) на мокром асфальте *Максимум 110 баллов*	м	25,6	21,4	22,4	21,8	21,2	20,6
	баллы	**84,6**	**101,3**	**96,7**	**99,4**	**102,2**	**105,2**
Тормозной путь (80–5 км/ч) на сухом асфальте *Максимум 90 баллов*	м	33,1	30,1	31,7	30,6	29,9	30,2
	баллы	**78,3**	**86,1**	**81,8**	**84,7**	**86,7**	**85,8**
ПОВЕДЕНИЕ: ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА							
Управляемость на льду *Максимум 40 баллов*	**баллы**	**28**	**28**	**28**	**28**	**36**	**32**
Управляемость на снегу *Максимум 30 баллов*	**баллы**	**24**	**18**	**18**	**24**	**21**	**21**
Проходимость в глубоком снегу *Максимум 50 баллов*	**баллы**	**30**	**30**	**35**	**35**	**30**	**40**
Курсовая устойчивость на снегу *Максимум 40 баллов*	**баллы**	**28**	**32**	**28**	**32**	**28**	**28**
Курсовая устойчивость на асфальте *Максимум 40 баллов*	**баллы**	**24**	**28**	**32**	**24**	**36**	**32**
КОМФОРТ: ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА							
Внутренний шум *Максимум 30 баллов*	**баллы**	**18**	**21**	**18**	**21**	**18**	**21**
Плавность хода *Максимум 20 баллов*	**баллы**	**12**	**14**	**12**	**14**	**12**	**12**
ЭКОНОМИЧНОСТЬ: РАСХОД ТОПЛИВА							
Расход топлива при 90 км/ч	л/100 км	6,7	6,6	6,7	6,5	6,6	6,6
Максимум 40 баллов	**баллы**	**38,8**	**39,4**	**38,8**	**40**	**39,4**	**39,4**
Расход топлива при 60 км/ч	л/100 км	4,8	4,8	4,8	4,6	4,7	4,8
Максимум 30 баллов	**баллы**	**28,8**	**28,8**	**28,8**	**30**	**29,4**	**28,8**
СУММА НАЧИСЛЕННЫХ БАЛЛОВ		**839**	**864**	**866**	**882**	**895**	**896**
+		Среднее продольное сцепление на снегу и на льду; хорошая управляемость на снегу	Средние тормозные свойства на асфальте; четкое следование курсу на заснеженной дороге	Лучший разгон на льду; тормозные свойства на асфальте; четкое следование курсу на асфальте	Отличное продольное сцепление на снегу; экономичны при любой скорости; стабильная курсовая устойчивость и четкая управляемость на снегу	Отличные тормозные свойства на сухом асфальте; отменные управляемость на льду и курсовая устойчивость на асфальте	Лучшее продольное сцепление на снегу; хорошие управляемость на льду и проходимость в глубоком снегу; четкое следование курсу на асфальте
–		Худшие поперечное сцепление на льду и тормозные свойства на асфальте, повышенный расход топлива; слабая проходимость в снегу, сложности с удержанием курса на асфальте; невысокий уровень комфорта	Слабое продольное сцепление на льду и на снегу; повышенный расход топлива при скорости 60 км/ч; сложная управляемость на снегу, невысокая проходимость	Невысокое поперечное сцепление на льду; слабый разгон на снегу; сложная управляемость на снегу; шумные и жесткие; повышенный расход топлива	Слабый разгон на льду; сложная курсовая устойчивость на асфальте	Ограниченная проходимость в глубоком снегу; невысокий уровень комфорта	Слабое продольное сцепление на льду; недостаточно экономичны при скорости 60 км/ч; жесткие

*Получается делением розничной цены на сумму баллов. Чем ниже оценка, тем лучше.

Смотрите на iPad:
подбираем к сезону

	3 место	2 место	1 место
	Goodyear UltraGrip Ice 2	Nokian Hakkapeliitta R2	Continental ContiVikingContact 6
			
	Германия	Россия	Германия
	94T	94R	94T
	8,5–8,9	8,4–8,5	7,8–8,1
	53–54	49–50	50
	8,8	8,9	9,6
	8640	9650	9050
	9,61	10,55	9,79
	16,5	15,4	15,9
	130,7	**140**	**135,6**
	27,5	26,6	26,0
	113,5	**117,3**	**120**
	6,7	6,1	6,7
	44,8	**49,2**	**44,8**
	16,2	16,0	15,6
	125,2	**126,8**	**130**
	6,2	6,0	5,9
	37,4	**38,7**	**39,3**
	20,2	21,6	19,7
	107,3	**100,3**	**110**
	28,8	31,7	29,8
	90	**81,8**	**87,0**
	28	**32**	**32**
	21	**24**	**21**
	30	**40**	**35**
	32	**32**	**32**
	32	**28**	**28**
	24	**21**	**24**
	14	**14**	**16**
	6,6	6,5	6,6
	39,4	**40**	**39,4**
	4,7	4,6	4,7
	29,4	**30**	**29,4**
	899	**915**	**924**
	Лучшие тормозные свойства на сухом асфальте, отличные – на мокром; четкое следование курсу на снегу и на асфальте; низкий уровень шума	Лучшие тормозные свойства и отличный разгон на льду; экономичны; высокая курсовая устойчивость на снегу, отличная управляемость на любой дороге и проходимость	Лучшие поперечное сцепление на льду, тормозные свойства на снегу и на мокром асфальте; отличные тормозные свойства на льду и разгон на снегу; понятная курсовая устойчивость на снегу и управляемость на льду; самые комфортные
	Недостаточно хорошие тормозные свойства на снегу; ограниченная проходимость	Средние тормозные свойства на асфальте; незначительные замечания к курсовой устойчивости на асфальте и комфортности	Незначительные замечания к управляемости на снегу, проходимости и курсовой устойчивости на асфальте

КРУТЯТСЯ ДИСКИ

В шинных тестах помимо шин мы испытываем еще и колеса. Сейчас у нас проходят многоэтапную проверку на прочность диски LS 285. К сожалению на морозе в Финляндии проверить их не получилось, а вот испытания на асфальте в Тольятти они выдержали с честью. А ведь оценка поведения автомобиля на высокой скорости и торможение на сухом и мокром покрытиях – серьезное испытание для колес.

Осмотр после зимних тестов подтверждает вердикт, вынесенный после первых летних испытаний: серьезных замечаний к колесам нет. Они в отличном состоянии; на поверхностях, прилегающих к ступицам, коробления не обнаружено; в местах крепления (вокруг отверстий для крепежных болтов) металл не потянулся. Диски радуют глаз практически первозданным видом: ни сколов, ни щербин. Проверку продолжаем – впереди летние тесты.



Continental. В отстающих – Bridgestone и Pirelli: для выполнения упражнения им потребовалось 17,5 метра. Bridgestone, честно говоря, удивил: обычно продольные сцепные свойства этих шин всегда на высоте. Конкуренты заметно продвинулись вперед!

Поперечное сцепление оцениваем на ледовом круге. Он расположен под открытым небом, поэтому ждем пасмурной погоды, когда солнце скроется за тучами, – в таких условиях результаты гораздо стабильнее. Накручиваем восемь – десять кругов и выбираем лучший результат, который удалось повторить не менее трех раз.

Наиболее цепкими оказываются шины Continental: на них Golf смог пройти круг за 26 секунд. У Nokian второй результат – хуже на 0,6 секунды. В аутсайдерах оказались покрышки Toyo: 28,8 секунды.

Замеры на снегу можно проводить в любую погоду, за исключением интенсивного снегопада: свежие хлопья обычно очень скользкие. Для оценки продольного сцепления используем длинную площадку, на которой разгоняемся с места до 40 км/ч, а затем тормозим до 5 км/ч. Для каждого замера используем свежую полоску снега,

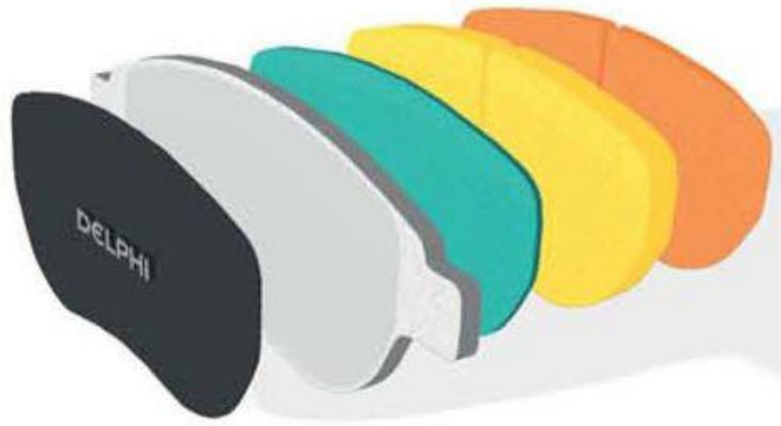
5 УРОВНЕЙ КАЧЕСТВА

Тормозные колодки Delphi

Хотите знать, как выглядит тормозная колодка хорошего качества? Это и есть запчасти Delphi.

Мы называем это **пятью уровнями качества компании Delphi.**

Когда вы говорите о качестве компонентов тормозной системы, вспомните о пяти условиях, обеспечивающих это качество. Или просто вспомните о **Delphi.**



1. Регулировочные подкладки
2. Тормозной щит
3. Подложка, соответствующая оригинальным деталям
4. Фрикционный материал
5. Фрикционная поверхность

Тормозные колодки, обеспечивающие более быстрое и бесшумное торможение вашего автомобиля, берут на себя более 70% всего тормозного усилия.

Колодки ежедневно подвергаются воздействию очень большого напряжения. Давление, создаваемое внутри тормозной системы, может достигать 2000 psi, а температура – 700 °С. Именно поэтому не стоит экономить при выборе тормозных колодок. Являясь лидером технологии производства безопасных запчастей, компания Delphi проектирует, производит и тестирует тормозные колодки в соответствии с требованиями, предъявляемыми к оригинальным деталям в части эксплуатационных параметров, надежности и срока службы.

Благодаря наличию пяти уровней качества, которому вы и ваши клиенты можете доверять, **не сомневайтесь в выборе тормозных колодок Delphi.**

DELPHI

delphiautoparts.com

реклама



а когда таких не остается, запускаем ратрак с широченными гусеницами. Восстановленное покрытие напоминает «вельвет» на подготовленных горнолыжных спусках.

На снегу самый быстрый разгон получили на шинах Hankook и Pirelli, а самый медленный – на покрышках Bridgestone и Dunlop. В торможении лучшими оказались Continental и Pirelli, худшими – Bridgestone, Goodyear и Michelin. Впрочем, разница между первым и последним результатами составляет около 4%, так что проигравших в этом упражнении, считай, нет – есть уступившие.

Наше традиционное упражнение «переставка» мы выполнить не смогли: во всем «Белом аду» не нашли уплотненного снега. Отсутствие этого упражнения компенсировали оценкой управляемости на специальных ледовых и снежных трассах.

Пятой точкой

Не всё можно измерить. Например, управляемость и проходимость оцениваем субъективно – выставляя экспертные оценки, четко формулируя замечания и учитывая их весомость, влияние на поведение автомобиля.

Начинаем с курсовой устойчивости на снегу. Golf стабильнее всего держит прямую на высокой скорости и быстрее следует за рулем при мягких перестроениях на шинах Bridgestone, Continental, Goodyear, Hankook и Nokian. Замечания к остальным конкурсантам незначительные.

Управляемость оценивали на трассе с набором поворотов разных радиусов. Здесь скорость ниже, чем при оценке курсовой устойчивости, зато баранку приходится вращать на бóльшие углы, а в некоторых «шпильках» – даже перехватывать.



Замеры твердости резины протектора всех шин проводит при одинаковой температуре одна и та же рука, с одинаковым усилием прижимая прибор к протектору.

Наиболее понятное поведение обеспечили Гольфу покрышки Hankook, Nokian и Toyo. А на шинах Bridgestone и Dunlop контролировать его сложно даже опытным экспертам: низкая информативность и задержки в реакциях вынуждают перекручивать руль, что приводит к заносу. В скольжениях автомобиль непрогнозируемо уходит то в снос, то в занос, долго плывет боком, не реагируя на повороты руля, пока не упадет скорость.

При оценке проходимости в глубоком снегу Volkswagen на шинах Nokian и Pirelli чувствует себя как рыба в воде – легко трогается и маневрирует, без проблем выбирается задним ходом, если вперед двигаться уже невозможно. А езда на покрышках Bridgestone, Goodyear, Michelin и Toyo в этих же сугробах требует от водителя специальных навыков – тронуться можно только внатяг, любая пробуксовка провоцирует самозакапывание. Автомобиль весьма неохотно маневрирует и сдает задом.

Управляемость на льду оцениваем на замерзшем озере Таммиярви. Здесь всех покорил Michelin: отточенные, прямотаки асфальтовые реакции и удивительное чувство начальной фазы скольжения дают возможность ехать по «зеркалу» на редкость надежно. Не так безупречно, но не менее уверенно позволяют управлять Гольфом шины Continental, Nokian и Pirelli. Остальные покрышки тоже показали себя неплохо – у экспертов были лишь незначительные замечания.



Вождение автомобиля по чистейшему белому снегу в условиях слабой освещенности, без теней, требует от испытателя высокой концентрации внимания. Трудно определить, где дорога, а где обочина.

Черные дороги

Тесты на асфальте проводили в апреле – мае на полигоне АВТОВАЗа при температуре от +4 до +7 °С. Первое упражнение – оценка экономичности. Лучшие результаты независимо от скорости показали Hankook и Nokian. Худшие – у шин Dunlop и Toyo. Хотя разница между ними копеечная, всего стакан бензина (200 мл) на 100 км.

Еще во время прогревочного круга перед замерами десяток километров двигаемся на скорости от 110 до 130 км/ч. Самое время для оценки курсовой устойчивости на асфальте. Очень четкую курсовую устойчивость и понятное, информативное усилие

Go Further

НОВЫЙ FORD TRANSIT



от 1 399 000 ₽*

Реклама

ДЛЯ БИЗНЕСА ЛЮБОГО РАЗМЕРА

> НОВЫЙ FORD TRANSIT С ГРУЗОПОДЪЕМНОСТЬЮ ДО 2274 КГ ГОТОВ К САМЫМ ТЯЖЕЛЫМ ИСПЫТАНИЯМ. ОБЪЕМ ГРУЗОВОГО ОТСЕКА АВТОМОБИЛЯ ДОСТИГАЕТ 15.1 М³. А ДЛИНА ПЕРЕВОЗИМЫХ ГРУЗОВ ДО 4217 ММ ДЕЛАЕТ FORD TRANSIT НЕЗАМЕНИМЫМ ПАРТНЕРОМ ДЛЯ ЛЮБОГО БИЗНЕСА.

Обладатель премии «Золотой Клаксон 2014».**

Выгодное решение

- Экономия
- Программа FORD CREDIT*
- Утилизация

Выгода до
507 000 ₽*

* Цена действительна на Ford Transit (модификация – переднеприводный фургон) 2.2L, 125 л.с., M6, 310 L2 H2 и рассчитана на базе максимальной розничной цены с учетом всех действующих специальных предложений, включая экономию 155 000 руб., бонус при покупке по программе «Бонус за Трейд-Ин/Утилизация» 252 000 руб., экономию по программе Ford Credit 100 000 руб. Ориентировочный расчет экономии Ford Credit по «Ford Credit (Форд Кредит): Лайт» приведен на 01.09.16, исходя из: 1) цены на Ford Transit указанной модификации с учетом экономии и бонуса по программе «Бонус за Трейд-ин/Утилизация», 2) предоставления кредита «Сетелем Банк» ООО на срок 60 мес. при первоначальном взносе 25% по ставке Банка – 21%, пакет документов – полный, КАСКО – обязательно, сумма кредита – от 100 000 до 4 000 000 руб., залог – приобретаемый а/м. Предложение действует по 30.09.2016 и не является публичной офертой. Подробности и наличие а/м – у официальных дилеров и на www.ford.ru.

** В номинации «Спецтранспорт».



Победитель теста – Continental ContiVikingContact 6 – демонстрирует отменные сцепные свойства и обеспечивает высокий уровень комфорта

на руле обеспечивает Michelin – почти как в теплый сезон на летних шинах! Чуть уступили Dunlop, Goodyear и Pirelli. Претензии возникли к покрышкам Hankook и Toyo: обутый в них Golf удивляет пустым, малоинформативным рулем, задержками в реакциях при корректировке направления движения и неприятным «догоняющим» подруливанием задней оси на дуге.

Шум и плавность хода на хорошем покрытии оцениваем здесь же, на скоростном овале. Затем добавляем служебные дороги с трещинами, щербинами и выбоинами. Получаем, что право называться самыми комфортными заслуживают шины Continental – по шумовой комфортности и плавности хода у них максимальные оценки. Кстати, столь же тихи и шины Goodyear. Наиболее жесткие и «ворчливые» – покрышки Dunlop, Toyo… и Michelin. Схожие показатели плавности хода и у Pirelli. Основные замечания для этой четверки одинаковые: резкие толчки на средних и крупных неровностях, вибрации на мелких и ощущение перекачанных шин.

Завершающие упражнения – торможение на сухом и на мокром асфальте. Тормозим по одной колее на узкой полоске асфальта, зажатой конусами, – так точнее. И не забываем после каждого замера остужать тормоза неспешной «пробежкой».

На сухом покрытии самый короткий тормозной путь – на шинах Goodyear: 28,8 метра. На метр больше проезжает Golf на покрышках Continental и Michelin. Худший результат – у Toyo: 33,1 метра.

На мокром асфальте лучшее торможение обеспечивает Continental: 19,7 метра. Goodyear показывает второй результат, проиграв лидеру полметра. В хвосте – опять Toyo: тормозной путь на этих шинах больше на шесть метров.

Итого

Лидирующую позицию в нашем тесте заняли шины ContiVikingContact 6, которые набрали 924 балла. На втором месте, отстав всего на девять баллов, – Nokian Hakkapeliitta R2. Обе модели – отличные шины с отменными характеристиками и отличаются друг от друга лишь нюансами: Conti радует лучшими сцепными свойствами и высоким уровнем комфорта, а Nokian подкупает понятным, прогнозируемым поведением и дает небольшую экономию топлива.

Почетное третье место – у шин Goodyear UltraGrip Ice 2 (899 баллов). Они будут неплохим выбором в крупных городах, где улицы очищены от снега и льда, поскольку обеспечивают очень хорошее сцепление как на сухом, так и на мокром асфальте.

Pirelli Ice Zero FR, Michelin X-Ice 3 и Hankook Winter i*cept iZ² вместе с моделью Goodyear UltraGrip Ice 2 вписываются в категорию очень хороших шин: итоговый результат выше 870 баллов. Покрышки Michelin недостаточно комфортны, но покоряют отменной управляемостью на льду и высокой курсовой устойчивостью на асфальте.

Pirelli и Hankook особенно хороши на заснеженных дорогах. Крайне важно и то, что шины Hankook оказались лучшими по соотношению цены и качества.

Dunlop Winter Maxx WM01 и Bridgestone Blizzak VRX практически равноценны (864 и 866 баллов) и достигли уровня крепких середнячков. Различаются нюансами, которые обычный водитель вряд ли уловит. Dunlop, например, чуть менее комфортен, зато обеспечивает более высокую курсовую устойчивость на асфальте. Bridgestone заметно дороже.

Toyo Observe GSi-5 можно назвать бюджетным вариантом и по характеристикам (в первую очередь из-за скромных сцепных свойств на асфальте), и по цене.

К слову, шины Toyo отличились прекрасным отношением цены к количеству набранных баллов – 7,78. А лучший результат – у шин Hankook: 7,71. Это означает, что не настолько эти покрышки хуже тех, которые заняли более высокие места, насколько они дешевле. ЗР

Выражаем признательность шинным компаниям-производителям, предоставившим на тест свою продукцию. Благодарим сотрудников полигонов White Hell и АВТОВАЗа, а также тольяттинскую компанию Волгашинторг за техническую поддержку.

В тестировании шин Сергею МИШИНУ на «белых» дорогах помогали Антон МИШИН и Дмитрий ТЕСТОВ. А в Тольятти, на «черных», еще и Антон АНАНЬЕВ, Владимир КОЛЕСОВ, Юрий КУРОЧКИН, Евгений ЛАРИН, Андрей ОБРАЗУМОВ и Валерий ПАВЛОВ.

TIMING FOR CHAMPIONS*

Новый хронограф Edox Chronorally** посвящен гонщикам, истинным виртуозам гоночного асфальта и ледовых трасс, и всем тем, кто предан автомобилям. Эти новые спортивные и мужские часы созданы для чемпионов и являются бесценным инструментом для водителей. Edox является официальном хронометристом ралли Дакар, серии экстремального мореплавания (Extreme Sailing SeriesTM) и Всемирной Федерации Керлинга. Edox - Измерение времени чемпионов.



EDOX

Maître Horloger - Les Genevez
depuis 1884***

ТАЙМ АВЕНЮ
швейцарские часы
www.timeavenue.ru

ТРЦ “Европейский” (495)225-7354, ТК “Атриум” (495)937-6205, ТРЦ “Ривьера” (495)730-3117, ТРЦ “Авиапарк” (495)933-7008, ТРЦ “Колумбус” (499)650-8633, ТРЦ “Райкин-Плаза” (495)542-4472, ТЦ “Галерея Водолей” (495)393-6834 доб 241

Официальный дистрибьютор в России компания “Авента ДК” (495)67-67-666 | www.aventawatch.ru

Реклама *Измерение времени чемпионов **Коллекция “Хронорали” *** Мэтр часового дела - Ле Женеве с 1884 г.

Информация и Магазины › www.edox.ch

ДА БУДЕТ СВЕТ!

Рестайлинговый седан Citroen C4 с новыми силовыми агрегатами и опциями.

Автор **Максим Гомянин**, фото: **Александр Батыру**

Светодиодные фары словно ножом режут сумерки. Свет яркий и насыщенный – как у дорогих машин. А ведь я за рулем народного седана C-класса. Собранный в Калуге Citroen C4 пережил рестайлинг, и теперь в топовой версии Shine Ultimate у него полностью светодиодная оптика с функцией освещения поворотов!

Дневные ходовые огни переехали с нижней части переднего бампера к фарам. Задние фонари тоже светодиодные. Свет – самое первое и яркое впечатление от обновленного седана, но это далеко не единственное изменение. Чтобы оценить их масштаб, мы взяли сразу три седана C4 в разных версиях, не дожидаясь объявления цен.

На себе не экономим

О том, что попутная машина «спряталась» в мертвой зоне, предупреждает электронный помощник: в зеркале заднего вида мигает оранжевый индикатор. Маневрирование на тесной парковке облегчают передние и задние парктроники и камера со статической разметкой. Воплощена в жизнь и мечта о чистом лобовом стекле в зимнее время: теперь предусмотрен обогрев всей его поверхности. А на новомодном сенсорном экране диагональю семь дюймов при включении зажигания появляется концепт-кар Citroen Gran Turismo 5 из известного компьютерного симулятора. Богато и красиво!

Топовому 150-сильному турбомотору подобрали новую трансмиссию: вместо прежней французской четырехступки AT8 работает японский автомат EAT6 фирмы Aisin. Эта шестиступенчатая адаптивная коробка знакома по хэтчбеку Peugeot 308 (ЗР, 2015, № 1). Воспоминания она оставила приятные, не разочаровала и сейчас.

Двигатель и автомат с полуслова понимают друг друга. В спортрежиме коробка дольше держит передачу, позволяя мотору реализовать весь свой потенциал, чтобы обеспечить сочный и напористый разгон.

Прежде на крупных колдобинах подвеску C4 частенько пробивало. А теперь ей всё нипочем! Мелкие ямы машина просто не замечает, крупные глотает с аппетитом. Раскачка кузова минимальна. Это результат серьезной модернизации передней и задней подвесок: появились новые амортизаторы KYB, изменены их верхние опоры, внедрены иные шаровые с улучшенными характеристиками и защитой от грязи. Как показывают наши замеры, и клиренс чуть-чуть подрос – до 170 мм (+ 10 мм).

А вот руль, зажатый стабилизирующим усилием, остался прежним. Крутить его тяжело, особенно на парковке. Но если в ходе модернизации стояла задача жесткой экономии, то выбор сделан верно: подвеска острее нуждалась в модернизации, нежели рулевое управление.

Тихо и тяговито

Еще одна хорошая новость: в гамме появился 114-сильный турбодизель, работающий в тандеме с шестиступенчатой механикой. Мотор очень тихий – на холостых его практически не слышно, лишь на разгоне ощущается легкое пофыркивание.

Разгон – песня! Турбовосторг начинается уже с 1700 об/мин. Citroen уверенно

	Citroen C4 VTi	Citroen C4 HDi	Citroen C4 THP
Длина/ширина/высота/база	4644/1789/1518/2708 мм		
Объем багажника (VDA)	440 л		
Снаряженная масса	1365 кг	1357 кг	1374 кг
Двигатель	бензиновый, Р4, 16 клапанов, 1587 см³; 85 кВт/116 л.с. при 6050 об/мин; 150 Н·м при 4000 об/мин	дизельный, Р4, 16 клапанов, 1560 см³; 84 кВт/114 л.с. при 3600 об/мин; 270 Н·м при 1750 об/мин	бензиновый, Р4, 16 клапанов, 1598 см³; 110 кВт/150 л.с. при 6050 об/мин; 240 Н·м при 1400 об/мин
Время разгона 0–100 км/ч	12,5 с	11,4 с	8,1 с
Максимальная скорость	188 км/ч	187 км/ч	207 км/ч
Топливо/запас топлива	АИ-95/60 л	ДТ/60 л	АИ-95/60 л
Расход топлива: смешанный цикл	6,6 л/100 км	4,8 л/100 км	6,5 л/100 км
Трансмиссия	передний привод; А6	передний привод; М6	передний привод; А6



ЗАМЕРЫ «ЗА РУЛЕМ»

Модель	C4 VTi (116 л.с.)	C4 HDi (114 л.с.)	C4 THP (150 л.с.)	Дорестайлинговый C4 (150 л.с.)
M_1, кг (%)	865 (61,6)	840 (61,3)	866 (61,5)	866 (61,6)
M_2, кг (%)	539 (38,4)	529 (38,7)	543 (38,5)	540 (38,4)
$M (M_1+M_2)$, кг	1404	1369	1409	1406
h_1, мм	225	225	225	210
h*, мм	170	170	170	160

*По защите двигателя.



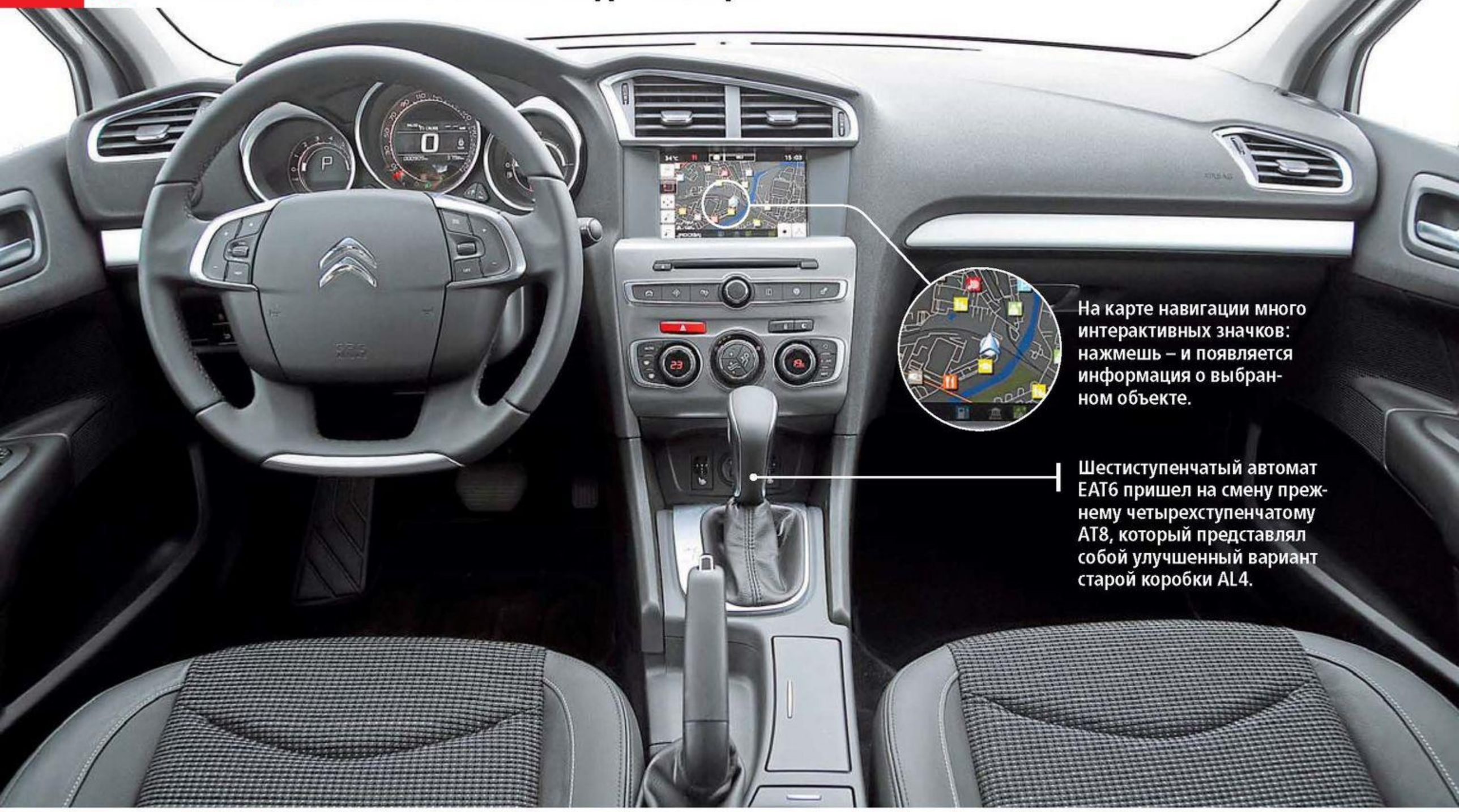
У самой дорогой версии – полностью светодиодная головная оптика. В противотуманках тоже светодиоды.

Маневрирование на тесной парковке облегчают передние и задние парктроники и камера со статической разметкой





Дизайн задних фонарей немного изменен, и теперь они светодиодные. У дизельной машины в самом бюджетном исполнении (слева) светотехника прежняя.



На карте навигации много интерактивных значков: нажмешь – и появляется информация о выбранном объекте.

Шестиступенчатый автомат EAT6 пришел на смену прежнему четырехступенчатому AT8, который представлял собой улучшенный вариант старой коробки AL4.



В блок слева от руля собраны кнопки включения обогрева ветрового стекла, отключения парктроника и деактивации системы контроля слепых зон.



Красная кнопка *SOS* – экстренный вызов спасателей через систему ЭРА-ГЛОНАСС. Черная клавиша справа – сигнал в службу помощи на дороге Citroen Assistance.

ускоряется даже на высшей, шестой передаче. Трогаться, по сути, можно и со второй – двигатель не сопротивляется. Жаль, педаль сцепления жесткая. Сюда бы автомат! В представительстве компании меня обнадежили: такая версия может появиться, если будет заметный спрос на дизельные машины.

Дизельный C4 показался чуть мягче бензиновых собратьев. Полагаю, в первую очередь из-за 16-дюймовых шин с 55-процентным профилем. На тестовых бензиновых экземплярах стоят опционные литые колеса с более жесткими шинами размерности 215/50 R17.

Комплектация нашей дизельной машины самая бюджетная – называется Feel Edition. Один из ее признаков – старые задние фонари без светодиодов. Но при этом есть трип-компьютер, обогрев сидений, четыре подушки безопасности. То есть даже самый бюджетный вариант не «пустой».

Компромисс

А вот еще одна моторно-трансмиссионная парочка: отныне бензиновый 116-сильный мотор может сочетаться с автоматом EAT6 (по умолчанию с ним по-прежнему работает пятиступенчатая механика).

Атмосферник в паре с автоматом показался оптимальным силовым агрегатом. Можно ездить динамично, а можно экономно «тошнить». Скажем, на загородной трассе, когда дорога идет в подъем, под ровным газом коробка до последнего будет держать высшую передачу. Ну а если притопить, автомат быстро переключится вниз – и мотор энергичнее потянет машину в подъем.

В центре передней панели появился семидюймовый сенсорный экран Touch Drive, поэтому клавиш на консоли стало меньше.
Одна из кнопок выводит на экран ярлычки приложений Apple CarPlay и MirrorLink. С их помощью машину можно подружить со смартфоном.



Спинка второго ряда складывается в пропорции 60:40. Подушки плотные, сидеть удобно. А вот над головой места мало – из-за покатой крыши.



На скобе замка появилась фетровая накладка – чтобы замок не гремел.

«С МНОГОСЛОЙНОЙ ЧЕРЕПИЦЕЙ ТЕПЛЕЕ»

Игорь Брязгунов
Директор производственного подразделения
ТЕХНОНИКОЛЬ SHINGLAS



ТЕХНОНИКОЛЬ

SHINGLAS
МНОГОСЛОЙНАЯ ЧЕРЕПИЦА

Комфорт круглый год! Многослойная структура сохраняет комфортную температуру в любой сезон. Летом кровля не нагревается, а зимой не пропускает холодные ветра под крышу.

60 ЛЕТ
ГАРАНТИЯ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ*

ГАРАНТИЯ КАЧЕСТВА

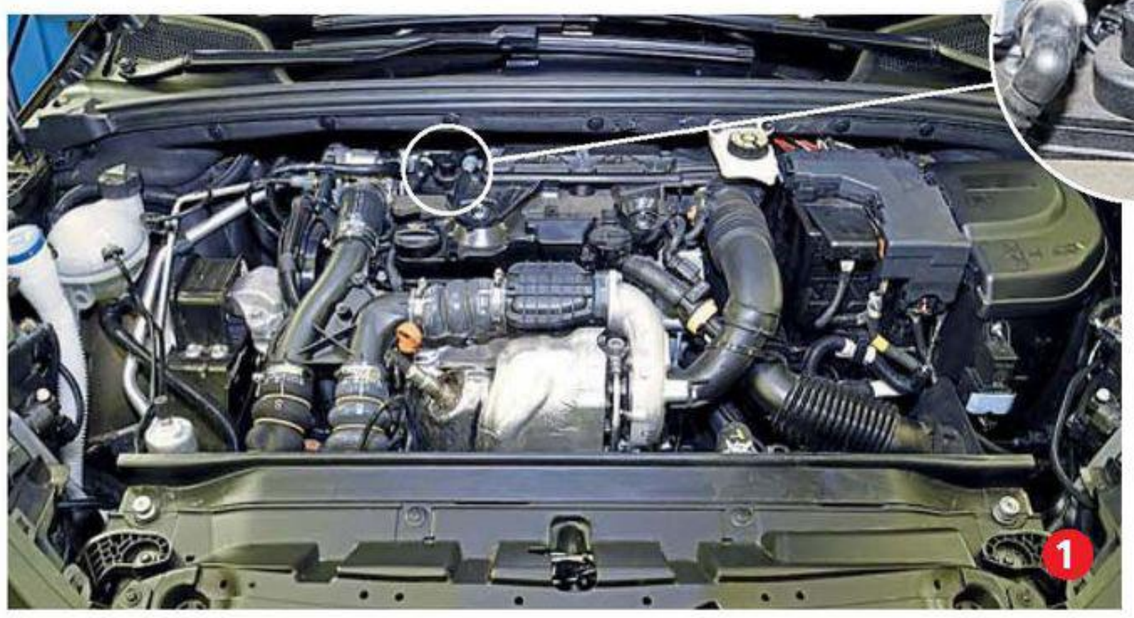
МНОГОСЛОЙНОСТЬ

ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ КОНСУЛЬТАЦИИ
8 800 200 05 65. WWW.SHINGLAS.RU

НАШЕ МАСТЕРСТВО – ДЛЯ ВАС

* Гарантия от 20 до 60 лет распространяется на черепицу ТЕХНОНИКОЛЬ SHINGLAS в зависимости от коллекции черепицы.

РЕКЛАМА





Не сразу определишь, что это кнопка подкачки топлива.



» ТЕХОСМОТР

Алексей Ревин

Турбодизель 1.6 л (114 л.с.) ❶ уверенно таскает даже тяжелый Grand Picasso. Турбокомпрессор и нейтрализатор установлены за радиатором – таким образом, моторный щит не нагревается, не передает тепло передней части салона и не вынуждает включать кондиционер, когда на улице холодно.

По днищу идет выхлопная труба без резонаторов. Теплозащиты туннеля нет, да она и не требуется. Проехав в пробочном режиме по городу, мы убедились, что труба совсем не нагрелась.

А вот и чудеса французской инженерной мысли: на магистрали для возврата в бак не востребованного двигателем топлива установлен охладитель обратки – этакий небольшой алюминиевый радиатор ❷, висящий прямо под днищем автомобиля. С нашими морозами главная задача – пустить мотор при желеобразной соляре, а потом теплая обратка не даст замерзнуть топливу в баке; французы же обратку охлаждают… Впрочем, перемкнуть трубки, исключив охладитель, не очень сложно.

Тормозные трубки не защищены, на неровной дороге их можно повредить. Похвалю штатную защиту двигателя, которой оснащены все автомобили. Моторный отсек надежно прикрыт двухмиллиметровым стальным щитом со множеством прорезей для охлаждения.



Атмосферный бензиновый мотор семейства EC5 (1,6 л, 116 л.с.) ❸ отвечает нормам Евро-5. Он сменил атмосферник EP6C, который стоял на дорестайлинговых машинах. Средний уровень форсировки и технология VTi (изменение фаз газораспределения) вместе с работами по снижению трения позволили сократить расход топлива.

Привод ГРМ – ремённый. Доступ к ремню свободный, что облегчает его замену.

Есть надежда, что к адаптивному шестиступенчатому автомату EAT6 будет меньше претензий, чем к прежнему четырехступенчатому агрегату AT8.

Предусмотрена теплозащита туннеля выхлопной системы ❹, которая идет не по всей его длине. Топливные трубки спрятаны в лонжерон.

Бензиновый 150-сильный турбомотор ❺ работает в паре с новым автоматом EAT6. Схема выпуска с передним расположением турбокомпрессора и нейтрализатора такая же, как у других версий, но под днищем висит дополнительный глушитель и есть развитая теплозащита.

Удивило крепление системы регулировки высоты луча светодиодных фар ❻. Рычаг притягивается к штанге стабилизатора поперечной устойчивости обычным червячным хомутом. Вот уж где тонкая регулировка…

У всех машин кованые стальные рычаги передней подвески. Будет легко менять втулки стабилизатора поперечной устойчивости, которые, к сожалению, недолго живут практически на любом автомобиле. У передних тормозных дисков нет грязезащитных щитков: в дождь вода из-под колес обдает внутренние поверхности тормозов.

На прежней машине был неудачно проложен жгут проводов, прижатый к горловине бачка системы охлаждения. Теперь с проводами всё в порядке [стрелка].







Я проехал, чередуя ускорения и спокойную езду, до подмосковной дачи и обратно, и трипкомпьютер выдал расход десять литров на сотню. Динамика, конечно, не ураганная. Такая машина подойдет спокойным водителям, которые покупают автомобиль надолго и с тревогой поглядывают на турбомоторы, опасаясь поломок.

Подвеска работает отменно (как и на двух других машинах), с легкостью фильтруя все выщербины асфальта. Ходовая – самая сильная сторона C4.

Хочется верить, что благодаря обновлению седану, на который приходится половина продаж марки в России, светит новая жизнь. C4 однозначно стал лучше – прежде всего в ездовых дисциплинах.

Подвеска достойна самых лестных отзывов, причем на любых дорогах. Не поскупились французы и на оснащение, а светодиодный свет – словно вишенка на торте. ЗР



Адсорбер теперь прикрыт стальным кожухом толщиной 2 мм.

