СВЕТОДИОДНЫЕ ФАРЫ: ТЕСТ 10 МАШИН // 64

№6 (1020) ИЮНЬ 2016 WWW.ZR.RU

# За рулем

ISSN 0321-4249
9 770321 424007 16006

**VOLKSWAGEN TIGUAN** НОВОЕ ПОКОЛЕНИЕ // 26

**ЛАДА ВЕСТА В ПАРИЖЕ** ЧТО О НЕЙ ДУМАЮТ ЕВРОПЕЙЦЫ // 72

**ДЕТСКИЕ АВТОКРЕСЛА** ПРАВИЛЬНЫЙ ВЫБОР // 86

// 18

## ПЕРВЫЙ ВЫЕЗД НА ГРУНТ RENAULT KAPTUR

## БОЛЬШОЙ ТЕСТ // 52

TOYOTA CAMRY // VOLKSWAGEN PASSAT // KIA OPTIMA // MAZDA 6

subaru.ru

# SUBARU FORESTER

ЛОВИТ ДРАЙВ
НА БОЛЬШИХ ДОРОГАХ
**И СПОКОЕН ТАМ,**
**ГДЕ ИХ НЕТ**

# БЫТЬ, А НЕ КАЗАТЬСЯ

Subaru Forester — легендарный спортивный кроссовер для тех, кто обожает ловить драйв на трассе и забираться в самую глушь. Forester — для любителей приключений. Вы можете быть уверены — 220 мм клиренса и симметричный полный привод, выносливая подвеска и система помощи при движении по бездорожью X-MODE* дают автомобилю неоспоримые преимущества в любой ситуации.

3 года
**ГАРАНТИЯ 100 000 КМ**

**КЛИРЕНС 220 ММ**

**СИСТЕМА X-MODE**

**ЯПОНСКАЯ СБОРКА**

**ПОСТОЯННЫЙ ПРИВОД**

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

SUBARU

*Уверенность в Движении*

* Икс-мод. ** Высшая степень безопасности по результатам краш-тестов Euro NCAP.

Реклама. Товар сертифицирован.

# ПОДКОВЫ – НАШИ

В советские времена новая серийная машина становилась событием на всю страну – и в журнале «За рулем» ей непременно отводилось одно из главных, почетных мест. Заводов-то было наперечет: АЗЛК, ГАЗ, ВАЗ, ЗАЗ, ИЖ… Ну хорошо, еще мелкосерийный ЛуАЗ, который погоды не делал, и УАЗ, работавший исключительно на оборонку и прочие госструктуры. Да-да, и ЗИЛ с помпезными «членовозами». Каждая модель стояла на конвейере по десятку лет, а то и больше!

А теперь? В России пыхтят свыше двух десятков полноценных заводов и сборочных производств. Мы приглашаем на работу варягов из просвещенных стран, появились новые поставщики комплектующих, постепенно зарождаются локальные моторные производства, худо-бедно идут поставки машин на экспорт, а наш рынок для многих производителей остается одним из стратегических. Но где новинки российской сборки? Их практически нет!

В первой половине нынешнего года случилось по большому счету лишь одно знаковое событие: 27 апреля на Московском заводе Renault (так теперь величают бывший Автофрамос) началось серийное производство кроссовера Renault Kaptur. Вопреки сложившейся традиции, сход первой машины с конвейера был обставлен скромно, практически по-семейному: полсотни рабочих, полтора десятка журналистов. Пожаловавший на церемонию вице-премьер Аркадий Дворкович сказал несколько слов, нажал символическую кнопку пуска конвейера – и был таков. Рабочие разошлись, конвейер заработал.

Kaptur создан на платформе Global Access, которая выросла из приснопамятной логановской платформы B0. Если не лезть в дебри, не будет ошибкой сказать, что Kaptur базируется на шасси Дастера: та же колесная база (2674 мм), такой же клиренс (204 мм). Между тем Kaptur существенно отличается от прародителя не только внешне. Вот лишь один яркий пример: у Дастера двери заходят сверху на боковины кузова, а у Каптюра – заподлицо входят в проемы, как у большинства легковых машин. А это означает изменение точек сварки, влияние на силовую структуру кузова и прочие нюансы. Под производство Каптюра модернизирована треть сварочного оборудования.

Интерьер – совершенно другой. По-иному стоят сиденья (да и сами они удобнее), изменено положение рулевой колонки. Электрогидравлический усилитель полностью перенастроен. У Каптюра 17-дюймовые колеса, хотя изначально платформа B0 была рассчитана на 14-дюймовые. И каждый раз ее дорабатывали – до 15 дюймов, потом до 16, теперь до 17… Мелочи? Но представьте Жигули, к которым нужно «прикрутить» 16-дюймовые «катки» (на три размера больше) – как это сделать так, чтобы соблюсти все сертификационные нормы, радиус разворота, ход подвески и ее способность демпфировать неподрессоренные массы и так далее? Колоссальная работа!

О планах по объемам продаж люди из Renault не говорят ничего. Полагаю, что если на нашем падающем рынке им удастся продать до конца года 20–40 тысяч машин, они будут счастливы. Первые автомобили появятся у дилеров в июне.

Kaptur станут продавать в странах СНГ (Казахстан, Белоруссия, Армения, Азербайджан). Есть идея поставлять его на дальние рынки – например, во Вьетнам, куда уже отправляют российские Логаны, Сандеро и Дастеры. Да и более развитые страны изъявили желание заполучить Kaptur – понравился! Пока же Kaptur – машина сугубо российская, с высокой степенью локализации.

Добрые традиции – дело хорошее. Журналисты «За рулем» первыми в России поездили на Каптюре, и ему мы отводим в этом выпуске одно из главных мест. Я тоже не удержался: заглянул на завод, а потом схватил Duster и помчался на полигон – чтобы разобраться, далеко ли от него ушел Kaptur по ездовым свойствам.

И еще. Все инженерные решения прорабатывали специалисты Renault в Париже. Однако непосредственное участие в создании Каптюра – от проталкивания изначальной идеи до ходовых испытаний – принимали и бывшие автомобильные журналисты Анатолий Калицев и Никита Гудков, которые теперь трудятся в российском офисе Renault. Так что не оскудела наша земля рукастыми мужиками – могут не только аглицкую блоху подковать, но и платформу Global Access обтесать на зависть покупателям из других стран.

**Максим Кадаков,**
**главный редактор**

**Максим Кадаков**
главный редактор
журнала «За рулем»

**Владимир Крапивин**
Ростов-на-Дону

# КЛЮЧИ К ПОБЕДЕ

Мы держим слово! Главный редактор вручил ключи от новеньких машин читателям, которые приняли участие в голосовании Гран-при «За рулем». Из дилерского центра Техинком-Авто три новенькие Гранты уехали в Воронеж, Ростов-на-Дону и Тольятти. Автор **Артур Саруханов**

Гран-при «За рулем» мы проводим с 1994 года, определяя путем читательского голосования лучшие автомобильные новинки в разных классах. В период с 1 октября 2014-го по конец декабря 2015 года в России появилось 49 новых машин, между которыми и развернулась борьба в десяти номинациях. В голосовании участвовали свыше 25 тысяч читателей – они и выбрали лучших из лучших (все подробности – в ЗР, 2016, № 4 и 5). А в конце февраля в редакции журнала «За рулем» состоялся розыгрыш главных призов для участников голосования Гран-при «За рулем» – трех седанов Лада Гранта. Все анкеты – вырезанные из журнала и заполненные на интернет-сайте конкурса – свели в единую базу данных. Затем при помощи генератора случайных чисел из всего массива анкет мы определили трех победителей – и в конце апреля счастливчики прибыли в Москву для получения автомобилей.

Первая Гранта досталась жительнице Воронежа **Марине Авдеевой**. «Решение направить свою анкету в редакцию было спонтанным», – призналась будущий

**Марина Авдеева**
Воронеж

**Эдуард Ибатулин**
Тольятти

**Гран-при «За рулем» стал для троих счастливчиков возможностью обновить семейный гараж**

дизайнер. За нашим Гран-при она наблюдала несколько лет, но лишь в этом году получила водительские права. Автомобиль пришелся бы ко двору, смекнула предприимчивая студентка. «Часто приходится то в университет, то на тренировки мотаться, так что автомобиль для меня – вещь необходимая», – не скрывает радости Марина. Говорит, проблем с управлением Грантой не будет: училась вождению на вазовской «девятке», а позже довелось поездить и на родительском Логане.

Вторую машину получил ростовчанин **Владимир Крапивин.** Отставной военный-пенсионер и отец двоих взрослых сыновей ездит на кроссовере Kia Sorento Prime, отмеченном в этом году экспертами «За рулем» в номинации «Качественный рывок» как автомобиль, который сделал существенный шаг вперед по сравнению с машиной предыдущего поколения. Владимир Геннадиевич заполнил анкету, отправил в редакцию… и выиграл! «На семейном совете решим, кому достанется Гранта», – так рассудил Владимир. За Гран-при он следил еще с момента возникновения конкурса, время от времени присылая свои анкеты. После продолжительной паузы решил вспомнить о былом – и вполне удачно.

Но самой удивительной, пожалуй, можно считать историю тольяттинца **Эдуарда Ибатулина**. Как и многие жители Автограда, он работает на конвейере АВТОВАЗа – собирает вседорожник Лада 4×4. Кризис, пришлось перейти на четырехдневную неделю – но работает. В нашем Гран-при Эдуард принимал участие уже шестой год подряд, и только сейчас фортуна улыбнулась ему.

– Было очень неожиданно: собирал на конвейере очередную машину – и вдруг звонок! Сначала подумал, что розыгрыш. Потом уже посмотрел на сайте, удостоверился, что всё по-честному.

Поздравляем еще раз победителей Гран-при «За рулем» и желаем удачи всем, кто примет участие в будущих конкурсах нашего издательства! ЗР

# СОДЕРЖАНИЕ № 06, 2016

//18

//34

## ЗР МОМЕНТ


Слово главного редактора ..... 3

Гран-при «За рулем»: вручаем автомобили читателям! ..... 4

Новости ..... 10

Круглый стол «За рулем»: выживет ли служба такси? ..... 16


## ЗР ПРЕМЬЕРА


Renault Kaptur: первый тест ..... 18

**Самая доступная Лада Приора** ..... 24

Чем удивил Volkswagen Tiguan второго поколения ..... 26

**Лада 4×4 Urban: пятидверка!** ..... 30

**Jaguar F-Pace – первый кроссовер в истории британской марки** ..... 34

Nissan Terrano с новыми бензиновыми моторами ... 38

Porsche 718 Boxster: масса эмоций! ..... 40

Заряженный Lexus GS F на сочинском автодроме .... 42

BMW M2: подстраиваемся под характер спорткупе ..... 44

Infiniti QX50 подтянулся и посвежел ..... 46

**Обновленный Subaru Forester** ..... 48

Porsche Macan S с турбодизелем ..... 50


## ЗР ТЕСТ


Kia Optima пытается взять реванш за прошлогоднее поражение. Mazda 6, Toyota Camry и Volkswagen Passat возражают ..... 52

Светодиодные фары. Стоит ли на них раскошеливаться? ..... 64

**Показываем Весту в Западной Европе экспертам и потенциальным покупателям** ..... 72

Citroen Grand C4 Picasso и Volkswagen Caddy Maxi – выбираем автомобиль на все случаи жизни ..... 80


## Все автомобили номера


Audi Q7 ..... 64
BMW M2 ..... 44
Cadillac Escalade ESV .. 64
Citroen Grand C4 Picasso ..... 80
Datsun mi-DO ..... 120
Hyundai Tucson ..... 64
Infiniti Q50 ..... 64
Infiniti QX50 ..... 46
Jaguar F-Pace ..... 34
Jaguar XF ..... 64
Kia Optima ..... 52
Lada 4×4 Urban ..... 30
Lada Priora ..... 24
Lada Vesta ..... 72
Lexus GS F ..... 42
Lexus LX ..... 64
Mazda 6 ..... 52
Mercedes-Benz С-класса ..... 64
Mitsubishi Lancer ..... 116
Nissan Terrano ..... 38
Nissan X-Trail ..... 64
Porsche 718 Boxster ... 40
Porsche Macan S Diesel ..... 50
Renault Duster ..... 122
Renault Kaptur ..... 18
Rolls-Royce Silver Shadow ..... 136
Subaru Forester ..... 48
Tesla Model S P85 ..... 96
Toyota Camry ..... 52
Toyota Land Cruiser 200 ..... 64
Volkswagen Caddy Maxi ..... 80
Volkswagen Passat ..... 52
Volkswagen Tiguan .... 26
Volvo XC90 ..... 64


**Коммерческие автомобили**


Газель Next Фургон .. 142

//52

LIFAN MOTORS*
РАДУЙСЯ ЖИЗНИ
ВМЕСТЕ С LIFAN
Телефон клиентской поддержки
ООО «Лифан Моторс Рус»:
8 800 555 4326.
www.lifan-car.ru
LIFAN X50:
УПРАВЛЯЙ ЭМОЦИЯМИ!
X50
2016
АВТОМОБИЛЬ ГОДА
ЕЖЕГОДНАЯ НАЦИОНАЛЬНАЯ ПРЕМИЯ
САМЫЙ УЗНАВАЕМЫЙ КИТАЙСКИЙ БРЕНД***
от 509 900 ₽**
*Моторс.
**Подробности на сайте www.lifan-car.ru, по телефону клиентской службы поддержки 8-800-555-43-26
(звонок по России бесплатный) или в местах продаж официальных дилеров ООО "Лифан Моторс Рус"
***По итогам премии «АВТОМОБИЛЬ ГОДА В РОССИИ-2016»
Реклама

// 132


## ЗР ЭКСПЕРТ

**Детские кресла группы 0+. На что обращать внимание?** ....86

Развенчиваем многочисленные мифы о происхождении и применении антифризов ....90

**Автономные пусковые устройства с литиевыми батареями: проверяем в действии** ....94

Электромобиль Tesla Model S P85 – в такси ....96

Летние шины Pirelli P Zero .... 100

Nissan и будущее электромобилей .... 102

## ЗР АКТИВ

**Новый порядок сдачи экзаменов для получения водительского удостоверения** .... 104

О новых бланках полисов ОСАГО .... 106

Водительские медкомиссии: очередные нововведения .... 107

**Купля-продажа автомобиля: есть нюансы** .... 108

Исправляем коэффициент «бонус-малус» .... 110

## ЗР РЕСУРС

Моторы Ford российской сборки .... 112

Экологичные тормозные колодки Ferodo .... 114

// 104

// 112

**Вторые руки: Mitsubishi Lancer десятого поколения** .... 116

Парк ЗР: Datsun mi-DO .... 120

Парк ЗР: Renault Duster .... 122

## ЗР ОРИГИНАЛ

**Формула-1, Гран-при России** .... 124

Самые большие ошибки в автоспорте .... 128

По Ирландии – на Шкодах .... 132

Нестандартный Rolls-Royce Silver Shadow .... 136

## ЗР ТРАНСПОРТ

Новости: коммерческий транспорт .... 140

**Цельнометаллический фургон Газель Next** .... 142

## ЗР ИНТЕРАКТИВ

Новые товары .... 146

Конкурс знатоков-технарей .... 147

Ответы ГИБДД на вопросы читателей .... 148

Экзамен на дому .... 149

Форум: отвечаем на ваши вопросы .... 150

Знаете ли вы? .... 151

Советы бывалых .... 152

Обстановка в салонах KIA — как на трибунах Чемпионата Европы по футболу во Франции. Ведь на поле такие звезды: KIA Rio, KIA cee'd и KIA Soul специальной серии ЕВРО-2016!

Какие великолепные комбинации опций и стиля они демонстрируют! KIA. Выгодное предложение для любителей футбола — во всех дилерских центрах страны.

* KIA — Официальный партнер Чемпионата Европы по футболу во Франции 2016 года. ** Искусство удивлять.

РЕКЛАМА

**16,3** млрд рублей выделят власти в текущем году на программы льготного автокредитования и лизинга. По прикидкам, это поможет продать дополнительно более 300 тысяч автомобилей, из них 270 тысяч – в кредит.

**49** млн автомобилей зарегистрировано в России по состоянию на 1 января 2016 года. Из этого количества около 41 млн составляют легковые машины, 4 млн – легкие коммерческие, 3,7 млн – грузовики, 0,4 млн – автобусы.

# ОТКАЗАТЬСЯ ОТ КОЛЕС?

Автомобиль без колес – это не автомобиль. Ему нужно хотя бы три колеса для устойчивого равновесия. В послевоенные годы многие известные фирмы для удешевления и облегчения своих машин отказывались от четвертой опоры. Сейчас трехколесную технику продолжает выпускать британский Morgan и некоторые другие компании. А вот китайская фирма «Лиюнь Джи Технолоджи» предложила оставить автомобилю только два.

Как утверждают конструкторы, машина не потеряет равновесия и не превратится в мотоцикл. За устойчивое положение кузова отвечают гироскопы. Они же не дают автомобилю крениться в поворотах.

Электрические мотор-колеса мощностью по 20 кВт могут поворачиваться на угол до 90°, то есть перпендикулярно продольной оси автомобиля. Благодаря этому достигается поразительная маневренность: двухколесник может двигаться и парковаться боком, разворачиваться на месте.

Габариты экспериментальной машины – 4360×1390×1220 мм, масса – 600 кг. Он может принять на борт водителя и пассажира, которые усаживаются друг за другом. Максимальная скорость достигает 120 км/ч. Литийионные батареи емкостью 25 кВт·ч обеспечивают запас хода до 400 км.

Наличие всего двух колес, по утверждению создателей, делает электромобиль на треть экономичнее традиционных четырехколесных, однако даже самый приблизительный расчет ставит крест на этом заявлении.

Заглянув под днище, помимо двух рабочих можно разглядеть еще два крохотных стояночных колесика, которые, впрочем, не нарушают чистоты эксперимента.

# GEELY ИЗ БЕЛОРУССИИ

Geely Emgrand Cross будут собирать в Белоруссии

Полноприводный кроссовер Geely NL3 и приподнятый универсал Geely Emgrand Cross прибудут в Россию из соседней Белоруссии – их сборку наладят на заводе в Борисове.

Габариты Geely NL3– 4519×1831×1694 мм, колесная база – 2670 мм. Будут доступны два бензиновых двигателя: двухлитровый (140 л.с.) и 1.8 с турбонаддувом (184 л.с.). Коробки передач – шестиступенчатые, механика и автомат. Подключение задней оси – через многодисковую муфту NexTrac. Мультимедиасистема с голосовым управлением способна синхронизировать автомобиль с современными смартфонами через системы Apple CarPlay и Android Auto. Полноценный доступ в Интернет обеспечивает система G-Netlink с 4G-соединением.

Geely Emgrand Cross останется переднеприводным, но в оснащении не уступит модели NL3. Он приводится 1,8-литровым атмосферным мотором или «турбочетверкой» объемом 1,3 л – в 2014 году она получила звание «двигатель года» в Китае. Как альтернативу механической коробке предлагают робот с двумя сцеплениями.

Geely NL3

**12,78** млн рублей должен выплатить Росгосстрах по решению Архангельского управления Федеральной антимонопольной службы. Компанию уличили в навязывании дополнительных услуг при продаже полисов ОСАГО.

**35–40** млн подушек безопасности производства компании Takata проверят и заменят в США. Эта отзывная кампания дополняет предыдущую, затронувшую 29 млн машин. Производителю необходимо отчитаться о проведенной работе до 2019 года.

# В ДУХЕ ФРЭНКА СИНАТРЫ

Китайская фирма Lifan пытается отыскать свой путь к сердцам покупателей. На этот раз в фокусе оказались многодетные семьи и любители путешествий с комфортом. Им должен прийтись по душе новый семиместный кроссовер Lifan Myway (название явно навеяно знаменитой песней, написанной в прошлом веке).

Кроссовер с тремя рядами сидений выглядит достаточно компактно. Чувствуется работа итальянских дизайнеров, с которыми Lifan сотрудничает последнее время. Однако внешний вид не подкреплен соответствующим содержанием. Полуторалитровый бензиновый двигатель мощностью 110 л.с. и даже 131-сильный мотор 1.8 могут оказаться недостаточными для довольно тяжелого автомобиля. Коробка-передач – бесступенчатый вариатор, привод – только на передние колеса.

В Китае продажи кроссовера Myway начнутся вот-вот, а в России он может появиться в следующем году.

теперь с кузовом лифтбек

## ГОВОРИМ VERNA – ПОДРАЗУМЕВАЕМ SOLARIS

После шести лет на конвейере и небольшого фейслифтинга популярный у нас Hyundai Solaris ждет достойной смены. На Пекинском автосалоне впервые показали концепт-кар Hyundai Verna – это азиатский близнец российской машины и американского седана Hyundai Accent.

Автомобиль остался фактически в тех же размерах, что и предшественник: 4380×1720×1460 мм против 4375×1700×1470 мм у нынешнего Соляриса. На 30 мм (до 2600 мм) увеличилась колесная база.

Некоторое недоумение вызывает тип кузова. Известно, что на китайском и российском рынках предпочитают седаны, однако в Пекине представили лифтбек. Возможно, это компромисс, на который готовы пойти корейцы, чтобы оправдать ожидания поклонников как трех-, так и двухобъемных кузовов.

На конвейере российского завода Hyundai новый Solaris появится к концу года, чтобы добраться до дилеров в начале 2017-го.

**12** мая вступили в силу новые штрафы за нарушения при перевозке детей. Отныне ответственность предусмотрена не только для водителей, но и для индивидуальных предпринимателей, должностных и юридических лиц. Максимальное наказание – до 100 тысяч рублей.

**28 610** правонарушений за неполные четыре месяца 2016 года выявили на улицах Москвы скрытые патрули ДПС. В ГИБДД отмечают, что большинство водителей с пониманием относятся к новой практике и не отказываются платить штраф.