Подвеска стала комфортнее, и наконец-то нет претензий к автомату

Охладитель обратки у дизеля – странное для наших условий решение

МАСЛО С ЖЕЛЕЗНЫМ ХАРАКТЕРОМ

GENESIS ARMORTECH*

ЗАЩИЩАЕТ ДВИГАТЕЛЬ В 10 РАЗ ЛУЧШЕ ТЕСТОВЫХ НОРМАТИВОВ**



* Генезис. Армортек. ** По сравнению с требованием стандарта Американского института нефти (American Petroleum Institute) API SN. По результатам испытаний Sequence VIII, Southwest Research Institute (SwRI) («СоусвестРесеарчИнститут», «ЭсвиЭрАй»), май 2009 года, США. *** По сравнению с требованием стандарта Ассоциации Европейских Автопроизводителей ACEA A3/B4-12. По результатам испытаний VW TDI (CEC L-78-T-99), APL Automobil-Prüftechnik Landau GmbH («ЭйПиЭль Аутомобиль-Пруфтехник Ландау ГмбХ»), май 2008 года, Германия. РЕКЛАМА

Исключительные защитные свойства нового синтетического масла «Genesis Armortech» подтверждены тестами независимых европейских лабораторий, аккредитованных ведущими мировыми автопроизводителями.
Испытания показали, что при использовании моторного масла «Genesis Armortech» величина износа подшипников коленвала в 10 раз ниже требований международной системы классификации моторных масел API.**
В то же время масло «Genesis Armortech» продемонстрировало отличный результат в тесте на выносливость. Остаточный ресурс эффективной работы масла в 1,5 раза* превышает эталонные требования Ассоциации Европейских Автопроизводителей (ACEA).**

ТЕХНОЛОГИИ ИМЕЮТ ЗНАЧЕНИЕ. ДОКАЗАНО ТЕСТАМИ.

ЛУКОЙЛ

НЕПРИ

КАСАЕМЫЕ

Новый седан Audi A4 подливает масла в огонь вечного спора внутри немецкой «большой тройки». Автор **Александр Виноградов**, фото: **Георгий Садков**

Сегмент спортседанов давно поделили между собой три клана: Audi, BMW и Mercedes-Benz, а всем прочим, кто покушается на часть пирога, достаются лишь крохи. Мы дали представителям «большой тройки» возможность разобраться между собой. Порядки в ней серьезные. Как только одна компания выстреливает новой моделью, остальные оказываются в роли догоняющих. Стала ли новая «четверка» Audi подтверждением этого правила или нарушила его? Ответ даст полноприводный Audi A4 2.0 TFSI quattro с четырехцилиндровым турбомотором мощностью 249 л.с. Оппонентами выступают

Audi A4 2.0 TFSI

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, 2,0 л (249 л.с.)
КОРОБКА ПЕРЕДАЧ: 7-ступенчатый робот
КОМПЛЕКТАЦИЯ: Sport

Mercedes-Benz C 350e

ДВИГАТЕЛИ: бензиновый, 2,0 л (211 л.с.) + + электромотор (82 л.с.)
КОРОБКА ПЕРЕДАЧ: 7-ступенчатый автомат
КОМПЛЕКТАЦИЯ: «Особая серия»

BMW 340xi

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, 3,0 л (326 л.с.)
КОРОБКА ПЕРЕДАЧ: 8-ступенчатый автомат
КОМПЛЕКТАЦИЯ: индивидуальная

3 592 637* 4 132 600 4 426 500

3500 000 3750 000 4000 000 4250 000 4500 000 ₽

**Здесь и далее цены приведены по состоянию на 1 августа 2016 года.*



Сегмент спортседанов давно поделили три клана: Audi, BMW и Mercedes-Benz

полноприводный BMW 340xi с рядной трехлитровой «турбошестеркой», развивающей 326 л.с., и гибридный заднеприводный Mercedes-Benz C 350e – к его 211 бензиновым силам добавлены 82 электрические.

Силовой разнобой? Ничего страшного! Ведь динамика, если верить паспортным данным, у наших подопечных близка. Да и базовые цены схожи.

Электросила

Аристократ! Благородные линии синего костюма этого Мерседеса дышат спокойствием и оптимизмом. Хромированных аксессуаров ровно столько, сколько нужно.

Открыв широкую дверь и плюхнувшись в кресло, очаровываешься неоклассикой интерьера. Высокие технологии органично переплелись с традиционными решениями. Дорогие часы и металлические клавиши трехзонного климат-контроля столь же уместны, как тачпад и проекционный дисплей. Лишь монитор мультимедиасистемы вносит легкий дисбаланс в облик передней панели – но без большого экрана сейчас никуда.

Водительское кресло электрифицировано по максимуму, вплоть до регулировки длины подушки. И это хорошо. Но мне не хватает боковой поддержки: объятия могли бы быть плотнее. Придираюсь? Спрашиваю по «званию» – это же высшая лига. Тем более что другие блага, включая вентиляцию сидений и электрорегулировку руля, имеются. Впрочем,

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ

	AUDI A4 2.0 TFSI	BMW 340xi	MERCEDES-BENZ C 350e
Снаряженная/полная масса	1585/2080 кг	1690/2165 кг	1780/2305 кг
Время разгона 0–100 км/ч	5,8 с	4,9 с	5,9 с
Максимальная скорость	250 км/ч	250 км/ч	250 км/ч
Топливо/запас топлива	АИ-95/58 л	АИ-95/60 л	АИ-95/50 л
Расход топлива: город./загород./смешан. цикл	7,7/5,0/5,9 л/100 км	9,7/5,9/7,3 л/100 км	–/–/2,4 л/100 км
Выбросы CO_2	н.д.	179 г/км	54 г/км
ДВИГАТЕЛЬ			
Тип	бензиновый	бензиновый	бензиновый + электромотор
Расположение	спереди, продольно	спереди, продольно	спереди, продольно
Конфигурация/число клапанов	R4/16	R6/24	R4/16
Рабочий объем	1984 $см^3$	2998 $см^3$	1991 $см^3$
Степень сжатия	н.д.	11,0	9,8
Мощность	183 кВт/249 л.с. при 5000–6000 об/мин	240 кВт/326 л.с. при 5500 об/мин	155 кВт/211 л.с. при 5500 об/мин + + 60 кВт/82 л.с.
Крутящий момент	370 Н·м при 1600–4500 об/мин	450 Н·м при 1380–5000 об/мин	350 Н·м при 1200–4000 об/мин
ТРАНСМИССИЯ			
Тип привода	полный	полный	задний
Коробка передач	R7	A8	A7
Передаточные числа: I/II/III/IV/V/VI/VII/VIII/з.х.	3,19/2,19/1,52/1,06/0,74/0,56/0,43/–/2,75	н.д.	4,38/2,86/1,92/1,37/1,00/0,82/0,73/–/3,42
Главная передача	4,24	н.д.	3,06
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ			
Подвеска: спереди/сзади	многорычажная/многорычажная	McPherson/многорычажная	многорычажная/многорычажная
Рулевое управление	реечное, с электроусилителем	реечное, с электроусилителем	реечное, с электроусилителем
Тормоза: спереди и сзади	дисковые, вентилируемые	дисковые, вентилируемые	дисковые, вентилируемые
Шины	245/40 R18	225/45 R18, 255/40 R18	225/40 R19, 245/35 R19



Селектор коробки – подрулевой, а потому без лепестков ручного выбора режимов не обойтись.

Светлая отделка добавляет интерьеру воздушности. Впрочем, передняя панель классно смотрится в любом сочетании цветов и материалов.



Бокс между передними сиденьями – самый объемный. В нем обосновались разъемы USB и SD.

Клавиши управления микроклиматом красивые и очень удобные.



В отличие от старших братьев, у «цешки» приборы аналоговые. Фактурные циферблаты и информативный дисплей не требуют привыкания.



Центральный дисплей вызывает противоречивые чувства. Он портит архитектуру передней панели, но четкость и качество анимации заставляют сменить гнев на милость.



Передние сиденья рассчитаны на людей крупных – валики боковой поддержки расставлены широко. Вентиляция сидений – опция.



Система Comand подчиняется не только джойстику, но и тачпаду, однако удовольствие пользования последним в движении весьма сомнительное.

и механическая настройка не испортила бы впечатления от «бублика» с удобным хватом и стильных подрулевых лепестков. Без последних не обойтись, ведь селектор автомата, как у всех седанов Mercedes-Benz, давно переехал на рулевую колонку.

Пробираясь на второй ряд, я не питал иллюзий. Задний диван отформован под двух очень дорогих гостей – комфорт на высоте, но лишь в части посадки и наличия персонального блока климат-контроля. А вот с запасом пространства не всё так радужно: лишние кубометры Мерседеса до́роги, их тут впритык. Самая большая проблема – зауженный выступающей колесной аркой дверной проем.

Впрочем, часто ли в С-классе ездят сзади? Я вот быстро перебрался вперед, за руль.

Гнать на гибридном Мерседесе почему-то не хочется. Мягкой поступью «эйрматика» он

Mercedes-Benz C 350e

С-класс четвертого поколения (индекс W205) дебютировал в 2014 году и тогда же вышел на российский рынок. В линейке – седан, универсал, купе и кабриолет с широкой гаммой бензиновых и дизельных моторов.

ДВИГАТЕЛИ:

бензиновые: 1.6 (150 л.с.) – от 2 090 000 ₽
2.0 (184 л.с.) – от 2 460 000 ₽
2.0 (211 л.с.) – от 2 460 000 ₽
2.0 гибрид (211 л.с. + 82 л.с.) – от 3 200 000 ₽
3.0 (367 л.с.) – от 3 560 000 ₽
4.0 (476 л.с.) – от 4 600 000 ₽
4.0 (510 л.с.) – от 5 100 000 ₽
дизельный: 2.2 (204 л.с.) – от 2 660 000 ₽

Разнофактурную переднюю панель можно разглядывать бесконечно. По новой традиции центральные и правый дефлекторы визуально объединены.

Трехзонный климат контроль понравился и дизайном, и эффективностью. Особенно приглянулись удобные клавиши-тумблеры.

В небольшом боксе между передними сиденьями есть разъемы под внешние носители.

За селектор робота S tronic хочется подержаться, даже если в переключениях нет нужды. Режим *Parking* включается боковой кнопкой – как и у конкурентов.





Стоит ли продвинутый дисплей своих денег? У каждого свой ответ. Многим из нашей тестовой группы ближе аналоговые приборы. Интересно выполнены указатели температуры и уровня топлива, притаившиеся за пределами дисплея.

↓ Мультмедийный блок MMI по логике управления близок к системе iDrive. Верхние кнопки можно запрограммировать под любимые функции.





Сиденья S line радуют хорошим профилем, развитой боковой поддержкой и плотной набивкой.

идет к пункту назначения, покоряя тишиной в салоне. И дело не только в возможности ехать на чистом электричестве. Даже когда в цилиндрах сгорает бензин, в салоне очень тихо, что подтвердили наши замеры.

Но ведь у Мерседеса должна быть и другая сущность – не зря же предусмотрен режим *Sport*! Да и прошлая встреча с «цэшкой» говорит о том же (ЗР, 2015, № 10).

С динамикой и впрямь нет проблем. Электромотор добавил аргументов на светофоре: шесть с небольшим секунд разгона до 100 км/ч – результат весьма достойный. Если в спринте нет нужды, можно сэкономить на бензине и проехать полсотни километров исключительно на электротяге. Но в поворотах гибридный С-класс проявляет своенравие. Поначалу всё привычно: он чист в обратной связи и точен в реакциях. Но стоит подойти к пределу, как благородство сменяется нервозностью. В поворотах корма без предупреждения обгоняет переднюю часть.

Тяжкий груз ответственности за пострадавшую управляемость несет размещенная в багажнике батарея. Загнав машину на весы, мы подтвердили догадку: развесовка существенно изменилась – бóльшая часть массы теперь приходится именно на заднюю ось. Неудивительно, что система стабилизации именно у гибридного С-класса не отключается.

Шестизарядный револьвер

«Трешка» BMW смотрит на «зеленых» с презрением. Ее хищный взгляд настраивает на серьезный разговор – никакой мишуры, ничего сверкающего. «Триста сороковая» шуток не любит. Она любит водителя. Салон

Audi A4 2.0 TFSI

Машину нового поколения (индекс B9) представили в прошлом году. Продажи в России начались в 2016-м, причем исключительно с бензиновыми турбомоторами. В российской гамме – седан, универсал и вседорожная модификация Allroad.

ДВИГАТЕЛИ:
бензиновые: 1.4 (150 л.с.) – от 1 870 000 ₽
2.0 (190 л.с.) – от 1 985 000 ₽
2.0 (249 л.с.) – от 2 286 000 ₽



У BMW – «всего лишь» двухзонный климат-контроль, но к его работе не придерешься.

После минимализма начала двухтысячных в мюнхенские интерьеры вернулась основательность. А консоль снова развернулась к водителю.

С годами логика и удобство управления системой iDrive, обросшей горячими клавишами, заметно улучшились.

Джойстик коробки с боковой кнопкой режима *Parking* требует некоторого привыкания. К работе самого́ автомата – никаких вопросов.



Приборы верны традициям. Великолепная читаемость, рыжая подсветка, экономайзер под тахометром – всё как много лет назад.



Большой дисплей можно разделить на два функциональных окна, выводя необходимую комбинацию из двух разделов меню.

скроен по заветам Поля Брака: все кнопки там, где были и десять, и двадцать, и даже тридцать лет назад.

С какой любовью кресло обволакивает тело – не передать словами. Профиль сиденья безупречен, валики боковой поддержки можно подогнать под любую фигуру. В отличие от Мерседеса, здесь есть регулировка боковой поддержки. Традиционно развернутая к водителю центральная консоль лишь усиливает ощущение кокпита.

Не беда, что нет опционного М-руля. Штатная баранка тоже хороша – не хочется выпускать ее из рук. Каплю дегтя в бочку безупречной эргономики подлили нефиксируемые подрулевые рычажки, к которым придется привыкать.

Пересаживаюсь назад. Пассажиры в BMW никогда не были главными, но ехать здесь удобно: ме́ста больше, чем в Мерседесе, да и дверной проем шире. Правда, в тестовой «трешке» нет климат-контроля для задних пассажиров и обогрева заднего сиденья, но их можно заказать.

Обо всех недостатках забываешь, как только салон наполняется хрипотцой трехлитровой рядной «турбошестерки». Тишины не дождешься – это тебе не С-класс! Намеренно или нет, но двигатели в «баварцах» никогда не глушили шумоизоляцией сверх



Опционные М-сиденья бесподобны по профилю и набору регулировок – удастся подогнать под любую фигуру.



Тестовая «трешка» располагает расширенной телефонией с возможностью подключения двух телефонов. Рядом притаились разъемы для внешних носителей.

BMW 3-й серии

«Трешка» с индексом F30 появилась в 2012-м, а в прошлом году перенесла рестайлинг. С недавних пор в гамме остались лишь седан и пятидверный хэтчбек Gran Turismo – универсал сняли с продажи. В салонах есть автомобили как немецкой сборки, так и калининградской.

ДВИГАТЕЛИ:

бензиновые: 1.5 (136 л.с.) – от 1 790 000 ₽
2.0 (184 л.с.) – от 1 990 000 ₽
2.0 (249 л.с.) – от 2 520 000 ₽
3.0 (326 л.с.) – от 2 800 000 ₽
3.0 (431 л.с.) – от 4 230 000 ₽
дизельный: 2.0 (190 л.с.) – от 2 200 000 ₽









↑ По простору задний ряд Мерседеса близок к конкурентам, но проем заужен колесными арками. Вдвоем сидеть удобно.

← Для задних пассажиров – отдельная «погода».



↑ Места в BMW вдоволь, широкие дверные проемы облегчают посадку. Заднее сиденье отформовано под двоих – втроем неудобно.

← Дефлекторы вентиляции и розетка на 12 В – вот и все радости жизни на сиденьях заднего ряда.



↑ Заднее сиденье Audi чуть выше, чем в «трешке», потому садиться удобнее. Но по запасу пространства для задних ездоков – паритет.

← В распоряжении пассажиров – блок климат-контроля.

меры. И это правильно. Время от времени я выключал классную аудиосистему Harman Kardon, чтобы насладиться звучанием «шестиструнного оркестра».

Педаль газа слегка задемпфирована, а восьмиступенчатый автомат не спешит переходить на ступень вниз. Полностью избавиться от микрозадержки в отклике силового агрегата на нажатие педали газа не удается даже в спортивном режиме. Ну нет у этого мотора той чистоты откликов, коей радовали старые добрые атмосферные «шестерки». Но всё равно динамика – ураган!

«Шестизарядный» BMW разгоняется до сотни за пять секунд, оставляя Mercedes-Benz наедине с его экологией. Наши замеры не опровергли паспортных данных, что бывает нечасто. Каждое торможение двигателем сопровождается сочным всхлипом выпускной системы с перепускным клапаном. Еще бы подрулевые лепестки заиметь, чтобы

СРЕДНИЙ УРОВЕНЬ ШУМА В САЛОНЕ, дБА (замеры ЗР)

	Скорость, км/ч (передача)				Максимум при разгоне 0–100 км/ч
	80 (D)	100 (D)	120 (D)	140 (D)	
AUDI A4 2.0 TFSI	59,3	62,9	64,1	67,1	69,5
BMW 340xi	60,0	63,0	67,2	69,8	75,0
MERCEDES-BENZ C 350e	59,7	63,6	65,4	69,7	69,6

не отрывать рук от руля при ручном переключении, – и было бы совсем хорошо.

После нестабильного С-класса управляемость – восторг! «Трешка», словно голодная пиранья, обгладывает повороты «горной» дороги Дмитровского автополигона. Такое чувство, что она никогда не насытится связками виражей. А я не могу нарадоваться отсутствию сомнительных посредников между рулем и колесами: все реакции на повороты баранки кристально прозрачны – особенно в спортивном режиме, который поджимает активные амортизаторы. Ни сноса, ни заноса: даже в пределе машина уверенно цепляется за дорогу всеми четырьмя колесами – спасибо полному приводу xDrive, умело жонглирующему крутящим моментом.

Плавность хода? На мелочовке BMW традиционно ершится – во многом из-за жестких шин «ран-флэт». Но крупняком машину не испугать. А удивило вот что: в кои-то веки «трешка» перестала шарахаться из стороны в сторону в продольных асфальтовых колеях. Этим недугом страдали машины всех прошлых поколений. Прогресс.

Леди в красном

Спор Мерседеса и BMW прервала «дама в красном». Хороша! Те времена, когда «четверка» Audi с виду была мягкой и пушистой, прошли.

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	V6ar., 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	Tп/Tз, мм
AUDI A4 2.0 TFSI	880–1185	990	1420	1120	620–860	950	1380	1045/2050	470	1000	465	368/480	1000	715	902 (55,2)	731 (44,8)	1633	5,5/55	165*	220	4726	2820	1427	1842	1572/1555
BMW 340xi	1015–1235	1020	1410	1140	630–865	965	1400	955/1975	500	990	440	348/480	1000	710	916 (53,0)	812 (47,0)	1728	4,0/60	135*	195	4633	2810	1428	1811	1531/1570
MERCEDES-BENZ C 350e	1005–1240	1010	1400	1200	620–880	960	1380	950/1990	445/	1010	480	288/335	980	695/720	895 (48,0)	968 (52,0)	1863	4,5/55	130*/165**	230/265**	4686	2840	1442	1810	1588/1570

*По защите двигателя. **В верхнем положении кузова. ***По первому ряду сидений/по второму ряду. Синий цвет – данные производителя.

60th ANNIVERSARY | SEIKO AUTOMATIC WATCH*

СОВЕРШЕННОЕ ЧАСОВОЕ МАСТЕРСТВО, ИЗ ЯПОНИИ.

PRESAGE



TRIMATIC

Trimatic символизирует три изобретения Seiko, которые обеспечивают высокий уровень надежности и долговечности механических часов Seiko.

Реклама. * 60-летний юбилей автоматических часовых механизмов Seiko.

SEIKO

БУТИК SEIKO
Москва, ул. Никольская, 10/2; +7 (495) 510 1881
www.seikoboutique.ru; boutique@seiko.ru
Все авторизованные точки продаж в России на www.seiko.ru

» ДНО ПРОГРЕССА

Немецкая «большая тройка» всегда задает технологическую планку конкурентам. Посмотрим, как передовые технологии выглядят снизу.

Mercedes-Benz C 350e



Mercedes-Benz радует ровным полом. А вот пыльники рулевых наконечников можно было бы прикрыть.



Передняя подвеска на двойных поперечных рычагах – традиционная для штутгартских машин схема.



Моторчики задних амортизаторов находятся в непосредственной близости от кожухов пневмобаллонов. Неизбежны контакты, и рано или поздно кожухи протрутся.

BMW 340xi



Днище BMW плоское, а двигатель прикрыт мощным алюминиевым щитом.



Передняя подвеска – традиционная для «трешек»: стойки McPherson в сочетании с нижними продольным и поперечным рычагами.



Нижние рычаги задней подвески прикрыты развитыми аэродинамическими щитками. На активных амортизаторах видны электромоторчики.



Раздаточная коробка расположена высоко и хорошо защищена. Карданный вал и вовсе скрыт от посторонних глаз – висит выше выпуска.

Audi A4 2.0 TFSI



Днище Audi A4 абсолютно плоское, зацепиться просто нечем. Двигатель прикрыт защитой из прочного пластика.



Количество шарнирных соединений в хитросплетении передней многорычажки зашкаливает. Долго ли проживет подвеска?



Как и у предшественницы, сверху – два поперечных рычага. В случае чего их можно менять отдельно.



Задние рычаги Audi A4 укутаны в массивные пластиковые щитки. Машина новая, но откуда появились масляные пятна на правой полуоси?

СЕРВИС В ЦИФРАХ

	Периодичность ТО	Гарантия	Дилеры (СТОА)
AUDI A4 2.0 TFSI	15 000 км или 12 месяцев	4 года или 120 000 км либо 2 года без ограничения пробега	59
BMW 340xi	15 000 км или 12 месяцев	2 года без ограничения пробега	62
MERCEDES-BENZ C 350e	15 000 км или 12 месяцев	2 года без ограничения пробега	67



← В заднем бампере – розетка для подзарядки батареи. Разъем автоматически блокируется после того, как вставишь вилку, – защита от любителей поживиться цветметом.



Багажник изрядно съеден батареей, к тому же образовалась ступенька на полу.

Про хранение мелочовки под полом придется забыть: там «приборный отсек».





Багажник «достаточный»: мы намерили 348 литров. По бокам – удобные ниши для мелочовки.

Подполье заняли дополнительные отделения. Перегородку можно вытащить. Запаска не предусмотрена в принципе.





Багажник – идеальной формы и, по нашим замерам, самый просторный: 368 литров. Крючок позволит зафиксировать фальшпол в открытом положении. Только в Audi мы нашли докатку – у конкурентов лишь ремкомплекты.

И пусть обошлось без революции, но эволюция заметна: силуэт стал более стремительным, а росчерк фар – дерзким. Лишь пакет для плохих дорог, подразумевающий и увеличенный клиренс, слегка вредит гармоничности профиля.

Если не зацикливаться на вырастающем из передней панели большом дисплее, салон стилистически безупречен и даже западет в душу. Каждую детальку хочется рассматривать и щупать. И нажимать безо всякой нужды кнопки, сменившие алую подсветку на белоснежную. Мягкий пластик, холодок металла тумблеров, шершавые деревянные вставки – добро пожаловать в тактильный рай! Лишь виртуальной панелью приборов, дающей информацию на любой вкус, я бы пожертвовал и отдал предпочтение привычной аналоговой – с настоящими стрелками.

А вот на передние сиденья S line рекомендую раскошелиться. Ассортимент регулировок схож с мерседесовским, но профиль лучше, а боковая поддержка надежнее держит в объятиях. Спортивный руль с усеченным по низу ободом приятен и глазу, и рукам. Подрулевые лепестки – на месте.

Задние пассажиры тоже не чувствуют себя чужаками. Дверные проемы такие же широкие, как у BMW, а высоко установленный диван еще больше облегчает посадку. Предусмотрен для галерки и свой климат-контроль. Жизненного пространства спокойно хватит на двоих, а вот третьего пассажира отторгнут спрофилированное на две персоны сиденье и высокий центральный туннель.

Audi давно дружит с турбонаддувом, и новая машина не исключение. Двухлитровый агрегат выдает на 70 «лошадок» меньше, чем трехлитровый мотор BMW, но в спринте до сотни A4 проигрывает ему меньше секунды. А C-классу и вовсе привез полсекунды.

Спасибо коробке с двумя сцеплениями? S tronic свое дело знает и вовремя подает нужную ступень. Но Audi еще и легче







Изначально неплохое шасси С-класса подпорчено тяжелой батареей в багажнике. Из-за лишних килограммов и специфической развесовки по осям рождается дисбаланс в поворотах.





В связках поворотов BMW 340xi чувствует себя как рыба в воде. Чистая обратная связь «по рулю» и близкая к нейтральной поворачиваемость доставляют истинное удовольствие.





Audi A4 радует выверенным усилием на руле и точными реакциями. В пределе «четверка» демонстрирует явную склонность к заносу.

BMW – почти на центнер. Отчасти поэтому и аппетит скромнее. На трассе я легко держусь в пределах 7 л/100 км. Для тех, кто любит изнурять себя топливными диетами, есть экономичный режим *Efficiency* (у меня он вызвал лишь раздражение) – это когда высшая передача включается при любом удобном случае. Климатическая установка при этом работает вполсилы, и в салоне быстро кончается запас свежего воздуха. Со всеми муками удается сэкономить примерно десять рублей на сотню километров. Сомнительная выгода.

Но хватит брюзжать. Насильно экономить топливо меня никто не заставляет, да и машина к этому не располагает. Ведь в активе А4 не только турбомотор в паре с шустрым «эстроником», но и полноприводная трансмиссия quattro. Электроника очень деликатно перераспределяет крутящий момент между осями, даря водителю ощущение управления раллийным аппаратом. Даже легкая склонность к избыточной поворачиваемости не портит картину. А уж зимой умелому водителю она и вовсе в радость.

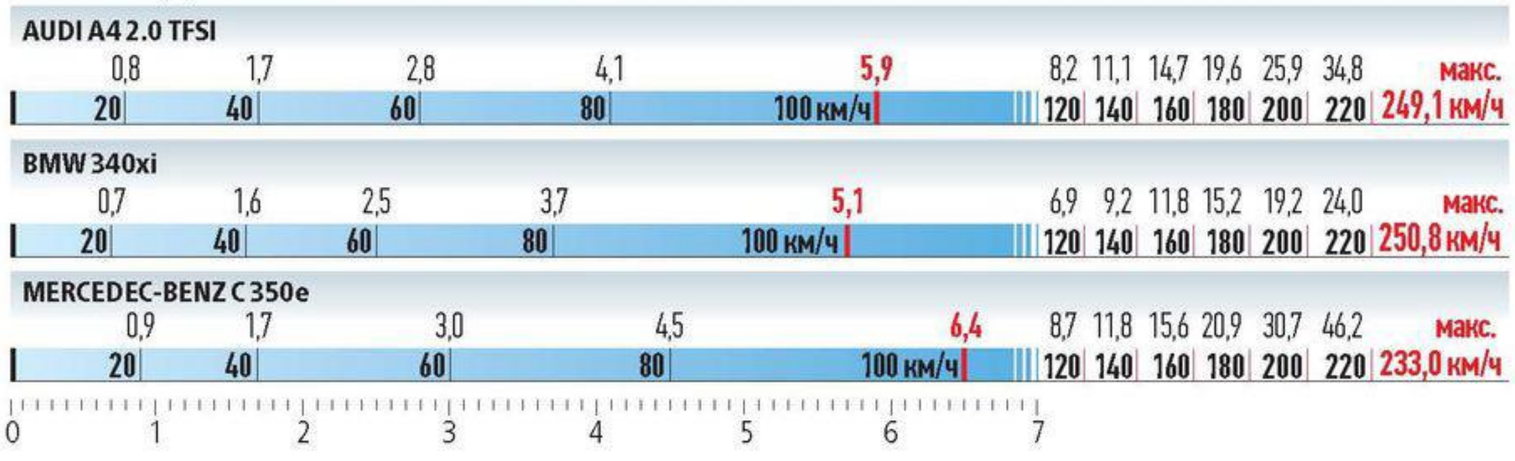
Чего не скажешь о завышенной подвеске, о которой я уже упоминал. В предельных виражах, когда идешь практически на грани сцепных свойств шин, молниеносные реакции машины на повороты руля, налитого приятным информативным усилием, размываются кренами кузова – не критическими, но всё же заметными. А что вы хотели? На шпильках бегать тяжело, нужен каблук пониже – может, тогда красотка и бедрами перестанет вилять.

Что касается плавности хода, то на разбитой дороге «четверка» всегда ищет золотую середину. На мелких огрехах потряхивает, но на крупных ямах пробоев не допускает. Не самый плохой компромисс.

Quattro costa?

Гибридный Mercedes-Benz проиграл, но ему есть чем зацепить покупателей. К аристократической внешности прилагается высочайший комфорт, а динамические способности устроят многих, если не всех. Конечно, С 350e уступает своим оппонентам в благородстве поведения

РАЗГОН (с) И МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ



ЭЛАСТИЧНОСТЬ

AUDI A4 2.0 TFSI	
60–100 км/ч (D)	3,2 с
80–120 км/ч (D)	4,0 с
BMW 340xi	
60–100 км/ч (D)	2,9 с
80–120 км/ч (D)	3,4 с
MERCEDEC-BENZ C 350e	
60–100 км/ч	3,3 с
80–120 км/ч	4,1 с

ВЫБЕГ

AUDI A42.0 TFSI	
120–50 км/ч	1724 м
50–0 км/ч	749 м
BMW 340xi	
120–50 км/ч	1823 м
50–0 км/ч	654 м
MERCEDEC-BENZ C 350e	
120–50 км/ч	1998 м
50–0 км/ч	839 м

ТОРМОЖЕНИЕ с 100 км/ч

AUDI A4 2.0 TFSI	
путь	37,4 м
замедление	10,32 м/с²
BMW 340xi	
путь	37,6 м
замедление	10,26 м/с²
MERCEDEC-BENZ C 350e	
путь	39,5 м
замедление	9,77 м/с²

НЕМЦЫ СТАРОЙ ШКОЛЫ

Давайте отмотаем время на двадцать лет назад и посмотрим, что представляла собой эта троица в 1996 году. Вспомним модификации, схожие по иерархии с нынешними версиями, – самые мощные бензиновые (не считая экстремально заряженных).

У **Audi A4** первого поколения под капотом была V-образная 2,8-литровая «шестерка» мощностью 193 л.с. Тогда в Ингольштадте широко использовали схему с пятью клапанами на цилиндр. Динамика очень неплоха по тем временам: 9,2 секунды до 100 км/ч. Коробка – пятиступенчатая, механическая или автомат. И, что весьма важно, из немецкой «большой тройки» только фирма Audi предлагала тогда полный привод.

BMW 328i с кузовом E36 имел под капотом, ясное дело, рядную атмосферную «шестерку» соответствующего шильдику объема – 2,8 литра. Мощность – тоже 193 л.с. Коробка – пятиступенчатая, механическая или автомат. При той же максимальной скорости (233 км/ч) «трешка» набирала первую сотню на полторы секунды быстрее – отчасти благодаря меньшей (почти на 100 кг) снаряженной массе.

Mercedes-Benz C 230 Kompressor (кузов W202) был оснащен приводным нагнетателем, и его четырехцилиндровый двигатель объемом 2,3 л развивал всё те же 193 силы. Коробка – пятиступенчатая, механическая или автомат. Машина была чуть шустрее Audi, но «трешке» BMW всё же уступала, разгоняясь до 100 км/ч за девять секунд.













ОБЩИЕ ДАННЫЕ	A4 2.8 QUATTRO	328i	C230 KOMPRESSOR
Длина/ширина/высота/база	4480/1730/1420/2610 мм	4433/1700/1393/2700 мм	4490/1720/1420/2690 мм
Объем багажника	440 л	435 л	430 л
Снаряженная/полная масса	1465/2150 кг	1395/1780 кг	1420/1890 кг
Топливо/запас топлива	АИ-95/62 л	АИ-95/65 л	АИ-95/62 л
Разгон 0–100 км/ч	9,2 с	7,8 с	9,0 с
Максимальная скорость	233 км/ч	233 км/ч	227 км/ч
Двигатель; коробка передач	бензиновый 2.8 (193 л.с), V6; A5	бензиновый 2.8 (193 л.с.), P6; A5	бензиновый 2.3 (193 л.с.), P4; A5



TOYO TIRES
driven to perform



Откройте для себя
настоящее японское качество
зимних шин Toyo Tires

www.toyotire.ru



У нового Audi A4 практически нет слабых мест – красив, удобен, надежен в управлении. Но и соперники не лыком шиты, о чем говорят результаты нашего теста.

Александр Виноградов

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.

Рабочее место водителя

К передним сиденьям BMW нет замечаний. В Audi они тоже хороши, но набор регулировок скромнее. Полностью электрифицированным креслам Мерседеса не хватает боковой поддержки. Органы управления у всех автомобилей выверенные. Естественный обзор примерно на одном уровне, но Audi и BMW оснащены камерами заднего обзора с динамической разметкой, в то время как Mercedes-Benz довольствуется парктроником.

Салон

По запасу пространства спереди и на задних местах машины близки. Похожи они друг на друга и заморочками в управлении мультимедийной системой. Пространство между передними сиденьями лучше всего организовано в Мерседесе. Забираться назад удобнее в Audi, а в Мерседесе дверной проем съедают задние арки. Багажник Audi самый большой; BMW проигрывает ему всего 20 литров. Грузовой отсек Мерседеса сильно урезан батареей.

Ходовые качества

Лучшая управляемость – у BMW: нейтральная поворачиваемость, точнейшие реакции. Audi радует великолепной настройкой рулевого управления, но в предельных режимах проявляет склонность к заносу задней оси. Управляемость Мерседеса пострадала из-за неоптимальной развесовки, виной чему стала батарея в багажнике. Лучшая динамика – у BMW, но Audi отстает не сильно. Впрочем, и разгон Мерседеса вялым не назовешь. По эффективности тормозной системы все три автомобиля близки.

Комфорт

Самый тихий – Mercedes-Benz. Audi уступает ему мизер, а BMW запомнился рычащим на разгоне мотором. Лучшая плавность хода – у C-класса, Audi и BMW жестче на мелких неровностях. У BMW есть обогрев руля, а климат-контроль самый простой – двухзонный. Audi и Mercedes-Benz могут похвастаться трехзонной климатической системой. У Audi есть также обогрев руля, а Mercedes порадовал кондиционируемыми передними сиденьями.

Приспособленность к России

Самый скромный клиренс – у BMW, но сердце успокаивает мощная защита двигателя. У Audi просвет больше благодаря пакету опций для плохих дорог. Пневмоподвеска Мерседеса позволяет при необходимости приподнять кузов. Межсервисный интервал у всех машин один и тот же. По количеству СТО – почти паритет. В Audi есть докатка, а в Мерседесе и BMW – лишь ремкомплект.

	Сиденье	Органы управления	Обзор	Передняя часть	Задняя часть	Багажник	Динамика	Тормоза	Управляемость	Шумоизоляция	Плавность хода	Микроклимат	Геометрическая проходимость	Сервис	Эксплуатация	Общая оценка
AUDI A4 2.0 TFSI	9	9	9	9	8	9	9	9	9	9	8	9	8	8	8	8,67
	👍 отличный баланс управляемости и плавности хода, уверенная динамика; отличная эргономика								👎 пакет для плохих дорог подпортил силуэт и добавил кренов							
BMW 340xi	10	9	9	9	8	9	9	9	10	8	8	8	8	8	8	8,67
	👍 образцовое поведение на дороге, мощный разгон; великолепные сиденья								👎 нет запаски; шины «ран-флэт» ухудшили плавность хода							
MERCEDES-BENZ C 350e	8	9	8	9	8	8	8	9	8	9	9	9	8	8	8	8,40
	👍 высокая плавность хода, хорошая шумоизоляция; экономичность; батарея подзаряжается быстро								👎 проблемы с балансом в поворотах; маленький багажник							



СПОРТИВНЫЕ ПАРНИ

Все три производителя – завсегдатаи в разных дисциплинах автоспорта. Но есть один чемпионат, где они выступают бок о бок, – немецкая кузовная серия DTM. Самый титулованный здесь – Mercedes-Benz, пилоты которого становились чемпионами одиннадцать раз. Фирма Audi добыла девять чемпионских титулов, а на автомобилях BMW чемпионский титул завоевывался пять раз. Правда, «баварцы» надолго покидали чемпионат и вернулись лишь в этом десятилетии.

Успехи у трех компаний есть и в других сериях. Audi давно обосновался в «24 часах Ле-Мана». С 2000 года заводская команда ❶ выиграла тринадцать марафонов. Автомобили BMW наиболее успешны в Туринге: на их счету четыре титула в WTCC ❷.

Да и в Формуле-1 есть достижения: болиды с двигателями BMW выиграли двадцать Гран-при и один чемпионский титул. Mercedes-Benz добился в Формуле-1 еще большей славы – со штутгартскими двигателями было одержана 141 победа. McLaren с двигателями Mercedes взял три чемпионских титула. А в качестве заводской команды марка Mercedes-Benz завоевала четыре чемпионских титула ❸.









в предельных режимах – но многие ли отважатся подобраться к тому пределу, когда эта разница становится ощутимой? Взамен C-класс дарит возможность гордиться заботой об экологии и с умным видом переключать режимы использования электроэнергии. За статус защитника окружающей среды нужно отдать как минимум 3 200 000 рублей – столько стоит базовый C 350e. А наш тестовый автомобиль с массой опций оценен в 4 100 000 рублей.

BMW 340xi – противоположность гибридному Мерседесу. Он не собирается покорять кого-либо комфортом и создан для автомобилистов с иными ценностями. Спокойно ли ты ездишь или на пределе – не важно, «трешка» готова ко всему. Солидарна с Мерседесом она лишь в одном – в цене. Самая простая «триста сороковая» оценена в 2 800 000 рублей. А стоило нашпиговать ее опциями, как ценник тут же вырос на полтора миллиона.

Audi в очередной раз продемонстрировал, как важно найти нужный баланс. «Четверка» лишь немного недотягивает до комфорта Мерседеса, а по части поведения на дороге незначительно хуже BMW, с которым разделила победу. Окажись в соперниках BMW 330 с соразмерной мощностью, и A4 мог бы стать единоличным лидером.

В доступности он выигрывает и сейчас: хорошо нафаршированный тестовый автомобиль стоит 3 600 000 рублей. А за базовую полноприводную версию с 249-сильным мотором просят 2 400 000 рублей.

Что до конкуренции не на дорогах полигона, а в объемах продаж, то все машины наверняка будут идти ноздря в ноздрю, а выбор покупателей станет определяться исключительно личными симпатиями и силой убеждения дилеров. Заклятая дружба «неприкасаемых» продолжается! ЗР

реклама

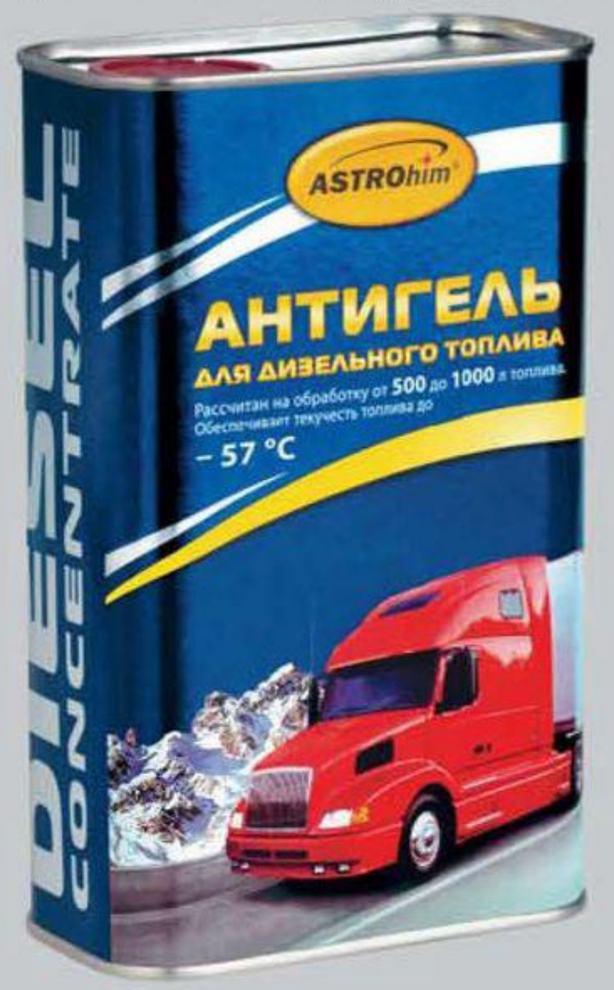


ВНИМАНИЮ ВЛАДЕЛЬЦЕВ ДИЗЕЛЬНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ!

Антигель ASTROhim предотвращает замерзание дизтоплива в сильный мороз. Уже более десяти лет присадка является лидером сравнительных тестов*, позволяя сохранять текучесть топлива при самых низких температурах.

Антигель производится с использованием технологии и сырья химического концерна BASF (Германия). При его разработке были учтены особенности российского дизтоплива.

В отличие от аналогов антигель ASTROhim не замерзает во флаконе до -18 °С, избавляя от необходимости отогревать присадку перед использованием.



Спрашивайте в автомагазинах вашего города.
Рекомендуемая розничная цена за канистру 1 л - 596 рублей.