пятиметровый семиместный вседорожник

Changan CS95

# ДВОЕ С ОДНОЙ ПЛАТФОРМЫ

Один из лидеров китайской автомобильной индустрии – компания Changan разыграла на Пекинском мотор-шоу двойной дебют, показав большой полноприводный кроссовер CS95 и построенный на той же платформе минивэн CX70.

Пятиметровый семиместный вседорожник обещает стать прорывом. Он оснащен новым турбодвигателем 2.0 TGDi мощностью свыше 200 сил, разработанным в британском опытно-конструкторском бюро фирмы Changan. Серийное производство стартует в 2017 году.

Минивэн CX70, рассчитанный на семерых пассажиров, не ставит перед собой сверхзадач в области высоких технологий, зато уже запущен в производство. Это рабочая лошадка, которую отличает завидный клиренс – 190 мм. Полуторалитровый двигатель развивает 117 л.с.

К концу лета Changan запустит в Липецке сборку компактного кроссовера CS35. Есть вероятность, что позже в Липецке будут освоены и экспонаты нынешнего Пекинского автосалона.

Changan CX70

Chery FV2030

# CHERY: МЕЧТЫ И РЕАЛЬНОСТЬ

Экстравагантный концепт-кар Chery FV2030 стал, пожалуй, самым оригинальным экспонатом выставки. Такими китайцы видят кроссоверы, которые появятся на дорогах через пятнадцать лет. Открывающиеся вверх полупрозрачные двери, огромные колеса, которым явно не придется по вкусу грунтовка, автопилот. В распоряжении водителя и пассажиров – мощный коммуникационный центр и голографический экран.

А вседорожники Chery Tiggo 3X и Tiggo 7 – день сегодняшний. Первый станет начальной моделью в кроссоверной линейке. Он оснащен полуторалитровым двигателем мощностью 106 л.с. Старт серийного выпуска Tiggo 3X запланирован на октябрь.

Chery Tiggo 7 оснащен бензиновым турбодвигателем 1.5, шестиступенчатой механической коробкой передач или вариатором. Он встанет на ступеньку выше хорошо знакомого россиянам «пятого» Tiggo.

Обе машины должны появиться на нашем рынке в 2017 году, но окончательное решение будет зависеть от экономической ситуации.

Chery Tiggo 3X

Chery Tiggo 7

zoom-zoom

mazda

# MAZDA ДЕЛАЕТ МЕЧТУ РЕАЛЬНОЙ

## Любая модель от 6 500 р. в месяц

Новый автомобиль... Стильный... Динамичный... С мощным и при этом экономичным двигателем... Звучит как мечта? Mazda делает ваши мечты реальными! Не упустите возможность использовать уникальное кредитное предложение на весь модельный ряд. Запишитесь на тест-драйв мечты к вашему дилеру Mazda!

facebook.com/MazdaRussia vk.com/Mazda

6 500 р. – сумма ежемесячного платежа заемщика, взявшего кредит по программе «Mazda Кредит Лайт». Предложение действует при покупке новых автомобилей Mazda3, Mazda6, CX-5 в комплектациях Drive. Розничная цена Mazda3 – 1 090 500 р., первоначальный взнос – 693 571 р., Mazda6 – 1 240 500 р., первоначальный взнос – 829 289 р., CX-5 – 1 365 500 р., первоначальный взнос – 923 001 р. Срок кредита – 36 мес. Процентная ставка – 16,5% годовых. Остаточный платеж: 348 800 р. для Mazda3; 372 150 р. для Mazda6; 423 305 р. для CX-5. Валюта кредита – рубли РФ. Подтверждение дохода для оформления кредита не требуется при сумме кредита до 1 000 000 р. без ограничения по размеру первоначального взноса и при сумме кредита до 1 200 000 р. при первоначальном взносе больше или равном 40%. Минимальная сумма кредита – 50 000 р., максимальная – 3 000 000 р. Обязательно страхование КАСКО. Неустойка за несвоевременное погашение задолженности по кредиту – 0,1% от суммы просроченной задолженности за каждый день просрочки платежа. Предложение действительно с 15.05.16 по 30.06.16. Условия могут быть изменены Банком. Кредит предоставляется ООО «Русфинанс Банк», лицензия ЦБ РФ №1792 от 13.02.13, регистрационный №1792. Не является публичной офертой, расчет приблизительный. Доступны иные варианты расчетов при иных параметрах кредита. Подробности на mazda.ru, в салонах официальных дилеров Mazda, по телефону Банка: +7 495 926 7007 и на сайте rusfinancebank.ru. Реклама.

Mazda КРЕДИТ

**45 845** долларов стоит специальный багажный комплект для купе Rolls-Royce Wraith. В набор входят три дорожные сумки, два чемодана и чехол для вечерних нарядов. За эту сумму в США можно купить немецкий премиум-седан D-класса с дополнительными опциями.

**30** тысяч рублей составила прибавка к цене седана Datsun on-DO (от 436 тысяч) и хэтчбека mi-DO (от 492 тысяч).

# ПИТАТЕЛЬНЫЕ РОЗЕТКИ

поедем на электричестве

Госкомпания «Автодор», отвечающая за строительство и эксплуатацию платных автомагистралей, анонсировала проект создания сети экспресс-заправок для электромобилей. Они появятся в многофункциональных зонах придорожного сервиса. Первые два объекта уже запущены и работают на 46-м и 1119-м километрах трассы М4 «Дон». Также зарядные станции появятся на шоссе, ведущих в Санкт-Петербург, Белоруссию и Украину.

В соответствии со стандартом, разработанным ГК «Автодор», во всех зонах сервиса вдоль дорог должна быть создана инфраструктура для электромобилей и подзаряжаемых гибридов. Размещаться такие зоны будут на расстоянии 60 км друг от друга, и в каждой появится минимум одна зарядная станция.

До конца года должны заработать пять фирменных комплексов Supercharger компании Tesla – в Псковской, Тверской и Новгородской областях, Москве и Санкт-Петербурге. Их расположат таким образом, чтобы владельцы электромобилей Tesla могли путешествовать между двумя столицами, а также в сторону Прибалтики и Скандинавии.

В Москве уже несколько лет звучат обещания властей и различных компаний развивать инфраструктуру для электротранспорта, но пока дело ограничилось несколькими зарядными колонками.

# ГДЕ ЛОГИКА?

Госдума предлагает новые идеи для повышения штрафов. Причем сообща перерабатывать КоАП депутаты не желают. В результате выдвигаемые парламентариями разрозненные предложения приводят к тому, что размер наказания ограничен лишь фантазией автора и никак не соотносится с тяжестью проступка. Вот два свежих примера.

Одна группа законотворцев решила позаботиться о маленьких детях, оставленных нерадивыми родителями без присмотра в автомобиле. Другая взялась за мотоциклистов, которые ездят по улицам с оглушительным ревом прямоточных глушителей. За первое деяние, чреватое риском для жизни и здоровья ребенка, предложено штрафовать на сумму от 3000 до 5000 рублей. За второе, безусловно крайне раздражающее, но прямого вреда не несущее, – на 10 000 рублей. (Нынешняя редакция КоАП за оба нарушения предусматривает штраф до 500 рублей.)

Выходит, громкий выхлоп – вдвое более тяжкий грех, чем оставление ребенка летом в закрытой машине?

УВЕРЕН, ЧТО СВЕТЛОЕ ПИВО УЖЕ НЕ МОЖЕТ НИЧЕМ УДИВИТЬ?

3 ВИДА СОЛОДА
8 ЧАСОВ ВАРКИ
7 ДНЕЙ БРОЖЕНИЯ

18 ПРОДАЖА ПИВА НЕСОВЕРШЕННОЛЕТНИМ ЗАПРЕЩЕНА

DON'T DRINK AND DRIVE НЕ ПЕЙ ЗА РУЛЕМ!

ЧРЕЗМЕРНОЕ УПОТРЕБЛЕНИЕ

# ПРОЩАЙ, ACURA!

Российский рынок покидает еще одна марка: Acura сворачивает продажи вслед за Опелем, массовыми моделями Chevrolet и приостановившими поставки компаниями Great Wall и SsangYong.

Из японских премиум-брендов Acura появилась у нас последней: официальные продажи начались весной 2014 года. За всё время по России разъехалось около двух тысяч «официальных» автомобилей, из них три четверти – кроссоверы MDX. Дилерская сеть так и осталась на зачаточном уровне: всего два автосалона, причем оба – в столице и один из них... закрылся 30 апреля. Распродажей оставшихся машин и сервисным обслуживанием займутся дилеры марки Honda.

# ТУРИЗМ НА КОЛЕСАХ

Ростуризм и ГК «Автодор» заключили соглашение о развитии автотуризма в нашей стране. По словам главы туристического ведомства Олега Сафонова, интерес к этому виду досуга проявляют и соотечественники, и иностранцы. Однако всё тормозит неразвитая инфраструктура. В рамках договора предусмотрен ряд мероприятий по созданию комфортных условий для желающих путешествовать на автомобилях. Пилотным проектом может стать трасса М1 «Беларусь».

РАСПРОБУЙ ДЕТАЛИ ОСОБОГО ВКУСА

ПОПРОБУЙ «387. ОСОБАЯ ВАРКА» !

Яркие цифры на этикетке расскажут об особенностях рецептуры и технологии приготовления.

«387» – это натуральное светлое пиво с богатым ароматическим букетом и насыщенным цветом.

Недаром бренд «387» в конце прошлого года вошел в ТОП-10 национального рейтинга Forbes как лучший бренд-новинка в пивной категории.

реклама

АЛКОГОЛЯ ВРЕДИТ ВАШЕМУ ЗДОРОВЬЮ

# ТАКСИ ЗАКАЗЫВАЛИ?

Что ожидает рынок такси с приходом новых участников и технологий? И почему профессиональное сообщество таксистов бьет тревогу? Для ответа на эти вопросы мы собрали экспертов в нашей редакции.

Автор **Сергей Смирнов**

## Цифровой бизнес

Как мы уже писали (ЗР, 2016, № 4), на рынке появились новые игроки, которые активно продвигают мобильные приложения для заказа такси. Впрочем, онлайн-услуги существовали и раньше: диспетчер принимал заказ от клиента по обычному телефону, связывался по рации с водителями и передавал заявку. Кстати, в регионах подобные методы работы и сейчас не редкость.

На смену пришли новые технологии. Перевозчики стали разрабатывать свои приложения для мобильных телефонов, с помощью которых клиенты вызывают такси. По всей стране создано более двух тысяч пятисот таких приложений. За каждым – реальная фирма (часто совсем небольшая), со своим автопарком или объединяющая частников (индивидуальных предпринимателей). Такие компании сами занимаются перевозками и, что логично, устанавливают цены на услуги. Именно этот сегмент и заинтересовал бизнесменов новой волны.

Они разрабатывают специальные приложения для смартфонов, серьезно вкладываются в рекламу, привлекают клиентов низкой стоимостью поездки – но фактически никого не перевозят, а лишь выступают посредниками между пассажирами и таксистами.

**Перевозчики жалуются, что работать по низким тарифам невыгодно. Однако все поголовно продолжают сотрудничать с агрегаторами**

Принимают заказы и передают их исполнителям – таксопаркам и частникам. И за каждый исполненный заказ снимают с таксиста неплохой процент.

Используя мощные финансы, эти компании фактически монополизировали рынок такси. Ценовой демпинг привел к росту спроса на услуги. Цена поездки в такси, которую устанавливают так называемые агрегаторы, фактически сравнима с затратами на проезд в общественном транспорте. Перевозчики жалуются, что работать по таким тарифам невыгодно. Однако все поголовно продолжают сотрудничать с пустышками-агрегаторами. Почему?

## Вынужденное сотрудничество

Дело в том, что такой информационный сервис удобен всем. У клиента уходит минута

**СЕРГЕЙ КАНАЕВ**
**Опасаюсь, что уже в ближайшие годы легальный рынок такси исчезнет. Бюджет потеряет огромные деньги, а таксисты уйдут в теневой сектор.**

**СТАНИСЛАВ ШВАГЕРУС**
**Уверен: агрегаторы не имеют права самостоятельно устанавливать тарифы на перевозки, это исключительное право служб такси.**

**ЕВГЕНИЙ ГРЭК**
**Уже сейчас с агрегаторами работает огромное количество водителей, не имеющих лицензии. Работать по закону попросту невыгодно.**

на заказ и еще несколько минут на ожидание. И таксистам не нужно часами колесить по улицам: онлайн-посредник исправно поставляет клиентов. Вот только перевозчику это удобство обходится чересчур дорого.

По словам заместителя председателя профсоюза работников общественного транспорта «Таксист» **Андрея Попкова**, при сотрудничестве с агрегаторами компании теряют до 40% стоимости заказа. Поэтому для минимизации затрат, чтобы не вылететь в трубу, экономят на всем. Про ежедневные предрейсовые медосмотры уже давно забыли, в лучшем случае выдают водителям готовые путевые листы с отметками. За техническим состоянием машин следить некогда: смена длится по 18–20 часов. Водители такси уже не зарабатывают, а стараются выжить. О какой безопасности перевозок может идти речь?

Получается, что с подобными сервисами работать невыгодно, но и без них никак – ведь именно они поставляют клиентов. **Феликс Маргарян**, директор одного из крупнейших таксопарков столицы («Новое желтое такси», «Важная персона»), рассказал нам, что с приходом агрегаторов рынок такси постепенно умирает. Даже крупные компании не могут соперничать с посредниками. В сложившейся ситуации покупать новые автомобили, следить за их техническим состоянием, выполнять требования по охране труда водителей-таксистов становится невозможно:

– Взять, к примеру, организацию медпункта, где водители проходят предрейсовые осмотры. Затраты на оборудование составляют 120–140 тысяч рублей, плюс зарплата врача. Цены на автомобили выросли, кредитные ставки заоблачные. А ремонт машин, бензин, страховки? Если сложить все затраты, себестоимость поездки окажется намного выше, чем цены, которые предлагают посредники.

Но агрегаторов эти проблемы не волнуют. Стоимость проезда они специально устанавливают ниже рыночной. Главная задача – привлечь клиентов.

Руководитель общественного движения TAXI 2018 **Станислав Швагерус** пояснил, что с точки зрения законодательства агрегаторы являются, по сути, фрахтовщиками, а потому обязаны при расчете тарифов учитывать затраты перевозчиков и размещать в своих электронных приложениях не собственные расценки на перевозки, а ставки таксомоторных компаний – а уж потребитель выберет, где выгоднее сделать заказ.

## Взаимовыгодный союз

Руководитель Федерации автовладельцев России (ФАР) **Сергей Канаев** считает, что законодатели обязаны разрешить нынешнюю сложную ситуацию. Иначе такси будет, как и раньше, сферой деятельности нелегалов-бомбил. Правда, теперь у каждого из них есть планшетник с программой от агрегатора. Компании-агрегаторы нацелены на уничтожение легального рынка такси (а это, между прочим, более чем пять миллионов человек): устанавливая убыточные тарифы, они постепенно разоряют легальные фирмы. И в перспективе на рынке останутся только нелицензированные частники.

Эксперты сошлись во мнении, что само по себе появление информационных посредников не страшно. Главное, чтобы каждый выполнял свою часть работы: агрегаторы – предоставляют клиентов (за определенную комиссию), а службы такси – этих клиентов перевозят. Но тарифы должны устанавливать таксисты самостоятельно. Такое разделение позволит таксомоторным паркам сократить издержки (не нужно вкладываться в разработку собственных поисково-информационных ресурсов). Следует также изменить порядок выдачи лицензий и выдавать разрешение на водителя, а не на автомобиль. По словам **Евгения Грэка**, руководителя движения «Стоп нелегал», это позволит исключить случаи, когда за рулем такси оказываются наркоманы или лишенные прав.

А что это сулит нам, потребителям? Уверен, конкуренция среди таксистов позволит сделать тарифы приемлемыми. Но и обслуживание должно быть на хорошем уровне. А какая схема работы у таксишного сервиса, клиентам по большому счету всё равно. Просто хочется и чтобы шашечки были, и чтобы ехать. ЗР

**АНДРЕЙ ПОПКОВ**
**Я обеспокоен условиями труда водителей такси. Защитить таксистов пока не получается, в стране нет сильных профсоюзов.**

**ФЕЛИКС МАРГАРЯН**
**Снижается спрос на качественный сервис в такси. Потребителей всё больше интересует дешевизна поездки. Это приведет к тому, что на рынке останутся только частники на разбитых машинах.**

# РЕНОМЕ

Первый тест-драйв кроссовера Renault Kaptur.

Автор **Юрий Тимкин**, фото: **Георгий Садков**

| Renault Kaptur | |
|---|---|
| **1.6 4×2** | **2.0 4×4** |
| **Длина/ширина/высота/база** 4333/1813/1613/2674 мм | |
| **Объем багажника (VDA)** 387–1200 л | |
| **Снаряженная/полная масса** | |
| 1187-1215/1738 кг | 1315-1336/1859 кг (1330-1351/1874 кг)* |
| **Двигатель** | |
| бензиновый, P4, 16 клапанов, 1598 см³; 84 кВт/114 л.с. при 5500 об/мин; 156 Н·м при 4000 об/мин | бензиновый, P4, 16 клапанов, 1998 см³; 105 кВт/143 л.с. при 5750 об/мин; 195 Н·м при 4000 об/мин |
| **Время разгона 0–100 км/ч** | |
| 12,5 с | 10,5 с (11,2 с) |
| **Максимальная скорость** | |
| 171 км/ч | 185 км/ч (180 км/ч) |
| **Топливо/запас топлива** АИ-95/52 л | |
| **Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл** | |
| 9,3/6,3/7,4 л/100 км | 10,1/6,7/8,0 л/100 км (11,7/7,3/8,9 л/100 км) |
| **Трансмиссия** | |
| передний привод; M5 | полный привод; M6 (A4) |

**В скобках здесь и далее – данные для модификации с автоматом.*

После, можно сказать, мимолетной встречи с Каптюром в стенах московского завода Renault (ЗР, 2016, № 4) удержаться было невозможно, и мы всеми правдами и неправдами первыми раздобыли Kaptur – задолго до официальной «ездовой» презентации и объявления цен. Поехали!

## Имиджмейкер

Средний класс в Старом Свете с удовольствием покупает разномастные Renault, благо имя и вековая репутация фирмы вопросов не вызывают. В России ситуация иная. Недорогие Logan, Sandero и Duster несколько девальвировали статус бренда, придали привкус бюджетности. Во многом поэтому Scenic, Laguna, Koleos у нас, что называется, не пошли.

Kaptur – великолепный шанс поправить реноме марки. Новый кроссовер построен на платформе Дастера, а потому цена будет привлекательной. При этом модный дизайн и богатое оснащение ставят Kaptur на ступеньку выше.

Черных верх, белый низ! Один из козырей Каптюра – опционная двухцветная окраска. Еще одна сильная карта – 17-дюймовые колеса, самые крупные из предназначенных для автомобилей, которые построены на эволюционирующей платформе B0, трансформировавшейся ныне в архитектуру Global Access.

Шины, между прочим, не абы какие, а Pirelli Scorpion. Многое из того, что есть в Каптюре, недоступно для одноплатформенных Renault: секции поворотного света в противотуманках, светодиодные ходовые огни и задние фонари, датчики света и дождя, климат-контроль, а также ключ-карта, позволяющая пускать двигатель кнопкой.

На фоне Дастера Kaptur выделяется более продуманными и современными решениями. Вместо старомодных каркасных дворников – бескаркасные. Дверь открываешь удобной ручкой под естественный хват. Сама «калитка» длинная и прикрывает пороги – брюки всегда будут чистыми.

Макияжные зеркальца обрели крышки и удобный держатель для парковочных карт.

Климат-контроль – недоступная для Дастера опция.

Наконец-то блок настройки наружных зеркал вынесен на дверную панель!

Ключ-карта и кнопочный пуск двигателя входят в стандартное оснащение, что для машины этого ценового сегмента беспрецедентно.

По сравнению с простецким дастеровским интерьером это просто шедевр дизайна. Он эргономичнее, богаче оснащен, да и материалы получше.

От режима *Eco* в 1,6-литровой версии проку нет – и без него тяжко.

**На нетривиальной панели приборов не нашлось места стрелочному спидометру – скорость показывает цифровой дисплей.**

**Камера заднего вида – со статической разметкой, которая не подсказывает оптимальную траекторию движения.**

**Дополнительный бардачок над центральной консолью – это хорошо. Появись рядом с ним розетка или USB-разъем, было бы еще лучше.**

Салон подкупает отказом от тотальной экономии. Глянешь на игривую панель приборов с желтыми стрелками – и невольно улыбнешься. Вот он, французский шарм! Экран мультимедийной системы удобно расположен в верхней части центральной консоли, а блок управления зеркалами (о чудо!) перебазировался из-под ручника на левую дверь. Понравился руль с приливами – регулируется только по углу наклона, но, поскольку придвинут к водителю (на 20 мм), а сиденья установлены выше (на 27 мм), посадка теперь удобнее. Да и профиль сидений стал правильнее.

Хорошей обзорности способствуют утапливаемые задние подголовники и приличного размера наружные зеркала, причем левое – с асферической зоной.

**Глянешь на игривую панель приборов с желтыми стрелками – и невольно улыбнешься. Вот он, французский шарм!**

Но не всё так радужно: пристроить мобильный телефон негде, крутилки климат-контроля вращаются с разным усилием и люфтят. А еще настораживает, что даже у машины в богатом оснащении лишь четыре подушки безопасности, тогда как конкуренты (Ford EcoSport, Suzuki Vitara, Skoda Yeti) предлагают не меньше шести.

Двигатели Kaptur позаимствовал у Дастера. Базовый 1,6-литровый 114-сильный агрегат сочетается лишь с пятиступенчатой механикой (чуть позже за доплату предложат вариатор с семью квазипередачами). Эта версия – только переднеприводная. А вот двухлитровая 143-сильная машина идет исключительно с трансмиссией 4×4. По умолчанию у нее шестиступенчатая механика, а четырехдиапазонный автомат DP8 – опция. Дизель не предусмотрен: маркетологи посчитали, что спрос на него будет ничтожным.

Знаете, как проще всего распознать 1,6-литровую модификацию? Под ее задним

**Передние кресла не дастеровские. Они лучше спрофилированы, выше установлены и обеспечивают командирскую посадку. Кнопка включения обогрева сиденья по-прежнему располагается сбоку, в невидимой зоне.**

← Левое зеркало получило асферический сектор, расширяющий зону обзора.

→ Места во втором ряду – как в Дастере. Но у Каптюра подголовники утапливаются.

← В задних дверях предусмотрены кармашки, рассчитанные на полулитровые бутылки.

бампером покоится полноразмерная запаска. Как раз наш случай! А у двухлитровой – узкая докатка, которая хранится в подполье багажника. Это объясняется разными типами задней подвески: у переднеприводного Каптюра – балка со связанными рычагами, а у полноприводного – многорычажка.

## Погоня за репутацией

Kaptur 1.6 на 72 кг тяжелее Дастера с мотором того же объема – отчасти поэтому он ускоряется до сотни не так бодро: 12,5 секунды против 10,9. А если взять на борт трех-четырех крепких мужиков да еще закинуть что-нибудь в багажник, Kaptur превратится в записного флегматика. Так что присутствие здесь кнопки *Eco Mode*, притупляющей отклики на акселератор, явно излишне.

Зато на ходу заметно тише, чем в Дастере. Мотор шелестит еле слышно, едва заметно шуршат шины, а аэродинамические шумы начинают проявляться лишь после 100 км/ч. То, что надо для «дальнобоя»! В длительных поездках особую ценность приобретает и высокая плавность хода – неровности остаются практически незамеченными, а на «штурвал» с перекалиброванным электрогидравлическим усилителем практически не приходят удары от колес (в отличие от Дастера, у которого это один из основных недостатков).

На горной дороге Kaptur не пытается пародировать горячий хэтчбек, но и увальнем

При диагональном вывешивании, даже когда колёса отрываются от земли, кузов не перекашивается: двери открываются без проблем.

Смотрите на iPad: выезжаем на грунт

Благодаря двойным уплотнителям на дверях пыль в салон не проникнет.

Запаска под днищем – особенность моноприводной версии. У машин с полным приводом – спрятанная в подполье багажника докатка.

Металлическая защита входит в базовое оснащение. И это правильно!

его не назовешь: охотно перекладывается в S-образных связках и не пугает чрезмерными кренами.

Подкупает и то, как легко можно вести его по дуге, играя лишь педалью газа. Чуть притопил – и машина поплыла наружу, отпустил – ввинчивается внутрь. Всё предельно понятно, без недосказанности, коей грешат многие одноклассники.

Очень понравились тормоза. Педаль по-французски мягкая (но не совсем уж невесомая), с хорошей обратной связью. Уровень замедления легко контролировать: машина останавливается с точностью до миллиметра. И ни намека на траекторные рыскания. Кстати, 1,6-литровые версии снабжают тормозными дисками диаметром 269 мм и толщиной 22 мм, у двухлитровых – соответственно 280 и 24 мм. Сзади у всех машин барабанные тормоза.

А бездорожье? Ошибаетесь, если думаете, что на Каптюре можно только в булочную ездить. Благодаря внушительному клиренсу (204 мм), коротким свесам, обвесу нижней части кузова из некрашеного пластика и штатной стальной защите моторного отсека, переднеприводный Kaptur вполне уверенно прет по колеям и не пасует на грунтовых подъемах. Хотя в грязи пару раз чуть не завяз: неотключаемая система стабилизации обрубает тягу в самый неподходящий момент. Кнопочка *ESP On/Off* точно не помешает – и на полноприводных версиях она есть!

Самое же приятное впечатление на грунтовке произвела подвеска. По каким бы ямам ни проезжал, какие бы бугры ни попадались, не было даже намека на пробой. Из автомобилей-одноклассников так шарашить по «направлениям» могут только одноплатформенные Nissan Terrano и Renault Duster.

Впрочем, в Renault категорически отвергают соперничество Каптюра с Дастером. Первого преподносят городским модником, второго – утилитарным автомобилем. Не хотят порождать внутренний каннибализм. Но что нам хотелки-нехотелки французов! При первой же возможности проверим, готов ли Kaptur противостоять конкурентам и может ли утереть нос Дастеру. ЗР

Багажник порадовал широким проемом и ровными стенками. Не хватает разве что 12-вольтовой розетки да ниши для хранения незамерзайки.

**Стильно, модно, молодежно**

**Неотключаемая система стабилизации на переднеприводной версии**

Для знакомства с Каптюром на Дмитровский автополигон прибыло сразу несколько сотрудников редакции. Причем приехали они не абы на чем, а на автомобилях-одноклассниках. Короткий «перекрестный» тест-драйв позволил понять, как выглядят конкуренты на фоне новичка.

**Юрий Тимкин**

Я приехал на рандеву с Каптюром на свежемодернизированном Terrano, и это позволяло надеяться, что Nissan не потеряется на фоне молодого соперника. Особую пикантность встрече придавал тот факт, что Terrano наряду с Каптюром позиционируется как более дорогая и престижная альтернатива Дастеру.

На мой взгляд, Nissan выглядит бодрее прообраза, но этим его достоинства исчерпываются: «едет» так же, салон ничуть не лучше. А если нет разницы, зачем платить больше? Так считают и покупатели: Duster продается в четыре раза активнее.

Поездка на Каптюре убедила, что рыночная ситуация складывается крайне неблагоприятно для Terrano. По сравнению с новеньким Renault он кажется грубоватым. И если человек готов переплатить за статусность (на фоне Дастера) сто-двести тысяч рублей, то вместо Ниссана он посмотрит в сторону Каптюра, который выглядит современнее, богаче оснащен и едет благороднее. Terrano может спасти только заметное снижение цен либо очередное обновление.

**Михаил Гзовский**

Мне было очень любопытно пощупать Kaptur, пересев в него из модели амбициозного китайского бренда Haval H2 в нашем недавнем сравнительном тесте с одноклассником Suzuki Vitara (ЗР, 2016, № 5) проиграл лишь десятую балла. Более качественного и продуманного китайского автомобиля я не встречал. Интерьер ладно скроен и «сшит» из хороших материалов. Полуторалитровый турбомотор (150 л.с.) успешно тянет, лишь на мгновения проваливаясь в турбояму, а шестиступенчатый автомат ZF мягко перебирает передачи. Конечно, на холостом ходу в салон проникают вибрации от кондиционера, в поворотах заметны крены, а с ростом скорости возрастает усилие на руле, но не информативность, однако в целом Haval H2 производит впечатление осмысленного продукта, а не набора комплектующих, на скорую руку подогнанных друг к другу.

Kaptur? С него спрос больше. Потому что европейская машина. Меня слегка разочаровал жесткий интерьерный пластик, но на этом претензии заканчиваются. Renault легок и послушен в управлении и при этом имеет клиренс, который не снился большинству конкурентов. Он тих и умеренно мягок на ходу. Поздравляю российских инженеров с отличной работой!

**Константин Васильев**

Увидев, на каких автомобилях редакторы «За рулем» приехали оценивать Kaptur, представители Renault удивились. По их мнению, лишь Suzuki оказался уместным в этом сравнении. Дескать, Kaptur и Vitara – автомобили, построенные «вокруг дизайна». Пожалуй, соглашусь, хотя простоватая стилистика японского автомобиля на фоне изысканного «француза» смотрится блекло. Зато Витарой приятнее управлять активному водителю: подвеска по-спортивному собранная, руль острый и в меру информативный.

Проблема в том, что французам придется конкурировать не только с Витарой – в августе появится компактный кроссовер Hyundai Creta. Потенциальный бестселлер! А уже сейчас за 1 067 000 рублей можно купить переднеприводный Nissan Juke с 190-сильным турбомотором. Так что несладко придется Каптюру. Разве что часть потенциальных покупателей кроссовера Ford EcoSport удастся переманить, ведь желающим приобрести автомобиль с автоматом он предлагает только передний привод, а «автоматический» Kaptur будет полноприводным.

**Максим Кадаков**

Duster или Kaptur? Вот в чем вопрос! Но для меня он уже не стоит.

Я поездил по асфальту разного качества, по грунтовым дорогам, по относительно гладкой мостовой и по откровенно грубому булыжнику. Разница есть! Kaptur намного тише, его ход мягче – вопреки тому, что машина обута в 17-дюмовые колеса. В поворотах на драном асфальте на руль практически не приходят удары, чем грешит Duster. А как уверенно можно валить по разбитой грунтовке!

При моем росте (186 см) сидеть в Каптюре намного удобнее – еще не идеал, но перебираться обратно в Duster не хотелось. Смущают лишь отнесенные далеко назад зеркала: приходится крутить головой сильнее обычного.

А дизайн? На такой машине, да с контрастной крышей, уже не стыдно и в приличном обществе появиться. А на периферии Kaptur и вовсе будет первым парнем на деревне – и красавец, и трудовыми буднями его не испугаешь.

Но если все эти перфекционистские замашки, которые еще потребуют раскошелиться, вам до заднего тормозного барабана, берите Duster – у него те же моторы, та же трансмиссия и тоже четыре колеса, пусть и чуть меньшего диаметра.

# СЕМЕРКИН ПУТЬ

Что потеряла Приора в погоне за доступным ценником?

Автор **Вадим Крючков**, фото: **Александр Батыру**

## » Лада Приора в исполнении Стандарт

**Двигатель ВАЗ-21116 мощностью 87 л.с. вместо 106-сильного ВАЗ-21127, штампованные колеса с шинами 175/70 R13 вместо 185/60 R14, электроусилитель рулевого управления вместо гидравлического усилителя, молдинги в цвет кузова вместо хромированных.**

**Отсутствуют: подголовники задних сидений, иммобилайзер, брызговик двигателя, зеркало в противосолнечном козырьке пассажира, центральный замок, обогрев передних сидений, электропривод и обогрев наружных зеркал, электростеклоподъемники задних дверей, климатическая система, противотуманные фары, карман на спинке водительского сиденья, дистанционное открывание замка багажника.**

Она смотрится состарившейся театральной примой, разжалованной до ролей второго плана. Неказистые 13-дюймовые «башмачки» с покрышками Кама-205 затерялись в объемных колесных нишах. Еще бóльшим диссонансом выглядит углубление на месте дисплея в пластике передней панели с эффектом soft-look. А ведь мягкая пластмасса отделки многие годы была верным признаком люксовой версии, такой нет даже у Иксрея, Весты, а с 2013 года и у Приоры.

Ничего не поделаешь, в кризис Приора вынужденно свернула на путь, пройденный однажды знаменитой «семеркой» – ВАЗ-2107. Помните? Некогда самая богатая и престижная модель заднеприводного семейства стала последней «классикой» в производственной программе АВТОВАЗа. Под занавес выпуска ее максимально удешевили и упростили, превратив машину из люксовой в бюджетную.

Вот и Приора сначала обеднела кузовами: хэтчбек и универсал сняты с производства в конце 2015 года. А теперь оставили всего два варианта исполнения – это Норма по цене от 437 700 до 474 000 рублей за вариант с кондиционером (за эти деньги у АВТОВАЗа есть предложения поинтереснее) и Стандарт с укороченным списком опций, благодаря чему удалось снизить цену до 389 000 рублей.

Для сравнения: меньшая по размеру Гранта в базовой комплектации стоит 383 900 рублей. Можно считать, сравнялись. И не только ценой. У обеих моделей под капотом восьмиклапанный двигатель ВАЗ-21116 мощностью 87 л.с. С ним Приора не кажется чересчур вялой. Она неплохо разгоняется и хорошо тормозит, благо антиблокировочная система и электронный распределитель тормозных усилий под сокращение не попали. Небольших колес из салона не видно, а управляется на них Приора сносно.

Считаю, в варианте «много автомобиля за рубль» Приора еще поживет. У нее не фатально устаревшая внешность, качественный интерьер и удобный салон. Бывшую примадонну подводят конструктивные особенности платформы десятого семейства родом из 90-х годов: неоптимальная эргономика водительского места, небольшие для автомобиля таких габаритов бензобак и багажник, а еще вибрации и шумы. Всё это выдает возраст и лишает смысла дальнейшие попытки конструировать дорогостоящие люкс-версии. Поэтому Приоре не избежать участи «семерки» – у доступной модификации сейчас больше шансов найти покупателя. ЗР

**Дешевую Приору легко узнать по штампованным 13-дюймовым колесам.**

**Интерьер все еще добротный**

**Багажник меньше, чем у Гранты**

↑ **Спинку заднего сиденья лишили подголовников, но крепления детских кресел сохранили.**

← **Минус кондиционер, аудиосистема, электропривод зеркал… Но электростеклоподъемники в передних дверях остались.**

# ГАЗель Next
МЕНЯЕТ ВСЁ

от **981 000 ₽***

Гарантия **3** года
или **150** тыс. км

Межсервисный интервал
**20 000** км

Грузовой отсек
**13,5** м³

Стоимость владения
**6,4** руб./км

Оцинкованный кузов
(**8** лет гарантии)**

Новая КПП
**330** Нм

Мощность
**149** л.с.

2016***
АВТОМОБИЛЬ ГОДА
ЕЖЕГОДНАЯ НАЦИОНАЛЬНАЯ ПРЕМИЯ

8 800 700 0 747
**www.azgaz.ru**

ГАЗ

* Указанная стоимость действительна для автомобиля ГАЗ-А31R33-20 1 с учетом скидки, предоставляемой Клиенту при приобретении вышеуказанного автомобиля в лизинг на условиях «Государственной программы льготного лизинга». Количество автомобилей ограничено. Предложение действительно до 30.06.2016. Подробности в дилерских центрах ГАЗ. Не является публичной офертой. ** 8 лет гарантии от сквозной коррозии. *** По итогам «Национальной Премии «Автомобиль года в России 2016», автомобиль ГАЗель Next стал лидером в номинации «Фургоны». Реклама.

# НЕ БУДЕМ ТОРОПИТЬСЯ

Чем удивляет Volkswagen Tiguan второго поколения.

Автор **Вадим Никишев**, фото фирмы Volkswagen

Немцы – спокойные водители. Но когда я ездил по Германии на новом Тигуане, мне то и дело сигналили вслед, и вовсе не потому, что спешили высказать свое одобрение. Причины раздражения зависели от того, на какой модификации я ехал.

## Дизайнерский рост

Спутать новый Tiguan с предыдущим невозможно. Это тот самый случай, когда не нужно всматриваться в детали, чтобы воскликнуть: «Видишь, обводы фар смягчились, а задние фонари стали гранеными? Это машина следующего поколения, а не модернизированная!». Новый Tiguan солиднее, взрослее – и если напоминает, то не прежнюю модель, а соперников из премиум-сегмента. Ну правда, посмотрите на него сзади в ракурсе три четверти и поменяйте эмблему на бело-голубую. Взгляните на циркульные арки, рельефный задний бампер с диффузором, полоски световодов в задних ломаных фонарях и изгиб Хофмайстера на боковом окошке… Я сказал это вслух?

Зато спереди новый Tiguan – стопроцентный современный Volkswagen, плоть от плоти новейшего Пассата: широкая решетка радиатора соединяет крупные фары, противотуманки горизонтальные, а зеркала «растут» на ножках из дверей. Он построен на той же масштабируемой платформе MQB, что и все остальные модели с поперечным расположением силового агрегата. В дополнение к уже существующим родственным машинам Audi, Skoda и SEAT, Volkswagen планирует использовать ее в будущем для нового кроссовера, который займет ступеньку между Тигуаном и Туарегом.

Хотя и сам Tiguan в новом поколении ощутимо подрос. Длину увеличили до 4486 мм (+ 60 мм), ширина составляет 1839 мм (+ 30 мм), колесная база вымахала на 77 мм и теперь достигает 2681 мм. Это больше, чем у соперников из недавнего теста (ЗР, 2016, № 5), в котором сошлись новый Kia Sportage, Hyundai Tucson, Honda CR-V и Toyota RAV4. Лишь высота переднеприводной версии уменьшилась на 33 мм (до 1632 мм), но это дизайнерский ход: дорожный просвет при этом не пострадал (189 мм) и в салоне ме́ста прибавилось.

Изменился не только внутренний объем, но и дизайн, компоновка, материалы. Кокпит теперь ориентирован на водителя, хотя широкая центральная консоль не ущемляет права пассажира. Верхняя накладка передней панели – из мягкого пластика. Подаются под нажимом пальца и панели передних дверей, а вот нижний периметр и задние дверные карты являют пример разумной экономии: здесь «подоконник» жесткий.

**Во «внедорожном» исполнении (как и раньше, Tiguan предлагает стилистические пакеты) клиренс увеличен до 200 мм, а угол въезда – до 25 градусов.**

Сиденья абсолютно новые. Вряд ли кто заметит, что они полегчали на 20%, зато многие оценят иной профиль, материалы и разные ноу-хау. Как вам, к примеру, «зигзагообразная строчка на поверхности сиденья, которая позволяет достичь дополнительной небольшой амортизации на неровностях»? Смех смехом, но кресла действительно достойные. Особенно у машин в топовых комплектациях, при покупке которых можно заказать сиденья с ортопедическим сертификатом AGR, четырнадцатью регулируемыми позициями и функцией массажа – правда, только для водителя. А вот вентиляция, которую предлагают Sportage и Tucson, недоступна даже за доплату.

Пожалуй, единственное, чего мне не хватило, чтобы полностью удовлетвориться посадкой за рулем, – это регулировки длины подушки. А еще поначалу хотелось опустить сиденье пониже. Но после первых километров пришло смирение: глупо ожидать от кроссовера посадки как в спорткаре. В заднем ряду и вовсе благодать, ведь по сравнению с предшественником салон удлинился на 29 мм, диапазон продольного перемещения сиденья достигает аж 180 мм, у регулируемой спинки достаточно промежуточных положений. Причем диван установлен чуть выше прежнего – чтобы улучшить обзорность.

К услугам задних седоков не только обогрев дивана, но и возможность настроить микроклимат. В откидных столиках прячутся подстаканники, минералку несложно пристроить и в объемных дверных карманах, и в откидном подлокотнике. Центральный туннель не назвать незаметным, но основания передних сидений не помешают среднему пассажиру пристроить ноги.

Вырос и багажник. Теперь декларируемый объем «под шторкой» – 615 литров, но это если сдвинуть сиденье максимально вперед и поставить спинки в вертикальное положение. Для перевозки длинномеров средняя секция раскладывается вровень с полом целиком – такое решение явно удачнее, чем у старого Тигуана, в котором откидывалась только верхняя ее часть. Съемный фонарик и возможность

## Volkswagen Tiguan

| 2.0 TDI | 2.0 TDI 4Motion | 2.0 TSI 4Motion |
|---|---|---|
| **Длина/ширина/высота/база** 4486/1839/1643/2681 мм | | |
| **Объем багажника (VDA)** 615–1655 л | | |
| **Снаряженная/полная масса*** | | |
| 1568–1808/ 2040–2210 кг | 1673–1917/ 2220–2330 кг | 1645–1862/ 2160–2260 кг |
| **Двигатель** | | |
| дизельный, P4, 16 клапанов, 1968 см³; 110 кВт/150 л.с. при 3500–4000 об/мин; 340 Н·м при 1750–3000 об/мин | дизельный, P4, 16 клапанов, 1968 см³; 110 кВт/150 л.с. при 3500–4000 об/мин; 340 Н·м при 1750–3000 об/мин | бензиновый, P4, 16 клапанов, 1984 см³; 132 кВт/180 л.с. при 3940–6000 об/мин; 320 Н·м при 1500–3940 об/мин |
| **Время разгона 0–100 км/ч** | | |
| 9,3 с | 9,3 с | 7,7 с |
| **Максимальная скорость** | | |
| 204 км/ч | 201 км/ч | 208 км/ч |
| **Топливо/запас топлива** | | |
| ДТ/58 л | ДТ/60 л | АИ-95/60 л |
| **Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл*** | | |
| 5,7–5,8/4,2/ 4,7–4,8 л/100 км | 6,7–6,8/5,0–5,1/ 5,6–5,7 л/100 км | 9,0–9,1/6,3–6,4/ 7,3–7,4 л/100 км |
| **Трансмиссия** | | |
| передний привод; M6 | полный привод; P7 | полный привод; P7 |

**В зависимости от комплектации.*

↑ **При сложенных сиденьях объем пространства для поклажи достигнет 1655 литров. В топовых европейских версиях место докатки пустует, однако на российских машинах наверняка появится запаска.**

← **Tiguan диктует кроссоверную посадку: сиденье установлено достаточно высоко, а рулевая колонка не опускается до горизонтального положения.**

Когда тестовый Tiguan заехал в туннель, электроника притушила все приборы, кроме проекционного дисплея. Глюк? Или для настройки надо погрузиться в дебри меню?

Передняя панель знакома по соплатформенному компактвэну Touran. Свежий дизайн и качество материалов – еще пара отличий от предшественника.

сложить спинки нажатием на рычажок у заднего проема тоже запишу в плюсы.

## Похититель внимания

А теперь, собственно, о том, почему я периодически впадал в немилость у бюргеров-автолюбителей. Выбираясь из утыканного светофорами Берлина на переднеприводном Тигуане с 150-сильным турбодизелем, работающим в паре с шестиступенчатой механической коробкой, я несколько раз позорно глох. Причина тому – малоинформативная педаль сцепления и мотор, который неплохо крутится до 5000 об/мин, но тронуться с малых оборотов не позволяет. Додизельгейтились?