*Журнал «Автомир» №51, 2014 г. – 1 место
*Телепередача «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
8-800-301-10-85
Звонок по России бесплатный
www.astrohim.ru

ASTROhim®



Смотрите на iPad: проверяем в деле

УСИЛИТЬ БДИТЕЛЬНОСТЬ

В нашем очередном тесте сошлись семь соперников. Из них четыре сделаны по новой технологии.

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

Видеорегистраторы с недавних пор являются чуть ли не обязательным атрибутом для самостоятельного оформления ДТП по европротоколу. Радар-детекторам постоянно подбрасывают новые задачи разработчики и установщики дорожных камер. Производители гаджетов за этой «модой» следят и предлагают свежие решения, причем с учетом мнений потребителей.

С момента нашего первого теста комбоустройств (ЗР, 2015, № 4) прошло полтора года. За это время они расстались со статусом экзотики и стали весьма популярными. Вполне ожидаемо не нашла развития ветвь примитивных приборов, представляющих собой готовый радар-детектор, дополненный объективом и дисплеем для управления регистратором.

Нынешние гаджеты полноценно объединили в себе функции двух устройств, настраиваемые через единое меню на цветном ЖК-дисплее.

Близкое знакомство

Мы постарались собрать разные по цене и концепции модели, дабы сравнить их эффективность и выяснить, имеют ли более дорогие изделия явные преимущества перед дешевыми. Не обошлось без «близнецов», что стало уже привычным. Первая пара – Sho-Me Combo 3 A7 и Playme P400 Tetra. Их объединяет оригинальная форма и классическая конструкция детектора с горизонтальной рупорной антенной.

Inspector Cayman и SilverStone F1 Hybrid Uno – представители новой школы. Они похожи на фотоаппараты-мыльницы, имеют компактные размеры и оснащены так называемым плоским рупором. Такое решение позволяет уменьшить габариты устройства (в первую очередь длину) без ущерба, мол, для качества приема излучения радаров. Проверить последнее утверждение было крайне интересно.

Inspector Scat и Sho-Me Combo Slim также построены на основе плоского рупора, но выглядят навороченнее предыдущих «близнецов»: у них сенсорный экран и качество записи Super HD (2304×1296 пикселов против 1920×1080 у Full HD). Отсюда и более высокая цена.

Победитель прошлогоднего теста Sho-Me Combo 1 выступил в качестве референсного. Он единственный, у кого процессор – не Ambarella A7 (на его основе создана более дорогая версия Combo 1 A7), а iCatch V33. Как показало недавнее сравнение радар-детекторов (ЗР, 2016, № 5), старый конь борозды не портит. Тогда, напомню, немолодой Sho-Me G800 STR выступил лучше многих более свежих моделей.

Меню гаджетов становится всё обширнее. Для получения свежих функций не нужно бежать в магазин за новым прибором – достаточно скачать свежую прошивку с сайта производителя. К примеру, весной 2015 года Sho-Me Combo 1 не умел автоматически переключать режимы «город» и «трасса» в зависимости от скорости движения, а позже, с очередной версией программного обеспечения, такая возможность появилась. Теперь это умение – неотъемлемая черта всех радар-детекторов и комбо-устройств. Можно выставить отдельные пороги скорости для звуковых предупреждений или радарной части. В последнем случае устройство будет оповещать о камерах только на основании данных из GPS-базы.

Последняя «фишка», которой успели обзавестись все участники нашего теста, – отключение штампа скорости на записи. В меню выставляется пороговое значение в километрах в час, и при превышении порога этот параметр перестанет быть виден

при просмотре видео. Лишний способ уйти от ответственности за превышение? Возможно. Но вспомним о праве не свидетельствовать против себя.

Еще пара нюансов. SilverStone позволяет выставлять отдельно дальность оповещения о стационарных камерах из памяти прибора для города и для трассы, что удобно. А у Инспекторов предусмотрена возможность отключать предупреждения о радарах отдельных типов из базы (Стрелки, Автодории, камеры в светофорах и т. п.). Смысл этого мы, честно говоря, не поняли.

Базовые навыки

Наш «тарированный» маршрут для проверки памяти приборов неизменен уже несколько лет. На этот раз мы добавили к нему еще несколько мест в городе, где появились новые хитрые камеры.

К тому, что любой гаджет знает не все стационарные комплексы, мы уже привыкли, но впервые столкнулись с ситуацией, когда базы данных всех семи подопытных оказались абсолютно идентичными. Результат – по два промаха на 33 точки. Из поля зрения выпали одни и те же объекты. Это железные ящики на обочине, в которые на несколько часов устанавливаются радары Крис. Видимо, создатели базы расценили их как мобильные засады и решили не предупреждать водителей о местах, бóльшую часть времени опасности не представляющих. С другой стороны, места установки неизменны и камеры появляются там постоянно. Считаем, что оповещение в этом случае будет нелишним.

К оперативности внесения новых точек претензий нет. В середине августа комбо-устройства знали все встретившиеся на маршруте Стрелки, установленные в июне и июле. Но повторим в очередной раз: не надейтесь, что свежая камера попадет в базу с первым же обновлением. Спасти от штрафа может лишь то, что работать комплекс начинает отнюдь не сразу: требуется время на его подключение и настройку.

Встретилась нам на пути и Автодория, измеряющая среднюю скорость на отрезке дороги двумя камерами. Все гаджеты знают, как с ней обращаться: указывают точки начала и конца участка, а при движении по нему показывают на дисплее высчитанную среднюю скорость.

Но в испытании на знание стационарных камер победители все-таки есть. Только SilverStone и Inspector предупреждают о комплексах, работающих в спину. Все прочие участники учитывают способ установки почему-то только одного из шести таких радаров, и это скорее исключение. Как показывают наши наблюдения при езде по Москве и ее окрестностям, прицел на задний номерной знак становится всё более популярным. Вероятно, вскоре камеры такого типа станут доминировать на дорогах.



Поймай меня

В поездках по Подмосковью все семь участников теста отметились минимальным количеством ложных срабатываний. Разве что Inspector Scat чуть «разговорчивее» остальных (но только в непосредственной близости от Москвы). Помнится, чистые радар-детекторы были не столь молчаливы. Закралось подозрение, что чувствительность комбо-устройств несколько занижена. Забегая вперед, скажем, что оно не подтвердилось.

С распознаванием Стрелок радарной частью проблем давно уже нет. Даже на сложном рельефе все приборы увидели опасность еще до выхода на прямую видимость. Принять сигнал за ложный невозможно, поскольку для тревоги предусмотрен отдельный тип оповещения. С камерами, нацеленными в спину, комбо-устройства справились чуть хуже, чем протестированные весной радар-детекторы. Срабатывают они за 100–150 метров



SilverStone F1 Hybrid Uno

Страна производства	Южная Корея
Цена*	10400 ₽
Процессор	Ambarella A7LA30
Максимальное разрешение	Full HD при 30 к/с**
Время работы от батареи	30 мин.
Количество ложных срабатываний* **	2
Знание стационарных камер	31 из 33

Прибор практически не получил замечаний. База камер неполная, но и у конкурентов не лучше.



Inspector Cayman

Страна производства	Южная Корея
Цена	13500 ₽
Процессор	Ambarella A7LA30
Максимальное разрешение	Full HD при 30 к/с
Время работы от батареи	43 мин.
Количество ложных срабатываний	2
Знание стационарных камер	31 из 33

Уступил победителю по радарной части и углу обзора камеры. Кроме того, он дороже.



Sho-Me Combo 1

Страна производства	Южная Корея
Цена	8500 ₽
Процессор	iCatch V33
Максимальное разрешение	Full HD при 30 к/с
Время работы от батареи	более 60 мин.
Количество ложных срабатываний	2
Знание стационарных камер	31 из 33

Ветеран не подкачал. Цена соответствует качеству. Долго работает от аккумулятора.

**Для всех приборов указана минимальная цена в интернет-магазинах Москвы на момент подготовки материала.* ***Кадров в секунду.* ****Здесь и далее – на 45-километровом маршруте в режиме «трасса».*



Sho-Me Combo Slim

Страна производства	Южная Корея
Цена	11 500 ₽
Процессор	Ambarella A7LA50
Максимальное разрешение	Super HD при 30 к/с
Время работы от батареи	32 мин.
Количество ложных срабатываний	2
Знание стационарных камер	31 из 33

Знай он камеры, работающие в спину, – обошел бы аналогичный Inspector. Подняться выше помешал неудобный формфактор.



Inspector Scat

Страна производства	Южная Корея
Цена	16 500 ₽
Процессор	Ambarella A7LA50
Максимальное разрешение	Super HD при 30 к/с
Время работы от батареи	0 (неисправность батареи или глюк системы)
Количество ложных срабатываний	3
Знание стационарных камер	31 из 33

При высокой цене хромает качество: устройство не работает в автономном режиме, а ложных срабатываний радар-детектора больше, чем у конкурентов.



Playme P400 Tetra

Страна производства	Китай
Цена	12 500 ₽
Процессор	Ambarella A7LA30
Максимальное разрешение	Full HD при 30 к/с
Время работы от батареи	35 мин.
Количество ложных срабатываний	2
Знание стационарных камер	31 из 33

Худший по радарной части, но превосходство в качестве и отсутствие глюков ставят его выше конкурента Sho-Me Combo 3 A7.

до комплекса, но этого, впрочем, вполне достаточно, чтобы успеть притормозить.

Ныне Стрелки часто вешают за дорожными экранами и указателями, расположенными на рампах над трассой. Такой радар физически можно увидеть только в зеркало заднего вида. Так что, услышав писк прибора, лучше верьте ему, а не своим глазам.

Прихватив полицейские радары Искра Люкс, Визир, Бинар и Амата, отправляемся на пустынную дорогу для проверки подопытных в условиях, заведомо лишенных помех. Наш «гаишник» стоит в небольшой низине за плавным поворотом. Видеть потенциального нарушителя он начинает примерно за 500 метров.

Сильно фонящую в K-диапазоне Искру все устройства заметили еще до выхода на прямую наводку. В плохую сторону отличился только Playme, проснувшийся на самой ее границе. В дуэли с Визиром (излучает в K-диапазоне) результаты стали чуть хуже. Не просели они у того же Playme, но это понятно: он и так срабатывал на наименьшем расстоянии из всех подопытных.

Бинар (K-диапазон) наш «инспектор» выставил в спину, оставив детекторам минимум шансов распознать отраженный от асфальта сигнал. Первый заезд – и SilverStone F1 показал отличные 600 метров. Этого с лихвой хватит, чтобы снизить скорость: камера-то смотрит на задний номер! Неплохо выступили Inspector Scat и немолодой Sho-Me Combo 1 (500 и 450 метров соответственно). Да и остальные не ударили в грязь лицом.

Лазерный комплекс Амата – самый грозный соперник. Поймать узкий луч детекторам сложно. Если, конечно, инспектор прицелился со знанием дела – практически параллельно земле и в нижнюю часть кузова автомобиля. Playme, Sho-Me Combo 1 и Sho-Me Combo 3 A7 не заметили лидар. Sho-Me Combo Slim неуверенно запищал за 150 м, Inspector Scat был более конкретен, но расстояние оказалось еще меньше: сотня метров. По сути, такое срабатывание уже бесполезно: скорость зафиксирована. А вот SilverStone F1 и Inspector Cayman подняли тревогу аж за 550 метров. Эта пара лидирует по результатам тестирования радарной части.



Sho-Me Combo 3 A7

Страна производства	Китай
Цена	8000 ₽
Процессор	Ambarella A7LA30
Максимальное разрешение	Full HD при 30 к/с
Время работы от батареи	0 (автономный режим не предусмотрен)
Количество ложных срабатываний	2
Знание стационарных камер	31 из 33

Досаждал глюками, с которыми не справились ни принудительный сброс, ни перепрошивка. Зато цена привлекательная.

Сам себе режиссер

Sho-Me Combo 1 и 3 A7, Inspector Cayman, Playme P400 Tetra и SilverStone F1 Hybrid Uno записывают ролики с разрешением 1920×1080 точек. Заметной разницы между ними нет: у всех вполне приличное качество Full HD.

Ночью Sho-Me 3 A7 при настройках по умолчанию выделяется картинкой: она «белая», тогда как изображение остальных четырех моделей заметно желтит. Впрочем, на общую четкость это не влияет. Чуть меньше ореолы вокруг придорожных фонарей на картинке, которую формируют Playme и SilverStone. Тоже не бог весть какой вклад в качество, но маленький плюс они заслужили.

Inspector Scat и Sho-Me Combo Slim пишут видео в качестве Super HD. Еще в ходе предыдущего теста регистраторов (ЗР, 2015, № 12) мы убедились, что глобального превосходства в качестве картинки над соперниками с Full HD у них нет. Днем номер едущей впереди машины можно распознать с 13–15 метров, тогда как «фулл» обеспечивает видимость только на 10–12 метрах. Если автомобиль обгоняет вас с большой разницей в скорости или едет навстречу, то шансы у камеры Super HD, конечно, выше, но стопроцентной гарантии не даст и она.

Ночью Inspector Scat оказался лучшим в нашем тесте, а вот Sho-Me с Super HD не столь хорош. В частности, не понравились заметные ореолы вокруг уличных фонарей.

Работать в автономном режиме (от аккумулятора) два прибора отказались вовсе – это Inspector Scat и Sho-Me Combo 3 A7. Остальные продемонстрировали достаточную энергонезависимость – не меньше получаса.



В меню можно задать порог скорости, при превышении которого на записи будет исчезать указание текущей скорости, – в случае чего сыграет добрую службу в суде.

Continental
The Future in Motion

Прошли сквозь пламя, чтобы покорить лёд

IceContact™ 2
от концерна Continental

НОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ



- Улучшенное сцепление на льду благодаря увеличению количества шипов на 50% и их оптимальному распределению;
- Повышенный уровень безопасности благодаря инновационной технологии крепления шипов;
- Сокращение тормозного пути на ледяной поверхности*;
- В отдельных размерах шины доступны с технологиями: SSR™, ContiSeal™, ContiSilent™.

* По отношению к предыдущей модели IceContact™ компании Continental. Реклама.



Некоторые модели (в частности, Playme и Inspector) позволяют отключать оповещения о радарах отдельных типов из базы данных.



Inspector Scat и Sho-me Combo Slim имеют сенсорные экраны с самой большой диагональю и красивое меню. Но зачем это прибору, который требуется настраивать не так уж часто? Компактность – вот что главное!

Этого хватит, чтобы отснять вне автомобиля картину места ДТП.

Сложный выбор

По совокупности параметров мы рекомендуем прибор SilverStone F1 Hybrid Uno. Он лучше всех проявил себя в качестве радар-детектора и демонстрирует редкую пока заботу, предупреждая о камерах, бьющих в спину. Качество съемки Full HD лишь немного уступает стандарту Super HD. При этом SilverStone F1 даже дешевле прибора Sho-Me Combo Slim, у которого «супер» (правда, не самого высокого качества), а Inspector Scat дороже Сильверстоуна аж на 6100 рублей.

Inspector Cayman тоже знает о существовании радаров, которые целятся в задний номер, но оказался хуже по радарной части и углу обзора. Кроме того, он заметно дороже Сильверстоуна.

На третье место мы поставили бы ветерана Sho-Me Combo 1, хотя по объективному параметру – баллам в таблице – его обошли Inspector Scat и Sho-Me Combo Slim. Combo 1 не стал лучшим ни в одной из дисциплин, но и не провалился. При этом недорог и, на наш взгляд, удобнее по формфактору.

В паре приборов, снимающих видео уровня Super HD, выше ставим Sho-Me Combo Slim: он заметно дешевле Инспектора, работал без глюков, хотя чуть уступил в качестве съемки. Однако себе ни один из этих двух гаджетов мы не купили бы. Зачем было городить огород с экономящим место плоским рупором, если из-за огромного дисплея (он еще и безбожно засвечивается днем) устройства сравнялись по габаритам с навигатором? Сенсорный экран обзорность ограничивает, внимание маргиналов привлекает за версту, да и переплачивать за него не видим необходимости. Тачскрин нужен навигатору, так как приходится часто вводить адреса. А в регистраторе и радар-детекторе настройки выставляются, как правило, единожды и надолго – для этого сгодятся и кнопки.

Пара аутсайдеров – Sho-Me Combo 3 A7 и Playme P400 Tetra. Они не блистали в дуэлях с радарами и не выделились качеством базы данных. Впрочем, вести съемку оба умеют неплохо. Первый запомнился обилием глюков, плохим качеством сборки и нежеланием работать от батареи. Но по нынешним меркам дешев – этого не отнять. Второй дороговат для своих способностей, зато работал безотказно. ЗР

» ОБЗОР ОТЛИЧНЫЙ

По углу обзора однозначный лидер – Inspector Scat. Результаты второго и третьего мест практически идентичны, но у Sho-Me заметнее выражен эффект «рыбий глаз». Регистратор Sho-Me Combo 1 ожидаемо оказался в аутсайдерах: по этому параметру он был далеко не лучшим и в начале 2015 года.





ДАЛЬНОСТЬ РАСПОЗНАВАНИЯ РАДАРОВ В РЕЖИМЕ «ТРАССА» (ЗАМЕРЫ ЗР), м

	Стрелка* (в лоб)	Стрелка (в спину)	Искра Люкс	Визир	Бинар (в спину)	Амата
Inspector Cayman	400/800	150	750	700	350	550
Inspector Scat	400/800	150	750	700	500	100
Playme P400 Tetra	400/800	150	500	500	300	0
Sho-Me Combo 1	400/800	150	1000	950	450	0
Sho-Me Combo 3 A7	400/800	100	650	650	300	0
Sho-Me Combo Slim	400/800	150	1000	950	300	150
SilverStone F1 Hybrid Uno	400/800	150	1000	950	600	550

**Указано минимальное расстояние для сложного рельефа/равнины при измерении на дороге общего пользования.*

ЭКСПЕРТНЫЕ ОЦЕНКИ*

	Качество дневной съемки	Качество ночной съемки	Работа радар-детектора	База стационарных камер	Фактический угол обзора камеры	Цена/качество	Итоговая сумма
Inspector Cayman	9	9	9	9	8	9	53
Inspector Scat	10	10	7	9	10	6	52
Playme P400 Tetra	9	9	6	8	8	7	47
Sho-Me Combo 1	9	9	7	8	7	10	50
Sho-Me Combo 3 A7	9	9	6	8	8	7	47
Sho-Me Combo Slim	10	9	8	8	9	8	52
SilverStone F1 Hybrid Uno	9	9	10	9	9	10	56

**По 10-балльной шкале: 10 – отлично, 1 – плохо.*

Innovation that excites*

МНОГООБРАЗИЕ ВОЗМОЖНОСТЕЙ ДЛЯ ВАС

КОМПАНИЯ NISSAN ПРЕДЛАГАЕТ СЕЗОННЫЕ АКЦИИ И СЕРВИСНЫЕ ПРОГРАММЫ ДЛЯ КОМФОРТНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ ВАШЕГО АВТОМОБИЛЯ[1].



ПОРА ОБНОВИТЬ МОТОРНОЕ МАСЛО!

Если вы — владелец постгарантийного автомобиля Nissan, вы можете заменить моторное масло у официального дилера по цене от 2599 рублей[2]! Бонус — сертификат программы помощи на дорогах Nissan Assistance[3] сроком на 1 год!



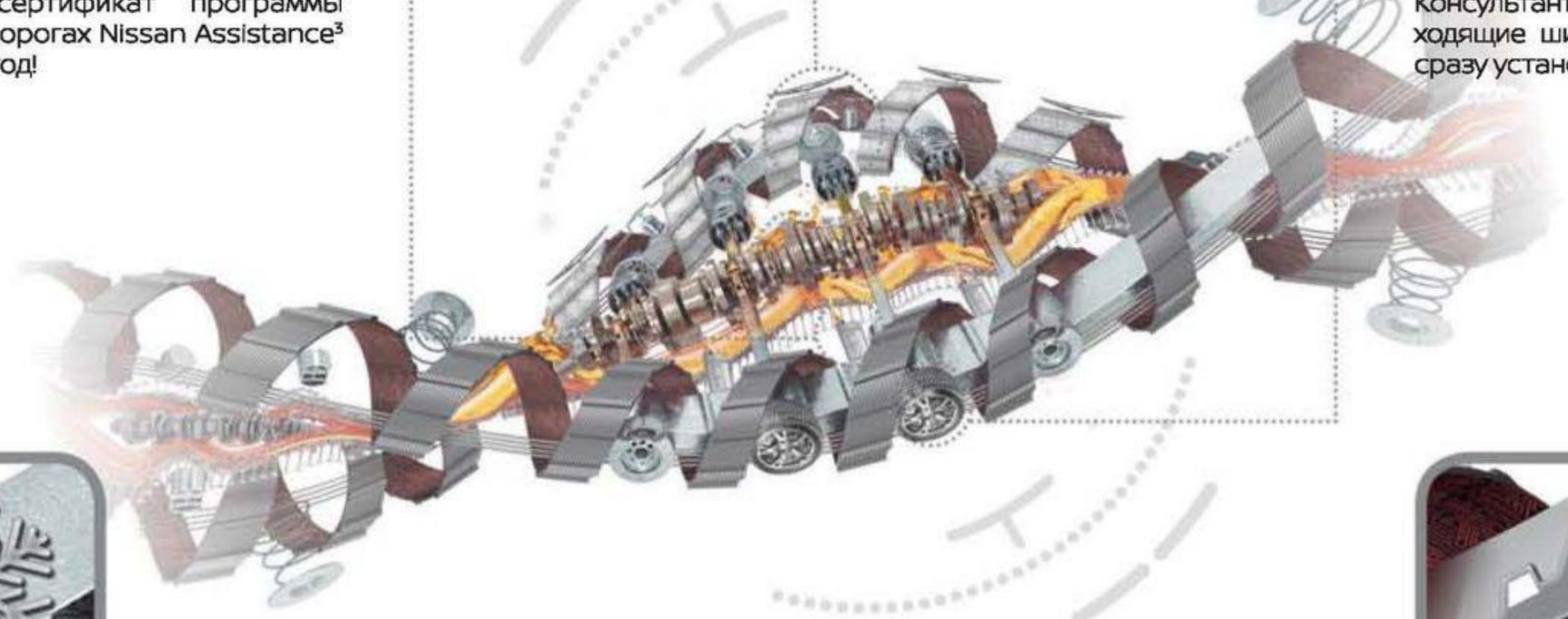
ОРИГИНАЛЬНЫЕ ЗАПАСНЫЕ ЧАСТИ: ПРЕИМУЩЕСТВО 3+

Оригинальные запасные части с комфортными ценами для автомобилей Nissan старше 3 лет. Гарантийный срок на запасные части — 1 год.



ЗИМНИЕ ШИНЫ: ТЕПЕРЬ ЭТО НАША ЗАБОТА!

Один звонок, один приезд к официальному дилеру — и проблема выбора и установки зимних шин решена! Консультант поможет выбрать подходящие шины, а сотрудники сервиса сразу установят их на ваш автомобиль!





ПОДГОТОВЬТЕ СВОЙ NISSAN К ЗИМЕ ЗА 999 РУБЛЕЙ[4]!

Комплексная проверка автомобиля перед наступлением зимы для всех постгарантийных клиентов Nissan. Бонус — сертификат программы помощи на дорогах Nissan Assistance[3] сроком на 1 год!



СОХРАНИТЕ ПРЕИМУЩЕСТВА ГАРАНТИИ ДАЖЕ ПОСЛЕ ЕЕ ЗАВЕРШЕНИЯ!

«Nissan Service 3+»[5] — Программа постгарантийного обслуживания. Условия Программы практически идентичны условиям заводской гарантии (бесплатный ремонт / замена основных узлов и агрегатов автомобиля, подпадающих под действие Программы).



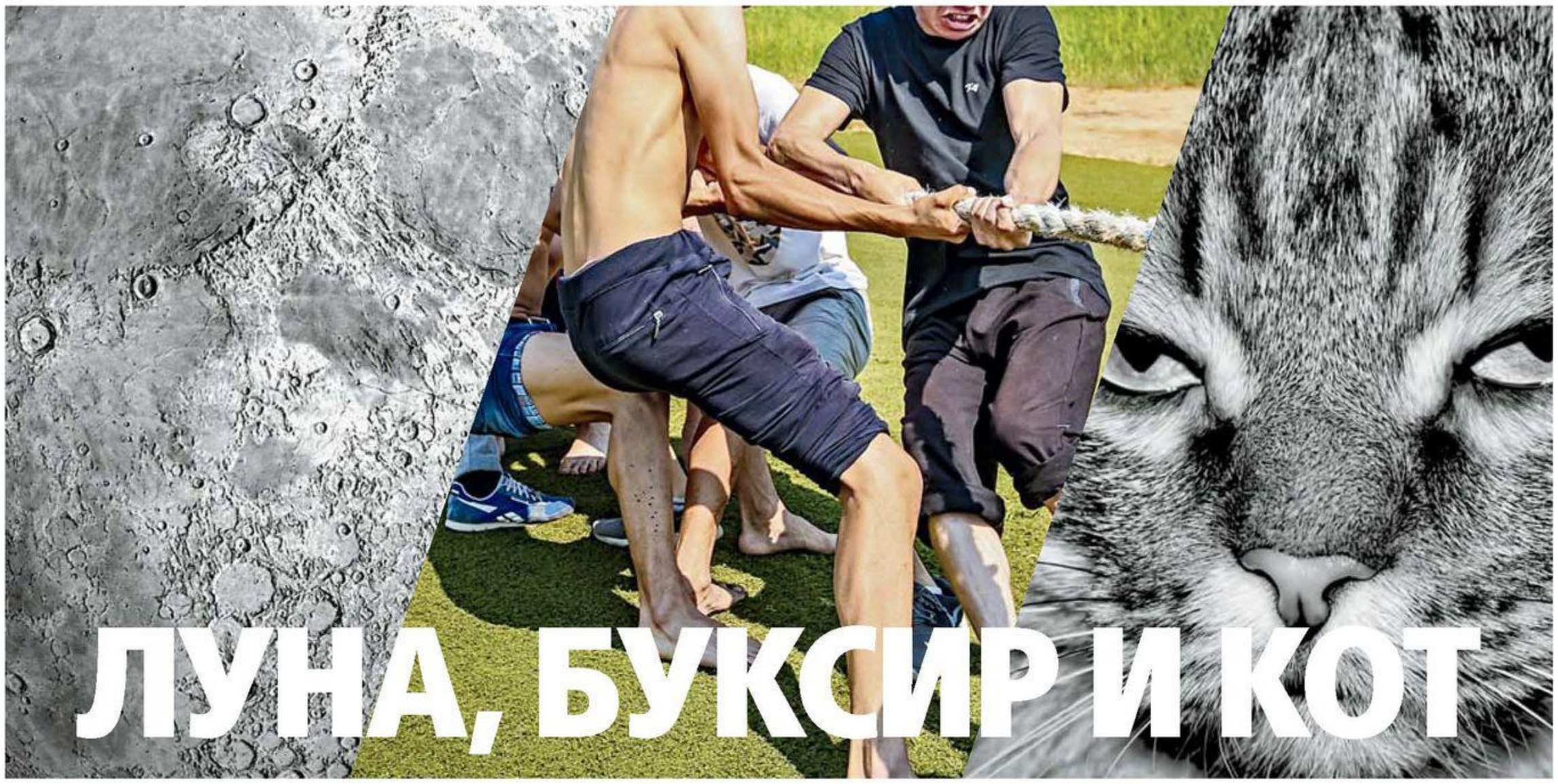
ПРОГРАММА ПОМОЩИ НА ДОРОГАХ — 24/7 +1 ГОД NISSAN ASSISTANCE[3]

Годовой сертификат за участие в сезонных акциях, кампании по замене масла или проведение ТО.

Подробную информацию об акциях и программах и адреса официальных дилеров вы найдете на сайте nissan.ru

* Инновации, которые восхищают. [1] Подробную информацию о сезонных акциях и сервисных программах уточняйте у официальных дилеров и на сайте www.nissan.ru. [2] Указана максимальная рекомендованная цена предложения для автомобиля Nissan Primera (с бензиновым двигателем объемом 1,6 и 1,8 л). Цена предложения зависит от модели вашего автомобиля. Дилер имеет право устанавливать стоимость предложения ниже указанной рекомендованной максимальной цены. Подробную информацию об акции, дилерах-участниках, стоимости предложения для других моделей автомобилей Nissan узнавайте у вашего дилера или на сайте www.nissan.ru. Не является публичной офертой. Акция для владельцев постгарантийных автомобилей. Предложение действует с 15 января по 31 декабря 2016 г. Предложение ограничено. [3] Служба помощи на дорогах. [4] Акция для владельцев постгарантийных автомобилей Nissan. Предложение действует с 15 сентября по 31 декабря 2016 г. Указана максимальная допустимая цена предложения, не включает стоимость расходных материалов. Дилер имеет право устанавливать стоимость предложения ниже указанной максимальной цены. [5] Ниссан сервис 3+.

РЕКЛАМА



ЛУНА, БУКСИР И КОТ

Очередная подборка каверзных вопросов может быть интересна не только взрослым, но и школьникам.

Автор **Михаил Колодочкин**



До Луны без спешки

5 Какая минимальная скорость позволяет добраться до Луны?

А – первая космическая (7,9 км/с)
Б – вторая космическая (11,2 км/с)
В – третья космическая (16,6 км/с)
Г – 90 км/ч

На галстуке

7 Тяжеленный мощный тягач тянет по ровному аэродромному полю легковушку на буксире. Его скорость постоянна, трос считаем недеформируемым, а сцепление колес тягача с дорогой – идеальным. Может ли буксируемый автомобиль двигаться быстрее или медленнее тягача?

А – может двигаться быстрее
Б – не может
В – может – и быстрее, и медленнее
Г – может двигаться медленнее





Зигзаг удачи

3 Почему контактная сеть трамвая идет зигзагами, а не параллельно рельсам?

А – это оптический обман
Б – это следствие неграмотного монтажа
В – это сделано для равномерного износа токоприемника
Г – это сделано с учетом температурного расширения материалов

Где построить АЗС

4 В городе А – тысяча автомобилей, а в городе В – две тысячи. Между ними – шоссе длиной 30 км. В какой точке надо построить АЗС, чтобы суммарные пробеги автомобилистов этих городов при поездках до заправки стали минимальными?



А – всё равно
Б – посредине шоссе
В – в городе В
Г – в 10 км от В

В какой класс?

5 Какой параметр машины является определяющим для ее зачисления в тот или иной класс согласно



европейской классификации легковых автомобилей?

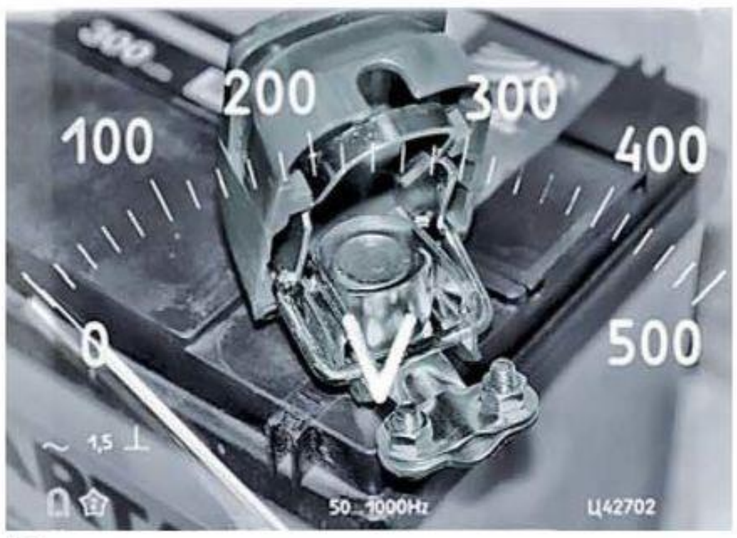
А – длина
Б – мощность
В – литраж
Г – снаряженная масса

Индексация… масла

6 Какое число в обозначении 10W-40 на банке с моторным маслом указывает на индекс его вязкости?

А – оба: это отношение второго числа к первому
Б – второе число
В – никакое
Г – первое число





Разрядка напряженности

7 Исправная аккумуляторная батарея отдала в нагрузку 100% номинальной емкости. Какое напряжение допустимо на ее клеммах?

А – не менее 10,5 В
Б – не менее 9,0 В
В – не менее 6,0 В
Г – 0 В

Вдоль экватора

8 В далеком будущем вдоль экватора проложили монорельсовую дорогу, туго стянувшую Землю, как обруч. Вдоль дороги расположен разделительный отбойник длиной 40 000 км. Затем отбойник решили приподнять, для чего разрезали в одном месте и вставили кусок длиной 1 м. Сможет ли в образовавшийся зазор между Землей и отбойником пролезть кот? Зазор считать равномерным.

А – нет, конечно же
Б – запросто
В – зависит от толщины кота
Г – только если он Чеширский



ОТВЕТЫ И КОММЕНТАРИИ

Правильный ответ: Г
Разгон до первой космической скорости и выше необходим только для того, чтобы экономить топливо. А сам по себе полет может протекать с любой скоростью – если запас горючего позволяет, а время не поджимает.

Правильный ответ: В
Для аналогии можно вспомнить воднолыжников, которых тянет за собой катер: они легко изменяют свою скорость, отклоняясь от траектории катера на нужный угол. Так же может вести себя и водитель буксируемой легковушки, если будет крутить рулем.

Наш комментарий. *Любители математики легко вычислят скорость буксируемого автомобиля по формуле: $v_2 = v_1 \cos(\pi - \alpha)/\cos\beta$, где v_1 – скорость тягача, v_2 – искомая скорость, α и β – углы между буксирным тросом и каждым из автомобилей соответственно. Например, если трос отклонился от траектории буксира на 45°, а легковушка при этом сама ушла еще на 60° от троса, то разница в скоростях составит аж 41%! То есть при скорости тягача, скажем, 60 км/ч спидометр легковушки покажет 85 км/ч.*

Правильный ответ: В
Инструкция по монтажу контактных сетей действительно предписывает располагать провода зигзагом. Делается это для того, чтобы износ контактной части токоприемника был равномерным.

Правильный ответ: В
Решение построить АЗС в городе В справедливо, даже если автомобилей в нем было бы всего на один больше, чем в городе А.

Правильный ответ: А
В основе европейской классификации легковых автомобилей лежат габаритные размеры машины.

Правильный ответ: В
В первом числе зашифрована минимальная отрицательная температура, при которой можно провернуть двигатель, во втором – допустимое изменение вязкости масла при 100 °С. А индекс вязкости – это безразмерный параметр, который показывает, как изменяется вязкость масла в зависимости от рабочей температуры.

Правильный ответ: А
Согласно ГОСТ Р 53165-2008 (МЭК 60095-1:2006) батареи при проверке номинальной емкости разряжают до падения напряжения на клеммах 10,5 В.

Правильный ответ: Б
До удлинения длина отбойника составляла $2\pi R$, после удлинения – $2\pi R_1$. $2\pi R_1 - 2\pi R = 1$ м = 100 см, а $R_1 - R = 100 : 2\pi$, то есть примерно 16 см. Поэтому кот, конечно же, пролезет – даже упитанный.

1 МИЛЛИОН РУБЛЕЙ РАЗЫГРАЛИ НА КОНКУРСЕ «ЛУЧШИЙ ВОДИТЕЛЬ ГРУЗОВИКА»



8-10 сентября в городе Набережные Челны прошел Всероссийский конкурс профессионального мастерства «Лучший водитель грузовика». За призовой фонд в 1 миллион рублей и звание лучшего в стране приехали бороться более 50 водителей из различных регионов России: Москвы, Санкт-Петербурга, Липецкой области, Астраханской области, Ульяновской области, Пензенской области, Свердловской области, Красноярского края, Республики Удмуртия, Чувашской Республики, Ханты-Мансийского автономного округа и других.

Специально для участников соревнований в Набережных Челнах была подготовлена трасса, пролегающая по территории проспекта Хасана Туфана. Конкурсная трасса составлена таким образом, чтобы учесть ситуации, с которыми водители сталкиваются в своей повседневной работе. В первый день конкурсной программы стартовали соревнования между водителями грузовиков в номинации до 5 тонн, во второй день – до 10 тонн, в третий день – свыше 10 тонн. Участники выполняли упражнения «полоса препятствий», «заезд в бокс», «змейка», «колея», «тоннель», «парковка» и т.д. Одним из важных элементов состязания является сдача Правил дорожного движения.

Во всех трёх категориях золотые награды увезли с собой представители города Сургут. «У меня стаж на автомобиле класса СЕ 11 лет, но в соревнованиях большегрузных автомобилей я участвую в первый раз. Когда узнал, какая будет машина, сразу стал готовиться, хотя у нас на предприятии нет КАМАЗа - 5490, на которых были соревнования, подобрал максимально похожий автомобиль и стал тренироваться каждый день», – делится впечатлениями **Пётр Михайлов** (Сургутское УПНП И КРС, г. Сургут ХМАО-ЮГРА), **победитель Конкурса в категории «автомобили свыше 10 тонн».**

Реклама

Мы побывали на заводе по производству шипов для зимних шин и своими глазами увидели весь процесс. А еще узнали, как менялись эти крошечные изделия за последние годы.

Автор **Кирилл Милешкин**,
фото автора и фирмы Tikka

ОСТРАЯ ТЕМА



В 270 километрах к северу от Хельсинки есть городок Ювяскюля с населением менее 130 тысяч жителей. Неподалеку от него расположен завод Tikka (фин. *tikka* – дятел), выпускающий шипы для зимних шин. С 2008 года им владеет компания Continental.

Tikka дает работу 72 сотрудникам, включая административный персонал. Они успевают заниматься исследованиями, производством, тестами, сертификацией и продажами – иными словами, полным циклом. Даже львиную долю станков и прочего оборудования делают здесь же по собственным чертежам. Отсюда высочайшее качество и гибкий подход к требованиям заказчика. И это при внушительном объеме производства: 600 миллионов шипов в год.

Шипы развиваются вместе с шиной, ведь они вносят свой вклад в ее основные характеристики – сцепные свойства на дорогах всех типов, расход топлива и комфорт при езде. Одна из самых сложных задач – сделать так, чтобы «железный гвоздь» сохранял свои свойства в течение многих тысяч километров пробега и при этом изнашивался одновременно с протектором. Если поставлена цель разработать первоклассную зимнюю шину, шипы под нее тщательно подбирают и даже изготавливают индивидуально.

Ныне действующий европейский техрегламент для шипованных шин вступил в силу в 2013 году. Главным новшеством стало



Корпус и сердечник шипа изготавливают по отдельности. Корпус получают из стальной или алюминиевой проволоки методом холодной формовки. На фото показана начальная стадия производства: металлическая нить отправляется в станок на резку. На заводе в городе Ювяскюля – шесть линий мощностью 180 заготовок в минуту.

Около 80% выпускаемых здесь шипов имеют алюминиевый корпус. Сталь не запрещена, но из-за законодательных ограничений массы, принятых в некоторых странах, используют крылатый металл, как более легкий. К примеру, у покрышек, продающихся в Финляндии, шип должен весить не более 1,1 г, а в России – не более 1,6 г.



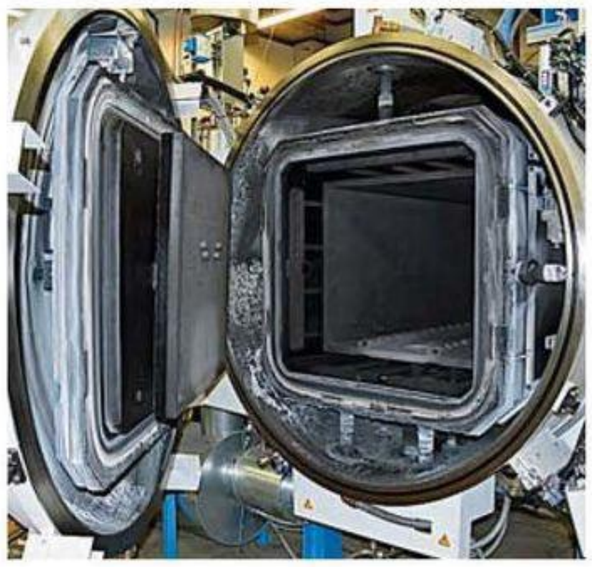
↑ После резки и формовки корпусы шипов промывают и ссыпают в большие ящики для отправки на следующий этап производства.

↓ Сердечники изготавливают из стали. Сырьем служит металлический порошок, который спрессовывают в соответствующей форме.





Выходящие из пресса заготовки для сердечников цветом и видом напоминают грифель карандаша. Кстати, они столь же хрупкие: легко переламываются надвое пальцами.



Дабы сердечники набрали необходимую прочность, их отправляют на термическую обработку в печь. Процесс идет без доступа кислорода при температуре 1500 °С.