Причем система «старт-стоп» вроде реагирует на ситуацию, тут же пуская заглохший двигатель, но однажды я, видимо, что-то неправильно сделал – и пришлось выключать зажигание и заново заводить мотор, чтобы продолжить движение. Еще один гудок в карму.

На автомобилях с семиступенчатым роботом DSG таких проблем, понятное дело, нет. Этой коробкой были оснащены Тигуаны с полным приводом: один – с таким же дизелем 2.0 TDI, второй – с бензиновым мотором 2.0 TSI. Нарекания, которые прежде вызывал преселектив, никуда не делись: на старте ощущается заминка (коробка явно бережет нечетное сцепление), а настройки в угоду экологии и экономии таковы, что бóльшую часть времени автомобиль проводит на высшей передаче. Хочешь разогнаться – придется пришпорить Tiguan длинноходной и задемпфированной педалью газа либо все время держать его в тонусе, выбрав спортивные настройки мехатронного шасси.

Среди его режимов самый вялый – *Eco*, малопригодный даже в европейском ритме движения. Можно поспорить, какой из вариантов – *Comfort* или *Normal* – менее флегматичный, но проще всего управлять тягой в режиме *Sport*. Он обостряет отклики на педаль газа и автоматически переводит коробку в спортивный режим, попутно ослабляя помощь усилителя руля и зажимая амортизаторы. Если не хочется терять в комфорте, эти параметры можно настроить выборочно в режиме *Individual*.

В любом случае по плавности хода новый Tiguan опережает предшественника, даже если оснащен опционными 20-дюймовыми «катками». Среди Тигуанов, на которых мне довелось поездить, такими колесами могли похвастаться бензиновые версии, в то время как на дизельных были шины поскромнее – 235/55 R18. Тоже, надо сказать, внушительная для компактного кроссовера размерность, но на этих покрышках Tiguan спокойнее реагирует на острые неровности, а потому дизельная версия показалась более гармоничной. Что до предельных возможностей, то разница в полторы секунды между 150-сильной дизельной машиной и 180-сильной бензиновой в графе «Разгон 0–100 км/ч» страшна лишь на бумаге. В жизни модификацию 2.0 TDI выручают больший крутящий момент (340 против 320 Н·м) и лучшая согласованность в работе мотора и DSG.

По уровню шума, однако, бензиновый Tiguan выигрывает у дизельного собрата, мотор которого рокочет отчетливее. Но это нюансы, поскольку по части акустического

↑ **Мода на зеркала без рамок набирает обороты, и Tiguan не стал ей противиться.**

→ **Для пассажиров – простор, трехзонный климат-контроль, регулируемые сиденья и широкие проемы, пороги которых защищены специальными накладками на дверях.**

комфорта оба заметно лучше машин прошлого поколения – и эта изолированность от внешнего мира позволила мне не вздрогнуть от очередного клаксона. Эй, что случилось на этот раз?

Теперь я прощелкал зеленый сигнал светофора, заигравшись с многочисленными опциями мультимедийного центра. Возможности информационно-развлекательной системы MIB последнего поколения кажутся безграничными. Можно посмотреть на свой Tiguan с высоты птичьего полета… Ну, пусть не птичьего, а шмелиного – но всё равно сводное изображение со всех камер на восьмидюймовом дисплее выглядит прикольно, хотя особой пользы не приносит. Можно «рулить» смартфоном с помощью приложения Apple CarPlay или Android Auto. Правда, я не стал устанавливать дополнительные приложения, поэтому в моем случае с автомобильного дисплея удалось управлять лишь «музыкой» и контактами, хранящимися в памяти телефона, – кстати, это можно сделать и по обычному каналу Bluetooth. По этому же протоколу MIB общается с камерой GoPro, выводя изображение на экран, – в Вольфсбурге предполагают, что ее можно установить в прицепе с лошадьми и на ходу следить за состоянием животных, но, сдается мне, в России новый Tiguan вряд ли будут использовать для таких целей.

И вообще, кто и для чего будет его покупать? Сейчас сказать сложно: даже в Европе предлагают далеко не все запланированные модификации, мощность которых лежит в диапазоне 115–240 л.с. У нас новый Tiguan появится лишь в первом квартале следующего года, причем первые машины повезут из Германии.

Комплектации и цены для российского рынка не определены, однако мне пообещали, что новый Tiguan не будет дороже конкурентов. При этом со стартом продаж нового поколения прежнее на покой не отправят, а лишь пересмотрят уровни оснащения и наверняка станут позиционировать его как относительно доступный кроссовер, отведя новичку роль носителя передовых технологий. ЗР

**Со сменой поколений Tiguan избавился почти от всех недостатков**

**В этом проекте экологи победили автоспортсменов**

**Нажатием на центральную часть селектора можно выбирать «асфальтовые» режимы мехатронного шасси, а поворачивая его – менять «внедорожные» программы.**

**Восьмидюймовый тачскрин со всплывающими при приближении пальцев вкладками меню – «лицо» новой мультимедиа-системы MIB.**

**Подобно Пассату, новый Тигуан обзавелся 12,3-дюймовыми «рисованными» циферблатами с шестью вариантами оформления и даже «внедорожными» приборами.**

**Новый Тигуан солиднее, взрослее – если напоминает, то не прежнюю модель, а соперников из премиум-сегмента**

# ЖИВУЧАЯ И ВЕЗУЧАЯ

Инспектируем длиннобазный вседорожник с главного тольяттинского конвейера.

Автор **Вадим Крючков**, фото: **Александр Батыру**

Как я рад, что она уцелела! А ведь когда-то казалось, что пятидверная Лада 4×4 обречена на мелкосерийный выпуск и исчезновение после закрытия опытно-промышленного производства АВТОВАЗа, где ее собирали. В свое время директор ОПП Сергей Перевезенцев объяснил мне причину: мол, длиннобазный автомобиль не помещался в изгибы конвейера обычной трехдверной Нивы. А потому приговор: «лимузинная» технология с 500-миллиметровой вставкой в центре кузова обречена на тираж не более 10 тысяч машин в год.

В 2015 году ОПП закрыли. Но это не конец 22-летней истории пятидверной Лады 4×4. В нынешнем году она возродилась в двух модификациях – обычной и Urban. Вот они, кузова́ с характерными горбиками на крыше, ползут вперемежку с Приорами. И где – на главном конвейере АВТОВАЗа!

## Какая нитка?

Забавная математика: пятидверную Ладу 4×4 собирают на третьей из двух ниток конвейера. Разве такое бывает? У нас – запросто.

Помню, в начале 90-х всё было четко и понятно: главный конвейер состоял из трех линий, первая была предназначена под переднеприводные модели, вторая – под «классику» ВАЗ-2105 и 2107, третья – под «шаху». В отдельном, так называемом 62-м корпусе СКП собирали трехдверную Ниву с короткой базой, сюда пятидверная модификация и не могла попасть из-за больших габаритов. Еще один корпус был выделен под Оку ВАЗ-1111. Потом привычный уклад изменился: ВАЗ-2106 сменила «десятка», и пошло-поехало.

С тех пор много воды утекло. В 2004 году построили новую сборочную нитку под Калину. Первая линия отдана автомобилям альянса Renault-Nissan. С нее сходят модели на платформе B0. Их так много, что понадобилось дополнительное пространство, – вторую линию главного конвейера демонтировали и на ее месте разместили площадки для контейнеров с комплектующими, дополнительные службы, участок сборки модулей.

Третью линию в 2014 году модернизировали в универсальную с прицелом на выпуск Весты. Но новая модель внезапно сменила тольяттинскую прописку на ижевскую, и сейчас здесь собирают Приору и длиннобазную Ладу 4×4. Наладить выпуск автомобилей разных семейств в одном месте было непросто – на одних и тех же постах приходится выполнять сильно отличающиеся друг от друга операции, ведь переднеприводная машина и полноприводник на «классических» агрегатах совсем не одно и то же. Технические трудности удалось преодолеть. А рабочие руки? Применение своим умениям и опыту нашли здесь бывшие сотрудники ОПП.

### Лада 4×4 Urban, пятидверка

**Длина/ширина/высота/база** 4140/1680/1640/2700 мм
**Объем багажника** 420/780 л
**Снаряженная/полная масса** 1425/1850 кг
**Двигатель** бензиновый, Р4, 8 клапанов, 1690 см$^3$; 61 кВт/83 л.с. при 5000 об/мин; 129 Н·м при 4000 об/мин
**Время разгона 0–100 км/ч** 19,0 с
**Максимальная скорость** 137 км/ч
**Топливо/запас топлива** АИ-95/65 л
**Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл** 12,1/8,3/9,9 л/100 км
**Трансмиссия** полный привод; М5

## Улучшения при переселении

Стала ли Лада 4×4 лучше? Однозначно. При переходе от мелкосерийного производства к массовому это неизбежно. Нынешний темп сборки, 50–60 автомобилей в сутки, требует отлаженных технологических процессов. Хоть и не первой свежести конструкция, а прошла все алгоритмы по запуску новой модели на главном конвейере.

Новая цветовая гамма сродни надводной части айсберга, ведь ее мы с вами видим в первую очередь. А вот лучшую коррозионную стойкость удастся оценить много позже. Пятидверный Urban окрашивают в одном цехе с Приорой. Отныне на кузов наносят катафорезный грунт – методом погружения. Еще одна немаловажная деталь: улучшена водонепроницаемость кузова.

Придирчиво осматриваю только что сошедшую с конвейера машину. Она отличается от тех, что собирали раньше в ОПП по так называемым обходным технологиям. Кузовные зазоры ровные, пластиковые бамперы и решетка радиатора прилегают плотно. Горб на крыше остался, но 500-миллиметровая вставка вварена аккуратно.

Еще одно приметное местечко – уголки передних дверей. У трехдверной машины в нижней части дверей скругления, а у пятидверной – углы. Их получают, надставляя каркас стандартной двери вварным треугольничком, оригинальная – лишь наружная панель. Пригляделся – и здесь сварочные швы аккуратные.

Помню, под тяжестью задних динамиков на пятидверке прогибались пластиковые опоры полки багажника. Теперь тут новые опоры, более прочные. И вообще

**В современной Ладе 4×4 с удлиненной базой нет карданов: спереди и сзади – приводные валы с шарнирами равных угловых скоростей.**

термоформованные детали интерьера уже заменены или в ближайшее время будут заменены литыми. Например, уберут набившую оскомину формованную обивку пятой двери.

Еще была беда с заправкой из-за пережатых трубок дренажа бензобака. От дефекта

**На кузов наносят катафорезный грунт – методом погружения. Еще одна немаловажная деталь: улучшена водонепроницаемость кузова**

**На двери багажника – *LADA* крупными буквами.**

**← Участок конвейера, на котором шасси и двигатель встречаются с кузовом, – самый ответственный, особенно когда вперемежку идут автомобили разных семейств.**

**→ Третья линия главного конвейера АВТОВАЗа: теперь на ней собирают Приору и пятидверную Ладу 4×4.**

**Салон выполнен без обходных технологий. Интерьер – как в трехдверном Урбане, с новой облицовкой центрального туннеля.**

**Сиденья – с новой обивкой. На пороге – наклейка с названием модели, рычаг открывания багажника – в характерном для пятидверки месте.**

избавились – специально для установки плоского 65-литрового бака, монтажа его трубок, горловины и фальшпола организовали на конвейере зону подъема автомобиля.

Есть улучшения и по части электрики. Со многими родовыми болезнями удалось распрощаться.

И конечно, свою лепту в улучшение автомобиля внесли нюансы, присущие модификации Urban: пластиковые бамперы, руль меньшего диаметра, атермальные стекла, легкосплавные колеса, кондиционер, облицовка туннеля пола с подстаканниками, обогрев передних сидений, электрорегулировки зеркал и электростеклоподъемники.

Поездить на пятидверном Урбане удалось совсем немного. Понравилось! В отличие от экземпляров из ОПП, конвейерная машина меньше досаждает вибрациями и шумами от двигателя и ходовой. Существенно меньше зудит обивка салона. На фоне того, что было раньше, на нынешних «сверчков» можно не обращать внимания.

Подвеска плотная. Но смутила легкая раскачка с носа на корму при прохождении неровностей. Вспоминаю старые длиннобазные Нивы – плавность хода была получше! Прошу двоих вазовцев сесть в машину и снова выезжаю на те же неровности. Раскачка пропала: нагруженная пятидверка идет с мягкостью, недостижимой для стандартной трехдверной модели.

А теперь – главное. Я ездил на машине, которую в Тольятти называют гибридной – потому, что интерьер новый, а ходовая часть прежняя. Разве есть другой вариант? Имеется. Мечта любого «нивовода», скажу я вам.

## Ягодка опять

В рамках программы модернизации Лады 4×4 уже сделано немало и для трехдверной модели, и для пятидверной. А как иначе? В следующем году оригинальной Ниве стукнет ведь сорок лет!

Обеим усовершенствовали трансмиссию и ходовую. Доработанные автомобили полностью вытеснят нынешние Лады 4×4 лишь осенью.

Что сделано? Редуктор наконец-то отвязали от двигателя. На передней поперечине появились два кронштейна. К ним и штанге стабилизатора через подушки с отбортовками крепят редуктор от универсала Chevrolet Niva.

Приводы колес прежние, изменились только корпусы наружных шарниров. Зачем? Под новые поворотные кулаки с иными ступицами.

Наконец-то у Лады 4×4 вместо роликовых конических подшипников – двухрядные

**Просторный «гряземеститель» с большим багажником**

**Широкая гамма моторов – это не про Ладу 4×4**

↑ Пустяк, которого ждали много лет: в багажнике появились розетка и лампа подсветки.

← Опоры задней полки прочнее старых и не гнутся под ее весом.

шариковые, как у переднеприводных автомобилей. А для того, чтобы получить отрицательное плечо обкатки и улучшить управляемость на асфальте, изменили нижнюю шаровую опору. Новые тормозные диски крепятся с наружной стороны ступиц.

На машину ставят иные передние пружины и газонаполненные амортизаторы. Их отличительные черты – доработанный нижний шарнир, синтетическая амортизаторная жидкость и оригинальные характеристики демпфирования. Кроме того, штанги задней подвески получили новые сайлент-блоки. Вся программа модернизации ходовой опирается на отечественных поставщиков комплектующих. Скопин, Балаково, Вологда, Белебей – знакомая география.

Поездить мне разрешили лишь на короткобазной версии. Доработанная Нива производит чертовски приятное впечатление! Лететь за сотню по убитой проселочной дороге – легко! От эталонной Лады 4×4 со стандартной подвеской я быстро умчал за линию горизонта. Энергоемкость новой подвески – как у раллийного болида. И даже если вам вне дорог не нужны такие скорости, запас прочности не помешает. На ровном асфальте Лада 4×4 радует прекрасной курсовой устойчивостью. Часто подруливать не приходится, и амплитуда движений рулем теперь меньше. Автомобиль надежен в поворотах, уменьшились крены. Может быть, чуть сильнее, чем раньше, потряхивает сзади. А еще по вибрациям Лада 4×4 почти сравнялась с универсалом Chevrolet Niva. Из застарелых недостатков остался лишь зуд раздаточной коробки и недостаточный уровень звукоизоляции.

**Лететь за сотню по убитой проселочной дороге – легко!**

И нынешний «гибрид», и вариант с полным набором доработок наверняка найдут покупателя. Цена Лады 4×4 с длинной базой стартует с 509 700 рублей, в варианте Urban – с 522 100 рублей.

Сколько раз приходилось слышать про устаревшую конструкцию и грядущее прекращение производства Лады 4×4 – мол, спрос не тот. Я уверен: спрос, как и на другие вседорожники, будет! Потому что в нашей стране в ближайшее время рассчитывать на сеть идеальных шоссе до каждого поселка не приходится. ЗР

Короткобазная Лада 4×4 с полным набором доработок. Скоро их получит и пятидверная версия.

Для
LADA 4x4 Urban

Специалисты **Total** рекомендуют:

TOTAL QUARTZ 9000 5W-40

www.total-lub.ru

Снижает износ. Продлевает срок службы двигателя.

TOTAL QUARTZ
МОТОРНЫЕ МАСЛА

Реклама

# ПЕРЕСЕЧЕНИЯ

Приручаем первый в истории Ягуара кроссовер.

Автор **Юрий Тимкин**, фото фирмы Jaguar

## Слово и дело

Прошло уже девять лет, но как сейчас помню показ прототипа бизнес-седана Jaguar C-XF в Детройте, на Североамериканском международном автосалоне. Шеф-дизайнер Ян Каллум тогда уверял меня, что автомобили такого плана были, есть и будут основой благополучия фирмы. Возможность появления кроссовера в модельном ряду маэстро отрицал. Дескать, «джаг» обязан обладать приземистым кузовом.

– Мы с кроссоверами – как параллельные прямые: не пересекаемся!

Никогда не говори «никогда». Уже в 2013 году на автосалоне во Франкфурте ягуаровский стенд украшал концепт-кар C-X17, нарисованный… правильно – Каллумом. Публике кроссовер понравился, да и прессу он собрал положительную. Появление серийной машины было предрешено.

И вот я кручусь вокруг одного из первых выпущенных в Солихалле кроссоверов. F-Pace – практически вылитая копия прототипа: длинный капот, сдвинутый назад салон, сужающийся к корме кузов. Огромные воздухозаборники в бамперах, горизонтальные «жабры» на крыльях, внушительные по меркам сегмента 22-дюймовые колеса. И роскошные «бедра»! Экспрессивный, энергетически насыщенный облик. F-Pace выглядит даже более спортивным, нежели купе-кроссоверы BMW X4 и Mercedes-Benz GLC Coupe, которые, наряду с Маканом фирмы Porsche, англичане считают основными конкурентами своему детищу.

Вы уже заметили, что под это описание не подходит ни один Land Rover? Неужели это собственная ягуаровская разработка? Да. F-Pace базируется на новой модульной платформе iQ[Al], известной по седанам XE и XF. Кузов на 80% состоит из алюминия, передняя и задняя подвески тоже выполнены преимущественно из крылатого металла. Именно поэтому Jaguar минимум на полцентнера легче упомянутых соперников, хотя по длине и размеру колесной базы превосходит их.

Солидные габариты позволили британцам заявить о самых просторных в сегменте салоне и багажнике. Насчет заднего сиденья соглашусь – запас пространства там действительно велик. А вот что касается багажника, тут необходима оговорка. Рекорд – 650 литров – правомочен только для версии с ремкомплектом. В варианте с запаской

**Никогда прежде Ягуары не могли спускаться под таким углом – 41°.**

### Конкуренты: продажи на российском рынке в 2015 году, шт.*

| | |
|---|---|
| Acura RDX | 158 |
| Audi Q5 | 4378 |
| BMW X3 | 4738 |
| BMW X4 | 1150 |
| Cadillac SRX | 346 |
| Infiniti QX50 | 923 |
| Jeep Cherokee | 1203 |
| Land Rover Discovery Sport | 1630 |
| Range Rover Evoque | 1981 |
| Lexus NX | 10 328 |
| Mercedes-Benz GLC (по итогам четырех месяцев) | 1777 |
| Mercedes-Benz GLK | 2862 |
| Porsche Macan | 1583 |
| Volvo XC60 | 3838 |

*По данным АЕБ.

Багажник практичен: по-немецки ровные стенки, продольные рельсы, розетка на 12 вольт. С ремкомплектом объем багажника составляет 650 литров, а у версий с запаской – 508 литров.

Гордостью англичан стал девайс Activity Key – ударопрочный и водонепроницаемый браслет: закрыв машину, можно идти на пляж. Оставленный в салоне ключ «уснет». Чтобы открыть замки, надо поднести браслет к надписи *Jaguar* на двери багажника.

Сужающиеся к корме стойки крыши, широкие «бедра» и фонари в стиле спорткара F-Type делают кроссовер чертовски привлекательным.

Двери прикрывают пороги – брюки всегда будут чистыми.

(в России будет представлен только такой) багажник «усыхает» до 508 литров, хотя и это достойный показатель.

Мировой объем продаж Ягуаров сравнительно мал: в прошлом году было реализовано 83 987 автомобилей (в России – чуть меньше тысячи). А представители немецкой «большой тройки» продают в двадцать раз больше. Именно у них англичане и рассчитывают увести часть клиентов. По прогнозам маркетологов, F-Pace позволит марке удвоить сбыт. Причем половина покупателей будут новыми, то есть доселе не владевшими Ягуарами, а треть клиентов придется на прекрасную половину человечества. И если сейчас средний возраст покупателей превышает пятьдесят лет, то с появлением Эф-Пейса он должен понизиться до сорока́ с небольшим.

## Большое сердце

Пятиминутный предстартовый инструктаж длился, кажется, вечность. Невозможно слушать спикера, когда в руках ключ от самой мощной версии Эф-Пейса. Скорее за руль!

На рабочем месте водителя привычная по свежим седанам XE и XF обстановка. Тут тебе и дуга, идущая под ветровым стеклом, и похожие руль и центральная консоль. Но кое в чем F-Pace выгодно отличается от своих родственников. Например, в качестве опции доступна виртуальная панель приборов. На стенках массивного туннеля предусмотрены кармашки, в которые легко пристроить мобильный телефон, а на дверных картах вместо спорных

| Jaguar F-Pace 2.0 D | Jaguar F-Pace 3.0 D | Jaguar F-Pace 3.0 | Jaguar F-Pace 3.0 |
|---|---|---|---|
| **Длина/ширина/высота/база** 4731/1936/1652/2874 мм | | | |
| **Объем багажника (VDA)** 508–1598 л | | | |
| **Снаряженная масса** | | | |
| 1775 кг | 1884 кг | 1820 кг | 1861 кг |
| **Двигатель** | | | |
| дизельный, P4, 16 клапанов, 1999 см³; 132 кВт/180 л.с. при 4000 об/мин; 430 Н·м при 1750–2500 об/мин | дизельный, V6, 24 клапана, 2993 см³; 221 кВт/300 л.с. при 4000 об/мин; 700 Н·м при 2000 об/мин | бензиновый, V6, 24 клапана, 2995 см³; 250 кВт/340 л.с. при 6500 об/мин; 450 Н·м при 4500 об/мин | бензиновый, V6, 24 клапана, 2995 см³; 280 кВт/380 л.с. при 6500 об/мин; 450 Н·м при 4500 об/мин |
| **Время разгона 0–100 км/ч** | | | |
| 8,7 с | 6,2 с | 5,8 с | 5,5 с |
| **Максимальная скорость** | | | |
| 208 км/ч | 241 км/ч | 250 км/ч | 250 км/ч |
| **Топливо/запас топлива** | | | |
| ДТ/60 л | ДТ/66 л | АИ-95/63 л | АИ-95/63 л |
| **Расход топлива: смешанный цикл** | | | |
| 5,3 л/100 км | 6,0 л/100 км | 8,9 л/100 км | 8,9 л/100 км |
| **Трансмиссия** полный привод; A8 | | | |

Кузов на 80% состоит из алюминия. Из стали выполнен пол в задней части, из композита – пятая дверь, из магниевого сплава – передняя поперечная кузовная балка. Всё это хозяйство собрано при помощи 2616 заклепок, 72,8 метра монтажных клеевых соединений и 566 сварных точек.

За пластиковую защиту моторного отсека доплачивать не придется.

Благодаря клиренсу 213 мм и защите картера F-Pace способен уверенно передвигаться по каменистой дороге. Правда, из-за жесткой подвески сворачивать с асфальта не хочется.

ручек-выемок появились полноценные рукоятки. Главное же отличие – неведомое пассажирам седанов чувство защищенности, которое дают широкие, как в Ленд Роверах, подоконники и высокая посадка. Мне никогда прежде не доводилось смотреть на дорогу из Ягуара сверху вниз. И мне нравится это ощущение.

Вр-р-рык! Пробуждаясь, трехлитровая компрессорная «шестерка» рявкнула так, что на доброй половине побережья Черногории пошла водная рябь. В салоне же почти не слышно двигателя. Синхронно с пуском мотора на ветровом стекле высветились данные с проекционного дисплея, а из недр центрального туннеля выплыла шайба управления автоматом. Главное – не потерять голову: дорожная полиция тут спуску не дает.

Поворачиваю шайбу в *Drive*, и по газам! Через пять с половиной секунд стрелка спидометра миновала отметку «100 км/ч» и как ни в чем не бывало продолжила свой бег. Пушка! Но в переходных режимах набор скорости не впечатлил. Например, при резком ускорении во время обгона восьмиступенчатый автомат ZF думает секунду-полторы, прежде чем скинуть одним махом несколько передач. Коробка PDK на том же Макане тасует передачи однозначно быстрее.

На прямой F-Pace не уступает главному конкуренту – мчит со стабильностью бронепоезда. На волнах расстроили было легкие вертикальные колебания кузова, но перевод шасси с адаптивными амортизаторами из стандартного режима *Normal* в пришпоренный *Dynamic* избавил от этой напасти. Заодно повысилась отзывчивость мотора «на педаль» и электроусиленного руля. К горному участку маршрута Jaguar подъехал во всеоружии.

Вот она, истинная стихия Эф-Пейса! Он охотно заныривает в повороты, мертвой хваткой держится за траекторию огромными колесищами (размерность шин – 265/40 R22!) и почти не кренится. А как легко он уходит на дугу меньшего радиуса, какой точный и насыщенный реактивным усилием руль! И тормозов хватает с запасом.

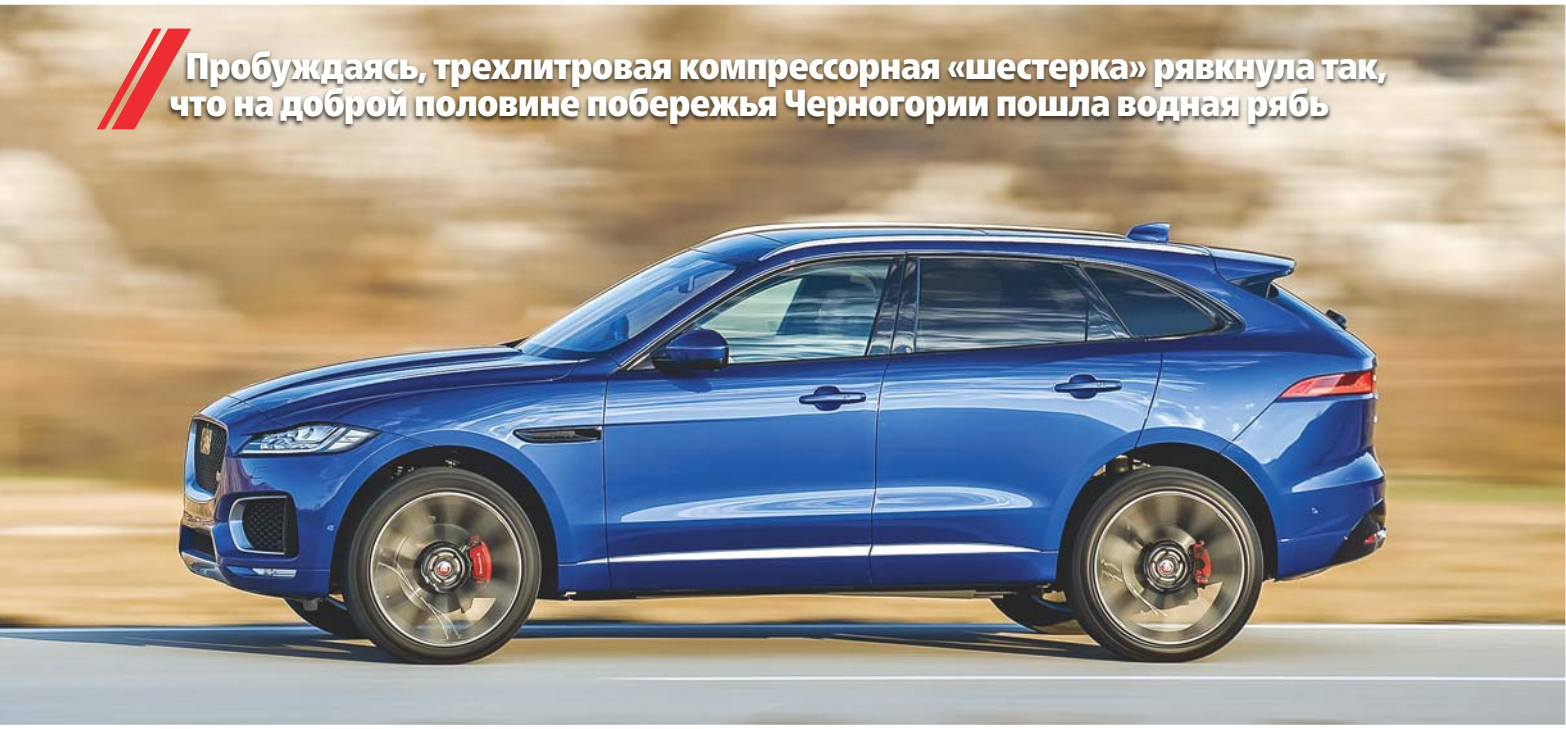
Попадающиеся порой под колесами неровности не сбивают F-Pace с траектории – чуть качнувшись, он четко держит курс. Стабильности способствует и система управления вектором тяги, которая в виражах подтормаживает внутреннее к повороту заднее колесо, имитируя работу активного заднего дифференциала.

Но в напряженных поворотах Jaguar нет-нет да и вильнет хвостом. Бодрит! Полноприводную трансмиссию IDD (в России она войдет в стандартное оснащение) с многодисковой муфтой в приводе передних колес кроссовер позаимствовал у суперкара F-Type. В обычных условиях вся тяга идет назад, но при необходимости муфта замыкается, стабилизируя машину.

После прохвата по серпантину я сверкал, как самовар. Интересно, 300-сильная дизельная версия сможет одарить такими же эмоциями?

Представьте себе, да! Мало того, этот F-Pace мне понравился даже больше. Благодаря чудовищному крутящему моменту (700 Н·м) трехлитровому турбодизелю нет нужды «договариваться» с автоматом. На обгон такой F-Pace идет охотнее – и я смелею. А еще кайф в том, что даже при активной езде машина не пугает слоновьим аппетитом – в среднем получается 10,5 литра солярки на сотню. Трип-компьютер бензиновой топ-версии в том же режиме декларировал 15,5 л/100 км. Наконец, мне понравились опционные спортивные кресла с регулировкой

**Пробуждаясь, трехлитровая компрессорная «шестерка» рявкнула так, что на доброй половине побережья Черногории пошла водная рябь**



← Стилистически интерьер перекликается с салонами седанов XE и XF. Но есть и особенности – например, кармашки на боковинах туннеля.

Входящая в список опций виртуальная панель приборов позволяет выбирать из нескольких вариантов оформления. Особенно понравился авангардный – с картой навигатора во всю площадь.

Второй ряд – один из самых просторных в сегменте. Важный нюанс – электрорегулировка угла наклона спинок.

За доплату предлагают четырехзонный климат-контроль с блоком управления для задних пассажиров.

Центральный экран благодаря большим размерам (10,2 дюйма) можно поделить на два сегмента без ущерба для информативности.

боковой поддержки и экстендером (на бензиновой версии их не было) – в поворотах с ними живется гораздо лучше.

Дизельный F-Pace предпочтительнее и по плавности хода – на нем стояли обычные амортизаторы и шины поскромнее (255/50 R20). Вот почему для преодоления бездорожья англичане отрядили именно дизельную версию.

Я не ошибся: мы сунулись на бездорожье. На Ягуарах. Смело направляю F-Pace в сторону водоема. Окунув колеса по ступицы в горную речушку, он как ни в чем не бывало пополз дальше. Для него это пустяки: предельная глубина преодолеваемого брода – 525 мм.

Хороша и геометрическая проходимость. Свесы короткие, угол въезда – 25,5°, съезда – 26°. Дорожный просвет достигает 213 мм. Заглянув под машину, порадовался плоскому днищу и плотной пластиковой защите картера. Так что, когда передо мной предстал трехкилометровый участок с каменюками размером с сырную голову, я не особо переживал – F-Pace преодолел этот отрезок играючи. В общем, вне асфальта он вовсе не мальчик для битья.

А как иначе? Родство с легендой по имени Land Rover не могло пройти даром. Именно благодаря ему у Ягуара появилась система Adaptive Surface Response (в автомобилях Land Rover она известна как Terrain Control), адаптирующая настройки акселератора, трансмиссии и системы стабилизации к разным дорожным покрытиям. Из того же загашника взята функция All Surface Progress Control (ASPC) – своеобразный круиз-контроль для бездорожья. Выставил необходимую скорость (диапазон работы – от 3,6 до 30 км/ч), и катишь себе вперед, знай руль поворачивай.

## Мал золотник

После упоения лавиной дизельной тяги предложение опробовать F-Pace с базовым дизельным мотором я воспринял без особого энтузиазма. Что с него взять-то? Четыре цилиндра, два литра, 180 «лошадей» – для машины такого сегмента это программа-минимум. Меньше не бывает.

Как я ошибся! Базовый Jaguar тоже хорош! До сотни пуляет за 8,7 секунды, а по управляемости даже приятнее более мощных собратьев. В поворотах он чуточку живее и азартнее, будто мчишь в легком купе. Покупай я F-Pace под себя (а вдруг выиграю в лотерею?), выбрал бы именно базовую 180-сильную версию, которая оценена в 3 193 000 рублей – почти на полмиллиона дешевле модификаций с моторами V6.

Дороже «джага» только Porsche Macan – ему по статусу положено. Соразмерные Audi, BMW и Mercedes-Benz дешевле. При таком раскладе F-Pace вряд ли станет бестселлером сегмента – тем паче что на первых порах в гамме не будет версии с бензиновой «турбочетверкой», а у нас такие машины расходятся лучше всего. Англичане планируют вывести ее на рынок не раньше чем через полгода. Тогда же появится топ-модификация с мотором V8.

Впрочем… Думаю, многие будут покупать F-Pace без особой привязки к двигателям или уровню оснащения (хотя всё это очень важно). Его будут выбирать за красоту. Так что Каллум доказал несостоятельность своей теории. Делом доказал: параллельные прямые пересекаются! ЗР

**Спорткар в оболочке кроссовера!**

**Отчаянно не хватает доступной бензиновой модификации**

# ПРОГРЕССОР

Nissan Terrano стал мощнее и обзавелся новой версией.

Автор **Константин Васильев**, фото: **Георгий Садков**

Terrano нынешнего поколения, построенный на базе Дастера, появился гораздо позже донора. Поэтому, когда в прошлом году Duster пережил рестайлинг, Terrano всё еще донашивал старые моторы. Однако собирать на одном заводе машины с разной начинкой экономически нецелесообразно – и в марте Terrano достались все рестайлинговые плюшки Дастера. Теперь и у него новые бензиновые моторы объемом 1,6 и 2,0 л; их мощность – 114 и 143 л.с. соответственно (до модернизации было 102 и 135 л.с.). А еще у Terrano появилась ранее недоступная полноприводная версия с автоматом – именно такую машину в максимальной комплектации Tekna я и взял на тест.

Внешне Terrano не изменился, все новшества скрыты под капотом и в салоне. Теперь у него новые приборы с дисплеем синего цвета (раньше был оранжевый) и подсказчиком оптимальных моментов переключения передач. Появился указатель температуры за бортом и дополнительная розетка для задних пассажиров.

Еще одно нововведение – режим эковождения. На центральной консоли появилась кнопка, а на панели приборов отображается соответствующий индикатор. В режиме «эко» отклики на педаль акселератора притупляются, автоматическая коробка чаще использует повышенную передачу. Существенной экономии топлива

## Nissan Terrano

**Длина/ширина/высота/база** 4315/1822/1695/2673 мм
**Объем багажника (VDA)** 408 л
**Снаряженная/полная масса** 1434/1856 кг
**Двигатель** бензиновый, Р4, 1998 см$^3$; 105 кВт/143 л.с. при 5750 об/мин; 195 Н·м при 4000 об/мин
**Время разгона 0–100 км/ч** 11,5 с
**Максимальная скорость** 174 км/ч
**Топливо/запас топлива** АИ-95/50 л
**Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл** 11,3/7,2/8,7 л/100 км
**Трансмиссия** полный привод; А4

**Приборы – как у Логана второго поколения, с хромированными окантовками и дисплеем с синей подсветкой.**

↑ **На центральной консоли появилась кнопка включения экорежима.**

← **Для пассажиров заднего ряда отныне доступна розетка на центральном туннеле.**

## У Terrano появилась полноприводная версия с автоматом по цене от 1 087 000 рублей

это не сулит, но сама возможность выбора приятна.

Важнее, что теперь Duster и Terrano сходят с конвейера на весьма достойных шинах Continental CrossContact. Раньше новые автомобили комплектовали гулкими покрышками Amtel.

Объем багажника не изменился (408 л у полноприводной модификации, у моноприводной версии на 67 л больше), а вот шторку багажника сменила двухсекционная жесткая полка – она намного удобнее и практичнее.

Модернизации без пересмотра цен, увы, не бывает. Подорожал и Terrano: за базовую версию с 114-сильным мотором, пятиступенчатой механикой и передним приводом просят минимум 883 000 рублей. Полноприводная версия с двухлитровым мотором и автоматом стоит от 1 087 000 рублей. Аналогичный Renault Duster обойдется в 915 990 рублей. Но покупателям Renault придется доплатить за обогрев передних сидений, противотуманные фары и электронную систему стабилизации ESP, а у Terrano всё это идет в базе. Максимально упакованная версия Tekna тянет на 1 152 000 рублей. ЗР

↑ Шторку багажного отсека сменила жесткая двухсекционная полка.

↓ Terrano комплектуется весьма достойными шинами Continental CrossContact.

**Отныне Terrano ни в чем не уступает соплатформенному Дастеру, а список стандартного оснащения у него шире**

**В отличие от Дастера, не имеет дизельной версии**

Передняя панель почти как у Дастера, но мультимедийная система своя, ниссановская.

→ Шайба выбора режимов движения (пакет Sport Chrono) обзавелась режимом *Individual*, благодаря которому можно комбинировать настройки адаптивной подвески PASM, выпускной системы, функции системы «старт-стоп» и заднего спойлера. По центру шайбы – кнопка *Sport Response*, активирующая экстремальный режим: в течение 20 секунд двигатель и робот PDK работают с максимально возможной отдачей.

↓ Сзади 718-й легко опознать по глянцевой черной планке, визуально соединяющей фонари. Лет через десять «колхозники», купившие на вторичном рынке родстеры предыдущего поколения, начнут «устанавливать» на свои автомобили нечто подобное. Помяните мое слово.

# ОТКРЫВАШКА

Пьянеем от кислорода и эмоций в родстере Porsche 718 Boxster.

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

Алкоголь и Porsche 718 Boxster – вещи очень похожие и непохожие одновременно. Оба отлично поднимают настроение, и оба непросто купить после 23:00. Но если откупорить бутылку за час до полуночи иногда не грех, то гонять Boxster в ночные часы под окнами жилых домов я бы не стал. И уж тем более – если он оснащен опционным спортивным выпуском, доступным для всех версий. Такие Бокстеры легко идентифицировать по двум отдельным патрубкам в центре заднего бампера. Звучит этот дуэт потрясающе – громко и ярко!

Патрубок со сглаженными углами, напоминающий формой мини-USB, означает, что передо мной самый обычный Boxster. Если труба одна, но сдвоенная – это Boxster S. И хотя даже стандартному выпуску вполне хватает и громкости, и эмоций, спортивный выхлоп заметно поднимает пьянящий градус. Опционных мелочей, влияющих на глубину охватывающей тебя эйфории, в новом «семьсот восемнадцатом» вообще миллиард.

Лучше поверьте мне на слово. Если хотите приобрести Boxster и планируете вписаться в рекламные три миллиона семьсот тысяч – боже вас упаси прокатиться на Бокстере с литерой *S*. Просто несите деньги в кассу, садитесь за руль своего родстера и будьте счастливы! Его триста сил – это лишь на пятнадцать меньше, чем в «эске» прежнего поколения. Его 5,1 секунды до сотни – это ровно столько же.

Увы, мне никто подобного совета не дал – и в первый же день знакомства с Бокстером я очутился в плотном кожаном кресле версии S, под завязку упакованной «ездовыми» опциями. И в тот же день я уничтожил для себя обычный Boxster – даже до того, как успел его протестировать. За рулем «эски»

| | Porsche 718 Boxster | Porsche 718 Boxster S |
|---|---|---|
| **Длина/ширина/высота/база** | 4379/1801/1281/2475 мм | 4379/1801/1280/2475 мм |
| **Колея спереди/сзади** | 1515/1532 мм | 1515/1540 мм |
| **Объем багажника (VDA)** | 150 + 125 л | |
| **Радиус разворота** | 5,49 м | |
| **Снаряженная/полная масса** | 1335/1655 (1365/1685)* кг | 1355/1665 (1385/1695) кг |
| **Двигатель** | бензиновый, Оп4, 16 клапанов, 1988 см³; 220 кВт/300 л.с. при 6500 об/мин; 380 Н·м при 1950–4500 об/мин | бензиновый, Оп4, 16 клапанов, 2497 см³; 257 кВт/350 л.с. при 6500 об/мин; 420 Н·м при 1900–4500 об/мин |
| **Время разгона 0–100 км/ч** | 5,1 с (4,9 с, с пакетом Sport Chrono 4,7 с) | 4,6 с (4,4 с, с пакетом Sport Chrono 4,2 с) |
| **Максимальная скорость** | 275 км/ч | 285 км/ч |
| **Топливо/запас топлива** | АИ-98/54 л | АИ-98/64 л |
| **Расход топлива: смешанный цикл** | 7,4 (6,9) л/100 км | 8,1 (7,3) л/100 км |
| **Трансмиссия** | заднеприводная; M6 (P7 с двумя сцеплениями) | |

**В скобках здесь и далее – данные для версий с роботом PDK.*

← За «ковши» с потрясающей боковой поддержкой и одной лишь продольной регулировкой придется доплатить 207 000 рублей. Такие сиденья отлично подойдут людям любой комплекции, но актуальны только в том случае, если вы регулярно выезжаете на трек-дни.

→ От предшественника 718-й унаследовал крышку заднего багажника, лобовое стекло и мягкую крышу – всё остальное нарисовано заново. Бамперы получили более массивные воздухозаборники, крылья – измененную форму. Фары обзавелись биксеноном со светодиодным дневным светом.

Архитектура салона прежняя, изменились лишь форма дефлекторов да расположение стрелочных часов, входящих в опционный пакет Sport Chrono. Кроме того, Boxster обрел продвинутую мультимедийную систему PCM с сенсорным экраном, входящую в базовое оснащение. А еще появилась система контроля мертвых зон.

Слоты USB и AUX спрятаны в перчаточном ящике. Если для мультимедийной системы PCM заказать опционный модуль Connect, на консоли появится слот для смартфона.

недоступного прежде цвета Lava Orange я наслаждался каждым ускорением и замедлением. Упивался каждым поворотом. Восхищался новой адаптивной подвеской PASM с уменьшенным на 20 мм клиренсом (такая доступна в качестве опции только для «эсок») и познавал радости пакета Sport Chrono, в котором появился режим *Individual* и кнопка *Sport Response*. С нажатием этой кнопки, расположенной в центре маленькой шайбы на руле, преселектив PDK и 2,5-литровый двигатель мощностью 350 сил на двадцать секунд переходят в режим максимальной отдачи. В такой конфигурации Boxster S выстреливает до сотни за 4,2 секунды. А это уровень 996 Turbo – одного из быстрейших Porsche 911 начала двухтысячных!