Готовые сердечники весят 0,3–0,4 г – существенно меньше, чем сравнимая по размерам деталь из обычной стали. Секрет такого облегчения заключен в технологии изготовления (прессование под высоким давлением) и составе сырья: сталь особого сорта, вольфрам, кобальт.



«Свадьба» корпуса и сердечника происходит методом запрессовки в сборочной машине, в которую разом загружают партию из тысяч заготовок. Tikka производит шипы нескольких типов, отличающихся друг от друга формой и характеристиками. Перед запуском другой модели необходимо полностью очистить станок от заготовок предыдущего цикла. Генеральная уборка занимает аж восемь часов – целую рабочую смену! Поэтому на заводе стараются запускать в работу крупные партии, чтобы сократить вынужденные простои оборудования.



Обычно корпус шипа светлый, а сердечник черный. На фото показан вклеиваемый шип для шины Continental IceContact 2. Его корпус покрыт клеящим составом, который активируется на финальной стадии производства покрышки – при вулканизации. Таким образом «гвоздь» надежно фиксируется в посадочном отверстии.

Типы шипов для легковых шин из ассортимента компании Tikka

	Основание корпуса	Тип сердечника	Установка относительно продольной оси
	круглое	круглый	в любом положении
	круглое	треугольный	в любом положении
	овальное	прямоугольный	в фиксированном положении

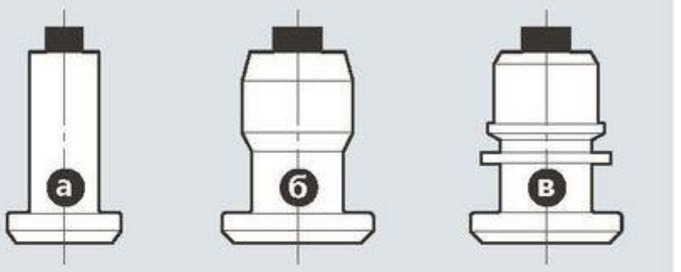


Эволюция шипов шин Continental



ограничение максимального количества шипов на метр качения шины. В Финляндии разрешено пятьдесят, в России – шестьдесят. Что это означает на практике? Например, для шины размерности 205/55 R16 допустимое количество «гвоздей» уменьшилось на четверть – с 130 до 96. Это касается шипов, сертифицированных отдельно от покрышки. Одобряется конкретная модель шипов, и их разрешают устанавливать в любые шины. Дополнительные тесты не нужны, нельзя превышать лишь оговорённое в техрегламенте количество шипов. Такой вариант подходит для тех компаний (или бюджетных линеек у именитых марок), которые хотят создать покрышку средненького уровня или даже попроще.

Желаете улучшить характеристики за счет большего количества «гвоздей»? Нет проблем, но покрышкам придется выдержать дополнительные испытания на износ дорожного покрытия. И лишь при положительном результате их допустят к серийному производству. Катают такие шины не по асфальту, а по гранитным плитам – четыреста проездов на скорости 100 км/ч. Все параметры строго регламентированы: процесс подготовки плит, давление в шинах, масса автомобиля, нагрузка на каждое колесо, температура воздуха, «дороги» и покрышки. По окончании тестов фиксируют разницу в массе пяти плит до и после тестового пробега. Если показатели в норме, шине дают путевку в жизнь. И абсолютно не важно, сколько в ней шипов. ЭР



Однофланцевые шипы а – устаревшая и вышедшая из массового употребления конструкция. Двухфланцевые б лучше удерживаются в протекторе, а более широкий верхний фланец вдобавок препятствует попаданию грязи и влаги в посадочное гнездо, что также продлевает срок совместной жизни шипа и шины. Форма и толщина корпуса – на усмотрение производителя. Шипы с трехфланцевым корпусом в сидят в протекторе еще прочнее. Но они не настолько надежнее в эксплуатации, насколько сложнее и дороже в производстве. По сути, это экзотика: для массовых шин достаточно и двух фланцев. Тем более что производители придумали более эффективные способы фиксации – например, вклейку, как в случае с шиной Continental IceContact 2.



→ **Выступание шипов контролируют прибором, похожим на тот, которым измеряют глубину протектора. Европейское и российское законодательство требует, чтобы «жало» выглядывало из протектора не более чем на 1,2 мм.**



↑ **Испытательная база компании Tikka – это лаборатория с полный набором оборудования для всевозможных тестов, а также небольшой полигон на расположенном неподалеку аэродроме. Для тестов в реальных условиях новые шины выдают таксистам. Их пробеги и опыт дают достаточно полезной информации. К слову, Tikka – единственный производитель шипов, располагающий собственной сертификационной лабораторией.**

↓ **Эта машина вырывает шипы, измеряя необходимое для этого усилие. Чтобы выдернуть вклеенный шип из шины Continental IceContact 2, требуется усилие 50 кг – на 400% больше, чем для шипа, установленного по обычной технологии! Наблюдал своими глазами: «гвоздь» отделяется крайне неохотно, вместе с кусочками резины, которые остаются на его корпусе.**



↑ **Для контроля размеров сердечников применяют несложный агрегат. Детали поступают на пару расположенных под уклоном трубок. Расстояние между ними увеличивается от начала к концу. В результате самые мелкие заготовки ссыпаются в первое ведро, а самые крупные проходят весь путь до конца и попадают в последнее, четвертое по счету.**

» ИЗ ЖИЗНИ ШИПОВ

Любопытный факт: во всем мире лишь пять компаний занимаются выпуском шипов. Все они расположены в Европе, причем три из них – в Финляндии. Ничего удивительного: страна представляет собой прекрасный естественный полигон для испытаний. А первым промышленным производителем стала именно компания Tikka – в 1959 году.

Сегодня основные рынки сбыта шипованных шин – Финляндия и Россия. За ними расположились страны Скандинавии (Швеция, Норвегия, Дания) и Канада, в которой, кстати, еще сохраняется спрос на покрышки, шипуемые после выхода с завода – дилером или в мелких мастерских. Их туда поставляет Gislaved (марка принадлежит концерну Continental).





Безопасность
надежность
комфорт

Качество, проверенное историей

Oley

Oley по выгодной цене

8 (800) 100-06-08
www.china-faw.ru

FAW

реклама



Со старым аккумулятором – это не жизнь.
Ю.И. Деточкин

ЗОЛОТО ИЗ СВИНЦА

Мы испытали два десятка батарей наиболее популярной на рынке размерности 242×175×190 мм. Результаты потрясающие: больше половины протестированных аккумуляторов провалились.

Автор **Михаил Колодочкин**

Кризис ударил по всему, и аккумуляторный рынок не исключение. Покупатели смотрят прежде всего на цену. Даже владельцы престижных машин не спешат разоряться на дорогие аккумуляторы типа AGM и EFB, которым еще несколько лет назад все предсказывали безоговорочное господство.

Даже как-то неловко рассуждать про амперы, кулоны и градусы, если массовый потребитель выбирает что подешевле. С другой стороны, у бюджетной продукции зачастую хромает качество и экономия может вылиться в копеечку… В этот раз мы решили сделать упор на недорогие аккумуляторы.

Подешевле?

Поначалу поиск самых недорогих батарей популярнейшей размерности 242×175×190 мм дал скромный результат – всего пять изделий ценой от 2610 рублей за подольскую АКБ до 3002 рублей за тюменскую. Маловато для полноценной экспертизы. Подняли ценовую планку до 3500 рублей – добавилось еще шесть аккумуляторов. А как же без громких зарубежных имен – Varta, Bosch, Mutlu? Кроме того, за бортом остались и близкие к ним по цене отечественные батареи – например, АкТех. Попутно выяснилось, что некоторые восточные бренды установили на свою продукцию совсем не «кризисные» цены: самым дорогим аккумулятором оказался вовсе не Bosch, а корейский Solite аж за 5000 рублей!

В итоге мы набрали два десятка АКБ. Посмотрим, как цена связана с амперчасами и кулонами.

Закупку проводили в розничной торговой сети в апреле – мае 2016 года. Результаты исследований относятся только к данной выборке и не могут служить основанием для оценки всей продукции того или иного бренда.

И так сойдет?

Общее впечатление от результатов испытаний тягостное. Основных поводов для

Gislaved

Скандинавские шины Gislaved – медвежья хватка твоего автомобиля

Инновационная технология





- ❄ Великолепное сцепление на льду за счет инновационной конструкции шипов;
- ❄ Короткий тормозной путь на обледенелых дорогах*.

* По отношению к предыдущей модели Nord Frost™ 100 компании Continental.

НОВИНКА: NORD ❄ FROST 200

Gislaved. Бренд концерна Continental.

Реклама.



20 место

Exice 56031, Корея

Ориентировочная цена	4900 ₽
Заявленная емкость	60 А·ч
Заявленный ток	500 А
Измеренная/ заявленная масса	13,63/13,99 кг
Газоотвод	центральный
Контроль уровня электролита	–

Думается, что название батареи должно напоминать покупателю известный бренд Exide – разница в одной буковке. Отсюда, пожалуй, и высокая цена. Однако корейская батарея оказалась хиленькой: все оценки ниже двух баллов. А при –29 °С она запросила пощады: напряжение просело ниже положенных 6 В. С учетом цены – последнее место в многоборье.



19 место

Thor 56031, Корея

Ориентировочная цена	4500 ₽
Заявленная емкость	60 А·ч
Заявленный ток	510 А
Измеренная/заявленная масса	14,03 кг/не указана
Газоотвод	центральный
Контроль уровня электролита	–

Слабенькая «энергетика» не сдюжила на русском морозе: через 15 секунд мучений напряжение резко снизилось – всё, приехали. Резервная емкость никудышная. Завышенная цена лишь усилила негативный эффект. Предпоследнее место.



18 место

Solite CMF56220, Корея

Ориентировочная цена	5000 ₽
Заявленная емкость (резервная емкость)	62 А·ч (105 мин.)
Заявленный ток	600 А
Измеренная/заявленная масса	13,54 кг/не указана
Газоотвод	центральный
Контроль уровня электролита	–

Эту батарею мы купили, увидев запредельный для негромкого бренда ценник. А вдруг это новый лидер рынка? Но на морозе напряжение быстро просело ниже положенного, а соотношение цены и качества определило место в хвосте таблицы.



17 место

Cobat 55.0 L, Россия

Ориентировочная цена	3110 ₽
Заявленная емкость	55 А·ч
Заявленный ток	460 А
Измеренная/ заявленная масса	13,6/15,0 кг
Газоотвод	центральный
Контроль уровня электролита	–

Резервная емкость самая низкая. При –18 °С – хуже всех. При –29 °С – потеря работоспособности. Вот и вся биография. И что толку от того, что цена невысокая?



16 место

Курский аккумулятор 6СТ-55NR, Россия

Ориентировочная цена	3000 ₽
Заявленная емкость (резервная емкость)	55 А·ч (88 мин.)
Заявленный ток	420 А
Измеренная/ заявленная масса	12,95/15,8 кг
Газоотвод	центральный
Контроль уровня электролита	через пробки

Как всё хорошо началось… Цена – всего 3000 рублей. И даже указана резервная емкость в минутах. Но потом карета превратилась в тыкву: оценки ниже двойки плюс отказ через четыре секунды работы на морозе – напряжение ниже 6 В.



15 место

Подольские аккумуляторы 6СТ-55 N, Россия

Ориентировочная цена	2610 ₽
Заявленная емкость	55 А·ч
Заявленный ток	420 А
Измеренная/ заявленная масса	12,42/15,8 кг
Газоотвод	центральный
Контроль уровня электролита	через пробки

Самая дешевая батарея в подборке. Не важно, что заявленный ток всего 420 А, – лишь бы работала. Но разница между реальной массой и обещанной составила 3,38 кг – свинца недоложили. Итог: все оценки ниже двух баллов. А на морозе «электричество кончилось».



14 место

SilverStar Plus 6СТ-60L (0), Россия

Ориентировочная цена	3300 ₽
Заявленная емкость	60 А·ч
Заявленный ток	520 А
Измеренная/ заявленная масса	14,05/16,95 кг
Газоотвод	центральный
Контроль уровня электролита	через пробки

После взвешивания всё стало ясно – не хватает почти 3 кг. Через девять секунд работы на морозе батарея померла: напряжение упало ниже 6 В. К тому же эта батарея еще и заряд принимает хуже всех.



13 место

Titan Standart 6СТ-55.0VL, Россия

Ориентировочная цена	3450 ₽
Заявленная емкость	55 А·ч
Заявленный ток	470 А
Измеренная/ заявленная масса	12,8/15,0 кг
Газоотвод	центральный
Контроль уровня электролита	через пробки

Цена приемлемая, но, похоже, сэкономили опять-таки на свинцовых пластинах. При –29 °С батарея не сдюжила: напряжение просело ниже «ватерлинии». Впрочем, исходная резервная емкость тоже не внушала оптимизма: всего 11 минут! Потому хоть и не последнее, но все-таки несчастливое место.

NISSAN

Innovation that excites*

ДЛЯ НАС СЕРВИС — ТОЧНАЯ НАУКА



ПОЧЕМУ ОФИЦИАЛЬНЫЙ СЕРВИС?

Nissan — компания с мировым именем. Мы продаем и обслуживаем миллионы автомобилей ежегодно в более чем 160 странах мира. В нашем сервисе реализован колоссальный опыт всей глобальной дилерской сети. Мы постоянно совершенствуем технологии ремонта и обслуживания автомобилей. Мы делаем это в масштабах всего мира. В этом наше преимущество.

Мы знаем точнее, умеем больше, делаем лучше.

ПОРА ОБНОВИТЬ МОТОРНОЕ МАСЛО!

Если вы — владелец постгарантийного автомобиля Nissan, вы можете заменить моторное масло у официального дилера по цене от 2599 рублей[1]! Бонус — сертификат программы помощи на дорогах Nissan Assistance[2] сроком на 1 год!

Подробную информацию об акциях и программах и адреса официальных дилеров вы найдете на сайте nissan.ru.
* Инновации, которые восхищают. [1] Указана максимальная рекомендованная цена предложения для автомобиля Nissan Primera (с бензиновым двигателем объемом 1,6 и 1,8 л). Цена предложения зависит от модели вашего автомобиля. Дилер имеет право устанавливать стоимость предложения ниже указанной рекомендованной максимальной цены. Подробную информацию об акции, дилерах-участниках, стоимости предложения для других моделей автомобилей Nissan и перечень операций узнавайте у вашего дилера или на сайте www.nissan.ru. Не является публичной офертой. Акция для владельцев постгарантийных автомобилей. Предложение действует с 15 января по 31 декабря 2016 г. Предложение ограничено. [2] Служба помощи на дорогах.

РЕКЛАМА



12 место

Solo АкТех SLE-062AA-1, Россия

Ориентировочная цена	3250 ₽
Заявленная емкость	62 А·ч
Заявленный ток	550 А
Измеренная/ заявленная масса	14,63/15,8 кг
Газоотвод	через пробки
Контроль уровня электролита	через пробки

Всего 17 минут исходной резервной емкости. Причина очевидна: продавцы батарею не обслуживали! Зарядив, мы вернули ее к жизни. Взвешивание показало нехватку свинца. Уже через семь секунд работы на морозе батарея отказалась сотрудничать.



11 место

Аком 6СТ-60VL, Россия

Ориентировочная цена	4200 ₽
Заявленная емкость	60 А·ч
Заявленный ток	520 А
Измеренная/ заявленная масса	14,25/15,5 кг
Газоотвод	центральный
Контроль уровня электролита	через пробки

Цена высокая, а свинца за эти деньги явно мало. Холодов батарея боится: выдать приличные джоули на морозе не смогла, продержавшись 17 секунд вместо обещанных тридцати. В общем, не понравилась.



10 место

Bosch S4 005, страна изготовления не указана

Ориентировочная цена	4750 ₽
Заявленная емкость	60 А·ч
Заявленный ток	540 А
Измеренная/заявленная масса	13,35 кг/не указана
Газоотвод	центральный
Контроль уровня электролита	–

Уже который год приходится писать про Bosch одно и то же: именитый бренд ничем не удивил. Скромное место в середине таблицы, ни одного запоминающегося результата. Батарея не провалилась, но и не привлекла внимание. Цена высокая, а энергии маловато.



9 место

Bars Silver 6СТ-60АПЗ, Казахстан

Ориентировочная цена	2900 ₽
Заявленная емкость	60 А·ч
Заявленный ток	500 А
Измеренная/ заявленная масса	13,31/15,7 кг
Газоотвод	центральный
Контроль уровня электролита	через пробки

Очень привлекательная цена. И тот же вопрос: а где свинец? Слишком легкое изделие приехало из Казахстана. Нехватка свинца быстро аукнулась: на морозе батарея получила «баранку», поскольку не сумела выдать положенную энергию.



8 место

АкТех 6СТ-64 L3, Россия

Ориентировочная цена	4100 ₽
Заявленная емкость	64 А·ч
Заявленный ток	570 А
Измеренная/ заявленная масса	17,05/16,8 кг
Газоотвод	через пробки
Контроль уровня электролита	через пробки

Самая тяжелая батарея в тесте: свинца на нее не пожалели. Но от провала батарею спасло чудо: на момент приобретения «в ней» было всего лишь всего 14 минут резервной емкости. Хорошо, что экспертам после заряда удалось вернуть ее к жизни. На этом фоне показанные результаты можно считать отличными. Но цена не понравилась.



7 место

TAB Polar B60HV, Евросоюз

Ориентировочная цена	4500 ₽
Заявленная емкость	60 А·ч
Заявленный ток	600 А
Измеренная/ заявленная масса	13,73/14,4 кг
Газоотвод	центральный
Контроль уровня электролита	через пробки

Этот бренд всегда выглядел достойно. Так и сейчас: высокий заявленный ток батарея выдает исправно, мороза не боится. Могло быть и лучше, но батарею явно не подзаряжали в магазине – об этом говорит исходная резервная емкость.

расстройства – три. Во-первых, продавцы по-прежнему подсовывают залежалый товар, пусть с гарантиями, улыбками и печатями. Во-вторых, неприятно, что на русском морозе из двадцати новеньких батарей одиннадцать провалились. В-третьих, из двух десятков батарей за победу по-настоящему дрались только две – Tyumen Battery Premium и Varta Blue Dynamic. Их отрыв от соперников оказался серьезным. Причем, что любопытно, преимущество очевидное как с учетом цены, так и без него.

Пробегитесь по первым столбцам таблицы, где отражена резервная емкость новеньких батарей. В скобках мы даем реальный «объем» электричества, за который платит

ОСНОВНЫЕ КРИТЕРИИ ОЦЕНКИ КАЧЕСТВА БАТАРЕЙ

Резервная емкость. Показывает, долго ли продержится автомобиль со всеми включенными энергопотребителями (фары, стеклоочистители, система вентиляции), если у него испортился генератор. Измеряется в минутах. Чем выше результат, тем лучше.

Приведенная энергия пуска заявленным током. Характеризует энергию батареи в пусковом режиме. Измеряется в килоджоулях. Чем выше результат, тем лучше.

Приведенная энергия пуска единым током при –18 и –29 °С. Позволяет сравнить токовые характеристики всех батарей в одинаковых условиях вне зависимости от их паспортных данных. Говоря попросту, чем выше энергия, тем, при прочих равных условиях, в запасе больше попыток уверенного пуска мотора. Измеряется в килоджоулях. Чем выше результат, тем лучше.

Прием заряда при постоянном внешнем напряжении. Показывает способность батареи восстанавливаться после глубокого разряда. На практике батарея, которая лучше других принимает заряд, будет быстрее заряжаться и при поездках. Все батареи выдержали испытание.

Примечание. *Технические измерения проводили специалисты НИИЦ АТ 3 ЦНИИ Минобороны России. Результаты испытаний относятся к конкретной выборке батарей и не могут служить характеристикой всей одноименной продукции в целом.*



6 место

Tyumen BatBear 6CE-55LA, Россия

Ориентировочная цена	3500 ₽
Заявленная емкость	55 А·ч
Заявленный ток	450 А
Измеренная/ заявленная масса	13,95/14,3 кг
Газоотвод	центральный
Контроль уровня электролита	через пробки

Сибирский «медведь» прочно обосновался на шестом месте и по характеристикам, и с поправкой на цену. Резервная емкость при покупке оказалась совсем маленькой – видимо, батарея долго лежала на складе. Типичная ситуация: продавцы не любят следить за батареями.



5 место

Зверь 6СТ-60 L3У, Россия

Ориентировочная цена	4100 ₽
Заявленная емкость	60 А·ч
Заявленный ток	600 А
Измеренная/ заявленная масса	15,67/16,4 кг
Газоотвод	центральный
Контроль уровня электролита	–

Батарея честно выдала обещанное, включая солидные 600 А. Путь на более высокое место преградила цена: дороговато для российского изделия!



4 место

Medalist Standard CMF 56077, страна изготовления не указана

Ориентировочная цена	4690 ₽
Заявленная емкость	60 А·ч
Заявленный ток	560 А
Измеренная/заявленная масса	13,52 кг/не указана
Газоотвод	центральный
Контроль уровня электролита	–

Победитель многочисленных экспертиз прошлых лет сегодня переживает не лучшие времена. Бренд уходил с нашего рынка, потом вновь вернулся. Поэтому четвертое место – это, конечно же, успех. Заметим, что на пьедестал «медалиста» не пустила слишком высокая цена.

ПОБЕДИТЕЛИ ЗАРУЛЕВСКИХ ЭКСПЕРТИЗ

2016	Tyumen Battery Premium	Varta	Mutlu
2015	Tyumen Battery Premium	Topla	Exide Premium
2014	Varta	Banner	Bosch
2013	Tyumen Battery Лидер	Mutlu	Royal
2012	Varta	Medalist	Topla
2011	Medalist	Panasonic	Titan
2010	Medalist	Varta	Зверь
2009	Varta	Medalist	A-mega
2008:	Bosch	Medalist	Varta
2007	Mutlu	Аком	Medalist
2006	Varta	Medalist	Bosch
2004	Tyumen	Tyumen	Medalist
Место	первое	второе	третье

16+

ТЕЛЕКАНАЛ

RUSSIAN EXTREME

ЭКСТРЕМАЛЫ ВСЕХ СТРАН ОБЪЕДИНЯЙТЕСЬ

РЕКЛАМА



3 место

Mutlu Silver ETN-563, Турция

Ориентировочная цена	3520 ₽
Заявленная емкость	63 А·ч
Заявленный ток	550 А
Измеренная/ заявленная масса	15,3/15,6 кг
Газоотвод	центральный
Контроль уровня электролита	–

В тройку призеров «турчанку» вывела сравнительно невысокая цена. Если судить только по электрическим параметрам, то она была бы пятой. Но соотношение цены и качества помогло обойти конкурентов. Впрочем, этот бренд всегда был в группе лидеров.



2 место

Varta Blue Dynamic, страна изготовления не указана

Ориентировочная цена	4550 ₽
Заявленная емкость	60 А·ч
Заявленный ток	540 А
Измеренная/заявленная масса	14,78 кг/не указана
Газоотвод	центральный
Контроль уровня электролита	–

Две номинации выиграны, в трех – серебро. Без учета цены Varta стала бы первой, поскольку на доли балла опередила тюменскую батарею. Но полуторная разница в цене отодвинула ее в итоге на второе место.

покупатель. По аналогии с заправкой: просишь залить полный бак, а заправщик плеснул только на донышко. Но есть и разница: «ошибка» АЗС ни к чему страшному не приведет, а вот разряженная батарея, как говорят профи, «прокисает». Зачастую это необратимо: она теряет емкость и утрачивает работоспособность. Мы-то были к этому готовы, поэтому перед началом испытаний, как обычно, зарядили все АКБ под завязку. И вам надо так поступать, прежде чем ставить аккумулятор на машину. Наши замеры это подтверждают.

Теперь о «переплатах» за бренд. Чуда не произошло: все малоизвестные батареи дружно скопились в нижней части таблицы. Самое обидное, что цены на многие из них вовсе не копеечные. За такой импорт явно нет смысла переплачивать. А первую половину таблицы заполнили знакомые имена – на них мы и советуем ориентироваться.

Все по местам

Чтобы определить лидеров и аутсайдеров, мы ввели балльную систему оценки. В каждом

РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ*

	Критерии оценки	Резервная емкость после полного заряда		Приведенная энергия пуска заявленным током					Приведенная энергия пуска единым током 420 А при –18 °С				Приведенная энергия пуска единым током 420 А при –29 °С				Ток заряда в конце 10-й минуты при 0 °С, А	Промежуточный балл	Средний промежуточный балл	Балл с учетом соотношения цены и качества
	Наименование батареи**	Длительность разряда током 25 А, мин.***	Промежуточный балл	Заявленный ток, А	Напряжение на клеммах после 30 с разряда, В	Время разряда током в 60% от заявленного до напряжения 6,0 В, с	Приведенная энергия разряда, кДж	Промежуточный балл	Напряжение на клеммах после 30 с разряда, В	Время разряда током в 60% от заявленного до напряжения 6,0 В, с	Приведенная энергия разряда, кДж	Промежуточный балл	Напряжение на клеммах после 30 с разряда, В	Время разряда током в 60% от заявленного до напряжения 6,0 В, с	Приведенная энергия разряда, кДж	Промежуточный балл				
1	**Tyumen Battery Premium 6CT-64**	112 (97)	**5**	590	7,64	119	34,54	**5**	8,03	120	30,69	**5**	6,74	60	13,15	**4,45**	24,95	**3,67**	4,62	**5**
2	**Varta Blue Dynamic**	110 (86)	**4,76**	540	7,75	120	34,02	**4,90**	8,11	115	30,57	**4,97**	6,86	63	14,76	**5**	27,60	**5**	4,93	**3,57**
3	**Mutlu Silver ETN-563**	101 (50)	**3,71**	550	7,53	100	24,75	**3,11**	7,66	104	21,75	**2,75**	6,16	53	7,75	**2,61**	22,05	**2,22**	2,88	**2,75**
4	**Medalist Standard CMF 56077**	102 (86)	**3,82**	560	7,59	105	28,05	**3,75**	7,92	112	27,09	**4,09**	6,34	59	9,97	**3,37**	24,28	**3,61**	3,73	**2,67**
5	**Зверь 6CT-60 L3У**	97 (67)	**3,23**	600	7,45	101	26,36	**3,42**	7,81	110	25,09	**3,59**	6,28	54	8,71	**2,94**	23,31	**2,85**	3,21	**2,63**
6	**Tyumen BatBear 6CE-55LA**	94 (47)	**2,88**	450	7,48	104	20,78	**2,35**	7,57	108	21,36	**2,65**	6,04	23	3,01	**1**	22,84	**2,61**	2,24	**2,19**
7	**TAB Polar B60HV**	101 (52)	**3,71**	600	7,34	94	22,67	**2,71**	7,69	106	22,57	**2,96**	6,26	52	8,25	**2,78**	21,85	**2,12**	2,86	**2,17**
8	**АкТех 6CT-64 L3**	100 (14)	**3,59**	570	7,47	97	24,38	**3,04**	7,60	94	18,95	**2,05**	6,02	51	6,55	**2,20**	21,63	**2,01**	2,58	**2,15**
9	**Bars Silver 6CT-60АПЗ**	88 (45)	**2,18**	500	7,40	90	18,9	**1,98**	7,67	102	21,46	**2,68**	< 6 (7 с)	–	–	**0**	21,45	**1,81**	1,73	**2,05**
10	**Bosch S4 005**	98 (65)	**3,35**	540	7,49	91	21,97	**2,58**	7,71	97	20,90	**2,54**	6,19	52	7,80	**2,63**	21,24	**1,81**	2,58	**1,89**
11	**Аком 6CT-60VL**	101 (77)	**3,71**	520	7,38	83	17,87	**1,79**	7,50	84	15,88	**1,27**	< 6 (17 с)	–	–	**0**	23,98	**3,18**	1,99	**1,67**
12	**Solo АкТех SLE-062AA-1**	88 (17)	**2,18**	550	7,34	92	20,34	**2,26**	7,34	95	16,04	**1,31**	< 6 (7 с)	–	–	**0**	20,96	**1,67**	1,48	**1,61**
13	**Titan Standart 6CT-55.0VL**	87 (11)	**2,06**	470	7,36	95	18,22	**1,85**	7,38	97	16,87	**1,52**	< 6 (28 с)	–	–	**0**	21,63	**2,01**	1,49	**1,54**
14	**SilverStar Plus 6CT-60L (0)**	86 (62)	**1,94**	520	7,42	94	20,82	**2,35**	7,51	92	17,50	**1,68**	< 6 (9 с)	–	–	**0**	19,62	**1**	1,39	**1,50**
15	**Подольские аккумуляторы 6CT-55 N**	85 (38)	**1,82**	420	7,35	94	15,99	**1,42**	7,29	91	14,79	**1**	< 6 (11 с)	–	–	**0**	20,15	**1,27**	1,10	**1,50**
16	**Курский аккумулятор 6CT-55NR**	82 (42)	**1,47**	420	7,24	91	14,22	**1,08**	7,31	93	15,35	**1,14**	< 6 (4 с)	–	–	**0**	21,31	**1,85**	1,11	**1,35**
17	**Cobat 55.0 L**	78 (24)	**1**	460	7,31	99	13,79	**1**	7,57	95	18,79	**2,01**	< 6 (21с)	–	–	**0**	20,87	**1,63**	1,13	**1,32**
18	**Solite CMF56220**	82 (57)	**1,47**	600	7,39	93	23,27	**2,83**	7,61	95	19,27	**2,13**	< 6 (28 с)	–	–	**0**	19,81	**1,09**	1,50	**1,13**
19	**Thor 56031**	79 (38)	**1,12**	510	7,32	82	16,56	**1,53**	7,48	91	16,97	**1,55**	< 6 (15 с)	–	–	**0**	21,87	**2,13**	1,27	**1,07**
20	**Exice 56031**	78 (11)	**1**	500	7,33	82	16,36	**1,49**	7,63	90	18,48	**1,93**	< 6 (12 с)	–	–	**0**	20,98	**1,68**	1,22	**1**

*Все оценки даны по пятибалльной шкале (больше – лучше). **Отечественные батареи выделены цветом.

***В скобках для справки приведена исходная резервная емкость батарей на момент приобретения. В распределении мест этот параметр не участвует.



1 место

Tyumen Battery Premium 6CT-64, Россия

Ориентировочная цена	3000 ₽
Заявленная емкость	64 А·ч
Заявленный ток	590 А
Измеренная/ заявленная масса	16,6/17,2 кг
Газоотвод	центральный
Контроль уровня электролита	через пробки

«Сибирячка» победила в трех номинациях, еще в двух была второй. В финале на первое место батарею вывел ценник – Varta гораздо дороже. Остальные участники отстали по параметрам довольно сильно. Кстати, это одна из самых тяжелых батарей в нашей выборке: без свинца о золоте не мечтают.

виде испытаний брали лучший и худший результаты и присваивали им соответственно пять баллов (максимум) и один балл (минимум). Каждый из остальных участников получал промежуточный балл, пропорциональный своему положению между лидером и аутсайдером. К примеру, если при замере резервной емкости лидер показал результат 112 минут, а аутсайдер – 78, то участнику с результатом 87 минут достается 2,06 балла. При отказе батареи в том или ином виде испытаний она получает 0 баллов.

Суммарный балл по итогам замеров – это среднее арифметическое пяти промежуточных оценок. Затем мы делили его на цену аккумулятора, после чего вновь приводили к пятибалльной шкале. Таким образом, итоговая оценка – это, по сути, соотношение цены и качества.

Вне конкуренции в наших испытаниях оказались батареи Tyumen Battery Premium и Varta Blue Dynamic. С учетом гораздо более привлекательной цены на вершину поднялась «сибирячка». Если бы мы не принимали во внимание цены, первой стала бы Varta. Впрочем, у «иностранки» есть еще одно парадоксальное преимущество перед российской батареей: ее легче найти в продаже. Звучит нелогично, но это так, причем не только в Москве.

Вывод? Нельзя приобретать аккумулятор, глядя только на ценник. Экономия может выйти боком. Лучше потратьте немного времени на то, чтобы ознакомиться с результатами нашей экспертизы. Удачной покупки и стабильного напряжения в бортсети! ЗР

НАШИ СОВЕТЫ

Первым делом **определяемся с размерами аккумулятора.** Он должен гарантированно уместиться на своем рабочем месте – в моторном отсеке или багажнике. Одновременно **определяем полярность.** Тут поможет старая батарея: смотрим – плюс справа или слева? Часто длина проводов не позволяет подключать батарею «не той» полярности.

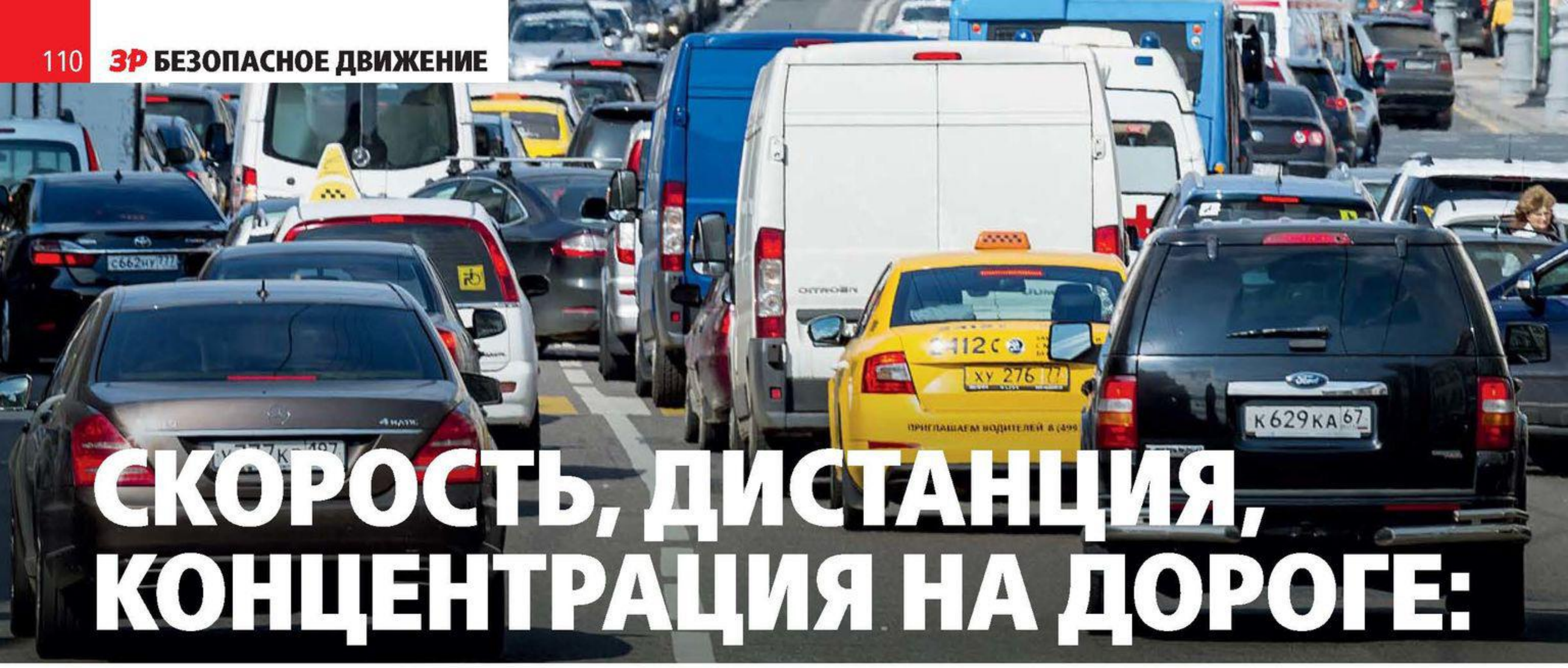
При выборе марки АКБ мы настоятельно рекомендуем **руководствоваться списком наших победителей** последних лет. Не ведитесь на низкую цену – филантропов на рынке не бывает. Бренд определяет стоимость. Как правило, при одних и тех же габаритах серьезные фирмы предлагают аккумуляторы разной энергоемкости (к примеру, разные заявленные амперы и ампер-часы). Лучше брать по максимуму, пусть это и немного дороже.

Не стоит приобретать изделия, у которых на этикетках или в паспорте указаны единицы типа «А/ч». Это говорит о технической неграмотности их составителей и вызывает сомнения в качестве.

Купленную батарею в обязательном порядке нужно зарядить. После заряда и выдержки (хранение отключенной от зарядного устройства батареи) в течение 10–15 часов напряжение должно составлять 12,5–12,7 В. Если измерять сразу после заряда, то показатели могут значительно превышать реальное напряжение разомкнутой цепи.



реклама



СКОРОСТЬ, ДИСТАНЦИЯ, КОНЦЕНТРАЦИЯ НА ДОРОГЕ:

КАК ВЕСТИ СЕБЯ В ИНТЕНСИВНОМ ПОТОКЕ

Лето – лучшая пора для водителей. Полупустые дороги, неспешное движение, заметно поредевшие пробки. Неудивительно, что автомобилисты быстро привыкают к хорошему и становятся беспечнее. Ситуация резко меняется в конце августа, когда заканчивается сезон отпусков и магистрали вновь заполняет интенсивный поток машин. Водители не успевают адаптироваться к новым условиям, и аварийность возрастает.

Статистика аварийности за 2015 год показывает, что максимальное количество ДТП произошло именно в августе: 18 805 аварий. В сентябре на дорогах страны случилось 17 959 аварий. Для сравнения: количество ДТП в марте – 11 216, в январе произошло 12 560 аварий. Почему же резкое увеличение интенсивности движения приводит к большему числу аварий в тёплое время года, чем гололёд, снегопады и оттепель зимой и весной?

Одна из главных причин – превышение скорости. По данным опроса ВЦИОМ, две трети россиян не оправдывают лихачество и активное маневрирование, даже если необходимо быстро добраться до пункта назначения. Тем не менее, когда количество автомобилей резко возрастает, времени, которое водитель привык отводить на дорогу до работы и парковку, не хватает. Приходится спешить, а это невнимательность, нервозность и риск ДТП. «Когда с утра пытаешься представить себе, сколько всего предстоит успеть и в скольких местах побывать, а потом садишься за руль – состояние спешки наступает сразу, – рассказывает актриса и водитель Ксения Раппопорт, – и неосознанно начинаешь ехать быстрее, чем следует».

Проблеме превышения скорости на протяжении многих лет уделяется повышенное внимание как Госавтоинспекцией, так и широкой общественностью. Так, в 2012 году российская Госавтоинспекция совместно с представителями общественных организаций и экспертного сообщества провела масштабную социальную кампанию «Некуда спешить», в ходе которой участникам дорожного движения объяснялось, к каким последствиям приводит спешка на дороге – и что лучше опоздать даже на очень важную встречу, чем давить на педаль газа и подвергать опасности себя и окружающих.

Ещё одной распространённой причиной ДТП в плотном потоке является нарушение дистанции между автомобилями. По результатам социологического исследования, проведённого в 2015 году в рамках социальной кампании «Дистанция», половина опрошенных водителей признались, что не соблюдают требуемую дистанцию, когда находятся в плотном потоке, и лишь 6% респондентов назвали такое нарушение грубым и опасным. В ходе кампании с этим боролись не только на уровне водителей. «В рамках наших совместных проектов мы придерживаемся идеи непрерывного обучения основам безопасного поведения на дороге, – отметил генеральный директор экспертного центра «Движение без опасности» Вадим Мельников. – Охватываем детские сады, школы, средние специальные образовательные организации, вузы и автошколы. При этом используем методы, соответствующие интересам и потребностям каждого возраста».

Эксперты центра «Движение без опасности» предложили для расчёта дистанции правило трех секунд. Так как точное расстояние на глаз определить сложно, необходимо рассчитывать дистанцию во временных отрезках: до впередиидущего транспорта должно быть не меньше трех секунд. В среднем водителю нужно полторы секунды, чтобы среагировать и нажать на педаль. Тормоза сработают примерно за полсекунды. Оставшаяся секунда – запас между двумя автомобилями. В качестве ориентира для отсчёта подойдёт фонарь, рекламный щит или дерево.

Но стоит помнить, что скорость реакции падает, если внимание водителя рассеяно. При интенсивном движении важно быть предельно внимательным и сосредоточенным, необходимо убрать из салона автомобиля все отвлекающие аксессуары и забыть про мобильный телефон. Кстати, лишь 4% россиян считают разговор по мобильному телефону за рулем грубым нарушением ПДД.

Рассчитывать скорость, соблюдать дистанцию, следить за дорогой и не забывать про поворотники – такого незамысловатого набора навыков достаточно для безопасного движения, независимо от интенсивности движения.