И пусть вас не пугает, что двигатели версий Boxster и Boxster S отныне четырехцилиндровые и оснащены турбонаддувом. Быстрота и чистота откликов по-прежнему на уровне мыслеформ. Функция Dynamic Boost поддерживает турбонагнетатель в диапазоне частичных нагрузок – и на открытие дросселя маленький турбомотор реагирует не хуже прежних атмосферных «шестерок». С каждым нажатием на педаль газа 718 Boxster S берет тебя за горло и отпускает только далеко за отметкой «250 км/ч». А благодаря доработанной – более жесткой и собранной – подвеске предел скорости в поворотах отныне отодвинут еще дальше. Хотя склонность к недостаточной поворачиваемости, знакомая по Бокстеру прежнего поколения, тут как тут.

«Потерять» 718 Boxster даже в ходовом повороте довольно сложно. В особенности теперь, когда ехать безопасно, быстро и азартно намного проще благодаря новому режиму системы стабилизации, который называется *PSM Sport*: электроника позволяет атаковать виражи на грани фола, разрешает скользить и ошибаться. Но в критический момент возьмет управление на себя.

Еще раз: обычный Porsche 718 Boxster с двухлитровым 300-сильным турбомотором прекрасен и дарит практически те же эмоции. Однако градус эйфории, степень удовольствия и уровень выделяемых организмом эндорфинов в машине без литеры *S* на кромке багажника значительно ниже. Базовый Boxster – это «открывашка» модельной линейки. Входной билет в мир классических Porsche. Это билет на балкон, пусть и напротив основой сцены. На дальние ряды, несмотря на цену 3 700 000 рублей.

Porsche 718 Boxster S на 730 000 рублей дороже, но это абсолютно другая история. Место в танцевальном партере. А с роботом PDK и пакетом Sport Chrono – в фан-зоне! С доступом за кулисы и участием в автограф-сессии. И знаете, оно того стоит. Статистика продаж машин предыдущего поколения – наглядное тому подтверждение. ЗР

**Фирма Porsche в очередной раз доказывает, что совершенству нет предела**

**Совсем недавно простой Boxster стоил 2 300 000 рублей, а сейчас, при нынешнем валютном курсе, – на полтора миллиона больше**

**Lexus GS F**

**Длина/ширина/высота/база** 4915/1845/1440/2850 мм
**Объем багажника (VDA)** 520 л
**Снаряженная/полная масса** 1790/2320 кг
**Двигатель** бензиновый, V8, 32 клапана, 4969 см³; 351 кВт/477 л.с. при 7100 об/мин; 530 Н·м при 4800–5600 об/мин
**Время разгона 0–100 км/ч** 4,6 с
**Максимальная скорость** 270 км/ч
**Топливо/запас топлива** АИ-98/66 л
**Расход топлива: смешанный цикл** 11,3 л/100 км
**Трансмиссия** задний привод; A8

# ПРИВКУС СПОРТИВНОСТИ

Измеряем пульс за рулем заряженного седана Lexus GS F на сочинском автодроме.

Автор **Константин Васильев**, фото фирмы Lexus

Чтобы устроиться на работу в пошивочный цех на заводе Мотомачи в Японии, где собирают новый Lexus GS F, претендент должен пройти тест на высочайшее мастерство (такуми): сложить недоминантной рукой фигурку-оригами за 90 секунд. Сомневаюсь, что подобные способности рабочего как-то влияют на качество продукции. Скорее, лишний раз подтверждают, что японцы – странные ребята и живут в собственном мире, но к мелочам внимательны. По крайней мере, алькантаровые вставки в салоне (отличительная черта F-версий седана Lexus GS) сделаны аккуратно и к месту. Но разглядывать интерьер некогда. Зеленые огни светофоров над стартовой прямой «Сочи Автодрома» уже зажглись. И сделали это как-то надменно, будто насмехаясь: всего 477 сил? Видали здесь и помощнее спорткары!

Да уж, старт не впечатляет. Вместо взрыва эмоций – ровная тяга атмосферного мотора V8 и плавные переключения гидромеханического автомата. Тандем мотора и коробки передач работает слаженно и настолько комфортно, что, вваливаясь на пределе сцепных свойств шин в самый затяжной поворот вокруг Олимпийской площади, адреналинового шока ждать не приходится. Зря организаторы раздали электронные браслеты, которые измеряют пульс. Всего 83 удара в минуту. И это при пиковых перегрузке 1,4g и скорости 153 км/ч.

Хотели продемонстрировать, как сильно «эфка» будоражит кровь, а получилось наоборот. Впрочем, в этом вся «фишка». GS F уступает в динамике конкурентам из немецкой «большой тройки» – они мощнее и быстрее. Но мощь можно и сымитировать. Например, синтезатор Active Sound Control воспроизводит звук мотора в передних динамиках и звук выхлопа в задних (фонограмму можно отключить). А вот успокаивающее чувство контроля над автомобилем – подлинное. Всё благодаря удобным хватким сиденьям-ковшам, выверенному усилию на руле и цепким, очень точным тормозам.

– Рано, рано тормозишь! Инструктор нервничает и сопереживает. А я и сам чувствую, что запас есть, – но как сложно совладать с рефлексами, когда 1,8 тонны на всех пара́х несутся к повороту, за которым отбойник!

GS F лишь немногим тяжелее двухдверки RC F. От нее же седану достались многопоршневые тормоза Brembo.

В какой-то момент я решил переложить всю ответственность на инструктора: хорошо, дам по тормозам, когда скажешь!

И… Давно я не видел, чтобы гражданский седан на штатных шинах замедлялся с такой интенсивностью! После того как я убедился в могуществе тормозов, пульс окончательно пришел в норму и больше не учащался. А через несколько кругов тормоза подустали – пора остужать. Конструктивно GS F похож на купе RC F, но колесная база седана на 120 мм больше. Привод задний. Японцы сделали ставку на активный дифференциал TVD (torque vectoring differential) фирмы GKN для управления вектором тяги. Для седана это стандартное оснащение, а для купе – опция. Повышающие планетарки полуосей подключаются парой многодисковых муфт. У Лексуса этот узел впервые появился на купе RC F.

GS F не ставит рекордов на гоночной трассе, зато им приятно управлять и за пределами треков. Главное в нем – комфорт и чувство превосходства, пусть местами синтетическое. Но лично я ничего не имею против, скажем, фруктовой жвачки, при производстве которой не пострадало ни одного фрукта. ЗР

**На центральном туннеле – старый добрый манипулятор Remote Touch. В купе вместо него стоит тачпад, а на обновленном ES уже перешли к контроллеру в виде шайбы.**

**Архитектура передней панели у седана и у купе разная. Алькантаровые вставки F-версий – в духе омотэнаси, традиционного японского гостеприимства.**

**Эффектно выглядит, комфортен и хорошо контролируется**

**Седан за 6 390 000 рублей сливает на треке конкурентам из немецкой «большой тройки»**

РЕКЛАМА

МЫ ПЕРЕПРОЕКТИРОВАЛИ НАШИ **НОВЫЕ ЛЕЗВИЯ** НЕ ПРОСТО ТАК, А ДЛЯ ТОГО, ЧТОБЫ СДЕЛАТЬ ИХ **ОСТРЕЕ** ОДНОРАЗОВОЙ БРИТВЫ* ДЛЯ БРИТЬЯ **БЕЗ РАЗДРАЖЕНИЯ**.*†

НОВИНКА

Gillette®
ЛУЧШЕ ДЛЯ МУЖЧИНЫ НЕТ™

ПЕРЕХОДИ НА **НОВЫЙ MACH3® TURBO.**
Новые более острые лезвия*, которые бреют легче и без раздражения†. Даже десятое бритье комфортнее первого с одноразовой бритвой.**

**ВСЁ ВСТАЁТ НА СВОИ МЕСТА.**

*Первые 2 лезвия по сравнению с MACH3®
†По сравнению с MACH3®
**По сравнению с Gillette BlueII Plus®

GILLETTE.COM

© P&G 2015

# ДОНАСТРОЙКА

Подстраиваемся под характер спортивного купе BMW M2.

Автор **Максим Гомянин**, фото фирмы BMW

В большом-большом деловом Сити работал успешный топ-менеджер. И однажды сломался. От бесконечных бизнес-планов пошла кругом голова, а душа взмолилась о свободе и потребовала праздника. Как вылечить этот клинический случай? Цинично: нужно снять с золотой карты 3 650 000 рублей и купить спортивное купе BMW M2. Расставание с нажитым пройдет без обезболивающих, потому как взамен получишь адреналина на все деньги. Теперь – на гоночный трек: под него M2 и создавали!

## Трек-рейсинг

«Двойка» вобрала в себя многие технические решения старших «эмок». Конструкция алюминиевых передней и задней подвесок такая же, как у M3 и M4. От этих же машин в 370-сильном моторе использованы вкладыши коренных подшипников коленчатого вала, поршни с компрессионными кольцами и гильзы из серого чугуна, снижающие механические потери на трение.

### BMW M2

**Длина/ширина/высота/база** 4468/1854/1414/2693 мм
**Объем багажника (VDA)** 390 л
**Снаряженная/полная масса** 1595/2010 кг
**Двигатель** бензиновый, P6, 24 клапана, 2979 см³; 272 кВт/370 л.с. при 6500 об/мин; 465 Н·м при 1400–5560 об/мин
**Время разгона 0–100 км/ч** 4,3 с
**Максимальная скорость** 250 км/ч
**Топливо/запас топлива** АИ-95–98/52 л
**Трансмиссия** задний привод; P7

Звучит занудно, но на треке эти слова превращается в песню! Взрывная рядная «турбошестерка» моментом откликается на газ – пролетаю прямую, ныряю в поворот. Рулится купе фантастически благодаря нейтральной поворачиваемости, а проходить виражи помогает электронно-управляемый дифференциал. Степень его блокировки регулируется в зависимости от уровня боковых перегрузок и усилия, которое водитель прикладывает к рулю. Это препятствует проскальзыванию разгруженного в повороте колеса. Маленькая «эмка» способна на гораздо большее, чем можно себе вообразить! И прощает не слишком грубые ошибки.

Семиступенчатому роботу с двойным сцеплением хочется бить поклоны и танцевать перед ним ритуальные танцы – настолько точно он перебирает передачи. Лучший агрегат на моей памяти! Кстати, в базе «эмке» положена шестиступенчатая механика, но все квоты на 2016 год уже выбраны, так что «механическую» машину можно дождаться лишь в 2017-м.

Ну а если этого мало? Хочется побед в любительских гонках, печет жажда «прикрутить» тюнинг, но тормозит слово «гарантия»?

## Гарантия полета

Сделать тюнинг заводскому тюнинг-кару и при этом не лишиться права на бесплатный ремонт поможет пакет M Performance. Доработок полно на разный вкус. Накладки на пороги, светящиеся в темноте при открытии дверей, коврики или наклейки на кузов – это soft-вариант.

Самая хулиганская штука, превращающая купе в бумбокс, – выхлопная система M Performance с режимами *Sport* и *Track*. На монтаж уйдет полтора часа, сварка не требуется. В системе имеется заслонка, регулирующая поток отработавших газов. Причем ее открытием можно управлять… по протоколу Bluetooth! То есть, приехав на трассу, достаем из кармана гаджет – «бочонок» с волшебной кнопкой, – жмем… и слушаем рев в режиме *Track*, попутно наблюдая, как трескаются стекла в очках водителей-конкурентов. Ездить по дорогам общего пользования так нельзя – в этом случае машина превышает допустимый уровень шума. Поэтому в городе можно использовать только режим *Sport*: его баса вполне достаточно, чтобы девушки оборачивались вслед.

Есть вещи и посерьезнее. Скажем, спортивная ходовая часть, позволяющая уменьшить клиренс, иные пружины и амортизаторы с регулировкой по высоте в диапазоне от 5 до 25 мм относительно стандартного BMW M2, а также шестнадцатью вариантами настройки хода отбоя и двенадцатью – хода сжатия.

### » Поколение M

**Мировые продажи автомобилей BMW выросли в 2015 году на 6,1% – до 2,25 млн машин. Спортивное подразделение M GmbH реализовало 62 400 машин (+ 39% к 2014 году).**

Эта корма никого не оставит равнодушным. Наклейки на кузов – один из элементов стайлинга M2.

## Маленькая «эмка» способна на гораздо большее, чем можно себе вообразить! И прощает не слишком грубые ошибки

**Аэродинамические элементы пакета M Performance (накладки на бамперы и пороги) сделаны из углеволокна и покрыты лаком.**

**Тот самый «бочонок» с шайтан-кнопкой, заставляющей автомобиль рычать, а водителя – радоваться.**

**Опционную выхлопную систему можно дополнить накладками из углепластика (на фото) или нержавеющей стали.**

На трассе Moscow Raceway мне удалось отжечь на двух машинах, настроенных под трек и под городскую езду. Если честно, разницы не почувствовал. Обе жесткие, точные – в общем, почти гоночные. Переедешь окурок – почувствуешь нутром.

С донастройкой M Performance машина становится гораздо злее.

Это та самая таблетка «озверина», которая может успокоить нервы. Выпустив пар на трассе, люди расслабляются, сбрасывают груз негатива. Это, кстати, полезно не только топ-менеджерам из большого-большого Сити. ЗР

**Роботизированной коробке хочется бить поклоны, а управляемости на треке – петь песни**

**Жесткая подвеска понравится не всем**

**Если стандартный интерьер (на фото) не устраивает, в колоде пакета M Performance есть тузы вроде руля с карбоновой отделкой и дисплеем в верхней части обода.**

ЧТО ПОМОГАЕТ ЗАЩИТИТЬ ВАШУ КОЖУ ОТ ЖЖЕНИЯ ПОСЛЕ БРИТЬЯ?*

НАША НОВАЯ БРИТВА MACH3 TURBO?*

ИЛИ НАШ НОВЫЙ ГЕЛЬ ДЛЯ БРИТЬЯ С БОЛЕЕ ГУСТОЙ ПЕНОЙ?**

И ТО, И ТО.

РЕКЛАМА

Gillette MACH3

*По сравнению с Gillette® BlueII Plus®
**По сравнению с гелем для бритья Gillette® MACH3

Gillette
ЛУЧШЕ ДЛЯ МУЖЧИНЫ НЕТ™

Удлиненному QX50 добавили свежести перекроенные бамперы, радиаторная решетка, светодиодные ходовые огни и прочий декор.

# УШЛА НА БАЗУ

Популярный паркетник Infiniti QX50 подтянулся и посвежел.

Автор **Михаил Гзовский**, фото фирмы Infiniti

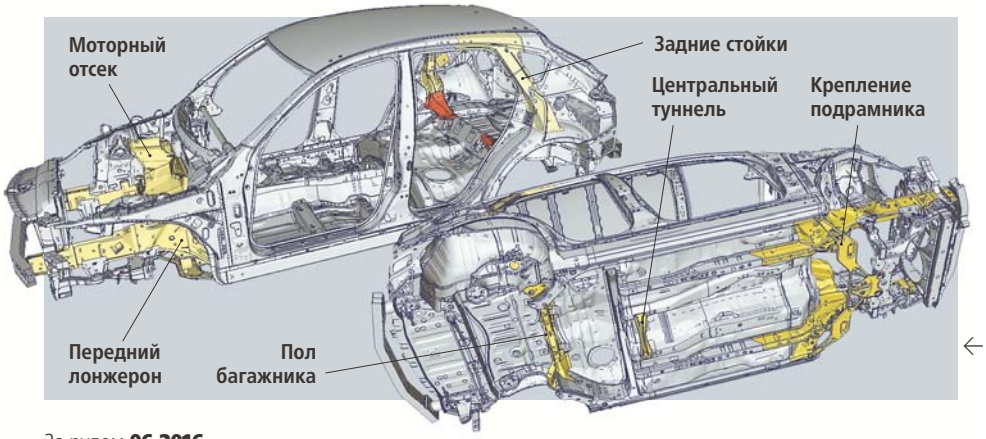
Я прекрасно помню свою первую поездку на этой модели – тогда ее величали Infiniti EX, но суть от этого не меняется. В канун 2008 года довелось промчать на 3,5-литровой модификации по калифорнийским дорогам – масса эмоций! Диковинная на тот момент система кругового обзора, имидж этакого вседорожного купе и бойкий мотор примирили с не самым просторным салоном, заставили принять его как данность. И вот спустя восемь лет Infiniti… нет, не запускает новую модель, а модернизирует старую, которой предстоит удерживать рыночные позиции до прихода принципиально новой машины. По слухам, преемник должен дебютировать в течение двух лет.

## В ожидании чуда

Задачка непростая, ведь на рынок вышли такие хиты, как Lexus NX и Mercedes-Benz GLC, а другие конкуренты моложе и претерпели модернизацию. Японцы же, по сути, лишь переименовали EX в QX50 да сменили 301-сильный 3,5-литровый мотор на 330-сильный 3,7-литровый. Эти новости датированы 2013 годом.

С тех пор мировой спрос на QX50 не превышал пяти тысяч машин в год, из которых на долю России приходилось около семисот экземпляров. Подогреть его должен перекроенный автомобиль, изначально ориентированный на китайского потребителя. Как известно, китайцы любят удлиненные версии, а главная проблема EX – тесный задний ряд. Звезды сошлись: да здравствует стретч!

На нем мне довелось поездить по дорогам Грузии. Первым делом забрался на заднее сиденье. Красота! Колесная база увеличена на 80 мм, но для коленей задних пассажиров удалось выкроить аж 93 мм




Кузов усилен в наиболее критических местах, и благодаря этому поведение вытянутой машины в поворотах не ухудшилось.

### Infiniti QX50

**Длина/ширина/высота/база** 4745/1800/1615/2880 мм
**Объем багажника (VDA)** 309 л
**Снаряженная/полная масса** 1843/2305 кг
**Двигатель** бензиновый, P4, 16 клапанов, 2496 см$^3$; 163 кВт/222 л.с. при 6000 об/мин; 252 Н·м при 4800 об/мин
**Время разгона 0–100 км/ч** 9,5 с
**Максимальная скорость** 206 км/ч
**Топливо/запас топлива** АИ-95/80 л
**Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл** 14,6/8,5/10,7 л/100 км
**Трансмиссия** полный привод; A7

↑ Интерьер уютен, но возраст берет свое – интерфейс мультимедиасистемы меркнет на фоне современных моделей.

← Вот ради чего всё затевалось! Отныне EX едва ли не самый просторный в классе.

**Колесная база увеличена на 80 мм, но для коленей задних пассажиров удалось выкроить аж 93 мм дополнительного пространства – можно ногу на ногу закидывать**

дополнительного пространства – можно ногу на ногу закидывать.

А на водительском месте рассматривать нечего: изменений – ноль. Годы берут свое, и казавшийся когда-то модным интерьер уже не вызывает восторга. Впрочем, и назвать его старомодным – погрешить против истины.

## Просвет в конце туннеля

Мой сегодняшний маршрут пронизывает Грузию с запада на восток. Дороги в центральной части страны заставляют переживать за подвеску. Но QX50 невозмутимо стелет по ним – ни траекторных рысканий, ни пробоев. Дорожный просвет увеличили на 18 мм (до 165 мм), поскольку все жаловались на клиренс едва ли не больше, чем на тесноту в салоне. Так что навигатор, пару раз заводивший меня на немощеные, будто перенесенные из средневековья деревенские дорожки, я простил без труда.

Момент разочарования наступил, когда дорога запетляла в горы: показалось, что двух с половиной литров и 222 сил недостаточно для уверенных обгонов. Кроссовер стал тяжелее? Если и стал, то непринципиально: по «секретным данным», которые мне выдали инженеры, вставка изготовлена из алюминия, а потому ее масса всего 11 килограммов.

Во всем виноваты ощущения, которые когда-то подарил более мощный мотор. Увы, топовая «шестерка» в России спросом не пользовалась, а потому исчезла из прайс-листов. На фоне той быстрой машины 2,5-литровая версия «не едет».

Но имею ли я право ругать инженеров за то, что все силы ушли на увеличение колесной базы и клиренса? Ведь именно об этом просили их мы, покупатели. ЗР

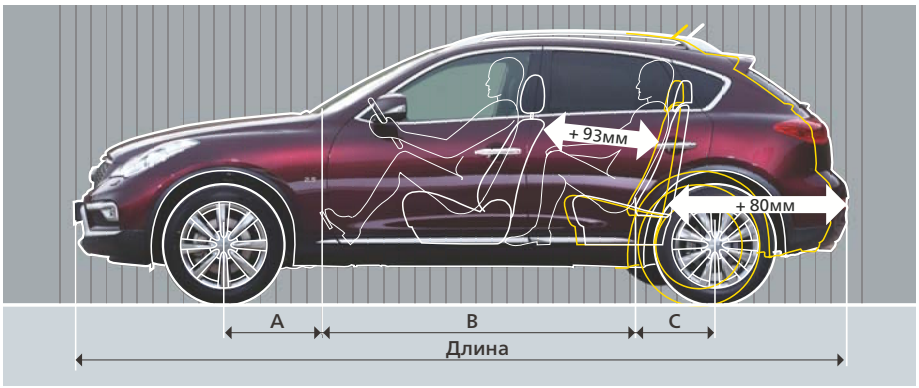
**На втором ряду теперь можно жить!**

**Не ждите от 2,5-литрового мотора подвигов**

### Некоторые размеры Infiniti QX50*

| | Длина | База | A | B | C | В области колен |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **QX50** | 4630 | 2800 | 591 | 1734 | 475 | 531 |
| **QX50**** | 4745 | 2880 | 591 | 1814 | 475 | 624 |
| **Audi Q5** | 4640 | 2805 | 543 | 1754 | 508 | 555 |
| **BMW X3** | 4640 | 2810 | 646 | 1734 | 430 | 571 |
| **Acura RDX** | 4640 | 2685 | 441 | 1825 | 419 | 607 |

*В сравнении с конкурентами. **Модель 2016 года.




→ Колесная база увеличена на 80 мм, а длина машины – на 115 мм. Это позволило догнать и перегнать многих конкурентов по части простора в салоне.

# ИЗ ЛЕСА, ВЕСТИМО

Наслаждаемся тишиной за рулем обновленного Subaru Forester.

Автор **Константин Васильев**, фото автора и фирмы Subaru

## Subaru Forester

**Длина/ширина/высота/база** 4610/1795/1735/2640 мм
**Объем багажника (VDA)** 310 л
**Снаряженная/полная масса** 1551/2015 кг
**Двигатель** бензиновый, Оп4, 16 клапанов, 1995 см³; 110 кВт/150 л.с. при 6200 об/мин; 198 Н·м при 4200 об/мин
**Время разгона 0–100 км/ч** 11,8 с
**Максимальная скорость** 192 км/ч
**Топливо/запас топлива** АИ-95/60 л
**Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл** 11,4/6,4/8,2 л/100 км
**Трансмиссия** полный привод; вариатор

← **Функцию освещения поворотов Steering Responsive Headlights (SRH) можно отключить кнопкой на панели.**

← **Электрорегулировкам добавили память положений водительского сиденья.**

← **Обогрев задних сидений и руля – базовое оснащение.**

↓ **Козырек центрального дисплея обшили кожей. На панели приборов теперь два дисплея вместо одного.**

Чем всегда славился Subaru Forester? Оппозитным мотором и полным приводом, благодаря которому он выбирался из любой снежной или грязевой ловушки. А за что частенько критиковали Forester? За недорогую отделку салона, слабенькую шумоизоляцию и некоторые ездовые повадки. На этом и сконцентрировались японцы в ходе фейслифтинга.

Обновленный Forester внешне отличает иная решетка радиатора и оптика. Фары головного света с функцией освещения поворотов отныне полностью светодиодные, а задние фонари – комбинированные, со светодиодными элементами. У атмосферных версий изменилась и форма переднего бампера.

А в салоне внимание обращаешь в первую очередь на козырек над центральным дисплеем. Теперь он обшит кожей, как и вставки на боковинах центральной консоли – их обычно касаются ногами водитель и передний пассажир.

Субаровцы точечно увеличили жесткость кузова, добавили шумоизоляционных материалов, перенастроили электроусилитель рулевого управления, изменили отклики мотора на педаль газа. Владельцы «дореформенных» «фориков» частенько жаловались на пустой в околонулевой зоне руль и слишком рьяные реакции на газ при старте. Лично мне упомянутая «пустота» не доставляла особого дискомфорта. А теперь и вовсе не придраться: реактивное усилие на руле правильное и на прямой, и в ходовых поворотах. А вот отклик на акселератор можно еще немного умерить.

**Японцы планируют продать в России в этом году 4000 Форестеров**

Главное, что Forester стал заметно тише: дорожный шум уже не досаждает, двигатель слышно лишь на высоких оборотах. Кстати, на двухлитровой турбоверсии вариатор обучили имитировать классический автомат – он переключает виртуальные передачи. Но на атмосферных модификациях алгоритм прежний: при интенсивном разгоне электроника выводит мотор на максимально эффективные обороты.

Крутящий момент на задние колеса подает электронно-управляемая многодисковая муфта с распределением момента в пропорции 60:40 в пользу передка при стандартных условиях движения. Схема классическая, но на пересеченной местности «леснику» по-прежнему нет равных в сегменте. В режиме *X-mode* на скорости до 45 км/ч электроника помогает преодолевать немыслимые для большинства городских кроссоверов препятствия. При необходимости автоматически включается ассистент спуска с горы. Да и геометрическая проходимость завидная. Мало кто из конкурентов способен похвастаться дорожным просветом 220 мм. Жаль, систему стабилизации VDC нельзя отключить полностью. Впрочем, в меру похулиганить она позволяет. Но это лучше смотреть на видео – на нашем YouTube-канале. ЗР

**Forester превосходен на бездорожье и достаточно комфортен в городе**

**Базовая версия с механикой обойдется почти в два миллиона рублей**

ПОЧТА БАНК

# ВОЗВРАЩАЕМ БОЛЕЕ 50% ОТ СУММЫ КРЕДИТА НАЛИЧНЫМИ

## Кредит «Первый Почтовый»

- От 50 000 до 500 000 ₽
- От 12 до 60 месяцев
- Гарантированная ставка 16,9%

8 800 550 0770 pochtabank.ru

НОВЫЙ БАНК С МНОГОЛЕТНИМ ОПЫТОМ

Под кредитом наличными (сумма к выдаче) понимается размер расходного лимита, установленного по карте, выданной по договору. Указанный расчет применяется по кредиту «Первый Почтовый» с подключенной услугой «Гарантированная ставка» с учетом оказания услуги «Финансовая защита» по программе «Новый стандарт», при сумме кредита наличными – 150 000 руб., сроке – 58 мес. и первоначальной ставке – 29,6% годовых. По услуге «Гарантированная ставка» при отсутствии просрочек и полном погашении кредита за 58 мес. ставка по кредиту будет снижена до 16,9% годовых, а разницу между суммой оплаченных процентов и процентов, пересчитанных по ставке 16,9%, банк зачислит на счет клиента. Таким образом, сумма возврата составит 50,42% от суммы кредита наличными (75 623 руб.). Единоразовая комиссия за сопровождение услуги «Гарантированная ставка» – 3% от суммы кредита наличными (4 500 руб.). Под услугой «Финансовая защита» понимается услуга оформления полиса страховой компании. Стоимость полиса, предоставляемого ООО «Страховая компания КАРДИФ», – 43 500 руб. Общая сумма кредита составит 198 000 руб. Кредит выдается на пластиковую карту, комиссия за выдачу наличных в банкоматах «Почта Банка» – 0%, в остальных случаях – 300 руб. Кредит «Первый Почтовый» предоставляется на сумму от 50 000 до 500 000 руб., срок – от 12 до 60 мес., первоначальная ставка – 19,9, 24,9 и 29,6% годовых (определяется индивидуально). Услуга «Гарантированная ставка» предоставляется при отсутствии просрочек и полном погашении кредита не менее чем за 12 ежемесячных платежей, ставка по услуге – 16,9% годовых. По желанию клиента по кредиту предоставляются дополнительные платные услуги. Условия расчета действительны на 04.05.2016 г. ПАО «Почта Банк», лицензия ЦБ РФ № 650. Реклама.

Группа ВТБ

# HEAVY FUEL

## Может ли кроссовер с мотором на тяжелом топливе носить имя Porsche?

Автор **Вадим Никишев**, фото автора и фирмы-производителя

В английском языке термин *heavy fuel* (дословно: «тяжелое топливо») не имеет прямых ассоциаций с автомобильными дизелями. Но, едва сев за руль кроссовера Porsche Macan S Diesel, я врубил старый добрый трек группы Dire Straits – и из динамиков аудиосистемы Bose понеслось: *If you want to run cool, you got to run on heavy, heavy fuel*.

Хочешь, чтобы всё работало как следует? Переходи на тяжелое топливо! И Porsche Macan, подсаженный на дизельную иглу, порыкивает и везет как надо. В европейской спецификации трехлитровая «шестерка» развивает 258 л.с. – именно такая машина сейчас в моих руках. В России аналогичная модификация приведена к мощности 245 сил. Вряд ли простому смертному под силу почувствовать вызванное дефорсированием ухудшение динамики (с пакетом Sport Chrono евро-Macan разгоняется до сотни за 6,2 секунды, российский – на 0,1 секунды дольше) – зато экономия на налогах составит 20 тысяч рублей в год.

*If you want to run cool…* Дизельный Macan, конечно, не окунает с головой в море адреналина, но позволяет расслабиться на пологой волне внушительного крутящего момента. В большинстве случаев нет смысла смотреть на тахометр (по традиции он занимает главенствующее положение в комбинации приборов), чтобы узнать, на каких оборотах работает мотор и какая включена передача: пиковые 580 Н·м доступны в диапазоне от 1750 до 2500 об/мин. Дизельной тяги хватает и для того, чтобы не быть помехой на автобанах (максималка немецкой версии – 230 км/ч, российской – 227 км/ч), и на горных подъемах, и для обгонов на второстепенных дорожках.

Гораздо больше впечатлений дарит пневмоподвеска. Она потрясающая – а вовсе не тряская, как того ожидаешь от кроссовера с претензией на спортивность. Сколько раз мне приходилось терпеть пинки от гораздо менее динамичных паркетников, которые и управляются не в пример хуже, и на неровной дороге не радуют комфортом. А в дизельном Макане тишина и кошачья поступь прекрасно совмещаются с приятной управляемостью, вне зависимости о того, какой режим шасси выбран – обычный или спортивный.

Под *heavy fuel* Марк Нопфлер в своем хите понимает фаст-фуд, сигареты, алкоголь и прочее «тяжелое топливо». Вы знали, что песня написана им после прочтения книги Мартина Эмиса «Деньги: записка самоубийцы»? Там про успешного парня, который спускал деньги на спиртное, жирную пищу и проституток. Был у него и винтажный спорткар, который больше стоял в ремонте, чем ездил, а однажды чуть не погубил своего владельца. Так вот, если бы главный герой ездил на 258-сильном дизельном Макане, у него было бы заметно меньше поводов растрачивать свою жизнь впустую. ЗР

### Porsche Macan S Diesel

**Длина/ширина/высота/база** 4681/1923/1624/2807 мм
**Объем багажника (VDA)** 500 л
**Снаряженная/полная масса** 1955/2575 кг
**Двигатель** дизельный, V6, 2967 см³; 190 кВт/258 л.с. при 4000–4250 об/мин (180 кВт/245 л.с. при 4000–4500 об/мин)*; 580 Н·м при 1750–2500 об/мин
**Время разгона 0–100 км/ч** 6,3 с (6,4 с)
**Максимальная скорость** 230 км/ч (227 км/ч)
**Топливо/запас топлива** ДТ/60 л
**Трансмиссия** полный привод; P7

**В скобках здесь и далее – данные версии для рынка РФ.*

# ВЕРНИСЬ К СВОИМ

## Vesta в трейд-ин на выгодных условиях

Kia Optima пытается взять реванш за прошлогоднее поражение. Mazda 6, Toyota Camry и Volkswagen Passat категорически против.

Автор **Александр Виноградов**, фото: **Георгий Садков**

# СЕДАНЫ В БОРОДУ

**Kia Optima**
**ДВИГАТЕЛЬ:** бензиновый, 2,4 л (188 л.с.)
**КОРОБКА ПЕРЕДАЧ:** 6-ступенчатый автомат
**КОМПЛЕКТАЦИЯ:** GT Line

**Toyota Camry**
**ДВИГАТЕЛЬ:** бензиновый, 2,5 л (181 л.с.)
**КОРОБКА ПЕРЕДАЧ:** 6-ступенчатый автомат
**КОМПЛЕКТАЦИЯ:** Элеганс плюс

**Mazda 6**
**ДВИГАТЕЛЬ:** бензиновый, 2,5 л (192 л.с.)
**КОРОБКА ПЕРЕДАЧ:** 6-ступенчатый автомат
**КОМПЛЕКТАЦИЯ:** Supreme Plus

**VW Passat**
**ДВИГАТЕЛЬ:** бензиновый, 1,8 л (180 л.с.)
**КОРОБКА ПЕРЕДАЧ:** 7-ступенчатый робот
**КОМПЛЕКТАЦИЯ:** Highline с пакетом R-Line

1 500 000 | 1 600 000 | 1 700 000 | 1 800 000 | 1 900 000 | 2 000 000 | 2 100 000 | 2 200 000 | 2 300 000 | 2 400 000 ₽

1 589 900* | 1 679 420 | 1 881 000 | 2 447 670

*Здесь и далее цены приведены по состоянию на 12 мая 2016 года.

Большие седаны в фаворе во все времена – во всяком случае, у нас, в России. Типичный покупатель – мужчина ближе к сорока, принадлежащий к зажиточному по российским меркам среднему классу. Такого сложно чем-то удивить, а требования высоки.

Незыблемый лидер класса Toyota Camry полтора года назад пережила рестайлинг – и уверенно выиграла наш сравнительный тест (ЗР, 2015, № 4), а вот Kia Optima его проиграла: мы сетовали на неважнецкую плавность хода и шумоизоляцию. Проигрывала она и в рыночной войне. Но было бы глупо думать, что трудолюбивые корейцы смирятся с подобным положением вещей.

И вот перед нами Optima нового поколения. С кем же ее сравнивать, как не с Camry? Секундантами в этой дуэли выступят обновленная Mazda 6 и Volkswagen Passat. Все автомобили – с двигателями мощностью от 180 до 192 л.с. и автоматическими трансмиссиями.

## Непотопляемая

Toyota Camry безоговорочно лидирует в сегменте, но уже немолода: пять лет – серьезный возраст по нынешним меркам. И сильнее прочего его выдает интерьер в кабинетном стиле. Качество сборки высокое, а вот материалы

## ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ

| | KIA OPTIMA | MAZDA 6 | TOYOTA CAMRY | VW PASSAT |
|---|---|---|---|---|
| Снаряженная/полная масса | 1575/2050 кг | 1410/2000 кг | 1550/2100 кг | 1480/2030 кг |
| Время разгона 0–100 км/ч | 9,1 с | 7,8 с | 9,0 с | 7,9 с |
| Максимальная скорость | 210 км/ч | 223 км/ч | 210 км/ч | 232 км/ч |
| Радиус разворота | 5,45 м | 5,6 м | 5,5 м | 5,6 м |
| Топливо/запас топлива | АИ-92–95/70 л | АИ-95/62 л | АИ-95/70 л | АИ-95/66 л |
| Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл | 12,0/6,2/8,3 л/100 км | 8,5/5,1/6,4 л/100 км | 11,0/5,9/7,8 л/100 км | 7,1/5,0/5,8 л/100 км |
| Выбросы $CO_2$ | 194 г/км | 149 г/км | 183 г/км | 130 г/км |
| **ДВИГАТЕЛЬ** | | | | |
| Тип | бензиновый | бензиновый | бензиновый | бензиновый |
| Расположение | спереди, поперечно | спереди, поперечно | спереди, поперечно | спереди, поперечно |
| Конфигурация/число клапанов | P4/16 | P4/16 | P4/16 | P4/16 |
| Рабочий объем | 2359 см³ | 2488 см³ | 2494 см³ | 1798 см³ |
| Степень сжатия | 11,3 | 13,0 | 10,4 | 9,6 |
| Мощность | 138 кВт/188 л.с. при 6000 об/мин | 141 кВт/192 л.с. при 5700 об/мин | 133 кВт/181 л.с. при 6000 об/мин | 132 кВт/180 л.с. при 5100–6200 об/мин |
| Крутящий момент | 241 Н·м при 4000 об/мин | 256 Н·м при 3250 об/мин | 231 Н·м при 4100 об/мин | 320 Н·м при 1450–3500 об/мин |
| **ТРАНСМИССИЯ** | | | | |
| Тип привода | передний | передний | передний | передний |
| Коробка передач | А6 | А6 | А6 | DSG7 |
| Передаточные числа: I/II/III/IV/V/VI/VII/з.х. | 4,21/2,64/1,80/1,39/1,00/0,77/–/3,39 | 3,55/2,02/1,45/1,00/0,71/0,60/–/3,89 | 3,30/1,90/1,42/1,00/0,71/ 0,61/–/4,15 | 3,77/2,27/1,53/1,12/1,18/0,95/0,80/4,17 |
| Главная передача | 2,89 | 4,06 | 3,82 | 3,23 |
| **ХОДОВАЯ ЧАСТЬ** | | | | |
| Подвеска: спереди/сзади | McPherson/многорычажная | McPherson/многорычажная | McPherson/многорычажная | McPherson/многорычажная |
| Рулевое управление | реечное, с электроусилителем | реечное, с электроусилителем | реечное, с электроусилителем | реечное, с электроусилителем |
| Тормоза: спереди/сзади | дисковые, вентилируемые/дисковые | дисковые, вентилируемые/дисковые | дисковые, вентилируемые/дисковые | дисковые, вентилируемые/дисковые |
| Шины | 235/45 R18 | 225/45 R19 | 215/55 R17 | 215/55 R17 |

**Раздобревшая Kia Optima подойдет и любителям неспешной, расслабляющей езды, и в меру активным водителям**

Приборы незатейливы, зато читаются неплохо. Дисплей компьютера информативен, несмотря на пестроту. Синюшная подсветка – не лучший вариант.

Сенсорный дисплей – самый маленький в четверке. Разметка камеры заднего вида – статическая. Кнопка навигации не пригодилась – система на данном автомобиле недоступна.

Блок климат-контроля удобен, но выглядит старомодно – похож на магнитофон-двухкассетник из далекого детства. Зато есть обогрев лобового стекла (кнопка снизу).

Электронные часы кочуют из поколения в поколение. Неужели однажды наступит день, когда мы их не увидим?

В салоне Тойоты всё подчинено унификации. Стандартные прямоугольные клавиши взаимозаменяемы с клавишами на центральной консоли.

Интерьер Camry в душу не западает. Он хочет выглядеть дорого, но «деревянные» и «металлические» вставки неубедительны.

## Toyota Camry

Машина с индексом V50 представлена в 2011 году. А в 2014-м на Московском международном автосалоне показали рестайлинговую версию. Camry для нашего рынка собирают под Санкт-Петербургом, на заводе в Шушарах.

**ДВИГАТЕЛИ:**
бензиновые:
2.0 (150 л.с.) – от 1 364 000 ₽
2.5 (181 л.с.) – от 1 516 000 ₽
3.5 (249 л.с.) – от 1 816 000 ₽

не самые лучшие. Вставки под дерево сразу опознаются как пластмассовые. Не добавляет очков и посеребренный декор под металл. Песочный цвет салона? Но это не белоснежный карибский песок, а наш родимый, желтенький, из подмосковного Раменского района.

Вид мягкого водительского кресла с широко расставленными валиками боковой поддержки восторга не вызывает, но сидеть комфортно. Обшитый грубоватой кожей руль имеет оптимальное сечение.

А вот россыпь прямоугольных клавиш на передней панели и легендарные электронные часы тянут машину в далекое прошлое.

Чем же способна порадовать Toyota? Хорошей обзорностью – не нужны ни камеры

**Шестиступенчатый автомат отлично сработался с двигателем – хорошая пара и для степенного перемещения, и для ускорений в спортивном режиме.**

**На цетральном туннеле нашлось место для индуктивной зарядки смартфона.**

(хотя задняя имеется), ни прочие электронные помощники. А еще просторным задним рядом с низким центральным туннелем: пассажиры в восторге.

Связка двигателя и коробки работает слаженно. Бензиновая 2,5-литровая «четверка» мощностью 181 л.с. уверенно тянет полуторатонный седан во всем диапазоне оборотов – пусть и без огонька. Шестиступенчатый автомат немного задумчив, зато сменяет передачи предельно плавно, незаметно. Не привносит азарта откровенно пустой и самый «длинный» в нашем квартете руль (три оборота от упора до упора).

Camry – не для быстрых поворотов. Она для спокойной езды. Прямая трасса, размеренные разгоны – вот ее стихия. Неплохая шумоизоляция (в салон пробиваются только слабые аэродинамические шумы) лишь подчеркивает степенность машины. А главный

Бесхитростное с виду сиденье на поверку удобно, лишь в быстрых поворотах не хватает боковой поддержки.

Комбинация приборов с тремя отдельными колодцами проста и одновременно информативна. Удивительно, но монохромный дисплей трип-компьютера не выглядит устаревшим.

Только в арсенале Мазды есть проекционный дисплей. Пользоваться им удобно, но принудительно убрать нельзя.

Управление двухзонным климат-контролем интуитивно понятно. Работает эффективно, однако на высоких оборотах моторчика шумноват. У обогрева сидений – три уровня.

Сенсорный дисплей немного портит архитектуру передней панели. Зато он не бликует и радует простым меню. Камера заднего вида дополнена динамической разметкой.

«Шестерка» снабжена подрулевыми лепестками.

Средненькая обзорность компенсируется функцией мониторинга слепых зон. Предусмотрена и система слежения за удержанием в полосе.

Интерьер выполнен в лучших традициях Мазды последних лет. Элегантен и воздушен. Эргономика рабочего места проработана на отлично.

Профиль передних сидений нельзя не оценить. Надежная боковая поддержка радует в поворотах, длина подушки оптимальна.

Шестискоростной автомат в «драйве» чуть ленится, но в «спорте» просыпается. Основные функции меню продублированы кнопками около джойстика.

козырь – плавность хода. Мелочовка растворяется где-то в амортизаторах и сайлент-блоках, а крупняк отзывается лишь плавным покачиванием кормы. Так что спокойствие, только спокойствие!

## Шестое чувство

Mazda 6 совершенно из другого теста. Агрессивные и динамичные линии ее кузова словно намекают владельцу: в сорок лет жизнь только начинается! Машина выпускается четыре года, а салон по-прежнему свеж и актуален. Светло-серая кожа уместна, вставки под металл убедительны.

Сел за руль – и выходить не хочется! Обтянутый мягкой кожей «бублик» просится в руки, сиденье с развитой боковой поддержкой надежно держит в своих объятиях. Длины подушки хватает рослому водителю, чего не ждешь от азиатской машины.