Рассчитывать дистанцию нужно во временных отрезках. Расстояние до впередиидущего транспорта должно быть не меньше трех секунд

«Причиной большинства ДТП является человеческий фактор. В первую очередь – невнимательность и, как следствие, потеря контроля за ситуацией на дороге, – подчеркнул замначальника Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения МВД России Владимир Кузин. – Это касается всех участников дорожного движения. Необходимо, чтобы водители, пассажиры и пешеходы не меняли манеру своего поведения в процессе участия в дорожном движении в зависимости от времени года, а всегда строго соблюдали все требования Правил дорожного движения». ЗР

Материал подготовлен в рамках Федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах».

KUMHO TYRE
Better, All-Ways

Безопасно вместе с Kumho*

Мы обеспечиваем лучшие характеристики по убедительной цене

РЕКЛАМА

Шины Kumho обеспечивают вам безопасность на дороге, надежность и удобство.
Высочайшее качество Kumho признано крупнейшими автопроизводителями, которые выбрали наши шины для установки на свои автомобили.
Доступная цена – еще один аргумент в пользу шин Kumho.

* Кумо

www.kumhotyres.ru

СРЕДНЕЕ ТЕХНИЧЕСКОЕ

Вспоминаем, как обслуживали автомобили лет сорок назад. Автор **Сергей Канунников**, фото: **Александр Кульнев**

Нынче все автомобили «одноразовые», а вот раньше были машины так машины – надежные, крепкие и долговечные! Такие высказывания звучат довольно часто. Память, как правило, старательно выбирает лишь самое хорошее. А незнание прошлого столь же старательно порождает мифы. Вспомним, как это было на самом деле?

Представим субботний день несколько десятков лет назад. На природу, в кино, за покупками? Нет, сегодня глава семьи будет обслуживать любимый, с таким трудом





В процедуре замены масла в двигателе принципиальных изменений не произошло. И сегодня часто меняют не весь фильтр, а лишь внутренний элемент – картридж. В ранних Москвичах к расположенному на редкость неудобно фильтру подлезть можно только снизу, а съемный корпус уплотняется тоненькой, нежной и, главное, остродефицитной прокладкой. Купить ее было практически невозможно. Выручали умельцы, которые с помощью сверлильного станка и нехитрого самодельного резака делали прокладки у себя на заводах и в мастерских НИИ. Только сначала надо было найти бензостойкую резину.

Суббота... И счастливые обладатели Москвичей, Запорожцев и Жигулей, а иногда даже Волг открывают капоты и спускаются в смотровые ямы

купленный и старательно оберегаемый автомобиль. И вот частные гаражи оживают: счастливые обладатели Москвичей, Запорожцев и Жигулей, а иногда даже Волг открывают капоты и спускаются в смотровые ямы.

Кто-то, конечно, едет в автосервис, ведь среди автолюбителей есть и ярко выраженные гуманитарии – например, врачи, музыканты симфонических оркестров, у которых вид подкапотного пространства с кучей странных и непонятных предметов вызывает мистический ужас. Но станций техобслуживания мало даже в крупных городах, там длинные очереди, пугающие цены и вовсе не гарантированное качество. Приходится идти к гаражному гуру, который умеет всё и к которому уже стоит очередь страждущих, – либо заниматься автомобилем самому. Хорошо, если есть гараж, но был он далеко не у каждого. Автор этих строк, как и тысячи его собратьев по автолюбительству, обслуживал и ремонтировал машину обычно во дворе.

Сегодня в нашем гараже – Москвич-427. Вполне современный автомобиль не только в 1970-е годы, но и десятилетие спустя. Жигули конструктивно и по объему обслуживания отличались от Москвича не сильно, разве что были понадежнее.

Автомобили семейства Москвич-412 рекомендовалось обслуживать каждые 4000 км – именно обслуживать, потому что о ремонте можно написать отдельный том, даже предисловие к которому в нашем журнале не уместится. А каждые 8000 и 12 000 км к перечню основных работ добавлялись дополнительные. Позже на Москвиче-2140 интервал ТО увеличили до 10 000 км – в основном благодаря улучшившимся маслам и смазкам. В этом плане современные автомобили уехали, кстати, недалеко, но объем работ всё же другой. Итак, вооружившись ключами, отвертками и списком основных работ, займемся профилактикой любимого Москвича.



Шприц – это не только то, чем пользуются в медицине. А пресс-масленки к печатной прессе отношения не имеют. Самые заботливые автолюбители загоняли смазку в шаровые опоры и остальные узлы с масленками даже чаще, чем на каждом ТО. Настоящим асам удавалось при этом не перемазаться по уши. По мере модернизации автомобилей и с появлением новых число масленок снижалось, пока вовсе не сошло на нет.



Ни один настоящий автолюбитель не забывал проверить и, если надо, долить смазку в коробку передач и задний мост. Пополняли смазку опять же с помощью специального шприца. Запах масла по имени Нигрол словами передать невозможно!



← Проверить количество смазки в передних ступицах и отрегулировать затяжку подшипников несложно – если приноровиться. Вообще-то, и тогда существовали динамометрические ключи, но во дворах и в гаражах я что-то их не видел. Поэтому, расшплинтовав корончатую гайку, ее подтягивали по наитию – не слишком сильно, но и не слишком слабо.

→ Осмотреть тормозные колодки и заодно проверить, не пропускают ли манжеты жидкость, – тоже обязательная операция. А прежде необходимо снять тормозной барабан, желательно не изуродовав его при этом. Манжеты Москвича не подтекают? Чудо! Которое, уверяю, продлится недолго.





← Ну а теперь – под капот, к карбюратору. Не только вид, но и само название этого агрегата повергало неискушенных в ужас. Те, кто не боялись регулировать его, а тем более залезать в его глубины, вызывали вседворовое и всегаражное уважение. Настроить карбюратор с помощью «винта качества», официально именуемого винтом регулировки состава смеси холостого хода, а иногда еще и упорным винтом ограничения прикрытия дроссельной заслонки, – полдела. Инструкция требовала не реже раза в год разобрать устрашающий агрегат, промыть, прочистить его и, если надо, отрегулировать уровень топлива в поплавковой камере. Да еще и собрать всё так, чтоб не осталось лишних деталей. Далеко не каждый автолюбитель брался за это сам. А гаражные асы разбирали и чистили карбюратор, даже не снимая его с автомобиля.

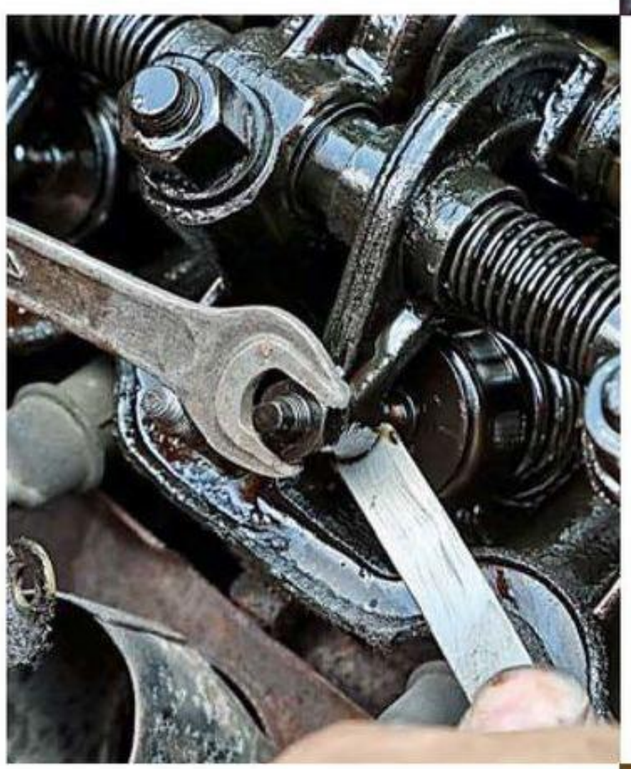


→ Заметили повышенный люфт руля? Что ж, бывает. А на поживших Москвичах – сплошь и рядом. Попробуйте отрегулировать осевой люфт червяка рулевого управления. Дело тоже нехитрое: ослабляем контргайку, вооружаемся отверткой. Аккуратно! Подтягивать винт нужно с умом, иначе руль станет совсем тугим, а после поворота перестанет возвращаться в нулевое положение.



↑ Не забудьте подтянуть ремень навесных агрегатов. Это уж совсем просто: ослабляем болт на генераторе и, вооружившись монтировкой-лопаткой, натягиваем его потихоньку. Опять же, в меру. Перетягивать ремень нехорошо.

↓ Чистить свечи и регулировать зазор между электродами рекомендовали каждые 8000 км (позднее – каждые 10 000 км). Здесь тоже применяли щуп, но настоящие асы залихватски выставляли зазор 0,8–0,95 мм на глаз. Получалось!



← Инструкция предписывала регулировать клапаны каждые 12 000 км. Многие давно забыли, а некоторые и не знали, как это делается. Снимаем клапанную крышку, последовательно доводим поршни до верхней мертвой точки, вооружаемся щупом толщиной 0,15 мм, ключами для ослабления контргайки и регулировки… Потом ставим крышку назад с надеждой, что старая прокладка не потечет. Как просто, правда?

↓ Ну что ж, осталось совсем немного. Зачистить и отрегулировать контакты в распределителе зажигания, проверить уровень электролита в аккумуляторе и, если надо, долить дистиллированную воду. И посмотреть, не подтекает ли всё то, что может подтекать. Потом отмыть руки и ездить более-менее спокойно аж до следующего ТО. Если, конечно, повезет – то есть ничто не разболтается или, напротив, не заклинит.





Вот и прошла незаметно наша гаражная суббота. Не устали? Может быть, вам теперь не кажется, что современные автомобили ненадежны и требуют слишком много внимания? Опыта та автомобильная жизнь, конечно, прибавляла. Гордости от того, что собственные руки и навыки помогают машине ехать, – тоже. Но если говорить не о любви к старым автомобилям, от которой избавиться невозможно, да и не нужно, а об обычной повседневной езде, то я охотно поменяю любимый неубиваемый Москвич на современные «одноразовые» автомобили. А вы? ЗР

Редакция благодарит Евгения Магакова за предоставленный автомобиль и помощь в подготовке материала.

COOLSTREAM

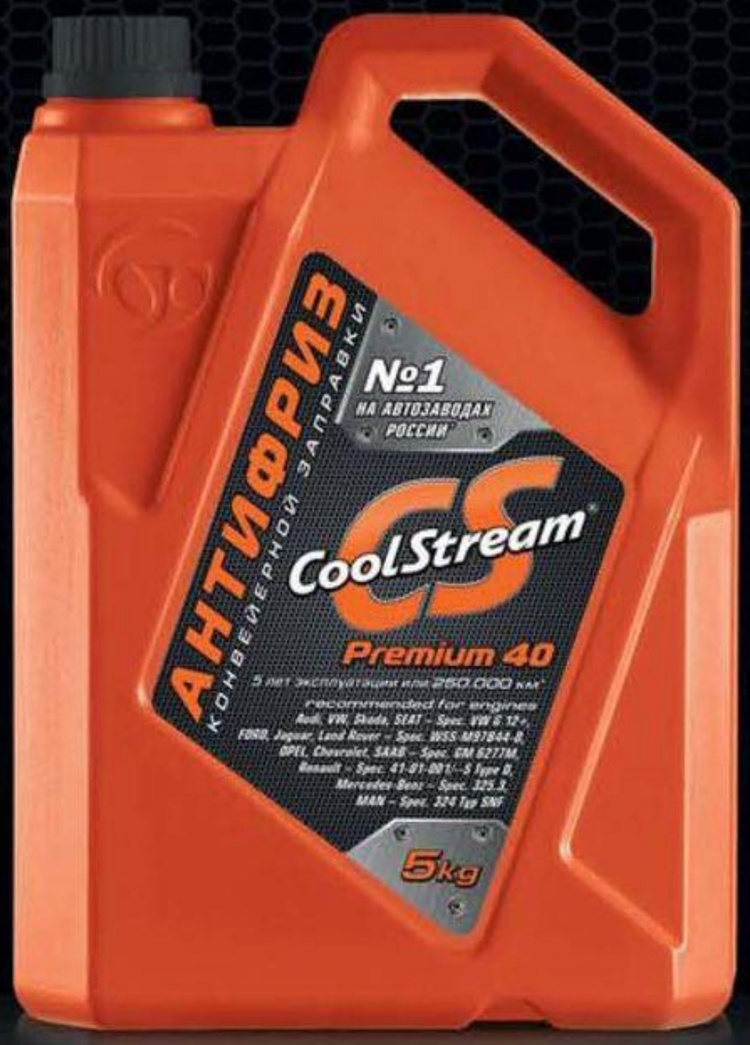
№1 НА АВТОЗАВОДАХ РОССИИ*

COOLSTREAM- АНТИФРИЗ ЧЕМПИОНОВ

7x побед в ралли «ДАКАР»**

№1 на автозаводах РОССИИ*

БРЕНД ГОДА МАК 2015





№1

РЕКЛАМА

[Кулстрим]

WWW.COOL-STREAM.RU

Coolstream – Кулстрим; * По количеству автозаводов на территории России, использующих антифризы CoolStream для первоначальной заправки
** Команда «КАМАЗ-мастер» одержала семь побед в международном ралли-рейде «Дакар», применяя антифриз Coolstream.

ДНЕВНИКИ РЯДОВОГО КРУЗА

Выясняем, как проявил себя Chevrolet Cruze, которого досрочно отправили на дембель с нашего рынка. Автор **Стас Панин**, фото автора и фирмы Chevrolet

Оптика не страдает от запотеваний или оплавлений. Лампочки живут гораздо дольше, чем на предшественнике Круза – Lacetti.

Крепления бамперов на кузове довольно хлипкие. Зимой достаточно неосторожно упереться в сугроб при парковке, чтобы пластиковое «оперение» отошло от точек фиксации.



Из истории модели

НА КОНВЕЙЕРЕ: с 2009 по 2016 год
КУЗОВА: седан, пятидверный хэтчбек, универсал
РОССИЙСКАЯ ГАММА ДВИГАТЕЛЕЙ: бензиновые, Р4, 1.4 (140 л.с.), 1.6 (109 и 124 л.с.), 1.8 (141 л.с.)
КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ: М5, А6
ПРИВОД: передний
РЕСТАЙЛИНГ:
2012 год – незначительно обновлена решетка радиатора, фары и вентиляционные отверстия вокруг противотуманных фар, появились новые легкосплавные колеса, стала доступна развлекательная система MyLink как опция;
2014 год – появилась решетка радиатора угловатой формы в стиле модели Malibu
КРАШ-ТЕСТЫ: 2009 год, EuroNCAP; общая оценка – пять звезд: защита взрослых пассажиров – 96%, защита детей – 84%, защита пешеходов – 34%, системы содействия безопасности – 71%

Политика автопроизводителей – вещь крайне непредсказуемая. В начале 2015 года концерн General Motors неожиданно объявил о практически полном уходе с нашего рынка, сохранив официальные продажи лишь премиальных моделей, таких как Chevrolet Tahoe и Corvette. Парадокс: успешный Chevrolet Cruze, ставший прямым наследником Lacetti, ушел с российского рынка задолго до схода с конвейеров в других странах, а его предка продолжают продавать под именем Ravon Gentra. Уже через год после мирового дебюта сборку Крузов наладили на заводе в Шушарах (Санкт-Петербург). Производство начали с седанов, а к 2011 году подоспел и хэтчбек. Универсалы собирали на калининградском заводе Автотор. Жаль, что производство пришлось заморозить, ведь особых нареканий качество отечественной сборки не вызывало. Cruze активно раскупали в период официальных продаж, а сейчас он пользуется хорошим спросом на вторичном рынке. Автомобиль делит платформу (Delta II), некоторые узлы и агрегаты с собратом по концерну (Opel Astra предпоследнего поколения). Наибольший вклад в разработку Круза вложило корейское отделение GM. Видимо, поэтому он и получился несколько проще Астры, зато привлекательнее по цене.

Лакокрасочное покрытие довольно тонкое и плохо противостоит сколам. К сожалению, это тенденция современного автомобилестроения. Зато Cruze может похвастаться хорошей антикоррозионной обработкой – оголенный металл начинает ржаветь не скоро.



У механической пятиступенчатой коробки D16 часто текут сальники приводов. В основном это происходит в межсезонье, при перепаде температур. Иногда сальники приходится менять раз в полгода – весной и осенью. Увы, эта особенность сильно подмочила репутацию надежного и долговечного агрегата.

Для более четкого переключения передач при минусовых температурах сервисмены рекомендуют как можно раньше заменить заводское масло в коробке любым добротным аналогом – и далее обновлять смазку через каждые 100 000 км для профилактики и продления срока службы агрегата. Этот совет более актуален для владельцев Lacetti, но пригодится и хозяевам Крузов.

Довольно частое дело – отказ кнопки открывания багажника. Обычно это происходит после четырех-пяти лет эксплуатации.





Автоматическая коробка передач GM серии 6T30/6T40 капризна. Первые проблемы – рывки при переключениях и вибрации – могут возникнуть уже после 30 000 км. Слабые места агрегата, имеющие откровенно малый ресурс, – это гидроблок и его соленоиды, встроенный в коробку блок управления и стопорное кольцо тормозного барабана, которое разваливается к 100 000 км пробега. Его остатки попадают в планетарные шестерни, ремонт влетает в копеечку.

Отметился агрегат и течами. В группе риска – трубки охлаждения, идущие к теплообменнику, и прокладка между полукорпусами коробки.

Немного продлить жизнь автомата поможет частая замена масла – хотя бы через каждые 45 000 км пробега. Но это не панацея. Некоторые владельцы ставят дополнительный радиатор для охлаждения агрегата. Однако специалисты, занимающиеся профессиональным ремонтом автоматов, считают, что при обычной эксплуатации это пустая трата денег. Дополнительное охлаждение поможет в экстремальных режимах, но от врожденных дефектов не избавит.

Специалисты отмечают также, что после 2012 года автоматы (такие же ставили и на Астру J) стали выходить из строя реже. Видимо, производитель всё же внес изменения в конструкцию. Поэтому при покупке Круза с автоматом присматривайтесь к более свежим машинам.

Благодарим за помощь в подготовке материала московский клубный сервис Chevrolet – автотехцентр SLOK (slok.su).



IRIDIUM TT® ...значение имеет то, что внутри

Новые свечи Iridium TT — это самый тонкий в мире электрод диаметром 0,4 мм, превосходная воспламеняемость и увеличенный более чем в пять раз по сравнению со стандартными никелевыми свечами срок службы. Свечи Iridium TT обеспечивают лучшую топливную экономичность и оптимальную работу двигателя на любых дорогах.

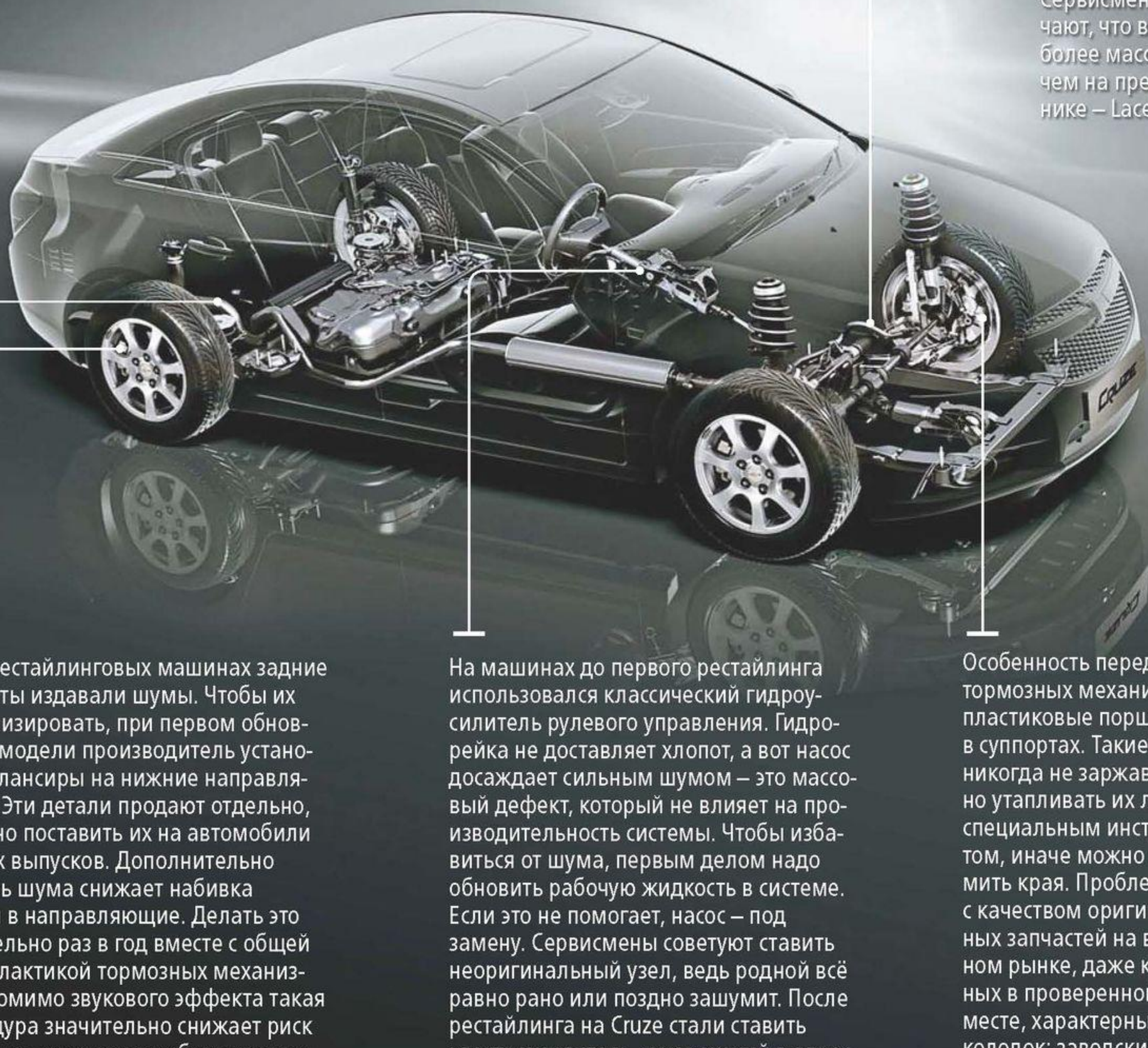
Сочетание инноваций и оригинального качества, воплощенного в линейке продукции DENSO для рынка автозапчастей, дает вам возможность получить еще больше по разумной цене.

www.denso-am.ru

Driven by Quality

Несмотря на общую платформу с Астрой J, у Круза задняя подвеска обделена механизмом Уатта: здесь обычная упругая балка без дополнительных тяг. Благодаря этому она долго не доставит проблем – ломаться особо и нечему.

Единственное слабое звено передней подвески – задние сайлент-блоки рычагов. Они редко доживают до 100 000 км. Остальные элементы стабильно переживают этот пробег. Сервисмены отмечают, что все узлы более массивные, чем на предшественнике – Lacetti.



На дорестайлинговых машинах задние суппорты издавали шумы. Чтобы их минимизировать, при первом обновлении модели производитель установил балансиры на нижние направляющие. Эти детали продают отдельно, и можно поставить их на автомобили первых выпусков. Дополнительно уровень шума снижает набивка смазки в направляющие. Делать это желательно раз в год вместе с общей профилактикой тормозных механизмов. Помимо звукового эффекта такая процедура значительно снижает риск закисания колодок в скобах, приводящего к ускоренному износу накладок.

На машинах до первого рестайлинга использовался классический гидроусилитель рулевого управления. Гидрорейка не доставляет хлопот, а вот насос досаждает сильным шумом – это массовый дефект, который не влияет на производительность системы. Чтобы избавиться от шума, первым делом надо обновить рабочую жидкость в системе. Если это не помогает, насос – под замену. Сервисмены советуют ставить неоригинальный узел, ведь родной всё равно рано или поздно зашумит. После рестайлинга на Cruze стали ставить электроусилитель, и нареканий в адрес рулевого стало значительно меньше.

Особенность передних тормозных механизмов – пластиковые поршни в суппортах. Такие никогда не заржавеют, но утапливать их лучше специальным инструментом, иначе можно обломить края. Проблемы с качеством оригинальных запчастей на вторичном рынке, даже купленных в проверенном месте, характерны и для колодок: заводские ходят заметно дольше.

СЛОВО ПРОДАВЦУ



Александр Булатов
менеджер по продажам автомобилей с пробегом компании «У Сервис+».

Cruze очень хорошо продается на вторичном рынке, поскольку автомобили-одноклассники аналогичных годов выпуска значительно дороже – например, Opel Astra J, делящий с «корейцем» платформу.

Обратная сторона высокой ликвидности – обилие мошеннических объявлений о продаже и большое количество машин, имеющих юридические проблемы. Одно время Крузы активно приобретались в кредит, и многие владельцы так и не расплатились с банками.

Поэтому при осмотре приглянувшегося автомобиля обязательно просите у хозяина (если он единственный) договор купли-продажи с дилером и пробивайте машину по всем доступным базам.

Быстрее всего – в течение недели – продаются машины в хорошей комплектации. Автомобили в бедном исполнении могут подвиснуть надолго. Тип коробки не играет роли: одинаково востребованы машины и с механикой, и с автоматом, несмотря на его низкую надежность.

Не советую покупать машины с пробегом свыше 150 000 км. Техническое состояние большинства из них оставляет желать лучшего.

К этому времени сдаются и элементы салона: качество их изготовления неплохое, но всё же заметно уступает европейскому и японскому.

Рекомендую покупать Cruze с мотором 1.8, механической коробкой и в хорошей комплектации, но не платить больше 450 000–480 000 рублей. Этот двигатель обеспечивает приемлемую динамику, механическая коробка намного надежнее автомата, а хорошая комплектация сыграет на руку в случае перепродажи машины.

НЕПЛОХО ЕЗДИЛА...
ТЕПЕРЬ ЛЕТАЕТ



реклама

SK lubricants
www.zicoil.ru

ZIC
НОВАЯ ЖИЗНЬ ДВИГАТЕЛЯ





Кузов Круза страдает при аварии не сильнее, чем у одноклассников. Цена восстановления существенно ниже в сравнении с европейскими и японскими конкурентами. Бэушные запчасти на разборках разлетаются очень быстро и не так дешевы, как хотелось бы.

ОБСЛУЖИВАНИЕ В СЕРВИСЕ

Операции	Запчасти*, ₽	Работа, ₽
Замена масла ДВС с масляным фильтром	2300	350
Замена ремня ГРМ	8000	4500
Замена прокладки клапанной крышки	1000	1000
Замена термостата	1500–6000	1000–2000
Замена прокладки теплообменника	6000	3900
Замена муфты изменения фаз	от 12 000	5500
Замена клапана изменения фаз	от 4500	700
Замена модуля зажигания	6000–9000	150
Замена клапана вентиляции картера	от 6000	1000
Замена насоса ГУРа	от 10 000	1800
Замена масла в ГУРе	1000	800
Замена масла в МКП	2500	900
Замена сальника привода МКП	400–1000	1600
Замена масла в АКП	4500	800
Замена системы обогрева водительского сиденья	4000	2000
Ремонт проводки стеклоподъемника	–	от 1000
Замена кнопки открывания багажника	от 3000	1000
Замена модуля печки	от 9000	10 000–12 000
Замена тормозных дисков	5000	1300
Замена тормозных колодок	1500	600
Замена заднего сайлент-блока переднего рычага	3000	1300
Замена переднего амортизатора с опорой	4500	1300
Замена стойки стабилизатора	1500	500
Компьютерная диагностика	–	500
Нормочас	–	1000

**Разброс цен на запчасти связан с большим выбором неоригинальных, но качественных деталей.*



1 Атмосферный двигатель 1.6 (109 л.с.) серии F16D3 перекочевал на Cruze с Lacetti. Агрегат уже не молод, но надежен и отличается завидным ресурсом. У него нет муфт изменяемых фаз газораспределения, зато в приводе клапанов присутствуют гидрокомпенсаторы. Производитель внес изменения в конструкцию, когда двигатель начали ставить на Cruze, и хлопот с агрегатом стало значительно меньше.

Многие владельцы Lacetti сталкивались с тем, что клапаны механизма ГРМ довольно быстро обрастали нагаром. Это приводило к их неполному закрытию и пропускам зажигания в цилиндре (ошибка P0300). На Крузах такое случается гораздо реже.

Пресловутая течь клапанной крышки тоже проявляется реже, однако так и осталась непобежденной детской болячкой. Причем возникает абсолютно непредсказуемо: на одной машине она может не проявиться аж до 120 000 км пробега, а на другой всплывает уже на 20 000 км. Увы, лечение дает лишь временный эффект. Сервисмены пробовали все доступные варианты прокладок, использовали герметики, переставляли клапанные крышки, но длительного эффекта так и не добились – через короткое время течь возвращается. Закрывать глаза на неисправность нельзя: масло попадает на выпускной коллектор, отравляя воздух в салоне, и может вызвать возгорание под капотом. Кроме того, оно проникает в свечные колодцы, сильно сокращая ресурс высоковольтных проводов зажигания.

Ремень ГРМ желательно менять каждые 60 000 км, при этом следует внимательно выбирать запчасти. К сожалению, даже оригинальные детали сейчас делают в Китае, причем порой невооруженным глазом видно, что качество их низкое. А ведь обрыв ремня грозит встречей клапанов и поршней. Поэтому сервисмены остановили свой выбор на усиленных ремнях фирмы Gates. Замена ремня тоже имеет свои нюансы – после работы неопытного мастера могут появиться посторонние шумы привода.

Все двигатели, доступные для Круза, плохо переносят мойку. Хватает примеров, когда после душа панель приборов превращалась в «елочную гирлянду», а в некоторых случаях умирал даже блок управления мотором.

2 Более свежие атмосферные двигатели 1.6 (124 л.с., F16D4) и 1.8 (141 л.с., F18D4) семейства Ecotec хорошо известны по моделям Opel – по той же Астре. Они конструктивно сложнее, чем 109-сильный мотор F16D3, но не имеют глобальных проблем. Однако совсем без болячек не обошлось.

Муфты изменения фаз газораспределения умирают после 100 000 км. Причем

КУПИ БИЛЕТ! ПОЛУЧИ КВАРТИРУ! *

РАДИО ШАНСОН

* ПОДРОБНОСТИ НА САЙТЕ NDV.RADIOSHANSON.FM

NDV.RU СУПЕРМАРКЕТ НЕДВИЖИМОСТИ

«РАДИО ШАНСОН» ПРЕДСТАВЛЯЕТ

МУЗЫКАЛЬНЫЙ МАРАФОН

ЭХ РАЗГУЛЯЙ!

СПЕЦИАЛЬНЫЕ ГОСТИ ГРУППИРОВКА ЛЕНИНГРАД

МОСКВА
12 НОЯБРЯ

СК «ОЛИМПИЙСКИЙ»
ОЛИМПИЙСКИЙ ПР. 16/1
НАЧАЛО В 18.00

РЕКЛАМА

MUSIC BOX Gold

vk.com/radio_shanson

ЭЛЕКТРОННЫЙ БИЛЕТ OLIMPIK.RU КАССЫ СК «ОЛИМПИЙСКИЙ» (495) 786 33 33

12+

RADIOSHANSON.FM

БИЛЕТЫ CONCERT.RU (495) 644 2222

Распространенные отказы стеклоподъемников на машинах в возрасте трех – пяти лет вызваны окислением проводки. В зоне риска – жгут, проходящий под накладкой передней стойки кузова в ногах водителя. Скапливающаяся в этом месте влага попадает на разветвление проводов стеклоподъемников, вызывая окисление. Благо, жгут подлежит ремонту.

Дорого обходится поломка пластиковых тяг, приводящих заслонки рециркуляции в модуле печки. Ремонт в большинстве случаев либо невозможен, либо дает лишь кратковременный эффект. Рано или поздно всё сводится к замене модуля, а это накладно: он дорогой, вдобавок замена требует возни, поскольку приходится снимать переднюю панель.

Недолговечен элемент обогрева подушки водительского сиденья. Его приходится менять после трех – пяти лет эксплуатации. Небольшое утешение: элемент поставляют отдельно.



Детали салона не отличаются высоким качеством изготовления. В целом он неплохо переносит длительную эксплуатацию, разве что руль быстро изнашивается. В этом отношении упрощение салона Круза по сравнению с Астрой не пошло на пользу.



2

желательно заодно менять и клапан управления – его чистка малоэффективна. Муфты начинают шуметь и издавать стуки. Сильнее всего эффект проявляется при пуске и работе холодного мотора. Случается, что на панели приборов даже загорается лампа *Check Engine* из-за рассогласования фаз и мотор значительно теряет тягу.

Иногда разрушаются задающие кольца на распределительных валах, на которые ориентируются датчики положения. Качество деталей оставляет желать лучшего – хорошо, что их продают отдельно. Со временем зубья от колец просто отваливаются. Но чаще всего поломка происходит, когда в мотор лезет неопытный мастер, чтобы зафиксировать валы при замене ремня ГРМ.

Ремень ГРМ на моторах D4 служит 90 000–120 000 км. Важно, чтобы заменой ремня занимались профессиональные ремонтники, которые располагают специнструментом – без него невозможно точно выставить метки. А эти моторы крайне чувствительны к миллиметрам.

Кроме течи клапанной крышки, как у мотора D3, его младшие братья отметились и другими массовыми неисправностями. В группе риска – электронный термостат. Мало того, что часто течет его прокладка, так еще нередко отказывает встроенный датчик включения вентиляторов, – из-за него приходится менять термостат в сборе.

Еще один недуг – течь прокладок теплообменника, в котором моторное масло охлаждается антифризом. Теплообменник расположен на блоке двигателя под выпускным коллектором. Чаще всего течет именно масло, и его испарения попадают в салон автомобиля.

Недолговечен модуль зажигания. Катушки для каждого цилиндра встроены в единую рампу, и в случае отказа одной приходится менять дорогостоящий узел в сборе.

А иногда двигатель 1.8 начинает «троить» и работать очень шумно. Причина – разрыв резиновой диафрагмы клапана вентиляции картерных газов, встроенного в клапанную крышку. Ее приходится менять в сборе.

Для мотора 1.8 проводили и отзывную кампанию с целью замены одной из трубок и хомута топливной магистрали под капотом. Утечка топлива могла привести к возгоранию.



3

Турбомотор 1.4 (140 л.с.) нечасто встретишь под капотом Круза. Такие модификации появились в конце 2013 года, и машин с ним продано мало. Однако о его надежности можно судить по более распространенным Астрам с этим же мотором. Он очень чувствителен к октановому числу. Детонация, возникающая из-за некачественного бензина, ломает поршневые кольца и перегородки, а в некоторых случаях доходило и до полного разрушения поршней.

Распространены случаи течи водяного насоса – преимущественно после трех лет эксплуатации. Довольно часто текут патрубки охлаждения. ЗР

» ИТОГ

В целом Cruze – сильный игрок в своем сегменте. Среди достоинств: приемлемая стоимость содержания и отсутствие серьезных неисправностей у большинства узлов и агрегатов, за исключением капризного автомата. К сожалению, позитивную картину портит обилие мелких детских болячек, большинство которых производитель так и не устранил.

КОНТРОЛИРУЙ МОМЕНТ

2016
ЧЕМПИОНАТ МИРА ПО ХОККЕЮ
РОССИЯ
Москва - Санкт-Петербург

Реклама



БЕСПЛАТНЫЙ ШИНОМОНТАЖ
С КОМПЛЕКТОМ ЗИМНИХ ШИН PIRELLI** И ШАНС ВЫИГРАТЬ GOPRO***

** ПРИ ПОКУПКЕ КОМПЛЕКТА ЗИМНИХ ШИН PIRELLI МОДЕЛЕЙ ICE ZERO, ICE ZERO FR, SCORPION ICE & SNOW, SCORPION WINTER, WINTER SNOW CONTROL SERIE III, WINTER SOTTOZERO, WINTER SOTTOZERO SERIE II, WINTER SOTTOZERO SERIE III, CINTURATO WINTER ОТ 16 И БОЛЕЕ ПОСАДОЧНОГО ДИАМЕТРА. ПЕРИОД ПРОВЕДЕНИЯ АКЦИИ: С 15 СЕНТЯБРЯ ПО 31 ДЕКАБРЯ 2016 ГОДА. ПОЛНЫЙ СПИСОК МАГАЗИНОВ-УЧАСТНИКОВ АКЦИИ ОТРАЖЕН В ПРАВИЛАХ АКЦИИ НА САЙТЕ PIRELLI.RU. КОЛИЧЕСТВО БЕСПЛАТНЫХ ШИНОМОНТАЖЕЙ И ПРИЗОВ ОГРАНИЧЕНО
*** БОЛЕЕ 300 ЭКШН-КАМЕР GOPRO HERO SESSION 8.0 MP ACTION

Официальный спонсор
Чемпионата мира по хоккею 2016, Россия

PIRELLI

POWER IS NOTHING WITHOUT CONTROL*

*Мощность - ничто без возможности управлять ею

Автомобили парка ЗР


CHEVROLET AVEO
2012 | 103 000


CHEVROLET COBALT
2013 | 63 000


CHEVROLET NIVA
2013 | 72 500


CITROEN C4 SEDAN
2013 | 66 000


DATSUN mi-DO
2015 | 35 000


JAGUAR XE
2016 | 7000


LADA GRANTA
2012 | 92 000


LADA KALINA
2013 | 54 000


LADA LARGUS
2012 | 97 000


LADA VESTA
2015 | 24 500


LADA XRAY
2016 | 8500


NISSAN ALMERA
2013 | 91 500


RENAULT DUSTER
2012 | 108 000


SKODA RAPID
2016 | 9500


VOLKSWAGEN CADDY
2013 | 91 000


VOLKSWAGEN GOLF VI
2011 | 97 500


VOLKSWAGEN GOLF VII
2013 | 57 500

год выпуска | текущий пробег, км

ПРОМЫВАНИЕ МОЗГОВ

Александр Виноградов



Datsun mi-DO

Изготовитель – АВТОВАЗ
Год выпуска – 2015
В эксплуатации «За рулем» – с мая 2015 года
Пробег на момент отчета – 35 000 км
Публикации в ЗР 2015, № 9; 2016, № 2, 4, 6

Расходы на эксплуатацию и обслуживание (9200–35 000 км)*, ₽

Расходы на содержание: 9200–28 000 км	**85 712**
Из них на бензин (АИ-95, средний расход 8,9 л/100 км)	60 158
Расходы на содержание: 28 000–35 000 км	**30 560**
Из них на бензин (АИ-92, средний расход 9,0 л/100 км)	21 197
ТО-30 000 км	7910
Регулировка клапанов	1153
Лампа ближнего света	300
Общие расходы	**116 272**
Стоимость 1 км пробега	**4,51**

**Без учета расходов на бензин для марафона «60 часов «За рулем» (0–9200 км), а также на полисы каско и ОСАГО.*



Снова открутился один из саморезов крепления водительского козырька. Закрутил, жду продолжения борьбы.

О жизни редакционного Датсуна мы повествовали менее полугода назад (ЗР, 2016, № 6). С тех пор он не прошел и десяти тысяч километров, но весомый повод вернуться к разговору нашелся.

В прошлый раз я упоминал неприятную особенность нашего mi-DO с автоматической коробкой: порой при троганье или на небольшой скорости он глох на ходу. С этим дефектом столкнулись не только мы: на интернет-форумах немало жалоб, да и в редакцию приходили письма от расстроенных владельцев.

Обращение к официальному дилеру ничего не дало, поскольку двигатель работает штатно, а блок управления не выдает никаких ошибок. Неисправность не является системной, поэтому в ходе диагностики отловить критический момент практически невозможно. После обращения на завод в наш mi-DO установили диагностический блок. С ним я проездил несколько месяцев, дабы поймать злосчастный глюк. Пару раз удалось. Расшифровав данные, выяснили, что причина в «мозгах».

Изначально калибровки двигателя были выбраны для работы в паре с механической коробкой передач, и для версии с автоматом они подошли не лучшим образом: не были учтены механические потери трансмиссии, которые у гидромеханики куда выше. В некоторых режимах – например, при торможении, когда педаль газа отпущена, – обороты проваливались. Регулятор холостого хода не успевал их повысить, и под нагрузкой они провисали окончательно. Вот двигатель и глох.

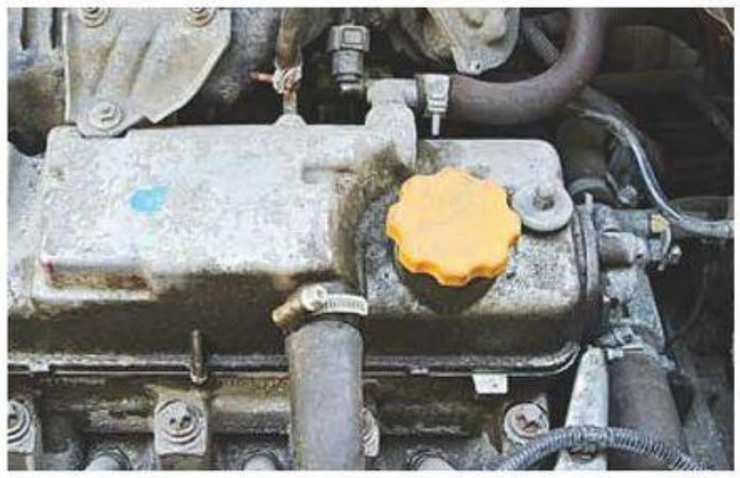
На доработку калибровок у инженеров ушло несколько месяцев, и работа над ошибками завершилась успешно. Увеличен «подпор» дросселя – теперь при отпускании педали газа обороты не проваливаются. Изменен режим холостого хода: обороты повышены с 850 до 920 об/мин. Редакционный mi-DO должен был первым из товарных автомобилей получить новую прошивку. Почуяв перемены, он решил оторваться напоследок – за месяц глох на «драйве» раз шесть!

За обновлением мы отправились в НПП Итэлма, где есть необходимое оборудование. Блок управления демонтировали, перекалибровали и вернули на место. Дроссель прошел «процедуру обучения» (в течение пятнадцати минут двигатель работал при различных оборотах и положениях селектора автоматической коробки), чтобы знать о дополнительных механических потерях и помнить, что обороты надо держать в тонусе

Изменения в работе двигателя я почувствовал на первом же светофоре. Раньше при торможении обороты двигателя проваливались, что было особенно заметно при включенном кондиционере, – и порой этого оказывалось достаточно, чтобы мотор заглох. Теперь же при отпущенной педали газа обороты падают нелинейно – стрелка тахометра при подходе к отметке «1500» почти замирает. Ездить стало удобнее. Кроме того, больше нет ощутимого падения оборотов двигателя при включении кондиционера.



Опасность подкралась сзади. Удар – и в бампере появились две трещины.



Клапанная крышка стала потеть маслом. Виновник очевиден – ее прокладка.



В один прекрасный момент навигация перестала включаться. Пришлось перепрошить.

А как быть другим владельцам автоматических Датсунов? Обновленная прошивка должна поступить на дилерские СТО к тому времени, когда этот выпуск журнала появится в продаже. Каждому обратившемуся блок бесплатно перепрошьют – например, во время очередного ТО.

В остальном Datsun не доставил особых хлопот. На пробеге 30 000 км настало время второго планового ТО. Помимо основных работ провели регулировку зазоров в клапанах, на стук которых я жаловался в прошлый раз. Стало тише.

В мультимедийную систему однажды будто бес вселился: уровень громкости начал скакать самопроизвольно. Но то было единожды и, надеюсь, не повторится. А вот навигационная система в один момент просто перестала включаться, причем как из основного меню, так и из подменю управления аудиосистемой. Вместе с ней исчезла с экрана и шкала громкости. Первым делом решил установить свежие обновления. Получилось: снова заработала навигация, появилась шкала громкости. К слову, обновления навигации и прошивки мультимедиасистемы можно скачать на официальном сайте марки Datsun. Их довольно просто установить самостоятельно, следуя инструкции; процедура займет не больше получаса.

Замена лампочки ближнего света вызывает у меня панический ужас. Эту пустяковую операцию я проделывал на многих автомобилях, в том числе и на очень дорогих, но mi-DO остается в лидерах моего рейтинга сложности этого процесса.

Еще из неприятного. Теплым августовским утром, когда до редакции оставалось пять минут езды, я почувствовал удар сзади. Девушка на «трешке» BMW не рассчитала дистанцию и «догнала» меня. Скорость была небольшая, но задний бампер всё же треснул в двух местах. Сотрудник ДПС приехал в течение получаса, еще столько же времени ушло на оформление. Для Москвы – весьма оперативно. В прошлый раз, когда я участвовал в ДТП (десять лет назад, и тогда был виноват я), на всю процедуру ушло часа три-четыре.

Теперь предстоит визит в страховую и замена бампера. А пока наш Datsun со свежими «мозгами» и слегка подпорченной кормой продолжает исправно наматывать километры. ЗР



Блок управления двигателем не выпал – его демонтировали для перепрошивки.



После перепрошивки блока управления потребовалось «обучение» дросселя – 15 минут работы двигателя в различных режимах.

VOLKSWAGEN CADDY
Год выпуска – 2013



Денис Панов

Гарантия на Caddy закончилась, теперь плановое обслуживание и мелкий ремонт выполняем в зарулевском техцентре. Замена масел и расходников обходится существенно дешевле, чем у официального дилера. Однако такая экономия сопряжена с дополнительными трудностями. Например, своими силами сбросить с панели приборов напоминание о грядущем ТО непросто. Если на предыдущих моделях Volkswagen это можно было сделать, нажав кнопки на панели приборов, то теперь предстоит долгий квест по многоуровневому меню. Как его пройти, описано в инструкции к автомобилю. Мы добрались до финиша и сэкономили 1000 рублей – столько в среднем берут сервисмены за имитацию бурной деятельности с подключением диагностического оборудования.



JAGUAR XE
Год выпуска – 2016



Михаил Гзовский

Появившийся в парке ЗР седан легендарной английской марки не подкидывает неприятных сюрпризов, но повод для визита на станцию техобслуживания нашелся: периодически глючит мультимедиасистема. То радио отключится на несколько минут, то экран дернется. Иногда тачскрин перестает реагировать на прикосновения, при этом система не желает выключаться кнопкой – чтобы перезагрузиться, приходится глушить машину на несколько минут. Один из свежих трюков мультимедиа я запечатлел на фото: после запуска русский язык почему-то сменился арабским. Пришлось побродить по меню, прежде чем нашел в нем переход с замысловатой вязи на родную кириллицу.





Михаил Кулешов

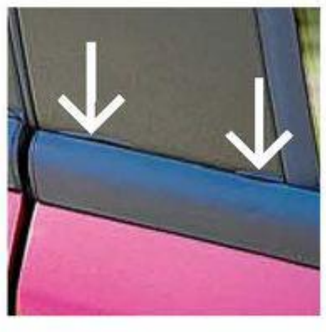
РОБОТ-АНТИГЕДОНИСТ

Лада XRAY

Изготовитель – АВТОВАЗ
Год выпуска – 2016
В эксплуатации «За рулем» – с июня 2016 года
Пробег на момент отчета – 7500 км

Расходы на эксплуатацию и обслуживание (2700–7500 км), ₽

Расходы на содержание	**13 300**
Из них на бензин АИ-92, АИ-95 (средний расход 8,6 л/100 км)	13 300
Стоимость 1 км пробега	**2,77**



Декоративная пленка на внешней стороне средней стойки начинает отслаиваться. Посмотрим, что будет дальше.

Сцепление с запахом клубники. Или банана. С запахом перечной мяты или мелиссы. Арбуза и дыни. Будь я производителем сцеплений для вазовских роботов, сейчас же запустил бы линейку таких вот «ароматических» узлов. Ведь куда приятнее вдыхать аромат ягод и фруктов, чем морщиться от запаха подгоревших фрикционов. А поскольку морщиться владельцам роботизированных Лад приходится часто, план обречен на коммерческий успех.

История моих взаимоотношений с роботизированной коробкой Иксрея почти не отличается от историй других владельцев, не практикующих самообман и здраво оценивающих вещи. Первые сотни километров я сохранял спокойствие и думал, что к коробке нужно просто привыкнуть. Потом еще сколько-то убеждал себя, что теперь коробке нужно привыкнуть ко мне. Спустя неделю безуспешных притирок окончательно осознал, что робот никуда не годится – во всяком случае, для водителя, который уже вкусил прелесть езды на машинах с гидромеханическим автоматом. Я перевел селектор в ручной режим и с тех пор сам переключаю передачи. Это единственный способ удержаться в потоке и не подорвать психику на корню.

Сочетать отличный 1,8-литровый мотор с неудачным однодисковым роботом не имеет ни малейшего смысла. Это всё равно что купить самый мощный компьютер для игры «Сапёр» или работы в программе Word. Умениям и амбициям АМТ вполне соответствовал бы литровый двигатель «лошадей» в шестьдесят или семьдесят – ведь привычка коробки переключаться вверх на двух тысячах оборотов сводит на нет весь потенциал 122 «кобыл».

Вот старт со светофора. На пятнадцати километрах в час робот «вынимает» первую передачу, подвисает на три секунды… и неспешно «вставляет» вторую. Затем, так же нехотя, третью, четвертую и пятую. Кстати, чтобы понять, ради чего я упоминал клубнику и банан, достаточно однажды угодить в вялотекущую пробку на подъеме. Кромешный мрак – и амбре.

Во всем остальном (кроме пары мелких проблем, о которых рассказывают подписи к фото) XRAY – замечательный автомобиль. На него приятно смотреть, в него приятно садиться. Если выбрать версию с механикой или переключать передачи роботизированной коробки вручную, положительные эмоции принесет и езда. А по уровню оснащения наш XRAY в комплектации Top Prestige даст прикурить большинству иномарок-соседей по ценовому сегменту. Полноценный климат-контроль и хорошая камера заднего вида. Годная мультимедиасистема с управлением на руле и обогрев лобового стекла. Но главное – всё это работает так, как и должно работать. Расторопно и правильно.

Из пройденных машиной 7500 км две трети – мои. Здесь и бесконечные поездки по Москве и области, и бросок в Нижний Новгород на встречу с легендарным купе DeLorean DMC-12 (ЗР, 2016, № 9). Конечно, пробег слишком мал для проявления каких-либо



Баллонный ключ и домкрат спрятаны в нише за облицовкой правой стенки багажника. Если при троганье или торможении из багажника раздаются посторонние звуки, проверьте, надежно ли зафиксирован инструмент.



Ковролин в ногах правого пассажира выбился из-под уплотнителя дверного проема. Мелочь, но неприятно.



Мультимедийная система с камерой заднего вида – прерогатива версии Top Prestige. Качество изображения лучше, чем на некоторых более дорогих автомобилях.



Бокс под пассажирским креслом – это удобно. Расположенные на основании сиденья клавиши включения обогрева – нет. О массивную скобу можно больно удариться щиколоткой.

неисправностей, но в целом XRAY производит впечатление добротной и надежной вещи. Чего не скажешь о главном герое публикации – роботе AMT. Уже сейчас машина временами досаждает подергиваниями при троганье. Не исключаю – как и в случае с редакционной Вестой, – что на пробеге 15 000–20 000 км придется отправиться к дилеру для дефектовки сцепления. Если АВТОВАЗ к тому времени возьмет на вооружение мой совет, выберу с запахом дыни.

А еще XRAY можно запросто использовать как мобильный стенд для оценки качества топлива. Несмотря на то что инструкция допускает использование АИ-92, автомобиль на таком бензине (и даже на некачественном «девяносто пятом») тянет из рук вон плохо. Под нагрузкой на малых оборотах отчетливо слышны детонационные стуки, с разгонной динамикой беда. Поговаривают даже, что нынешняя прошивка электронного блока управления двигателем вообще не стыкуется с 92-м бензином, а официальное разрешение на его использование родилось под давлением маркетологов.

Разумеется, мы обратились за разъяснением к представителям АВТОВАЗа. Как только появится ответ, опубликуем. ЗР



Багажник с двойным дном – неплохое решение. Но материал, из которого изготовлена полка-перегородка, не выдерживает критики… и нагрузки. В этом багажнике не возили ничего тяжелее пакетов с продуктами, а деформация полки уже пугает.



Руководство пользователя и стикер на лючке бензобака допускают использование бензина АИ-92, но на деле машина не любит «девяносто второй»: динамика заметно падает, под нагрузкой слышна детонация.



Стоимость километра пробега вышла очень привлекательной, но я не обольщаюсь раньше времени: до первого планового ТО еще 7500 км, так что на обслуживание пока не потрачено ни копейки. Все 13 300 рублей, которые указаны в таблице расходов, пошли на топливо. Средний расход в городе составляет около 9 л/100 км, на трассе – 7,5 л/100 км.

CITROEN C4 SEDAN
Год выпуска – 2013



Сергей Канунников

Солнечный день и неторопливое движение не помешали даме, управляющей в свободные от смартфона секунды большим вседорожником, собрать перед собой паровозик из трех машин. Белый Chevrolet затолкнул мой Citroen в Lexus. На первый взгляд, ничего серьезного: царапина на заднем бампере, вмятина на капоте, треснувшая решетка радиатора. Но результаты обстоятельного исследования повергли в уныние: повело пол багажника и его крышку, сломан кронштейн правой фары, оба бампера, а упомянутые решетка и капот – под замену. Вот тут-то и вспоминаешь о страховке каско! В сервисе машина провела три недели. То, что поначалу казалось мелочами, обошлось… почти в 200 тысяч рублей! По-моему, отличный аргумент в пользу страховки.

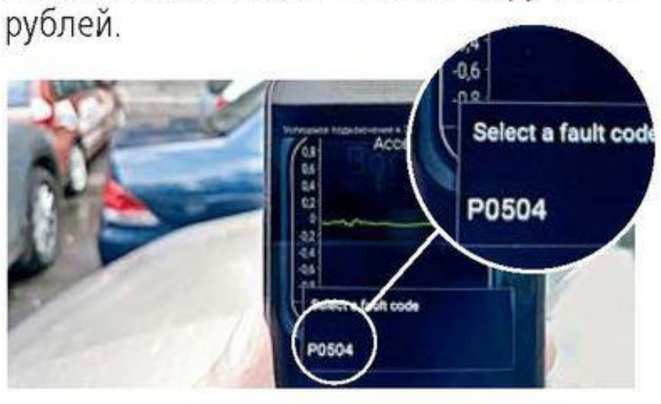


ЛАДА ГРАНТА
Год выпуска – 2012



Илья Пименов

Старушка Гранта не перестает подкидывать темы для публикаций. При пробеге 91 600 км снова зажегся значок *Check Engine*. Подключили сканирующий модуль к диагностическому разъему, считали код ошибки – P0504. Причина – некорректный сигнал датчика педали тормоза, который поставляет данные и блоку управления двигателем. Ошибку стерли, но тем же вечером лампочка на приборной панели зажглась вновь. Многочисленные отзывы на форумах владельцев подтверждают, что это частая неисправность. Благо, поменять датчик несложно, да и стоит он всего пару сотен рублей.



ПУЛЬС НОРМАЛЬНЫЙ!

Впервые за долгую историю традиционное соревнование на призы журнала «За рулем» прошло в летних условиях и на стационарном автодроме.

Авторы **Сергей Зиновьев** и **Вадим Крючков**, фото: **Александр Кульнев**, **Георгий Садков**, **Константин Якубов** и **Григорий Голышев**



К мысли о переходе на летний формат нас упорно подталкивали нестабильные московские зимы. Сколько уже раз Гонка звезд была под угрозой срыва из-за погоды! Два предыдущих года лучшие пилоты страны гонялись то по лужам, то по снежной каше. Доколе? Можно ведь что-то другое придумать!

И мы думали. Три года назад делегация «За рулем» посетила подмосковный автодром Moscow Raceway, среди прочих гонок принимающий немецкую серию DTM и чемпионат мира WTCC. Интересовались, можно ли провести здесь ледовую гонку зимой. Сложно ли снять некоторые ограждения, чтобы оптимизировать трассу под «зимнетрековый» вариант, реалистично ли залить дорожку.

И вот мы снова здесь, но не зимой, а в начале сентября. Переход состоялся: Гонка звезд впервые в своей истории – не за горами ее 40-летний юбилей! – прошла на асфальте.

Модернизация традиций

Автодром гораздо лучше приспособлен к проведению автогонок, чем непрофильный ипподром. Не надо каждый раз заново ломать голову, как протянуть силовые кабели в закрытый парк (чтобы их не перерезали шипами) и как избежать зрительских забегов поперек дорожки во время заезда. У гонщиков и команд есть обустроенные боксы, а у публики – доступ в паддок, к прямому общению с кумирами.

Конечно, асфальтовый формат противоречит многолетним традициям Гонки звезд «За рулем», которая всегда была снежно-ледовой. Но, похоже, таково сейчас веление времени во всем автоспорте: если не ломать, то модернизировать устоявшиеся каноны. Сможете назвать мировую или российскую гоночную серию, где хотя бы пару лет не меняли какие-нибудь правила? Не мучьтесь, у вас ничего не выйдет.

Сейчас, когда гонка уже состоялась, родилось ощущение, что мы напрасно не сделали ее летней раньше. То, что у нас получилось, превзошло все ожидания!

Собрание лучших

Поначалу мы опасались, удастся ли летом собрать столько же гонщиков, как и зимой. Ведь с весны до поздней осени – напряженная пора для большинства пилотов, в том числе выступающих за рубежом. Многие связаны командными контрактами, ограничивающими выступления где-либо еще.

За рулем · Continental · MOSCOW RACEWAY · F1NEWS.RU · Аргументы и факты AIF.RU · Авторадио · Спорт-Экспресс www.sport-express.ru 25 лет · RUSSIAN EXTREME

↑ Технический лейтмотив летней Гонки звезд – битва марок Лада и Volkswagen. В финал прошли четыре Калины и два Polo.

↓ Старт шести машин с одной линии – классический элемент зимних трековых гонок. На кольце применен, возможно, впервые.

Как показали предыдущие годы, в феврале – та же проблема. У кольцевиков начинаются предсезонные тесты, у раллистов и трековиков вообще старт за стартом. Даже в отечественный календарь соревнований трудно вклиниться – нет свободных выходных! И большинство гонщиков перестало держать отдельные трековые машины для зимних гонок, как это было в 1980-е годы. У пилотов, которые получали от главного редактора «За рулем» персональное приглашение на Гонку звезд, возникала головная боль: на чем ехать? Строить свою машину для одного старта в году – дорого. Арендовать – тоже не копейки, да и уровень подготовки такой машины не всегда понятен.

Изначально Гонка звезд задумывалась как состязание лучших пилотов из разных российских чемпионатов – кольцевого, раллийного, кроссового. Такой она и остается, эта традиция соблюдена в полной мере. Только чемпионатов в стране стало существенно больше: добавились, к примеру, ралли-кросс, дрифт и прочая экзотика типа трофи-рейдов.

Что касается даты проведения, то погожий день 3 сентября угодил в промежуток между этапами важной и значимой в России серии РСКГ. Пожалуй, это единственный фактор, повлиявший на реальный список участников. Некоторые звезды кольцевого чемпионата и Кубка страны в канун его решающего этапа предпочли поберечь машины. Но, как ни крути, тридцать официальных заявок на участие мы получили.

На старт нашей гонки вышли представители разных дисциплин из самых разных мест – даже из Казахстана (гонка открыта для





При такой плотности движения совсем без контактов обойтись невозможно. А увеличивать «зазоры» пилоты не собирались.



Наталья Гольцова атакует Владимира Шешенина. Сражались в группе лидеров, но по разным обстоятельствам не пробились в финал.

иностранцев, хотя все пилоты выступают по российским гоночным лицензиям). Пожаловали и победители Гонки звезд двух предыдущих розыгрышей – Владимир Шешенин (2014 год) и Николай Карамышев (2015 год). Именно их мы и считали главными фаворитами.

Есть контакт!

Любители автоспорта уже знают результаты первой летней Гонки звезд. Кто-то был на трибунах, иные смотрели прямую интернет-трансляцию. Но всё же вспомним, как развивались события.

По итогам квалификации пилотов разбили на две группы, для каждой провели по паре полуфиналов длиной семь кругов (или 15 минут), чтобы выбрать сильнейших для финала.

Уже на этой стадии стало понятно, что ледовый формат заездов после переложения на асфальт работает фантастически! Определенно, асфальт позволяет пилотам рисковать больше, чем лед. И понятно почему. Даже при плохом раскладе не уложишь машину на крышу и не врежешься в сугроб на скорости 120 км/ч (такие случаи на Центральном московском ипподроме бывали), а просто вылетишь в зону безопасности. И, похоже, машины по уровню подготовки были весьма близки (за основу мы приняли кольцевой технический регламент класса Национальный). По крайней мере, не наблюдался «трамвайный эффект», когда пилоты, «разобравшись» в первых поворотах, всю остальную дистанцию идут строгой колонной. В каждом заезде Гонки звезд борьба кипела от старта до финиша – как минимум за первые пять-шесть позиций. И в меру жестких контактов было немало.

Пожалуй, за насыщенное содержание гонки следует благодарить три основных фактора. Это престижность самой Гонки звезд, нетипичная для «кольца» спринтерская дистанция и применение обычных дорожных шин Continental. Конечно, они не так хорошо держат, как профессиональные гоночные слики, зато создали пилотам дополнительные трудности.

Карамышев и Шешенин волею судьбы оказались в одной отборочной подгруппе. И если Николай благополучно выиграл оба заезда (в том числе и тот, в котором первую пятерку расположили на старте в обратном порядке, – так называемый реверс), то Владимир в одном из них получил 20 штрафных секунд за фальстарт. И в финал, к превеликому сожалению всех присутствовавших, не попал, хотя тоже был очень быстр.

На характере финалов это ничуть не отразилось. А финал – это старты шести машин с одной линии; дистанция – один круг около двух с половиной километров. Все три финальных заезда прошли в суровой рубке от первого до последнего метра. Честно говоря, это больше напоминало ралли-кросс, нежели кольцевые гонки. На финише интервал между первой и последней машинами – не больше двух секунд!

Николай Карамышев по сумме трех финалов набрал максимально возможное количество очков. Ни в одном он не лидировал сразу со старта – всё время прорывался сквозь строй. А во втором заезде финишировал не первым, а вторым: уже позже судьи оштрафовали Виталия Дудина за фальстарт и, таким образом, пять очков за победу достались Карамышеву. Собственно, до последнего поворота не было никакой ясности относительно тройки призеров.

По части интриги у нынешней Гонки звезд аналогов немного. И по-прежнему она открывает новые таланты. В этом году главное



Примерно в такой борьбе прошли все три финала. Не совсем по-кольцевому, зато очень зрелищно и динамично.



Финальный подиум Гонки звезд: в центре Николай Карамышев, справа Виталий Дудин, слева Андрей Петухов.



Второй год подряд победителем стал Николай Карамышев – теперь на асфальте! Главный приз, Бронзовая Шина, еще на год останется у него.

Гонка звезд «За рулем» – 2016: итоги финала

1. Николай Карамышев (Курск, VW Polo) – 15 очков
2. Андрей Петухов (Санкт-Петербург, Лада Калина) – 12 очков
3. Виталий Дудин (Тольятти, VW Polo) – 6 очков
4. Андрей Масленников (Пушкино, Лада Калина) – 6 очков
5. Павел Кальманович (Тольятти, Лада Калина) – 4 очка
6. Ефим Гантмахер (Ижевск, Лада Калина) – 2 очка

открытие – Андрей Петухов, чей послужной список пока довольно скромен. В финалах петербуржец ничуть не уступал признанным мастерам кольцевого дела. И заслуженно поднялся на вторую ступеньку подиума.

Ключевой момент

У нас теперь есть время, чтобы осмыслить происшедшее и разработать планы на будущее. Какой будет Гонка звезд – 2017? Летней или зимней? На этот вопрос пока нет ответа. Не исключен даже двухэтапный вариант. Почему нет? Тем более что в истории Гонки звезд такой случай был.

Вообще, если ворошить историю, то ключевым и поворотным стал момент, когда мы впервые отказались от таблицы заездов для 16 пилотов на 16 машинах. Ее изобрели сотрудники «За рулем» для самой первой Гонки звезд, и по ней до сих пор проводят официальные российские соревнования. Но сами мы от «таблицы 16» восемь лет назад отказались, потому что в нее категорически не помещались все звезды, коих мы хотели бы видеть на старте. И еще потому, что назрело время что-то поменять. Жизнь не стоит на месте, в мире всё время что-то меняется. И мы стараемся, чтобы Гонка звезд всегда вызывала учащенный пульс – и у пилотов, и у зрителей. ЗР

ПРЯМАЯ РЕЧЬ

Матвей Береснев
(Ирбит):



– Моя специализация – снег, лед, кроссовые трассы. К асфальту автодрома и дорожным шинам приходится привыкать. Но это у нас снега зимой полно, а подмосковные зимы стали слишком мягкими – в таких условиях перенос Гонки звезд на теплое время года вполне оправдан. И оригинальный формат тоже.

Александр Артемьев
(Алма-Ата):



– Короткие и динамичные заезды по хорошо знакомой кольцевой трассе – такое сочетание мне нравится. Конечно, к поведению дорожных шин на гоночном треке приходится привыкать. Но ведь всем, а не мне одному, и это уравнивает шансы. А еще понравилась конфигурация «спринт» с обилием поворотов и максимально короткими прямыми – здесь не так велико преимущество Фольксвагенов перед Калинами.

Виталий Дудин
(Тольятти):



– Думаю, нынешние соревнования всё же ближе к ралли-кроссу, чем к кольцевым гонкам: много контактной борьбы. Но получилось интересно, поскольку кто финиширует первым, стало понятно только в последнем повороте финального заезда. И хотя я в большей степени поклонник зимнего трека и парных стартов, считаю, что нынешний формат Гонки звезд вполне привлекателен.

Андрей Петухов
(Санкт-Петербург):



– Летняя Гонка звезд получилась зрелищной, но не в ущерб безопасности. Стационарный автодром в этом плане лучше ипподрома. Несмотря на жесткую борьбу, контактов между автомобилями стало меньше и повреждения от них не столь разрушительны, как на зимнем треке. Например, моя Калина после замены пары крыльев будет готова к старту на заключительном этапе чемпионата страны по кольцевым гонкам.

АНОМАЛЬНАЯ ЗОНА

Удивительные особенности немецкого чемпионата мастеров Туринга.

Автор **Сергей Зиновьев**, фото: BMW, Audi, Daimler

Не верю глазам – стоянка возле автодрома Moscow Raceway забита до отказа! И снова задаюсь вопросом: почему россияне так любят чемпионат DTM? Невзирая на кризис и рост тарифов: в воскресный день цена входного билета на гонку стартовала с 2000 рублей.

Главная трибуна, впрочем, заполнена слабо. Но это объяснимо. Тут самые дорогие посадочные места, а обзор, прямо сказать, никудышный. Но, как ни крути, «платный» DTM собрал больше зрителей, чем этап чемпионата мира WTCC, куда россиян в этом году впускали даром. Не настолько же немецкий Туринг круче и забойнее мирового? Как зрелище и шоу – чемпионаты вполне сопоставимы. Просто аномалия какая-то.

Неужели так сильна магия немецкой «большой тройки»? Но ведь в DTM одинаковые шасси, машины разных команд отличаются друг от друга по большому счету только пластиковым обвесом…

Интрига сезона

Со спортивной точки зрения сезон определенно удался: в двенадцати гонках – девять разных победителей. Действующий чемпион Паскаль Верляйн зачем-то перешел в Формулу-1 на должность штатного аутсайдера. Вместо него партию первой скрипки Мерседеса в этом году взялся исполнять канадец Роберт Уикенс. И в общем успешно прессует лидера сезона – чемпиона-2014 Марко Виттманна (BMW). На российском этапе они обменялись победами, но суммарно Уикенс очков набрал больше. И совсем недалеко от этой пары – представители Audi Джейми Грин и Эдоардо Мортара, так что концовка сезона ожидается веселая. Причем не только в зачете пилотов.

Как никогда остра борьба марок: лидирует BMW, но соперники рядом. И прошлогодняя проблема блоковых результатов не мешает. Нынче нет странных, выпадающих этапов, в которых первую шестерку на финише составляют машины одной марки. Зимой пересмотрели правила весового гандикапа. Ввели более точную настройку «гирями» в 5 и 2,5 кг, так что масса машин не уходила больше чем на 12,5 кило от базовой нормы 1120 кг. Для 500-сильных болидов это малосущественный фактор.

Проблемы сезона

В широком смысле у DTM проблем нет. Это успешное коммерческое предприятие с хорошей перспективой. Грядет симбиоз с аналогичным японским турниром трех марок – Lexus, Honda, Nissan, для этого разрабатывают унифицированный регламент. Идея «мирового финала» – разового поединка Запад vs. Восток – хороша!

К локальным недостаткам отнесем падающий уровень пилотов. В DTM происходит активная ротация, кто-то уходит, кто-то приходит. А большинство здешних новичков – довольно средние гонщики по мировым меркам. Ветераны Гэри Паффетт и Маттиас Экстрём указывают, что для серии это нехорошо. Хотя, с точки зрения зрителей, необходимый баланс, пожалуй, выдержан. Есть звездный костяк, есть «все прочие».



Роберт Уикенс превосходно провел российский этап: победа в субботней гонке и шестое место в воскресной.

Как никогда остра борьба марок: лидирует BMW, но соперники рядом. Так что концовка сезона ожидается веселая



АкТех
АККУМУЛЯТОРНЫЕ ТЕХНОЛОГИИ

АВТОМОБИЛЬНЫЕ АККУМУЛЯТОРЫ

СДЕЛАНО В РОССИИ
СДЕЛАНО В АКТЕХ



77 лет
ЗАРЯЖАЕМ ЭНЕРГИЕЙ!

РЕКЛАМА

актех.рф
8 800 2225839 8 800 2224637
880022АКТЕХ

МАК 2014 Мировые Автомобильные Компоненты



Свой воскресный успех BMW связывает с применением моторного масла Shell Helix Ultra с технологией PurePlus, используемого на всех восьми машинах.

Серьезная трудность может вызреть в следующем году: производители задумали уменьшить число выставляемых машин с восьми до шести – для сокращения расходов. То есть вместо двадцати четырех пилотов на старте будет лишь восемнадцать. Кого сократят? И пока ничего не слышно о желанном приходе в DTM четвертого завода.

Загадки сезона

Ни одна другая серия не порождает у меня столько вопросов типа «почему именно так?». Например, почему в этом году совершенно беспомощен чемпион-2013 Майк Роккенфеллер, набравший скудные очки лишь в двух гонках? Что случилось с Рокки? При том что число стартов с прошлого года удвоилось – вместо одного заезда на этапе проводят два. Впрочем, и Бруно Спенглер, сверкавший несколько лет подряд, ныне неярок. У любого пилота DTM может произойти внезапный затяжной провал – возможно, это просто следует принять как факт.

А главная загадка конкретно российского этапа – его результаты. Почему в субботу тотально доминировал Mercedes-Benz (плюс 12,5 кг балласта на борту всех машин), а в воскресенье – BMW (минус 5 кг)? Да, в субботу гонка стартовала по мокрому асфальту, но ведь дождь не отменяет законов физики. Или DTM – аномальная зона? ЗР

» ПОМЕНЯТЬ КОЛЁСА

Так же как и в Формуле-1, официальные шинники чемпионата DTM играют важную роль в формировании гоночного зрелища. По рекомендации пилотов фирма Hankook создает к следующему году шины с более мягким составом. В ходе всего сезона шли специальные тесты покрышек различных конструкций и составов – на них работали гонщики всех трех играющих в чемпионате производителей.

В конечном итоге заводы выберут одну модель и один состав (для «сухих» условий) с оптимальными характеристиками. В теории более мягкие шины должны лучше «держать» – соответственно, в гонках ожидается некоторый рост скоростей.



Можно лепить на шины какие угодно логотипы, но они всё равно останутся продукцией фирмы Hankook – неизменного поставщика DTM с 2011 года.

Для Audi все предыдущие российские этапы складывались благоприятно. Ныне бригада «четырех колец» выступила средне.



ski-doo | BRP

Возьми новую высоту!
Ski-Doo Summit G4

Горный снегоход нового поколения.
Мощный. Динамичный. Безупречно послушный.
www.rosan.com

на правах рекламы

СНАРЯД С БОЛТАМИ

Знакомимся с «восьмеркой» для выхода из «десятки».

Автор **Анастасия Жигалова**,
фото: Dragtimes/**Тимур Сабиров**,
Евгений Муругин

↑ Дистанции в дрег-рейсинге короткие. Благодаря этому у многих автомобилей гоночная жизнь довольно долгая.

↓ Система выпуска – прямоточная. Высокофорсированному мотору так легче дышать.

Автоспорт держится на энтузиастах – всегда нужны люди, двигающие весь процесс. Яркий пример тому – российский дрег-рейсинг. Для таких гонок невозможно создать окончательную чемпионскую машину, поскольку через полгода или год она начнет проигрывать. Совершенствование техники идет постоянно. А занимаются им, как правило, сами пилоты.

Взглянем на отечественные автомобили, умеющие «выезжать» из десяти секунд на дистанции ¼ мили. Да, это не лакированные Весты заводской постройки, которые едут в мировом Туринге. Дрег-машины в большинстве своем собраны руками пилотов и их механиков благодаря знаниям и смекалке, методом проб и ошибок. Дрег-рейсинг – одна из немногих дисциплин, где техническое творчество не задушено длинным списком ограничений.

За рулем **10.2016**



Как только «восьмерка» преодолела десятисекундный рубеж, потребовалось установить тормозной парашют.

Двадцать лет не срок

Вот ВАЗ-2108 Артема Демихова, жителя Липецкой области. Гонщик выступает на нем с 2007 года, когда впервые приехал на соревнования. То был Кубок Черноземья, а список переделок тогда состоял из одного пункта: «Глушитель».

Демихов вспоминает: «Конечно, тогда я проиграл всем. Зато меня такой азарт взял, что мы начали всерьез дорабатывать машину. Приехал на следующий этап и занял первое место в классе Национальный. И пошло-поехало. Автомобиль претерпел десятки модернизаций».

Кузову двадцать лет. Автомобиль сошел с конвейера в 1996 году и на тот момент имел 69 штатных сил. Сейчас «лошадок» в десять раз больше: замеры на стенде в начале августа показали 690 л.с.! На первом, красноярском этапе чемпионата России Артем преодолел дреговую дистанцию за 9,8 секунды, а скорость на выходе составила 213 км/ч.

В правилах чемпионата России по дрег-рейсингу перечислены технические требования для каждого класса. В переднеприводном зачете обязательна установка тормозного парашюта на автомобили, проходящие дистанцию быстрее чем за десять секунд. Демихов преодолел этот культовый рубеж, поэтому ВАЗ-2108 пришлось оснастить новым узлом.

«Переключаешься на четвертую передачу – это уже финиш, и пора тянуть руку к тросику, выбрасывающему парашют. Ощущения странные, надо привыкать», – говорит Артем.

Цель и средства

Каждый год ВАЗ-2108 Демихова претерпевает какие-то изменения, и можно сказать, что переработке подвергся уже весь автомобиль. В частности, между сезонами 2015 и 2016 годов сильно облегчили заднюю часть, поменяли балку, тормозную систему, колеса и заменили почти все навесные элементы кузова пластиковыми.

Сейчас на ведущих колесах стоят американские профессиональные дреговые слики M&H Racemaster 10,0/27,0-15. Они хорошо держат нагрузки (это очень важно, ведь «проклейка» трассы с каждым этапом становится всё лучше). Настолько хорошо, что иногда не выдерживает металл. На втором этапе чемпионата в Нижнем Новгороде оторвало поршни, они пробили в корпусе двигателя несколько дырок. На устранение поломки ушло три дня, за запчастями пришлось ехать в Москву. Заодно переделали систему впуска, которая прибавила дополнительно около 100 л.с.

Вот как Артем описывает результат: «Степень сжатия чуть понизилась, однако при этом мы увеличили давление наддува. Рабочий объем двигателя – 1,6 литра, а у конкурентов – от 1,8 до 2,2 литра. Мотор работает на пределе, но конкурентоспособных ВАЗов мало, а публике, я думаю, такие машины интересны. Чтобы ехать наравне с более «объемными», нам приходится больше работать над мотором.

Корпус коробки – от Лансера Evo, внутри кулачковый ряд, секвентальный выбор. Передаточные отношения между заездами не меняем.

Чтобы машина хорошо стартовала, изменили развесовку. Соотношение масс, приходящихся на переднюю и заднюю оси, может доходить до 70:30. Все агрегаты, какие возможно, перенесены ближе к носу, и родных тормозов, даже сильных, при столь высокой загрузке передней оси будет недостаточно. А парашют нужен еще и для стабилизации: он выравнивает корму автомобиля.

Те или иные запчасти выбираем на основе отзывов других пилотов. Хотя всё равно чувствуем себя первооткрывателями. В Америке, например, для дрегового хэтча Honda Civic есть полный набор стандартных решений, а нам иногда приходится идти на ощупь. Это же советский транспорт. Бывает, что из-за каких-то болтов возникают проблемы: не знаешь, выдержат или нет. Приходится покупать импортные детали и как-то их дорабатывать, потому что напрямую к «восьмерке» не всё подходит».

Конечно, мы спросили о затратах, но о рыночной цене машины теперь, когда курс рубля поменялся сто раз, можно лишь гадать. Крайне сложно подсчитать стоимость всех деталей и работ. Внешне это по-прежнему более-менее ВАЗ-2108, но в потрохах мало что осталось от заводского автомобиля. И все изменения направлены на достижение одной цели – пройти четверть мили быстрее чем за 9,8 секунды. ЗР



На ведущие колеса ставят шины низкого давления. Пластиковая заглушка на ступице несет эмблему Лады.

ЗАДОМ НАПЕРЕД

Проникаем в BMW через переднюю стенку, чтобы оценить инженерное совершенство смешной машинки.

Автор **Сергей Канунников**, фото: **Константин Якубов**

В 1957 году в Москве прошел грандиозный Всемирный фестиваль молодежи и студентов, который стал эпохальным событием для нашей страны и для остального мира, увидевшего СССР со светлой стороны. Четвертого октября 1957 года в Союзе запустили в космос первый искусственный спутник Земли – символ эры науки и техники. А в декабре того же года компания BMW показала новую модель. Она была космически далека не только от спутника, но даже от автомобилей, прославивших баварскую фирму и сделавших марку такой, какой ее знают сейчас. Однако, как ни удивительно, эта смешная «коробочка» – продукт высокой инженерии. Без всякого преувеличения.

Двухкамерный

Предшественницу BMW 600 – знаменитую модель Isetta (ЗР, 2013, № 9), появившуюся еще в 1955 году, – из-за двери в передней стенке часто сравнивали с холодильником. Если продолжить аналогию, тогда «шестисотка» – двухкамерный холодильник.

А ведь входить-то в малютку удивительно удобно даже человеку внушительной комплекции. Да и закрыть дверь, оказывается, нетрудно – достаточно потянуть за руль. Потом, правда, надо взяться за ручку, расположенную справа от водителя, поскольку захлопнуть дверь иначе не удается. Но при такой ширине салона дотянуться до правого угла не составит труда.

Современного специалиста по пассивной безопасности BMW 600 приведет в ужас. Перед водителем только дверь, в которой, кстати, изобретательно спрятана запаска. Даже предположить не могу, сколько «антизвезд» получила бы машина на нынешнем краш-тесте. Но ведь требования да и темп жизни в 1950-е годы были совсем иными.

Сидеть довольно удобно: руль не давит, педали поставлены грамотно. Главное же отличие «шестисотки» от Изетты состоит в том, что появился полноценный задний диванчик. В ширину он, конечно, не ахти, но пассажиру среднего роста и его коленкам будет вполне комфортно. В общем, BMW 600 – эдакий двухдверный (одна дверь спереди и одна сбоку) микровэн длиной всего 2900 мм и с колесной базой 1700 мм.

Сзади притаился коротенький и низенький двухцилиндровый оппозитник мощностью 19,5 л.с. при 4500 об/мин. При 3800 об/мин он развивает максимальные 39 Н·м момента.



← Двигатель – двухцилиндровый, с принудительным воздушным охлаждением.

Машинка едет довольно весело, если научиться правильно попадать в передачи





↑ **Места для дизайнерских изысков у BMW немного. Тем не менее…**

Негусто, но ведь снаряженная масса этого «баварца» – чуть больше 500 кг.

Двигатель разгоняет машину вполне прилично, нужно только правильно попадать в передачи. Самая коварная – вторая, особенно когда надо включить ее после третьей или четвертой. Зато… Я поначалу даже не поверил ощущениям: неужели и первая – синхронизированная? Так и есть! А еще у BMW 600 независимые подвески и гидравлические тормоза. Вот такой непростой и уж точно не примитивный маленький вагончик родом из 1957 года.

Баварский «шестисотый»

Как известно, именно народные «шарики» – BMW Isetta и ее потомок BMW 600 – позволили мюнхенской фирме сохранить в сложные 1950-е годы независимость и подготовить технический и рыночный рывок середины 1960-х – старт производства седана BMW 1500.

В конце 1950-х в производственной программе еще оставались красивые, мощные и престижные, но мало востребованные автомобили серии 500. После войны прошло уже больше десяти лет, однако люди по-прежнему не могли покупать много дорогих автомобилей. Так что погоду на рынке делали вот такие маленькие машины. Они ведь комфортнее и практичнее мотоциклов, к тому же дешевы. В этом, правда, у BMW 600 было немало конкурентов. Если базовая Isetta стоила всего 2580 марок, то мюнхенский «шестисотый» – уже 3985 марок: дороже не только основных соперников, но даже стандартного Жука (Volkswagen Käfer), цена которого начиналась с 3790 марок. BMW, конечно, попросторнее сзади, да и залезать

ВИТАМИН РОСТА

BMW 600 – модификацию BMW Isetta, стартовавшего в 1955-м, – выпускали с 1957 по 1959 год. Заднемоторный четырехместный вагончик имел дверь в передней стенке для водителя и пассажира и правую боковую – для задних ездоков. Двухцилиндровый оппозитный двигатель объемом 0,58 л развивал 19,5 л.с. при 4500 об/мин. Заявленная максимальная скорость – 100 км/ч. Помимо стандартной, полностью синхронизированной механической четырехступенчатой коробки передач можно было заказать трансмиссию Saxomat – прообраз нынешних роботов. Сцепление выключалось касанием рычага переключения передач. За два года изготовили 34318 автомобилей.



↑ **Чтобы закрыть дверь, водитель должен сначала потянуть за руль, а потом все-таки за внутреннюю ручку.**

на задний диван удобнее, но в Жуке больше места для багажа, а мотор в полтора раза мощнее баварского – целых 30 л.с.! Кроме того, Volkswagen был больше похож на настоящий, взрослый автомобиль, что, вероятно, тоже импонировало покупателям.

BMW 600 делали всего два года. И выпустили за это время более 30 тысяч машин. По тем временам – немало. На смену вагончику пришел BMW 700 – тоже заднемоторный, но с элегантным трехобъемным



На месте водителя не очень тесно даже человеку солидных габаритов.

↓ Привыкнуть к напольным педалям несложно, тем более что усилие на них невысокое.



↓ «Шестисотый» не утомляет водителя обилием информации.





↑ Есть даже отопление, обеспеченное отводом теплого воздуха от мотора.



↑ Сзади неожиданно просторно, по крайней мере для машины таких размеров.

кузовом. Ну а в 1965-м стартовал тот самый BMW 1500, который и открыл в истории компании новую эру.

Маленькие радости

Под веселый стрекот оппозитника, поющего в корме песенку типа «мы небогатые, но веселые», машинка резво бежит по узким улочкам предместья Риги, веселя меня и прохожих. Улыбаются практически все, даже велосипедисты – самые строгие и, как правило, самые свирепые участники современного европейского уличного движения, обычно видящие в каждом водителе злейшего врага.

Я уже и передачи научился переключать безошибочно. Ну, почти безошибочно. На неровностях, особенно на «лежачих полицейских», машинка, если сбросил скорость недостаточно, кажется, сейчас запрыгает по дороге, словно игривый щенок, весело болтая в воздухе колесиками-ножками. На «шестисотом» нельзя атаковать препятствия ходом. Подвеска настроена очень грамотно: коротенький автомобиль на нормальных дорогах и при нормальных для него скоростях вполне комфортен.

BMW 600 – тщательно продуманный, грамотно просчитанный и аккуратно выполненный автомобиль. Конечно, до космического спутника ему далеко, но в реестр технических достижений 1957 года BMW 600 внести следует. ЗР

Редакция благодарит Каспарса Вишкинтса за предоставленный автомобиль и помощь в организации съемки.

» СОПЕРНИКИ

Пятидесятые годы – расцвет немецких компактных автомобилей, которые выпускались несколькими, как правило, почти забытыми теперь компаниями. Победителем в конкурентной борьбе остался, как известно, Volkswagen Käfer.



Goggomobil T400, 1954 год. Двухтактный двухцилиндровый двигатель объемом 0,4 л (20 л.с. при 5000 об/мин). Базовая цена – 3232 марки.

Volkswagen Käfer Standard, 1938 год. Четырехцилиндровый мотор объемом 1,1 л (30 л.с. при 3400 об/мин). Базовая цена – 3400 марок.





Lloyd 600, 1953 год. Двухцилиндровый двигатель объемом 0,6 л (19 л.с. при 4500 об/мин). Базовая цена – 3470 марок.

NSU Prinz 1, 1958 год. Двухцилиндровый двигатель объемом 0,6 л (20 л.с. при 4600 об/мин). Базовая цена – 3600 марок.



КАКАЯ У МЕНЯ ЦЕЛЬ?
СВОЗИТЬ СЕМЬЮ НА МОРЕ!

«Уверен в моторном масле Shell Rimula. Ведь если сломаешься на дороге – денег не заработаешь и цели не достигнешь!»

Моторное масло Shell Rimula надежно защищает двигатель и продлевает срок его службы.



Shell RIMULA
Для тяжелонагруженных двигателей

Реклама.

24 процента составил рост продаж в России грузовиков полной массой свыше 14 тонн за семь месяцев текущего года. Положительная динамика наблюдается с марта. Лидером сегмента остается КамАЗ, рыночная доля которого перевалила за 60%.



2 идеи для оптимизации грузовых перевозок озвучил Минтранс. В ведомстве предложили ввести дополнительный акциз на дизельное топливо и увеличить тарифы системы «Платон» на период речной навигации, дабы появился стимул перевозить товары по воде.



Предусмотрен холодильник и СВЧ-печь, а в салоне можно встать в полный рост

АЛМАЗНЫЙ ПОЕЗД

Когда полгода назад пошли слухи о том, что завод Тонар разрабатывает автопоезд грузоподъемностью свыше 100 тонн, мало кто воспринял это всерьез. Однако компания реализовала проект.

Седельный тягач Тонар-45252 и сочлененный полуприцеп Тонар-95405 созданы по заказу алмазодобывающей компании Алроса. Два кузова с боковой разгрузкой вмещают 70 м³, а грузоподъемность автопоезда составляет 130 тонн. При создании рудовоза использовали опыт австралийцев: на далеком континенте в ходу грузовые поезда с несколькими прицепами, причем запас прочности у них на зависть всему миру. Конструкция седла Тонара рассчитана на нагрузку до 50 тонн, но на нее придется максимум 43 тонны.

Китайские мосты HanDe неплохо зарекомендовали себя на других Тонарах. Передний выдерживает до 13 тонн, задние – по 25 тонн. Под длинным капотом установлена рядная «шестерка» Cummins: при 18,9 литра рабочего объема она выдает 600 л.с. и 2644 Н·м. В паре с мотором работает семиступенчатая гидромеханическая коробка Allison.

Шины Aeolus AE33 разработаны с учетом условий, в которых работает спецтехника. Рассчитаны



на максимальную скорость всего 50 км/ч, зато выдерживают нагрузку до 5,8 тонны на колесо.

Разгоняться Тонару будет негде. Его ареал обитания – технологическая дорога, проложенная от месторождения до обрабатывающего производства. Наверняка машины будут работать с перегрузкой, поэтому реальная скорость движения вряд ли превысит расчетную.

Кабина собственной разработки адаптирована под эксплуатацию в северных условиях. Помимо мощной печки установлены кондиционер и система очистки воздуха. Перевозить породу придется на расстояние около 170 километров, посему для удобства водителя предусмотрели холодильник и СВЧ-печь, а высоты салона достаточно, чтобы встать в полный рост.

Ночевку такое плечо не подразумевает, поэтому спальным отсеком кабина не оборудована.





ВПЕРЕД, НА ЗАПАД

■ Это можно считать сенсацией: МАЗ отгрузил первый автобус модели 203088 в Германию. Двенадцатиметровую низкопольную машину создали для работы на городских и пригородных маршрутах. Вместимость салона может достигать 113 человек – в зависимости от планировки, которая предлагает от 24 до 30 мест для сидения.

Основные агрегаты знакомы европейским перевозчикам: это турбодизель Mercedes-Benz (320 л.с., Евро-6) и шестиступенчатый автомат ZF.

МАЗ для Западной Европы оснащен пневмоподвеской с электронным управлением, системой



книлинга (наклон кузова на остановках), аппарелью для маломобильных пассажиров, светодиодным внутренним освещением, кондиционером и отопителем салона. Все выступы и кромки в пассажирском отсеке имеют закругления и обрамлены алюминиевым профилем.

МАЗ-203088 не горячая новинка. Впервые автобус показали год назад в Болгарии, а в феврале презентовали в Польше. Однако начало поставок в Германию означает для завода выход на самый перспективный и жесткий европейский рынок. Привлекать заказчиков белорусское предприятие планирует более низкой ценой, чем у европейских аналогов, при сопоставимом уровне качества и комфорта.

2400 л.с. и 6000 Н·м развивает двигатель гоночного тягача Volvo. На нем шведы побили собственные рекорды скорости на дистанциях 500 и 1000 метров.



СКОРАЯ ВЕЗДЕХОДНАЯ ПОМОЩЬ

■ Губернатор Магаданской области Владимир Печёный попросил президента Владимира Путина оказать поддержку проекту по созданию автомобиля скорой помощи на вездорожном шасси КамАЗа. По словам главы региона, шасси и фургон уже готовы, разработчики занимаются оборудованием медицинского модуля.

«Я просил бы вас поддержать проект, поручить Минздраву вместе с Минпромторгом рассмотреть после испытаний в Магаданской области возможность запуска в серию нашего российского высокопроходимого автомобиля скорой помощи», – обратился к главе государства губернатор. Разрабатываемый автомобиль будет не только отличным вседорожником – его еще и адаптируют к эксплуатации в суровых северных условиях.



Губернатор попросил президента оказать поддержку проекту

МАЛЫЕ ФОРМЫ

Европейский рынок уже успел позабыть малотоннажные модели под маркой MAN. Однако принадлежность к концерну Volkswagen позволила компании снова вернуться к легким коммерческим машинам. В марте у дилеров появится линейка MAN TGE. Это перелицованный Volkswagen Crafter нового поколения, с которым мы познакомили читателей в прошлом выпуске ЗР. Конструктивно фургоны и шасси обеих марок идентичны – возможны лишь расхождения в списках обязательного и заказного оборудования.

При помощи бедж-инжиниринга MAN планирует привлечь новых клиентов – тех, кто использует полноразмерные грузовики этой марки, но для развозных задач вынужден обращаться к другим производителям коммерческой техники.

Дополнительным аргументом в пользу покупки станут оригинальные предложения в рамках послепродажного обслуживания. В частности, компания обещает водителям курсы безопасного и экономичного вождения.



MAN планирует привлечь новых клиентов

KAMAZ

МОЩЬ.
ИНТЕЛЛЕКТ.
КОМФОРТ

■ Полная масса автопоезда - 74 тонны

■ Нагрузка на ССУ - 23 тонны

■ Экономичный 428-сильный двигатель Daimler

■ Ресурс автомобиля - 800 000 км



KAMAZ-65806

ЛИЗИНГ ОТ КАМАЗА.
СТАВКА НИЖЕ НУЛЯ -2,4%

Подробности об условиях и сроках действия программы уточняйте на сайте www.kamazleasing.ru. АО «Лизинговая компания «КАМАЗ»

KAMAZ

8-800-555-00-99
callcentre@kamaz.org
www.kamaz.ru

Весь товар сертифицирован. Реклама. Не является официальной офертой.

РУЧНОЙ, ЛЕНИВЫЙ И ДОМАШНИЙ

Доставка негабаритных грузов требует особых автомобилей. Знакомимся с тяжелым тягачом MAN TGX 41.680 8×6 BBS.

Автор **Николай Мордовцев**, фото автора и компании-производителя

Седельные тягачи MAN TGX способны на более тяжелую работу, чем магистральные перевозки. Благодаря тому что в производственной линейке есть и четырехосные модификации тягача полной массой 41 тонна, они могут работать в составе 250-тонного автопоезда! Этот MAN интересен еще и тем, что он – ручной сборки. Выпущен небольшой семейной компанией Toni Maurer, которая изготавливает специальные версии грузовиков MAN в маленьком городке Тюркхайм, что в шестидесяти километрах от Мюнхена.

У многих европейских производителей грузовиков есть подобные фирмы-спутники. У марки DAF – земляк GINAF, у Volvo – давний голландский партнер Terberg. Scania сотрудничает со шведской фирмой Laxå Special Vehicles, а Mercedes-Benz – с немецкой компанией Paul. В России схожим бизнесом занимается партнер КамАЗа – челнинская компания РИАТ, а в Миассе есть Ивеко-АМТ. В этом ряду фирма Toni Maurer выделяется «широтой интересов»: работает с сельскохозяйственной техникой и лесовозами, делает пятиосные шасси под различные надстройки и выпускает вот такие супертягачи. Если надо, возьмется за серьезную модернизацию трансмиссии, вплоть до переборки мостов. Под привод надстроек здесь производят особые гидросистемы. И создают самые невообразимые кабины.

С полимером на юбке

Дизель MAN V8 D2868 объемом 16,16 литра (680 сил и 3000 Н·м) – крайне редкий гость в России. Именно его предпочитают использовать при создании своих супертягачей отец и сын Мауреры. D2868 выпускают с 2007 года, и во многом благодаря ему MAN TGX выиграл международный конкурс Truck of the Year в 2008-м. В Европе тогда не было более мощного серийного 16-литрового дизеля. Этот мотор интересен уже тем, что разрабатывала его фирма MAN полтора десятка лет назад, но на основе той же отливки блока и ряда конструктивных решений двигатель выпускает еще и компания Liebherr, которая известна как производитель строительной техники.

Поршни у супердизеля полностью стальные, с нанесенным на юбку особым полимером и персональным каналом для подачи охлаждающего масла. Сейчас такие поршни применяют Daimler, Scania и другие производители, а в 2007 году они были редкостью. Жесткая раздельная четырехклапанная головка унифицирована для всех цилиндров. Экоуровня Евро-5 добились с помощью системы нейтрализации по технологии SCR – с водным раствором мочевины.

Еще со времен появления первых танковозов и прочей армейской сверхтяжелой техники подобные тягачи принято оборудовать дополнительными радиаторами системы охлаждения; их устанавливают за кабиной, причем вентиляторы – с гидроприводом.

Редкое сочетание

Казалось бы, для столь мощного двигателя нужна особая трансмиссия. Однако здесь – обычный 12-ступенчатый робот ZF AS Tronic, только на однодисковое диафрагменное сцепление наклепаны высокопрочные керамические накладки. Между маховиком и сцеплением установлен трансмиссионный блок ZF WSK 440 с гидротрансформатором: он



Ведущие мосты на задней балансирной тележке – со ступичными планетарными редукторами и блокировками дифференциалов. Второй управляемый мост – «ленивый», с пневмоподвеской.



на 65% увеличивает момент, передаваемый с двигателя на трансмиссию. Как обычно, гидротрансформатор блокируется, когда разность скоростей вращения насосного и турбинных колес составляет менее 20%. Фактически сочетание такой гидромуфты и автоматизированной механической коробки – альтернатива классическому гидромеханическому автомату.

Идеальная колесная формула для четырехосного супертягача – полный привод 8×8. Он нужен не столько для повышения проходимости, сколько для равномерной передачи крутящего момента на все колёса, чтобы уменьшить нагрузку на полуоси и редукторы. Но полный привод недешев. Оптимальная схема – 8×6, тем более что вторая управляемая ось односкатная и идет по следу, проложенному колесами переднего ведущего моста. Раздатка MAN G253 – двухступенчатая, она увеличивает количество передач в трансмиссии до двадцати четырех.

Упряжка цугом

Спереди на поперечине рамы есть дополнительное буксирное беззазорное устройство, выдерживающее нагрузку до 40 тонн. Такой же фаркоп стоит сзади: можно к полуприцепу подцепить два тягача (один спереди, другой сзади), а то и три!

Подвеска второй оси – на двух пневмобаллонах. С рессорами не получилось бы так компактно – балку держат реактивные штанги. На остальных осях – подвеска на малолистовых параболических рессорах.

Просто, по-домашнему

Перевозка негабарита – целая экспедиция с машинами сопровождения, выверенным маршрутом и жестким графиком. И с невысокими скоростями движения. Поэтому и десяти дней на рейс может оказаться мало. Приходится обеспечивать экипаж тягача нормальными условиями для работы и отдыха.

Лучшая мановская кабина – флагманская TGX с тремя вариантами высоты крыши. Предусмотрено просторное второе спальное место, есть объемные шкафчики над лобовым стеклом. Плюс кондиционер, жидкостная автономка на 5 кВт и четырехкиловатный фен, особая теплоизоляция, холодильник, аудиосистема, подготовка под установку рации. Уровень оснащения – как в дорогом легковом автомобиле. ЗР

Кабина TGX по сравнению с TGS шире на 200 мм, поэтому длина спальника – 2200 мм. А длина кабин одинаковая: 2280 мм.



Клавиша круиз-контроля? Для такого тягача он необходим! Без круиз-контроля крайне сложно часами двигаться со скоростью 10–20 и даже 40 км/ч при перевозке сверхтяжелых и негабаритных грузов, причем плавно и без рывков.



За кабиной расположены дополнительные воздушные ресиверы тормозной системы, 960-литровый алюминиевый топливный бак, резервуар на 300 литров для масла гидросистемы и теплообменник трансмиссионного замедлителя-ретардера. Глушитель выведен вверх, на правую сторону.

МОЩЬ. ИНТЕЛЛЕКТ. КОМФОРТ

KAMAZ

- Двигатель Mercedes Benz 428 л.с. ЕВРО-5
- Комфортабельная кабина с кондиционером
- Гипоидные мосты с пневмоподвеской



KAMAZ - 65206

ЛИЗИНГ ОТ КАМАЗА. СТАВКА НИЖЕ НУЛЯ -2,4%

Подробности об условиях и сроках действия программы уточняйте на сайте www.kamazleasing.ru. АО «Лизинговая компания «КАМАЗ»

KAMAZ

8-800-555-00-99
callcentre@kamaz.org
www.kamaz.ru

Весь товар сертифицирован. Реклама. Не является официальной офертой.



РОБОТОНОСЕЦ

Заглядываем в будущее из концептуального малотоннажника Mercedes-Benz.

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

Инновации кардинально меняют бизнес, в том числе коммерческие перевозки. В скором времени не будет нужды содержать большой автопарк. Грузовики станут брать в аренду через программу на смартфоне, а вовремя доставить посылки помогут дроны-курьеры. Вот и концептуальный Vision Van – это не привычный развозной грузовичок, а роботизированный логистический комплекс, органично вписанный в инновационную цепочку доставки грузов.

Завскладом

Немцы говорят, что решающим фактором в повышении эффективности грузоперевозок станет технология, которая обеспечивает оперативную доставку посылок, пиццы, запчастей, – и видят это вот как. Всё начинается со склада, в работе которого используют облачные технологии. Система управления призвана объединить сотрудников, склад, грузовики и дроны-курьеры в единый механизм. Выяснив, кто, когда и что заказал, электроника просчитывает время доставки товара и прокладывает маршрут грузовика.

Посылки сортируют в специальные стеллажи, а потом беспилотный транспортер загружает их в Vision Van, – технология уже существует, сейчас такой принцип погрузки обкатывается на серийных Vito. Таким образом, место каждой посылки четко определено, а в грузовом отсеке нет пустых мест. По прибытии на место стеллаж выезжает из машины сам. На руке водителя – умные часы, которые подают сигнал, указывая на нужную посылку.

В грузовичке Vision Van решение похитрее. Стеллажи остаются в кузове, грузовой отсек полностью автоматизирован, в кабине есть окно выдачи. К нему посылки доставляет подвижная платформа, так что водителю-курьеру остается просто передать заказ адресату.

Доступ открыт

Старый Свет помешан на экологии, потому логично, что у концепт-трака Vision Van 75-киловаттный электромотор, причем максимальный запас электрохода составляет 240 километров. Машину можно подзаряжать от любой зарядной консоли, коих в Европе немало. Есть и система рекуперативного торможения.

Почему электропривод? Он дешевле в обслуживании. К тому же в Европе всё больше зон, где вводится запрет на эксплуатацию автомобилей с двигателями внутреннего сгорания, но электромобилям дается зеленый свет – значит, товар можно доставить быстрее.

Атака дронов

Руля и педалей Vision Van не имеет: для управления используется джойстик. Панели приборов как таковой тоже нет. Водителю отведена роль оператора. На приборке он может увидеть, скажем, маршрут дронов-курьеров, которые базируются на крыше фургона и подзаряжаются от тяговой батареи. Корпусы дронов изготовлены из углеволокна и алюминия, каждый может поднимать два килограмма груза и лететь со скоростью 60 км/ч. Радиус полета – десять километров. Программное обеспечение связывает дрон и автомобиль,

↓ **Беспилотник может взлетать только со стоящего автомобиля. Vision Van сообщает о его взлете другим участникам движения звуковыми и визуальными сигналами.**







↑ У концепт-трака Vision Van нет ни руля, ни педалей – им управляют при помощи джойстика.

← Задача мини-вездеходов – доставлять посылки на расстояние километр-два. В стандартном Спринтере помещается восемь таких дронов-курьеров. Над ними – 54 бокса для посылок.

так что квадрокоптер не потеряется, даже если грузовик переехал в другую точку.

У мерседесовцев и компании Starship есть еще одно решение – шестиколесные дроны-курьеры, которые могут перевозить вдвое больше, нежели квадрокоптеры. Вездеходам, как и беспилотникам, отведена роль доставки «последней мили». Такие дроны нужны там, где машине не проехать, а курьеру идти далеко. Компактный вездеход – одно из решений задачи.

Удивительное рядом

За двадцать лет мир изменился сильнее, чем за последние триста. Теперь в выигрыше тот, у кого больше информации, а не золота. Потому многие смелые решения, представленные в концепт-траке Vision Van, не кажутся фантастикой – они уже обкатываются на обычных машинах. Очень скоро инновации до неузнаваемости изменят привычные модели бизнеса, а заодно и коммерческие автомобили. ЗР

↓ Беспилотный транспортер похож на боевую машину из «Звездных войн». Он использует множество датчиков, чтобы не столкнуться с автомобилем и загрузить стеллажи с товаром в кузов.



ЗАПЧАСТИ KAMAZ

ЭКОНОМ

С ВЫГОДОЙ ДО 40%

НОВИНКА



Весь товар сертифицирован. Реклама.

KAMAZ

8-800-555-00-99

www.azkamaz.ru

ШИНЫ «ТРИ В ОДНОМ»

ContiVikingContact 6 – зимняя нешипованная шина, разработанная специально для скандинавских и российских зим. Основной ее особенностью разработчики считают безупречное сцепление на любых зимних дорогах. Разделенный на три части асимметричный протектор выполнен из инновационной резиновой смеси. Внешняя часть протектора обеспечивает сцепление на сухом асфальте, средняя – на льду, а внутренняя часть – на снегу. Предусмотрены специальные блоки, которые соединены небольшими перемычками и действуют подобно цепям противоскольжения. Линейка шин ContiVikingContact 6 для легковых моделей и SUV в этом сезоне будет включать в себя 97 наименований.





МОТОРНОЕ МАСЛО

Немецкая компания Liqui Moly GmbH предлагает два маловязких масла – Molygen NG 10W-30 и Molygen NG 5W-20. Обе новинки рассчитаны на современные бензиновые двигатели согласно классификации ILSAC GF-5. При производстве масел применили новейший пакет антиизносных присадок на основе органических соединений молибдена и вольфрама. Такие присадки выглаживают и упрочняют поверхности трения, что гарантирует, по мнению производителя, снижение износа в среднем на 30%, а также уменьшение расхода топлива (по сравнению с маслами аналогичных классов) на 5–7%. Примерная цена четырехлитровой канистры – **2500** и **3100** ₽ соответственно.

АВТОШАМПУНЬ

Компания Астрохим расширила линейку автошампуней для бесконтактной мойки. Такая новинка, как ASTROhim Active Foam Rose, образует розовую пену, что позволяет контролировать равномерность нанесения состава при мойке белых кузовов. Автошампунь отличается высокой моющей способностью и обладает нейтральным запахом; его можно быстро развести в холодной воде. Обильная густая пена обеспечивает деликатное воздействие на лакокрасочное покрытие, хром, пластик и резину, легко смывается с поверхности и не оставляет разводов. Средство можно использовать для мойки моторного отсека.

ASTROhim Active Foam Rose выпускается в таре объемом 1, 5 и 20 литров. Примерная цена – соответственно **246**, **990** и **3400** ₽.





ШИНЫ – КАК ХАСКИ

Новые зимние шины Hankook Winter i*cept iZ² разработаны специально для сложных зимних условий Восточной и Северной Европы. Разработчики отмечают их надежную работу в условиях слякоти и гололеда, а также на дорогах, покрытых снегом. Рисунок протектора имитирует след лапы хаски, число блоков протектора возросло по сравнению с предыдущей моделью на 20%.



ШИНЫ-«ЛИПУЧКИ»

Нешипованная шина Pirelli Ice Zero создавалась для безопасной езды по льду, а также для уверенной тяги на уплотненном снегу. Новинка обещает максимальную курсовую устойчивость при движении с высокой скоростью как по сухому, так и по мокрому асфальту. Несмотря на увеличенное пятно контакта, шина обеспечивает пониженный уровень потребления топлива. Резиновая смесь с диоксидом кремния подходит для работы в диапазоне температур –50…+7 °C.

КАЛУЖСКИЕ ШИНЫ

Технические характеристики новой шипованной шины Matador MP30 Sibir Ice 2, выпускаемой на калужском заводе фирмы Continental, улучшены по всем основным показателям. Производитель отмечает симметричный направленный рисунок протектора с двумя центральными продольными ребрами, гарантирующий надежную управляемость и курсовую устойчивость. Крупные блоки с увеличенным количеством сцепных кромок обеспечивают хорошее сцепление на снегу, а их V-образное расположение позволяет быстро отводить воду и снежную кашу из пятна контакта. Двуфланцевый экошип ED с круглым твердосплавным наконечником имеет повышенную износостойкость. Линейка шин Matador MP30 Sibir Ice 2 для легковых автомобилей и моделей SUV в этом сезоне будет включать в себя 31 наименование.





РУЧНОЙ НАСОС

Ручной насос с манометром Heyner AeroStar получил покрытие из черного лака с матовым эффектом. Он оснащен точным манометром. Рабочее давление – до 7 бар. Усиленный стальной цилиндр хромирован, ножка складная. Длина шланга – 600 мм.

ДОМКРАТ

Производитель домкратов Heyner рекомендует при покупке обращать внимание не только на максимальную подъемную высоту домкратов, но и на минимальный уровень. Например, для седанов предназначен механический домкрат Heyner UltraLift M на полторы тонны с прорезиненной вращающейся опорой и диапазоном подъема 104…380 мм. А двухтонный домкрат Heyner UltraLift L лучше применять для вседорожников: его рабочий диапазон 98…442 мм. Новинки сохраняют рабочие свойства даже при экстремально низких температурах: до –50 °С.



В комплект входит фирменная сумка для хранения. Примерная цена полутора- и двухтонного домкратов – соответственно **2230** и **2750** ₽.

БЛОКИРАТОР

Блокиратор Heyner Pedal Block обещает владельцам автомобилей высокий уровень защиты от угона. Устройство блокирует руль и педали. Оно очень простое в использовании и не нуждается в ключе. На корпусе установлен замок с пятизначным кодом. Диапазон регулировки – от 495 до 780 мм. В комплекте – сумка-чехол, отвертка и штырек для изменения цифрового кода, а также запасной винт и защитная крышка. Примерная цена – **5530** ₽.





ФИНСКИЕ ШИПОВАННЫЕ

Разработчики зимних шин Nokian Hakkapeliitta 8 обещают водителям надежное сцепление в зимних условиях, низкое потребление топлива, акустический комфорт, а также хорошую курсовую устойчивость и управляемость. Ошиповка Nokian Eco Stud 8 Concept обеспечивает надежный контакт с покрытием. Примерная цена для типоразмера 175/70 R13 82T – **3710** ₽.



ШИНЫ ДЛЯ SUV

Шины Goodyear UltraGrip Ice SUV созданы специально для кроссоверов и вседорожников. Разработчики отмечают, что, помимо резиновой смеси IceGrip для арктических условий, новинку отличает эффективная система блокировки ламелей, улучшающая точность управления автомобилем. Оптимальное распределение давления в пятне контакта улучшает показатели разгона и торможения. Имеется индикатор износа протектора.

На правах рекламы

СЛОВО НЕ ВОРОБЕЙ



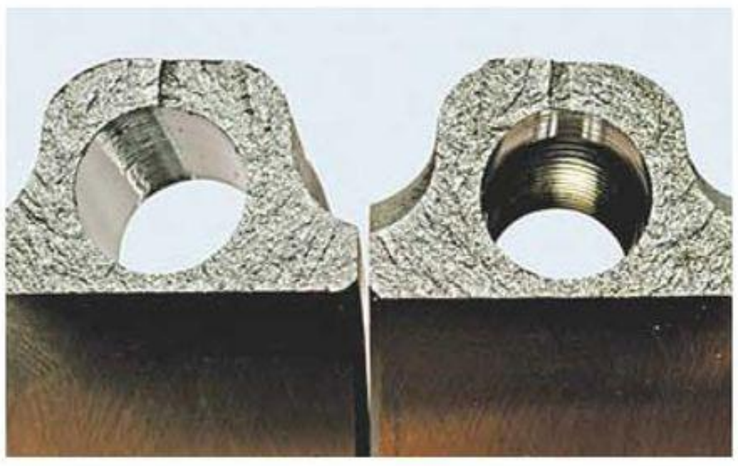
Илья Канафьев, житель Московской области, за ответ на задачу № 102 «Бракоделы» (ЗР, 2016, № 7) получает от компании Автоден экшн-камеру/видеорегистратор во влагозащищенном корпусе ParkCity GO 10 PRO.

Некоторым это знакомо. Скажет человек в родном коллективе неосторожное слово – и, считай, пропал! В лучшем случае становится героем анекдотов, в худшем – сплетен. Иной раз и автора давно нет, а бывшие коллеги то и дело вспоминают его высказывания – и жизнь становится ярче. Вот почему подобные темы порой звучат и в сюжетах наших конкурсных вопросов.

Итак, о сегодняшней задаче. Макарыч, бывалый мастер, увидев молоденького инженера Колю, демонстрирует ему почти отеческую заботу – и, предвкушая удовольствие, убедительно «разводит» дипломированного юнца информацией о безобразиях на ВАЗе. Мол, недавно узнал я в сервисе, как бессовестные бракоделы ставят в двигатель заведомо сломанные детали. Думаю, и тебе, парень, это полезно знать. Пока твоя Приора еще на ходу, может быть, стоит поменять ее хотя бы на «корейца»?

Коля, заподозрив подвох, скромно промолчал. А коллеги, понимая, что за этим последует, заулыбались. В таких ситуациях каждый из кожи лезет вон, лишь бы молодой специалист прокололся, – увы, все мы не без греха. Тем более что иной «специалист с дипломом» становится посмешищем вполне заслуженно – не болтай лишнего! Нам, например, пишут, что молодому человеку, недовольному светом фар, посоветовали ***«снять и промыть их оптические оси, и тот поверил»***. А другому не понравилось, что на новеньком Дастере вентили шин ***«стояли вразнобой, подкачивать было неудобно, – и хозяин, ругая заводских дураков, переставил колеса как надо»***.





Если вам эти шутки понятны, поздравляем. Ведь истинного знатока на подобной мякине не проведешь. Насчет «сломанных» деталей в двигателе мы получили почти 100% верных ответов.

Вот пример из интересных писем: ***«Кто склеивал разбитую фарфоровую вазу, знает, что ее части надо соединить как можно точнее. Но сделать это проще именно благодаря шершавой поверхности излома. При изготовлении шатунов двигателя 21126 Приоры используют похожий принцип. Облегченные шатуны получают с применением технологии, предусматривающей разрыв нижней головки шатуна в двух диаметрально противоположных местах. Так образуется индивидуальная, неповторимая пара – шатун и крышка»***.

Добавим: достоинство этого метода в том, что излом металла хрупкий, без намека на пластическую деформацию. Поверхность излома неровная, видна кристаллическая структура. Именно благодаря этому при стыковке шатуна с его родной крышкой обеспечивается высочайшая точность.

Приведенный ответ – из тех, которые приятно цитировать. Однако куда больше таких, которые верны, но вряд ли интересны кому-нибудь, кроме самих авторов. Например: ***«Шатуны тут колотые»***. Подобное может написать любой, кто умеет пользоваться поиском во Всемирной паутине. Поэтому советуем вам давать развернутые, обоснованные ответы. Победители нашего конкурса всегда из числа таких авторов. Ведь знаток – это тот, кому в удовольствие рассказывать о «тайнах» автомобиля, которые многим неизвестны.

Знатоки отмечают, что технология разрыва нижней головки не имеет ничего общего с неуправляемым ударом кувалдой. Специальное оборудование позволяет нагрузить кольцо нижней головки усилием, направленным строго в плоскости вращения – без малейшего намека на изгиб тела шатуна. А чтобы крышка отделилась от него правильно, в двух местах, кольцо головки заранее надрезано, созданы концентраторы напряжений. Для двигателя недопустимы ни остаточные деформации шатуна, ни, тем более, образование осколков. Поэтому характеристики металла, как и процессы его обработки, подобраны так, что нижняя головка рвется одновременно в двух местах, иначе правильной, недеформированной крышки не получить.

Преимущества такой технологии ощутимы. В сравнении, например, с классическими шатунами «колотый» значительно легче. И риск неправильного совмещения крышки с телом шатуна практически исключен, чем, увы, не могут похвастаться старые моторы.

Сказанное подтверждает и победитель: ***«Крышки шатунов изготовляют методом искусственного отрыва от целого шатуна. На поверхностях разлома образуются индивидуальные поверхности – неровности, выступы, впадины. При последующем совмещении деталей по поверхностям разлома крышка очень точно стыкуется с шатуном. Эта технология обеспечивает таким образом высокую точность установки крышки на шатун»***.

В сказанном, надеемся, вас убедят иллюстрации. Неправильно состыковать части вроде показанных на фото вряд ли удастся. Кстати, эта технология сегодня получает массовое распространение, в том числе и на «корейцах», о которых говорил Макарыч. ЗР

Мы благодарим всех, кто прислал ответы на задачу. Илью Канафьева поздравляем с победой!

» ЗАДАЧА № 105
Головоломка

На днях наши мастера сравнивали карбюраторную Ниву с такой же, но со впрыском топлива. У какой мотор лучше? Каждый приводил свои доводы, так что спорили, как водится, не считаясь с цензурой. И тут шофер, командированный к нам с юга, тихонько шепнул: «Спорят мужики, а не понимают, что маслоснабжение двигателя со впрыском эффективнее, чем у карбюраторного. Это главное!». Лишь назавтра я задумался над этой фразой. Хотел южанина расспросить, да не успел, тот на новеньком КамАЗе уже уехал. Вот и ломаю голову над этой загадкой.

А что скажете вы, знатоки?

Ответ с пометкой «Конкурс» отправьте до 1 ноября 2016 года по адресу: 107045, Москва, Селивёрстов пер., 10 – или по e-mail: exp@zr.ru. Укажите свой контактный телефон или иной способ быстрой связи.

АВТОМОБИЛЬНЫЕ ЗАПЧАСТИ За рулем

РЕКЛАМА



ВЫСОКОЕ КАЧЕСТВО ПО ДОСТУПНОЙ ЦЕНЕ

РОЗНИЧНАЯ ПРОДАЖА В МАГАЗИНАХ:

ПАСКЕР (МОСКВА И МО) АВТОСТИЛЬ (КАЗАНЬ) РУСЬ ТРЕЙД (МОСКВА) ТЕХКОМ (МОСКВА) АВТОРИТЕТ (БРЯНСК)

ДЛЯ ОПТОВЫХ ПОКУПАТЕЛЕЙ:

ООО “Восход-К Авто” г.Москва, тел. (495) 335-40-10, ООО “Паскер ЛТД” г.Москва, тел. (495) 462-43-89
ООО “База” г.Санкт-Петербург, тел. (812) 336-22-92, ООО "Автохим" г.Обнинск, тел. (48439) 4-39-39
ИП Мирмов Е.Г г.Брянск, тел. (4832) 77-78-87, ИП Санникова С.В. г.Пермь, тел. (342) 222-72-04
ИП Шалыгин Е.В г.Красноярск, тел. (391) 229-80-28, ИП Лагунова Н.В. г.Киров, тел. (8332) 24-71-80
ИП Ващенко В.В. г.Буденновск, тел. (865) 594-15-89, ИП Данилов И.И. г.Старый Оскол, тел. (919) 226-99-96



КОММЕНТАРИЙ ГИБДД

На вопросы читателей отвечает начальник Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения МВД России генерал-лейтенант полиции **Виктор Нилов**.

ЭКЗАМЕН НА ПРАВА

Сдал в ГИБДД экзамен по ПДД, а вождение в городе завалил. Вскорости пришлось переехать в другой регион. Можно ли пересдать вождение по новому месту жительства?

ВАСИЛИЙ УТКИН, *Новомосковск*

Нет, нельзя. Согласно Правилам проведения экзаменов на право управления транспортными средствами и выдачи водительских удостоверений, утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от 24 октября 2014 года № 1097, проведение экзаменов для лиц, постоянно проживающих в Российской Федерации, выдача российских национальных и международных водительских удостоверений и обмен иностранных водительских удостоверений осуществляются в подразделениях Госавтоинспекции по месту обращения. Таким образом, сдать все экзамены и получить права можно только в том подразделении, куда кандидат в водители обратился первоначально. Исключение составляют случаи, когда у подразделения Госавтоинспекции по месту обращения нет возможности проведения экзамена на управление транспортными средствами отдельных категорий или подкатегорий и (или) выдачи международных водительских удостоверений. Только тогда экзамен (или отдельные его этапы) можно сдать в другом месте.

ОСОБЫЕ ОТМЕТКИ

В правах в графе «Особые отметки» внесена запись: «Управление в очках». Могу ли ездить без очков, если после операции зрение полностью восстановилось? Если нет, то каково наказание за нарушение?

МИХАИЛ ПОПОВИЧ, *Казань*

В соответствии со статьей 25 федерального закона от 10 декабря 1995 года № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», если в водительском удостоверении указаны ограничения допуска к управлению транспортными средствами, то документ действителен, если эти ограничения соблюдаются. Иначе водителя накажут по части 2 статьи 12.3 КоАП РФ – вынесут предупреждение или наложат административный штраф 500 рублей. Чтобы вас не привлекли к ответственности, обратитесь в экзаменационное подразделение Госавтоинспекции для замены водительского удостоверения, получив предварительно медицинскую справку.

СВЕТОВЫЕ ПРИБОРЫ

У меня в машине в передних габаритных огнях стоят лампы с голубыми колбами, но светят они белым светом. Будут ли проблемы с ГАИ?

АЛЕКСАНДР СКЛЯРОВ, *станица Алексеевская*

Цвет колб ламп значения не имеет, в отличие от света, который они излучают. Цветовые характеристики внешних световых приборов установлены приложением 5 технического регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств», согласно которому передние габаритные огни должны излучать белый свет. Если это требование выполняется, претензий со стороны Госавтоинспекции не будет. Если нет – водителя по части 1 статьи 12.5 КоАП РФ ждет предупреждение или штраф 500 рублей. Добавлю также, что если спереди транспортного средства установлены световые приборы, излучающие красный свет, то санкции будут намного строже: лишение права управления на срок от шести месяцев до одного года с конфискацией незаконных световых приборов (часть 3 той же статьи).

ШТРАФСТОЯНКА

В новостях сказали, что теперь не нужно оплачивать услуги эвакуатора для получения машины со штрафстоянки. И еще можно получить 25-процентную скидку. Хотелось бы услышать разъяснение ГИБДД на этот счет.

ВАЛЕРИЙ ДЕНИСОВ, *Москва*

Федеральным законом от 23 июня 2016 года № 205-ФЗ в статью 27.13 КоАП РФ были внесены изменения, согласно которым с 1 сентября 2016 года возмещение расходов на перемещение и хранение задержанного транспортного средства не является обязательным условием для возврата транспортного средства владельцу. В столице, к примеру, поправками в закон от 11 июля 2012 года № 42 «О порядке перемещения транспортных средств на специализированную стоянку, их хранения, оплаты расходов на перемещение и хранение, возврата транспортных средств в городе Москве» (в редакции закона города Москвы от 13 июля 2016 года № 27) установлено, что в случае оплаты стоимости перемещения и хранения транспортного средства до момента его возврата предоставляется «скидка» в размере 25%.

ЭЛЕКТРОННЫЙ ПОЛИС ОСАГО

Какой документ я должен предъявлять инспектору ДПС, если у меня оформлен электронный полис ОСАГО? И должен ли я вообще его предъявлять?

ВАДИМ КОРНЕЕВ, *Волгоград*

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 такого договора в виде электронного документа и передавать соответствующий документ для проверки сотрудникам полиции, уполномоченным на то в соответствии с законодательством.

ПРОВЕРКА ШТРАФОВ

Как достоверно проверить, числятся ли за мной неоплаченные штрафы?

МАРИНА СИНИЦЫНА, *Тамбов*

Данные о наложенных штрафах за административные правонарушения в области дорожного движения и задолженности по ним можно получить с помощью соответствующих официальных онлайн-сервисов, включая Единый портал государственных и муниципальных услуг (функций) (https://www.gosuslugi.ru), а также сайт Госавтоинспекции (http://www.gibdd.ru). Кроме того, необходимую информацию вам предоставят при обращении в Госавтоинспекцию.

ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЙ СИГНАЛ

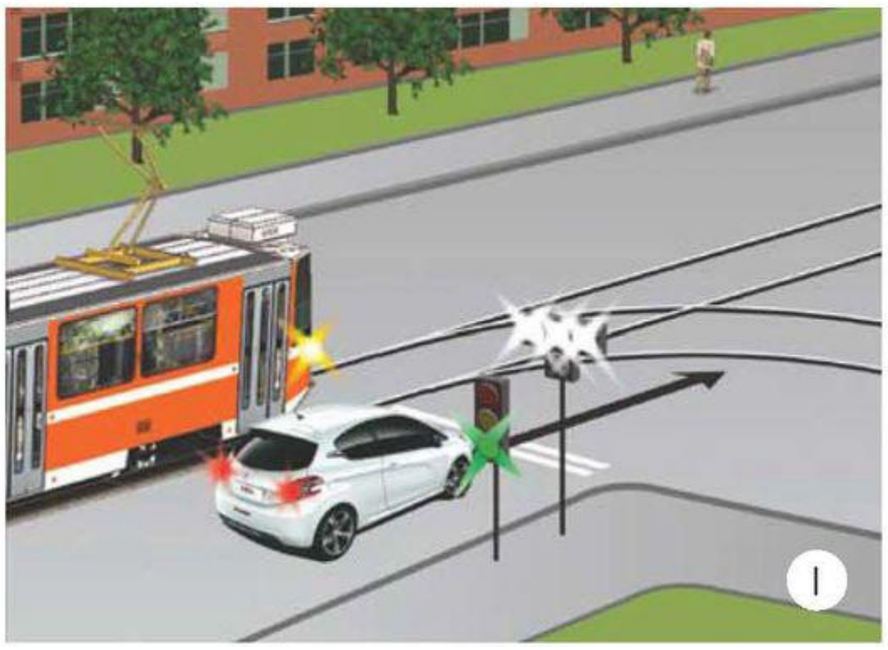
Обязателен ли на автомобиле третий стоп-сигнал (тот, который обычно устанавливают под стеклом)?

СЕРГЕЙ КОРШИКОВ, *Барнаул*

Дополнительный сигнал торможения является обязательным только для транспортных средств, используемых для перевозки пассажиров и имеющих, помимо места водителя, не более восьми мест для сидения (категория M1), – а также для транспортных средств, предназначенных для перевозки грузов, имеющих технически допустимую максимальную массу не более 3,5 тонны (категория N1), выпущенных после 1 января 2015 года, то есть после вступления в силу техрегламента ТС «О безопасности колесных транспортных средств».

Задачи подготовил **Дмитрий Митрошин**
Иллюстрации: **Олег Воеводов**

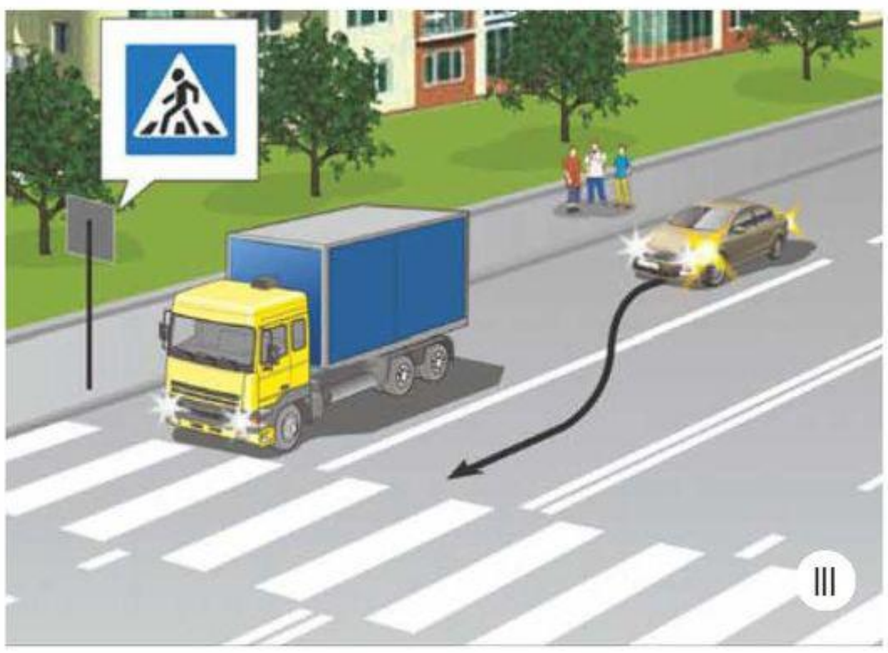
Смотрите на iPad:
сдаем экзамен



I. Обязан ли водитель трамвая уступить дорогу?
1 – да
2 – нет



II. Разрешено ли здесь остановиться автомобилю Почты России на 30 минут?
3 – разрешено
4 – разрешено, если это необходимо для погрузки или разгрузки
5 – запрещено



III. Перед зеброй притормозил грузовик. Как поступить водителю легкового автомобиля?
6 – перестроившись в соседнюю полосу, снизить скорость или остановиться, а продолжить движение – только убедившись, что на зебре нет пешеходов
7 – перестроившись в соседнюю полосу, продолжить движение, приняв меры предосторожности
8 – остановиться и не продолжать движение, пока грузовик не тронется с места



IV. Перед переездом возникла длинная пробка. Разрешен ли такой маневр?
9 – разрешен
10 – разрешен, если не создается помех встречному транспорту
11 – запрещен



V. Разрешена ли буксировка автопоезда?
12 – разрешена
13 – запрещена



VI. Можно ли переобуть машину в зимние шины заранее – с 1 сентября?
14 – можно
15 – можно при условии, что шины неошипованные
16 – нельзя

Ответы на задачи «Экзамена на дому»:

2, 4, 8, 11, 12, 14

I. Термин «уступить дорогу (не создавать помех)» означает, «что участник дорожного движения не должен начинать, возобновлять или продолжать движение, осуществлять какой-либо маневр, если это может вынудить других участников движения, имеющих по отношению к нему преимущество, изменить направление движения или скорость». Однако в данном случае перекресток регулируется светофорами, поэтому водитель трамвая, руководствуясь требованием Т-образного светофора, не имеет права начинать движение (пункт 6.8 Правил). **Проигнорировав требование «своего» светофора, вагоновожатый рискует быть оштрафованным на 1000 рублей (часть 1 статьи 12.12 КоАП РФ).**

II. Действие дорожного знака 3.27 распространяется только на правую сторону дороги (приложение 1 к Правилам). Таким образом, водитель грузовика должен руководствоваться пунктом 12.1 Правил, согласно которому грузовым автомобилям с разрешенной максимальной массой более 3,5 т на левой стороне дорог с односторонним движением разрешена лишь остановка для загрузки или разгрузки. **В соответствии с частью 1 статьи 12.19 КоАП РФ, за несоблюдение данного требования могут сделать предупреждение или оштрафовать на 500 рублей.**

III. Попутные полосы движения перед пешеходным переходом отделены сплошной линией разметки 1.1, пересекать которую запрещено (приложение 2 к Правилам). Поэтому водитель легкового автомобиля должен был заблаговременно перестроиться в левую полосу. Теперь же он обязан дождаться начала движения грузового автомобиля. **За пересечение сплошной линии разметки водителю грозит предупреждение или штраф 500 рублей (часть 1 статьи 12.16 КоАП РФ).**

IV. Помимо сплошной линии разметки, разделяющей потоки встречных направлений, водителю в этой ситуации необходимо руководствоваться пунктом 15.3 Правил, который запрещает объезжать с выездом на полосу встречного движения стоящие перед переездом транспортные средства. **Нарушителю грозит ответственность по части 4 статьи 12.15 КоАП РФ в виде штрафа 5000 рублей или лишения права управления транспортными средствами на срок от четырех до шести месяцев.**

V. Пункт 20.4 Правил запрещает буксировку двух или более транспортных средств. Однако в данном случае речь идет не просто о транспортных средствах, к которым относится и прицеп, а о механических транспортных средствах (см. название раздела 20 Правил).

Кроме того, по смыслу Правил автопоезд – это одна транспортная единица.

VI. Приложение 5 к техническому регламенту Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» запрещает эксплуатацию транспортных средств, укомплектованных шинами с шипами противоскольжения, в летний период (июнь, июль, август). **Ответственность за нарушение данного требования законом не предусмотрена.**

За рулем.РФ

Участники нашего форума обсуждают злободневные темы. В дискуссиях участвуют авторы ЗР.
Пишите на **info@zr.ru**

ФОРУМ «ЗА РУЛЕМ» → ЖУРНАЛ «ЗА РУЛЕМ»

На многополосной дороге у меня заглохла машина, и тут же возникла пробка. Хотел откатить в правый ряд, но там – выделенная полоса для троллейбусов, и я испугался наказания. Так как же следует поступать?



Сергей Смирнов,
редактор отдела автомобильной информации

При вынужденной остановке на проезжей части водитель обязан включить аварийную сигнализацию и выставить знак аварийной остановки. Если оперативно устранить причину остановки невозможно, необходимо вывести автомобиль за пределы проезжей части. В вашем случае – на обочину. Это можно сделать при помощи буксира или самостоятельно. Но останавливаться на выделенной полосе запрещено. Поэтому либо стойте, где стояли, и ждите техпомощь, либо убирайте машину за пределы проезжей части.

Интересует мнение ЗР: нужен ли России этап Формулы-1? Чего тут больше – экономики, спорта, рекламы или все-таки популизма?



Сергей Зиновьев,
редактор отдела автомобильной информации

Не думаю, что проведение Гран-при как-то серьезно зависит от политики и влияет на экономику. Это просто еще одна гонка в числе многих, проводимых в России. Нужна она или нет, определяет не государство, а непосредственный организатор. И вряд ли он захочет работать в убыток. А на вопрос, сколько процентов спорта в этом шоу, научного ответа нет. Наверное, неправильно какое-либо шоу рассматривать только с точки зрения экономической целесообразности. Взять, например, ежегодный праздник мыльных пузырей – вряд ли он приносит какую-то прибыль. Но рабочие места, вероятно, создает. И продажи мыла повышает. А попутно приносит радость, пусть и не всем.

В материале про автомобили для инвалидов вы писали, что НАМИ выдает справку о безопасности переоборудованного транспортного средства по фотографии. Это каким же образом? Что можно разглядеть на фото?



Вадим Никишев,
редактор отдела испытаний

В принципе, фотокамера позволяет творить чудеса. Свидетельство тому – множество впечатляющих снимков макро- и микромира. В данном случае речь идет о том, что каждый автомобиль, на который устанавливают навесное оборудование, должен быть представлен в орган сертификации. Автор описанного в материале изобретения уже представлял для осмотра в Москве Гранту с ручным управлением и получил все одобрения. Теперь, когда частное лицо обращается в его фирму, фотографий и сертификатов разработчика и установщика достаточно, чтобы разрешить эксплуатацию очередной машины, на которую смонтирован уже прошедший сертификацию комплект.

Статья «Lada XRAY – кроссовер или хэтчбек? Как не запутаться» на портале zr.ru вызвала много споров. А есть ли смысл в четкой классификации типов кузова? Эта задача представляется нерешаемой в принципе.



Вадим Крючков,
редактор отдела испытаний

Для автомобилей повышенной, немного повышенной и совсем чуть-чуть повышенной проходимости – безусловно, смысл есть! Классификация должна давать потребителю представление о реальных возможностях машины. Какой автомобиль, к примеру, годится для асфальта, какой способен ездить только по дорогам с улучшенным покрытием, а какой выдержит умеренное бездорожье. Разумеется, эта классификация должна быть независимой от позиционирования модели производителем.

Вопрос возник после прочтения материала «Lada Vesta: ждем прибавления» на портале zr.ru. Планирует ли ВАЗ производить автомобили на заказ? Поставишь галочки: тормоза – такие-то, двигатель – такой-то, а через пару месяцев тебе машину выдают. Или это не обсуждается?



Кирилл Милешкин,
редактор отдела автомобильной информации

Автомобиль под заказ – удел эксклюзивных марок, таких как Rolls-Royce или Bentley. Даже у премиальных брендов Audi, BMW и Mercedes-Benz львиная доля машин выпускается с типовым набором опций. Японцы и корейцы и вовсе предлагают только фиксированные комплектации – даже для самых дорогих моделей. Потому что мелкие серии и индивидуальный подход – это дорого. АВТОВАЗу, ориентированному на массового и не самого богатого покупателя, такая схема не нужна. Зато есть различные спецсерии, которые отчасти решают проблему индивидуализации. А страстным любителям оригинальности, как и прежде, придется обращаться к специалистам по тюнингу.

На сайте zr.ru в материале «Нулевой выхлоп в будущее» сказано, что частая смена автомобилей – это прямой вред для экологии. Призываете ездить на старых развалюхах?



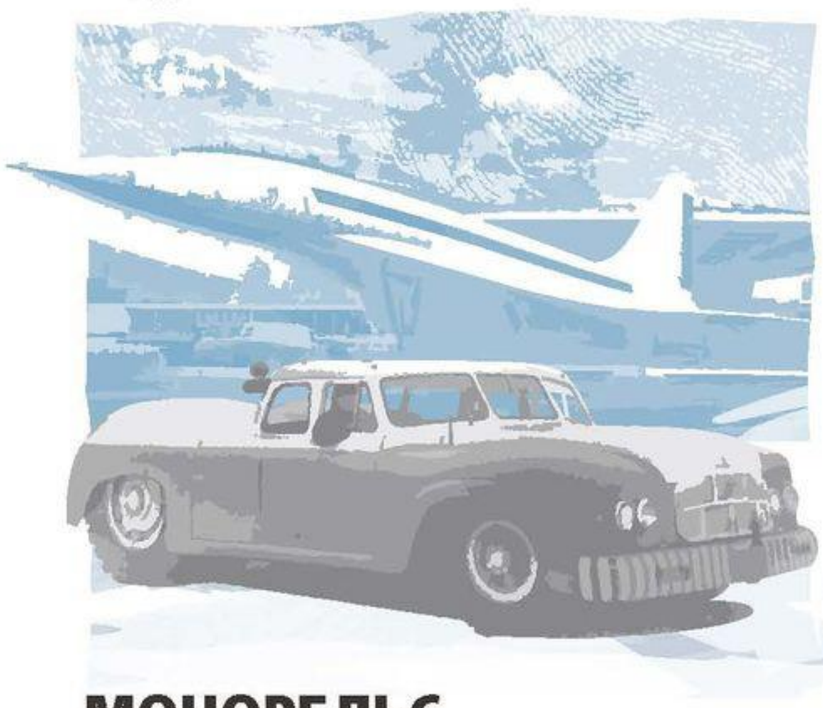
Михаил Колодочкин,
обозреватель отдела автомобильной информации

Взываю к здравому смыслу. Любое производство подразумевает работу с обязательным выделением тепла. Чем чаще меняете автомобиль на новый, тем больше калорий будет потрачено. И чем совершеннее машина – взять хотя бы уход от стальных кузовов к алюминию и карбону, – тем выше энергозатраты в производстве. Надо учитывать выбросы того же CO_2 не только при эксплуатации машины, но и при изготовлении. А тут процентное соотношение забавное: для автомобилей с ДВС оно составляет 90:10, а для электромобилей – 50:50! Виновато прежде всего производство аккумуляторов: это опять вредные выбросы и неблагоприятное воздействие на окружающую среду.

А ЗНАЕТЕ ЛИ ВЫ?

С ДВУМЯ РУЛЯМИ

Появись такой «седан» на современной дороге – расступились бы все. Полная масса – под 30 тонн, объем двигателя – почти 39 литров. Правда, максималка всего 30 км/ч. Потому что это не банальная легковушка, а аэродромный тягач МАЗ-541. У него было два руля: для движения вперед и назад соответственно. Чтобы сменить направление движения, водитель просто пересаживался на другое место.

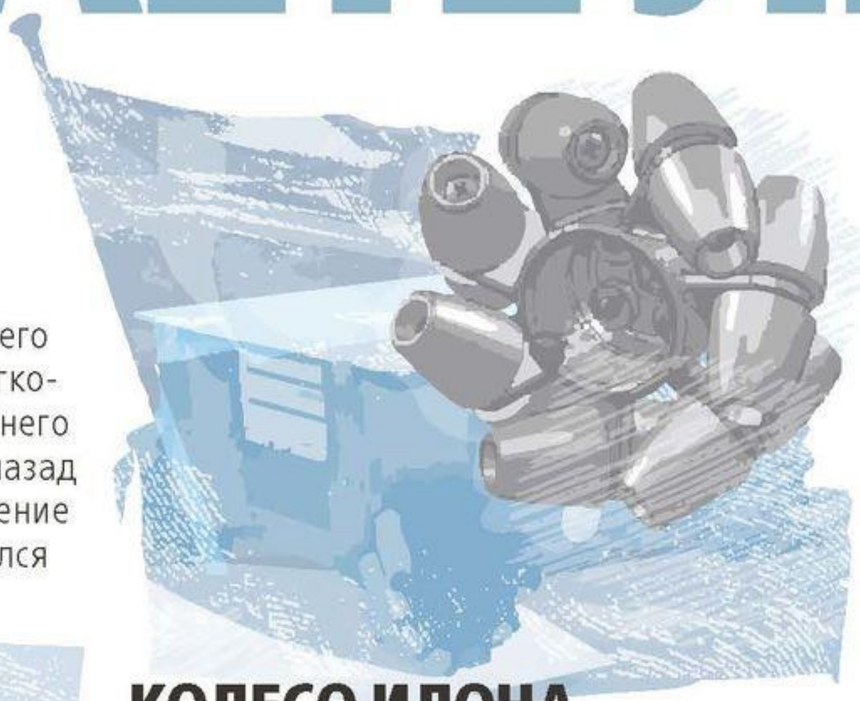


МОНОРЕЛЬС МЕЖ ДВУХ СТОЛИЦ

В 1897 году русский изобретатель Ипполит Романов продемонстрировал модель сконструированной им подвесной электрической дороги с одним вагончиком. Изобретателя поддержало Императорское русское техническое общество, после чего он приступил к строительству настоящей дороги. На путевую балку установили пару двухосных тележек, к которым подвесили вагончик. Мотор мощностью 6 кВт разгонял трехтонную конструкцию до 15 км/ч. Испытания оказались настолько успешными, что изобретатель собрался протянуть свой «монорельс» из Питера в Москву, а оттуда – в Нижний Новгород. Однако спонсора для этого проекта найти не удалось.

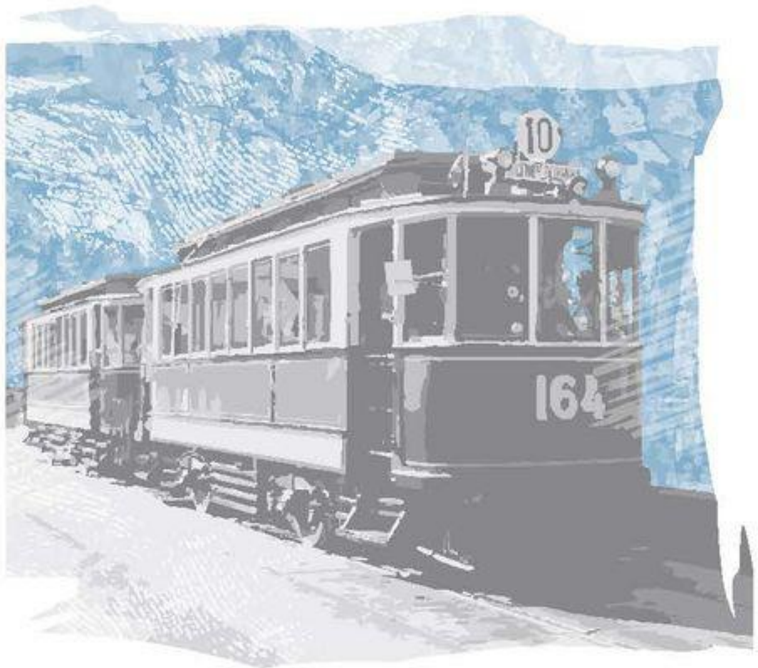


Есть вопросы? Задавайте! kolodochkin@zr.ru



КОЛЕСО ИЛОНА

Илон Маск никакого отношения к этому изобретению не имеет. Его автор – шведский инженер Бенгт Илон, который в семидесятых годах прошлого века придумал нечто, позволяющее транспорту двигаться в любом направлении безо всякого рулевого механизма. Конструкция представляет собой колесо, на котором смонтированы независимые ролики, расположенные по его окружности под углом 45°. Изменяя скорость и направление вращения каждого из колес, можно заставить такую машину двигаться в любую сторону – вперед, назад, боком и по диагонали. В автомобилестроении идея широкого развития не получила. А многочисленные игрушки с такими колесами выглядят очень забавно.



ДНЕМ С ФОНАРЕМ

Фонарные трамваи, которые служили в столице более полувека (!), получили свое название вовсе не в честь световых приборов, а из-за стандартной для начала прошлого столетия застекленной надстройки на крыше. Подобные конструкции называют фонарями – термин пришел из архитектуры. В помещении с таким фонарем днем значительно светлее. Что касается трамваев, то знатоки утверждают, что фонари в них использовали не только для освещения, но и для вентиляции салона.

ПРОЕКТ «РЕКА»

В свое время Министерство обороны СССР заказало Волжскому автозаводу разработку автомобиля командира роты. Согласно техзаданию машина была сугубо армейской, однако формально амфибия ВАЗ-2122, построенная на агрегатах Нивы, считалась транспортом для охотников и спортсменов. К 1985 году пять плавающих вседорожников отправили на испытания в реальных условиях – они прошли от Байкала до Средней Азии. Военные были в восторге, в том числе и министр обороны Дмитрий Устинов. Но именно он поставил точку в проекте «Река». Денег на ежегодный выпуск пятисот машин у министерства не нашлось.



ВОЗДУХОВОЗ

Двигатели на сжатом воздухе использовали еще в позапрошлом веке – например, на транспорте, работающем в газоопасных шахтах. Баллоны со сжатым воздухом передвигали как малогабаритные тележки, так и целые поезда. В частности, они обеспечивали пять-шесть километров пробега на одной заправке при массе состава до 100 тонн. Широкому распространению воздуховозов помешали низкий КПД и необходимость частой зарядки баллонов.



Многоуважаемые знатоки Автомобиля! Присылайте свои советы на адрес редакции или электронную почту info@zr.ru. Не забывайте сообщать свой почтовый адрес с шестизначным индексом, фамилию, имя и отчество (полностью), а также телефонный номер для связи. Это существенно упростит и ускорит отправку вам заслуженных призов. Отдел автомобильной информации «За рулем»

ЕСТЬ НЕ ПРОСИТ? НЕ ТРОЖЬ!

И. Качкин, Пермь

При обслуживании Нексии некоторые операции выполняю самостоятельно. И вот, когда пришло время слить из радиатора охлаждающую жидкость, обнаружил, что барашек пластиковой сливной пробки крайне неудобно откручивать. А затянут



он был от души – во всяком случае, моим пальцам никак не поддавался. Решение нашлось быстро: на глаза попалась корончатая гайка от рулевого наконечника, я плотно насадил ее на лопасть барашка (см. фото), после чего легко отвернул пробку ключом на 19 мм. Гайка и по сей день крепко сидит на новом месте, и снимать ее не собираюсь.

Приз автору совета – **дневные ходовые огни** фирмы Osram



ЧИСТОТА – ЗАЛОГ ЗДОРОВЬЯ

И. Галимуллин, Татарстан

Многие сталкивались с такой проблемой: со временем натяжной механизм перестает втягивать ремень



безопасности в катушку. Как правило, причина в том, что ремень засаливается и становится липким. Между ним и неподвижными деталями механизма увеличивается трение – настолько, что усилия пружины уже не хватает, чтобы втянуть ремень обратно. Я аккуратно демонтировал ремень вместе с механизмом, вытянул ленту на всю длину и, зафиксировав бельевой прищепкой, вымыл в растворе стирального порошка. Грязи вышло даже больше, чем мог предположить. После сушки ремень возвращается в катушку как шелковый!

Приз автору совета – **универсальный карбоксилатный антифриз** CoolStream Premium

ЛЕД И ПЛАМЕНЬ

И. Минаков, Ульяновск

На ВАЗ-2114 то и дело перегорали лампочки в задних фонарях. В чем же дело? Я заподозрил обыкновенную дождевую воду, проникающую через хилые уплотнители фонарей. Ведь холодный душ легко может прикончить раскаленную лампочку. Избавился от беды просто. Купил надежные оконные уплотнения из ПВХ на липкой основе и тщательно проклеил ими кромки рассеивателей. После такой доработки не только лампочки хорошо защищены от воды – даже пыль внутрь фонарей не проникает. Теперь и лампочки меняю намного реже, и очищать патроны и контакты от грязи не приходится.

Приз автору совета – **спасательный фонарь «7 в 1»** компании AirLine



И НЕ ЖУЖЖИТ

Ф. Галеев, Башкортостан



В долгих поездках на Дастере раздражал надоедливый зуд рядом с верхним краем ветрового стекла. Надавливая рукой на стекло и на обивку потолка, понял, что источник неприятного дребезжания находится где-то рядом с салонным плафоном: нажмешь – и зуд смолкает. Явно вибрирует какая-то деталь, неплотно закрепленная при сборке. Не разобрав потолок, найти причину невозможно. Впрочем, нужно ли? Я поступил просто: снял плафон и плотно втиснул в открывшееся отверстие на потолке подходящий кусок утеплителя для водопроводных труб. При установке на место плафон садился с ощутимым усилием. Как я и надеялся, неприятный зуд пропал, ведь пористый утеплитель, прижатый к деталям, эффективно гасит вибрации. Об этом полезном свойстве таких материалов я и хотел всем напомнить.

Приз автору совета – **набор инструментов** Heiner/Alca



СМАЗКУ НЕ ЖАЛЕТЬ

Н. Бобин,
Санкт-Петербург



На наших разбитых дорогах стойки стабилизатора передней подвески умирают очень быстро, а их замена отнимает немало времени. Например, если в дело вмешивается главный враг резьбовых соединений – коррозия, то даже на простые операции приходится тратить много сил. Печальный опыт подсказывает, что при сборке резьбовых соединений не следует пренебрегать смазкой (о чем нередко забывают автопроизводители). Более того, после окончательной затяжки я каждое крепление стоек дополнительно покрываю графиткой – так больше шансов без осложнений отвернуть гайки. Проверено не раз. Точно так же поступаю и с другими резьбовыми соединениями под днищем машины.

Приз автору совета – **набор автокосметики** ASTROhim



УРОК ДАЛЬНОБОЙЩИКУ

И. Шабалин, Нижний Новгород

Даже заядлый «народный умелец» не может предвидеть всех неприятностей, которые порой поджидают нас в дальней дороге. У меня, например, прогорела выпускная труба рядом с глушителем. Да, машина не новая, но не возить же с собой запасную систему выпуска! Ехать дальше с ракетным ревом – ни себя, ни других не уважать. Встал на обочине. Узнал у прохожих, где находится магазин канцтоваров, – и купил там канцелярский силикатный клей. Он, как известно, негорючий. Достал из аптечки медицинский бинт. Смазывая место прогара клеем и пропитывая им бинт, намотал примерно четыре слоя. Тронулся в путь, не дожидаясь высыхания клея, ведь нагретая труба ускоряет сушку. Слой такого «гипса» очень прочен, удалить его можно лишь молотком. Позже узнал от бывалых, что кроме силикатного клея отлично подходит и природная глина.

Приз автору совета – **канистра масла** ZIC компании SK Lubricants





РЕКЛАМА

За рулем

№10 2016 · С АПРЕЛЯ 1928 ГОДА 1024-й

ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР
Максим Кадаков

EDITOR-IN-CHIEF Maxim Kadakov

ОТВЕТСТВЕННЫЙ СЕКРЕТАРЬ
Павел Леонов

ОБОЗРЕВАТЕЛИ
Сергей Канунников, Владимир Соловьев

ИСПЫТАНИЯ
Михаил Гзовский (зав. отд.), Константин Васильев, Александр Виноградов, Максим Гомянин, Геннадий Емелькин, Валерий Жаринов, Сергей Клочков, Александр Крапивин, Вадим Крючков, Михаил Кулешов, Вадим Никишев, Денис Панов, Юрий Тимкин

АВТОМОБИЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ
Максим Сачков (зав. отд.), Сергей Зиновьев, Михаил Колодочкин, Эдуард Коноп, Сергей Мишин, Кирилл Милешкин, Станислав Панин, Илья Пименов, Сергей Смирнов

ОФОРМЛЕНИЕ
Владислав Крупчинский (арт-директор), Александр Мандрусов (главный художник), Ольга Кладовикова, Ольга Джишкариани; Александр Батыру, Дмитрий Конин, Александр Кульнев, Георгий Садков, Константин Якубов, Евгений Ветохин

ЦИФРОВЫЕ ВЕРСИИ
(iPad, Android, Windows) help@zr.ru
Дмитрий Пильников (руководитель проекта), Милиана Коломиец, Сергей Патмар, Станислав Янушкевич

РЕКЛАМНОЕ БЮРО «ЗА РУЛЕМ»
Степан Кузьменко (директор), Алексей Копотов, тел. (495) 363-47-27

РЕАЛИЗАЦИЯ ЖУРНАЛА
Евгений Теременко, 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

ТИРАЖ 320 000 экз.

Премия Национальной тиражной службы «Тираж – рекорд года»

16+

УЧРЕДИТЕЛЬ ОАО «За рулем»
ИЗДАТЕЛЬ ОАО «За рулем»
ДИРЕКТОР Алексей Васин

Адрес: 107045, Москва, Селивёрстов пер., 10, 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. Рег. № 0110728

Материалы, опубликованные в журнале, – собственность ОАО «За рулем». Их перепечатка допускается только с разрешения ОАО «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», 2016

В БЛИЖАЙШИХ НОМЕРАХ:



Nissan Murano, Volkswagen Touareg, Kia Sorento Prime и Hyundai Grand Santa Fe
Дизайн, функциональность или соотношение цены и качества?



← Отправляемся на трехлитровом британском родстере в эпоху молодости битлов и громких шпионских скандалов

↓ Подбираем для кроссовера **шипованные шины** размерностью 235/65 R17



→ **Isuzu D-Max –** новый игрок на рынке пикапов



↓ Обновленная **Mazda 6:** подсчитываем изменения





← Литиевый, конденсаторный и традиционный. **Плюсы и минусы разных пускачей**

FORD: СЕКРЕТЫ УСПЕХА

Почему Ford Mondeo и Ford Focus стабильно входят в пятерку российских бестселлеров в своих классах? Чем они привлекают покупателей даже в непростые времена? За что выбирают внедорожник Ford Explorer? Давайте вместе разберемся, как создавались эти автомобили и какие привилегии получают их владельцы.

на правах рекламы

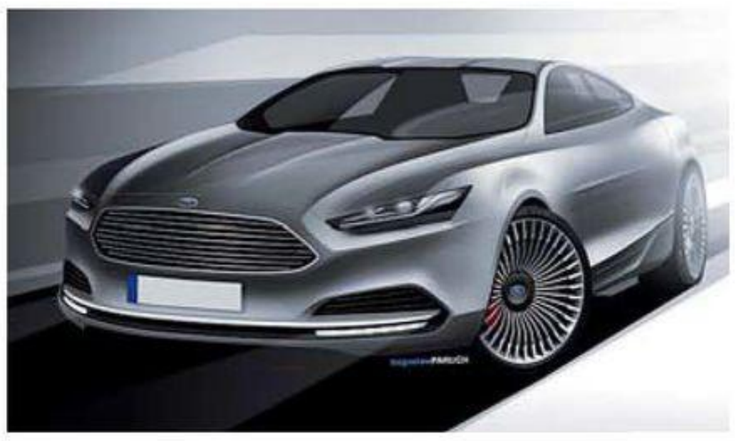
СЕКРЕТ №1: **УМЕНИЕ УДИВЛЯТЬ**



Вы не задумывались, откуда появилось имя Mondeo? Оно происходит от латинского слова *mundus* – мир. В 1992 году появился первый Ford Mondeo, которому суждено было завоевать самые разные рынки планеты – и ему это вполне удалось. Автомобиль продавали в США и Европе, странах Латинской Америки и Великобритании, в Африке и Азии, он завоевал множество наград и лестных отзывов в прессе – это ли не мировое признание? И его наследник – уже пятого поколения – с 2014 года продолжает завоевывать сердца покупателей, в том числе и в России.

Первое, чем нас привлекает этот статусный седан, – великолепный экстерьер, который сочетает красоту и практичность. Взгляните на седан в профиль: покатая линия крыши, сглаженные переходы между моторным отсеком, салоном и багажником... Ведь это не намек на спортивность, это ее воплощение! Обтекаемая форма снизила коэффициент сопротивления: C_x = 0,27. Это значит, что при той же мощности Mondeo может развить более высокую скорость и при этом экономить топливо. Хорошая аэродинамика сказалась и на акустическом комфорте – по сравнению с прошлым поколением, которое тоже никак не назвать громким, шум набегающего потока воздуха снизился на 8%.

Или взять, например, фары. Современные технологии позволяют придать им любую форму и добиться великолепного света. Этим



Всё начиналось с эскизов. Работа над новым Mondeo закипела, когда предыдущее поколение только встало на конвейер.



Что общего между автомобилем и скульптурой? Правильно: их жизнь начинается с прикосновений рук талантливых мастеров.



От замысла до конечного продукта проходит несколько лет. За это время макет оживает и становится стильным, комфортным и безопасным автомобилем.



Ford Focus предлагают с кузовами хэтчбек, седан и универсал. Под капотом любого из них может быть мощный и экономичный двигатель 1.5 EcoBoost, развивающий 150 л.с.

в равной мере воспользовались и дизайнеры, с помощью зауженной оптики придавшие Mondeo хищное выражение, и инженеры, которым светодиодные источники позволили обеспечить великолепный головной свет.

Второе, чем цепляет Ford Mondeo, – качественный, уютный и продуманный интерьер. Над ним трудились не только дизайнеры, но и специалисты по эргономике. В итоге водитель Mondeo сидит в ориентированном на него кокпите, который дарит боевой настрой, а пассажиры радуются просторному салону и множеству мест, где легко разместить мелкую поклажу. Мультимедийный комплекс SYNC 2 переехал выше – к нему не надо тянуться, а внизу консоли образовалась объемная ниша: практично!

Третье, за что выбирают Mondeo, – высокий уровень безопасности. Заново разработанный для модели пятого поколения кузов на 61% состоит из высокопрочных сталей. Его жесткость на кручение увеличилась по сравнению с предшественником на 10%, а снаряженная масса уменьшилась на 115 кг (этому способствовал и пол багажника из магниевого сплава). Так что Ford Mondeo – отнюдь не хрупкая скульптура, место которой только в музее искусств. Об этом красноречиво свидетельствуют и результаты краш-тестов: Ford Mondeo легко набрал пять звезд по методике EuroNCAP. Неудивительно: ведь помимо прочного кузова он оснащен самыми современными системами безопасности, включая задние ремни со встроенными подушками. А предотвратить столкновение помогут система мониторинга слепых зон (видите аккуратные датчики по краям бампера?) и система автоматического торможения: за развитием ситуации Mondeo следит при помощи сложно светового датчика за ветровым стеклом.

Удивительно, но дизайнеры не стали приносить багажник в жертву стилю. Пространство для поклажи – целых 516 литров. А если этого не хватит, можно заказать аккуратный бокс для крепления на крыше или перевезти груз на прицепе: фаркоп, спрятанный под задним бампером, в любой момент можно привести в рабочее состояние с помощью электропривода.

Младший брат Mondeo – Ford Focus – после рестайлинга также воспринимается как более статусный автомобиль и подтверждает амбиции высоким уровнем безопасности, комфорта и технологий. Так что концепция One Ford («единый Ford) – это не одна «всемирная» модель, а целое семейство машин, объединенных эффектным дизайном и высоким уровнем потребительских качеств.

На правах рекламы





СЕКРЕТ №2: ИССЛЕДОВАНИЕ ВОЗМОЖНОСТЕЙ



Ford Explorer – выбор тех, кто никогда не останавливается на пути к своей цели. Ведь в переводе с английского языка *explore* означает «исследовать», и знаменитый внедорожник открывает для своих владельцев новые возможности.

Да и сам Ford Explorer можно исследовать долго и с интересом. Он просторный: в длину– больше пяти метров, в ширину – почти два метра. В семиместном салоне – всё, что душа пожелает: сиденья с функцией массажа, обогрев руля, панорамная крыша. На тесной стоянке водителю помогут датчики парковки и видеокамеры (передний и задний объективы, оснащенные омывателем, не спасуют даже в плохую погоду). Пассажиры – включая тех, кто сидит в третьем ряду, – наслаждаются плавностью хода на дорогах любого качества и тишиной на любых скоростях.



И на любых дорогах: Ford Explorer позволяет уверенно чувствовать себя на любом покрытии благодаря интеллектуальной системе полного привода Terrain Management. С помощью шайбы, расположенной на центральном тоннеле, можно выбрать разные варианты работы трансмиссии в зависимости от условий движения.



Наконец, открыть новые горизонты помогут мощные силовые агрегаты. Даже 249-сильный бензиновый мотор объемом 3,5 литра, выгодный с точки зрения налогов, позволяет разогнать Explorer до 100 км/ч всего за 8,7 секунды. А турбированная версия этого двигателя, развивающая 340 л. с., выстреливает внедорожник до сотни за 6,4 секунды! И, что немаловажно, оба двигателя позволяют использовать бензин АИ-92.

Так что неспроста Ford Explorer так нравится тем, в ком живет тяга к открытиям.

на правах рекламы

ДОРОЖНОЕ
FM
РАДИО

ВМЕСТЕ В ПУТИ!

12+
РЕКЛАМА

**Спорт. Реклама.







ШИНЫ MICHELIN LATITUDE X-ICE NORTH 2+

MICHELIN
Движение к совершенству

MICHELIN.RU

PORSCHE СДЕЛАЛ СВОЙ ВЫБОР.* А ВЫ?

УЗНАЙТЕ БОЛЬШЕ О ПАРТНЕРСТВЕ С PORSCHE НА САЙТЕ:
WWW.MICHELIN.RU

Когда шины MICHELIN Latitude Sport 3 разделили успех нового Porsche Macan, было решено выпустить новую шипованную шину MICHELIN Latitude X-Ice North 2+ специально для эксплуатации автомобилей в суровых условиях русской зимы.**

Надежные и качественные шины – одно из важнейших условий, без которых невозможно полностью раскрыть весь потенциал современных автомобилей. Именно поэтому технологическое партнерство Porsche и компании Мишлен длится уже почти 50 лет. Это сотрудничество по созданию непревзойденного удовольствия от вождения. Удовольствия, где уверенность и безопасность занимают важное место.

Создавая уникальные автомобили, компания Porsche уделяет особое внимание формуле безопасного вождения во всех условиях эксплуатации.
Так, в сезоне 2014–2015 гг. успешно прошли испытания новые шины MICHELIN Latitude X-Ice North 2+. Разработанная специально для суровых зимних условий России и Скандинавских стран новая шипованная шина продемонстрировала улучшенные показатели сцепления на ледяном и снежном покрытии, сохранив высокие сцепные характеристики как на сухой, так и на мокрой дороге, а также обеспечила устойчивость к повреждениям на дороге. Это стало возможно благодаря применению самых передовых технологий, использовавшихся при разработке состава резиновой смеси, конструкции шины и агрессивному рисунку протектора.

Сегодня шины MICHELIN Latitude X-Ice North 2+ рекомендованы компанией Porsche для установки на автомобили Porsche Macan для эксплуатации в условиях настоящей зимы.

MICHELIN & PORSCHE:

50 лет сотрудничества

Совместная работа над **3 поколениями** шин для Porsche Cayenne и Porsche Macan

12 лет успешной работы над вседорожниками

MICHELIN Total Performance
Тотал Перформанс

Благодаря MICHELIN Total Performance – еще больше преимуществ воплощено в каждой шине MICHELIN.

*Шины MICHELIN Latitude X-Ice North 2+ рекомендованы к установке на автомобиль Porsche Macan в размерах 265/45R20 и 295/40R20.