### Mazda 6

«Шестерка» третьего поколения дебютировала в 2012 году на Московском международном автосалоне. У нас она представлена лишь с кузовом седан – в отличие от машин предыдущих поколений. Сборка – во Владивостоке. В прошлом году в продажу поступили обновленные автомобили.

**ДВИГАТЕЛИ:**
бензиновые:
2.0 (150 л.с.) – от 1 224 000 ₽
2.5 (192 л.с.) – от 1 464 900 ₽

То, что маздовская «шестерка» создана прежде всего для водителя, понимаешь еще отчетливее, как только переселяешься назад. После Тойоты в заднем ряду Мазды недалеко до приступа клаустрофобии. Тесно!

Диван отформован под двоих – третьего пассажира просит на выход высокий центральный туннель.

Поджарый силуэт Мазды сказался и на обзорности. В салонном зеркале мало что видишь из-за сильного наклона заднего стекла. В роли компенсирующего средства выступает «круговой» парктроник с камерой заднего вида.

Но зачем смотреть назад, когда Mazda побуждает мчать только вперед?

**Классические приборы с лунной подсветкой бесподобны. Яркий дисплей не перегружен информацией.**

**Большой дисплей мультимедийной системы радует четкостью изображения. Камеры заднего вида позволяют менять угол обзора; жаль, картинка недостаточно четкая.**

**Стильный блок двухзонного климат-контроля прост в управлении, да и работает система тихо. Отдельного дисплея нет, все показания выводятся на большой экран.**

**К работе гидромеханического автомата нет никаких претензий. Рядом притаились кнопки обогрева и – внимание! – вентиляции передних сидений. Редкая в этом классе опция.**

**Металлические подрулевые лепестки – удобно и стильно.**

**Под центральной консолью – разъемы AUX и USB, а еще беспроводная зарядка для смартфонов.**

**Если бы не эмблема, то и не скажешь, что это салон корейского автомобиля. Интерьер проработан до мелочей и стоит каждого потраченного рубля.**

## Kia Optima

Впервые Optima нового поколения представлена на автосалоне в Нью-Йорке весной 2015 года. Европейская премьера состоялась осенью, во Франкфурте. В гамме есть заряженная версия GT и универсал. Сборка налажена в Калининграде, на заводе АВТОТОР.

**ДВИГАТЕЛИ:**
бензиновые:
2.0 (150 л.с.) – от 1 069 900 ₽
2.4 (188 л.с.) – от 1 399 900 ₽
2.0T (245 л.с.) – от 1 719 900 ₽

Управляемость столь же хищная, как и внешность. Быстрые реакции дополнены сочным реактивным усилием на «коротком» руле. Прописывать связки поворотов – одно удовольствие.

Под стать азартному шасси и 2,5-литровый атмосферник Skyactiv – его 192 «лошадки» всегда готовы к спурту. А легкие запаздывания в работе шестиступенчатого автомата легко смахнуть, перейдя в режим *Sport*. Драйверским амбициям вторят и удобные лепестки на руле.

Выдающейся плавности хода от «шестерки» я не ждал, но и дискомфортной ее не назвать. Подобно теннисному мячику, она упруго отскакивает от неровностей. Но на откровенно разбитом асфальте скорость лучше сбросить.

Чего точно не хватает, так это шумоизоляции моторного отсека: двигатель голосит почти на всех частотах и быстро утомляет даже при спокойной езде. Странно – ведь с изоляцией от дорожных шумов полный порядок. Впрочем, слабая «шумка» не умаляет очарования, которое дарит эта машина. Mazda 6 – отличное снадобье, чтобы чувствовать себя вечно молодым.

## Оптимистка

Оптиму предыдущего поколения многие брали, что называется, за красивые глаза. Новая машина тоже кокетничает. Яркий росчерк головной оптики, стремительный силуэт и злобный передний бампер выделяют ее из потока, заставляя оборачиваться.

Интерьер? Смотрится дорого и ориентирован на водителя, о чем недвусмысленно говорит развернутая к нему центральная консоль. Обзорность вперед немного пострадала от расширяющихся к основанию стоек

**Передние сиденья радуют длиной подушки и плотной набивкой. Но валики боковой поддержи расставлены широко.**

Только у Пассата климат-контроль – трехзонный. Управление – тремя удобными шайбами.

Смена угла обзора с 3D-изображением автомобиля интересна. Кроме того, можно вывести на дисплей информацию о работе двигателя в онлайн-режиме.

«Рисованные» приборы доступны для версий Highline. Размер шкал и центрального дисплея можно менять. Но штатная аналоговая панель ничуть не хуже.

Как и другие тестовые автомобили, Passat снабжен удобными подрулевыми лепестками.

Подобный строгий интерьер был бы уместен и в автомобиле премиум-бренда. На центральной консоли – стрелочные часы. Эргономика проработана с немецкой тщательностью.

Скорострельность семиступенчатого робота DSG недосягаема для классических автоматов. Его и пришпорить можно, включив спортивный режим.

Я бы придрался к креслу ergoComfort, да не вышло. Оно отлично спрофилировано, а диапазона регулировок хватит любому.

Регулировки частично механические – в машине за два с половиной миллиона!

лобового стекла. А «взгляд назад» через салонное зеркало режет узкая амбразура заднего стекла – как у Мазды. К счастью, есть электронная шпаргалка – камеры по кругу с возможностью менять угол обзора.

Водительское кресло порадовало широким диапазоном продольной регулировки и приятной кожей. Вентиляцией передних сидений в нашей четверке может похвастаться лишь Kia. Жаль только, что валики боковой поддержки посажены слишком широко… Крепче за баранку держись, шофер? С удовольствием! Руль классный – с усеченным снизу ободом, перфорированной кожей в местах хвата и лепестками ручного переключения передач.

Как это порой бывает, наша Optima стала жертвой богатого оснащения: панорамная крыша съела часть пространства – и самые рослые из нашей экспертной группы подпирают головой потолок. Так что прежде, чем покупать машину с люком, обязательно посидите в ней! Расположившимся на заднем сиденье люк мешает меньше. А ногам – настоящее раздолье. Даже когда передние кресла сдвинуты до предела назад, во втором ряду всё равно остается достаточно места.

Если бы я учредил премию за успешную работу над ошибками, корейские производители получали бы ее регулярно. Главными проблемами предыдущей Оптимы были никудышная шумоизоляция и нежная подвеска. Новая машина от этих недугов избавилась. Энергоемкость подвески вышла на качественно иной уровень. Мелкие неровности проглатываются на ура. И на изъянах покрупнее Kia демонстрирует поразительную невозмутимость, пасуя лишь перед наиболее крупными «ворóнками». Заметно снизился уровень внутреннего шума – гул шин теперь

## Volkswagen Passat

Восьмое поколение Пассата было представлено на Парижском автосалоне 2014 года. Однако до России автомобиль добрался лишь летом 2015-го. В гамме есть универсал и вседорожная версия Alltrack. Автомобили собирают в Эмдене (Германия).

**ДВИГАТЕЛИ:**
бензиновые:
1.4T (125 л.с.) – от 1 329 900 ₽
1.4T (150 л.с.) – от 1 449 900 ₽
1.8T (180 л.с.) – от 1 799 900 ₽

не раздражает. В общем, комфорт передвижения в пространстве вышел на качественно новый уровень.

И это отнюдь не подразумевает, что Оптиме чужда достойная управляемость. Она уверенно стоит на прямой, хорошо держится на дугах и честно меняет усилие на руле с ростом скорости. Не хватает лишь малости: полному слиянию с машиной мешает нечеткий «ноль», а обратная связь всё же не столь прозрачна, как у Мазды.

Меньше эмоций в сравнении с «шестеркой» дарит и 188-сильный мотор: тянет ровно, без явных подхватов – разгон не поражает воображение, даром что автомат меняет передачи вовремя и расторопно. Сказывается и масса: Optima почти на 100 кг тяжелее оппонентов.

И всё же раздобревшая Kia не может не нравиться. Она подойдет и любителям неспешной, расслабляющей езды, и в меру активным водителям.

## Перфекционист

Volkswagen Passat строгим взглядом смотрит на восточных оппонентов. Он не ищет своего собственного пути – он его уже нашел. Спорт-пакет R-Line лишь добавляет ему строгости и основательности. И не важно, что треугольные выхлопные трубы в заднем бампере фиктивные (настоящая выпускная система спрятана за бампером), – кто узнает об этом?

## » ИНДЕКС КОШЕЛЬКА

**Максим Гомянин**

**Мы прикинули, как отразится на кошельке эксплуатация седана бизнес-класса в течение трех лет. Обзвонили дилеров и изучили цены на интернет-сайтах производителей.**

**У всех протестированных машин, за исключением Тойоты, интервал межсервисного обслуживания – один год или 15 000 км. А владельцу Camry предписано посещать сервис каждые 10 000 км или раз в год.**

**Ознакомившись с предложениями страховщиков, оценили, во сколько обойдутся полисы ОСАГО, каско, подсчитали транспортный налог. В итоге самой дорогой в эксплуатации получилась Camry – таковой ее сделала цена полиса каско. Машина весьма популярна среди угонщиков, и потому полис каско влетает в копеечку. А без него затраты на машину вполне приемлемые. Не кусаются и цены на техобслуживание. Похожая ситуация с Маздой: полис каско тоже разорителен – всё по тем же «криминальным» причинам.**

**У Пассата – самые высокие цены на ТО. Ничего не попишешь – претензии на премиум-уровень. Столь «нафаршированный» автомобиль уже можно сравнить с моделями Audi, BMW и Mercedes-Benz, а у них цены на сервис сопоставимы.**

**Наименее обременительная в содержании – Kia Optima. У богато оснащенного автомобиля привлекательные цены на обслуживание, да и страхование каско самое доступное. Не стоит забывать и про ограниченную пятилетнюю гарантию.**

### РАСЧЕТ ЗАТРАТ НА ТРИ ГОДА ЭКСПЛУАТАЦИИ

| Комплектация | Двигатель, трансмиссия | Цена | Стоимость ТО за три года | Полис каско*/ в первый год | Полис ОСАГО**/ в год | Транспортный налог/в год | Суммарные дополнительные траты |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Kia Optima GT Line | 2,4 л (188 л.с.), А6 | 1 589 900 ₽ | 34 131 ₽ | 70 454/ 59 330 ₽ | 37 557/ 13 178 ₽ | 28 200/9400 ₽ | 170 342 ₽ |
| Mazda 6 Supreme Plus | 2,5 л (192 л.с.), А6 | 1 881 000 ₽ | 37 680 ₽ | 287 270/ 124 225 ₽ | 37 557/ 13 178 ₽ | 28 800/9600 ₽ | 391 307 ₽ |
| Toyota Camry Элеганс Плюс | 2,5 л (181 л.с.), А6 | 1 679 420 ₽ | 30 100 ₽ | 306 031/ 132 338 ₽ | 37 557/ 13 178 ₽ | 27 150/9050 ₽ | 400 838 ₽ |
| Volkswagen Passat Highline с пакетом R-Line | 1,8 л (180 л.с.), DSG7 | 2 447 670 ₽ | 52 580 ₽ | 264 459/ 114 361 ₽ | 37 557/ 13 178 ₽ | 27 000/9000 ₽ | 381 596 ₽ |

**Полис каско без франшизы для 35-летнего водителя со стажем вождения пять лет, проживающего в Москве. Условия предоставления скидок за безаварийную езду и их размер определяется в каждом конкретном случае. Мы взяли скидку 25%.*

***С учетом скидки за безаварийную езду.*

**Великолепная управляемость – это не про Тойоту: большие крены и аморфный руль не доставят удовольствия. Ее стихия – спокойная езда.**

**Volkswagen ничуть не уступает Мазде в управляемости. Великолепная обратная связь и небольшие крены дарят чувство единения с машиной.**

**В быстрых поворотах Mazda чувствует себя как рыба в воде. Реакции на повороты руля точны и молниеносны, а крены невелики.**

**Kia неплохо держится на дуге. Для полного счастья не хватает четкой обратной связи в околонулевой зоне руля.**

**Passat** отлично подходит для комфортной езды. Стабилен на прямой, уровень шума невысок. А подвеска успешно фильтрует неровности любого калибра.

**Mazda** 6 неплохо справляется с мелкими и средними неровностями, но на крупных может спасовать. Шумоизоляция двигателя, к сожалению, слабая.

По сравнению с прошлым поколением **Optima** подтянула энергоемкость подвески. Разбитых дорог теперь не боится. И уровень шумов стал ниже.

Лучшие черты **Camry** проявляются при неспешной езде. Она великолепно отрабатывает большие и малые неровности. И шумоизоляция на высоте.

Посадка в **Пассате** удобна, но третьему пассажиру мешает высокий центральный туннель. В распоряжении задних седоков – блок климат-контроля, обогрев сидений и розетка на 230 В.

Пассажирам в **Оптиме** просторно. От панорамной крыши лучше отказаться – она съедает часть пространства над головой. Задним седокам доступен обогрев сидений и боковые шторки.

Второй ряд **Мазды** – самый тесный. Места для ног хватает, но не более. А высокий центральный туннель мешает среднему пассажиру. В подлокотнике притаились кнопки обогрева заднего дивана.

Интерьер, сотканный из простых, на первый взгляд, линий, проработан до мелочей. Стрелочные часы отлично уживаются рядом с сенсорным дисплеем высокой четкости. Материалы дóроги не только на вид, но и на ощупь.

Передние кресла ergoComfort – эталон по части профиля. Только у Пассата можно отрегулировать длину подушки. И что с того, что остальные настройки частично ручные, в то время как конкуренты щеголяют чистым электроприводом? Главное – удобно!

Опционный трехспицевый руль (тоже R-Line) обшит мягкой кожей и дополнен металлическими вставками – не хочется выпускать его из рук. Пальцы сами ложатся на удобные подрулевые лепестки. Неплохая обзорность дополнена камерой панорамного вида и системой мониторинга слепых зон.

Только Passat балует задних пассажиров отдельным блоком климатической установки. От посторонних взглядов спасают задняя и боковые шторки. Но если стряхнуть очарование удобных опций, понимаешь, что Passat предлагает меньший запас пространства, нежели Kia или Toyota, – в первую очередь для ног. А сидящему посередине мешает развитый центральный туннель.

Модульная платформа MQB, на которой построен и восьмой Пассат, давно

Задний ряд **Тойоты** иначе как вольготным не назовешь. Приятное впечатление смазал центральный подлокотник: в откинутом положении он несолидно плюхается на диван.

## » СИНИЙ КАРДИНАЛ

Максим Гомянин

За схваткой четырех седанов бизнес-класса подглядывала Optima с шильдиком *GT* и 245-сильным турбомотором. Она идет вне зачета, но сравнения с атмосферной версией не избежать.

Заглянем под днище. Защита такая же, как у белой GT Line,– мягкий фетр. Расстояние от кромки переднего бампера до земли и клиренс тоже одинаковые – 245 и 170 мм соответственно. Кстати, производитель заявляет 155 мм дорожного просвета. Это связано с разной методикой измерений: мы «снимаем мерки» с машин с полным баком, но без пассажиров и поклажи, а корейцы проводят замеры под нагрузкой. Различаются машины лишь массой: взвешивание показало, что GT тяжелее на 39 кг (1653 против 1614 кг у GT Line).

Подвески схожи конструктивно, но у GT иные амортизаторы и пружины с иными характеристиками. Оттого повороты 245-сильная машина проходит точнее. Баранкой работаю на малых углах, и под плавное нажатие газа машина ныряет в очередной поворот, интеллигентно проглатывая мелкие неровности.

«Лежачих полицейских» и ямы покрупнее ходовая принимает жестко, обитателей салона трясет и при езде по укатанной грунтовке. Менее спортивная версия GT Line мягче несет экипаж по российским дорогам. При этом обе модификации комфортнее предшественника-костотряса.

В салоне тихо даже при наборе скорости, но если сильнее продавить педаль, слышны всхлипы турбины. Белая Optima с 188-сильным атмосферником чуть тише, но и не столь резва. У GT мотор откликается на газ так, что тебя вжимает в спинку кресла. Шестиступенчатый автомат не суетится при интенсивных ускорениях. В общем – да-да! – драйверский автомобиль. При этом в спокойном режиме, если доверять трипкомпьютеру, двигатель ест меньше 9 л/100 км. Расход 188-сильной Оптимы – 8,1 л/100 км.

От родственного седана GT Line более мощная версия внешне отличается окрашенными в красный цвет задними тормозными суппортами.

У GT иная настройка ходовой части. Она собраннее в поворотах и чуть жестче.

**Объем «трюма» Пассата лишь на восемь литров меньше, чем у Оптимы. В большом подполье разместилось полноценное запасное колесо.**

**Багажник Оптимы самый большой в тесте (468 л), но на его боковых стенках множество уступов. Запаска – полноразмерная.**

**«Кладовка» Мазды – правильной формы. Но объем маловат: 380 л, по нашим замерам. К тому же только у Мазды – докатка вместо полноценной запаски.**

## СЕРВИС В ЦИФРАХ

| | Периодичность ТО | Гарантия | Дилеры (СТОА) |
|---|---|---|---|
| **KIA OPTIMA** | 15 000 км или 12 месяцев | 5 лет или 150 000 км | 170 |
| **MAZDA 6** | 15 000 км или 12 месяцев | 3 года или 100 000 км | 73 |
| **TOYOTA CAMRY** | 10 000 км или 12 месяцев | 3 года или 100 000 км | 107 |
| **VW PASSAT** | 15 000 км или 12 месяцев | 2 года без ограничения пробега | 134 |

зарекомендовала себя с лучшей стороны. Реакции на руль точны и выверены. Поворот, который Camry неуверенно проходит на 110 км/ч, Passat не напрягаясь пролетает на 125 км/ч. Не напрягает он и на прямой.

Не уступая Мазде в управляемости, Volkswagen переигрывает ее в комфорте на разбитом асфальте. Как и Toyota, он без усилий переваривает большинство изъянов, не утомляя раскачкой. Разве что асфальтовые «мурашки» отрабатываются чуть жестче.

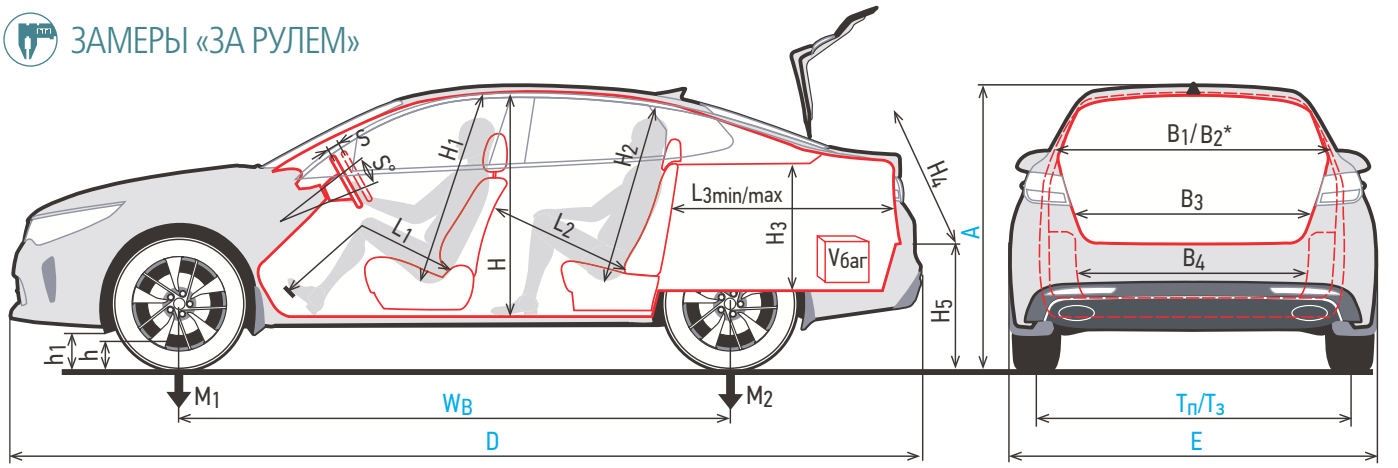
«Турбочетверка» с непосредственным впрыском покоряет эластичностью. Максимальный крутящий момент в полном распоряжении водителя уже с 1500 об/мин. Неудивительно, что 180-сильный Passat выстреливает вровень с Маздой и уверенно уезжает от двух оставшихся конкурентов. В этом заслуга и семиступенчатого робота DSG с двумя сцеплениями, мгновенно отщелкивающего скорости в обоих направлениях. При этом двигатель совершенно не досаждает звуковым аккомпанементом. Вибро- и шумоизоляция – на уровне более дорогих машин. Хотя называть Passat доступным язык уже давно не поворачивается.

## По три и по пять

Volkswagen Passat уверенно победил в нашем тесте. Но какой ценой? Конечно, базовый седан с 125-сильным мотором за 1 300 000 рублей тоже порадует проработанной эргономикой и отличным шасси. Но ценник нашей 180-сильной машины в комплектации Highline, напичканной опциями, как огурец семечками, доходит до двух с половиной миллионов рублей. С такими деньгами можно смело присматриваться к премиум-брендам. Как у Романа Карцева: «Ну очень большие, но по пять».

**В ходе замеров мы выяснили, что багажник Тойоты вмещает 432 л поклажи. Форма его неидеальна. В подполье – полноценная запаска с легкосплавным диском.**

## ЗАМЕРЫ «ЗА РУЛЕМ»




| | $L_1$, мм | $H_1$, мм | $B_1$, мм | H, мм | $L_2$, мм | $H_2$, мм | $B_2$, мм | $L_{3min/max}$, мм | $H_3$, мм | $B_3$, мм | $H_4$, мм | $V_{баг.}$, л | $B_4$, мм | $H_5$, мм | $M_1$, кг (%) | $M_2$, кг (%) | M ($M_1$+$M_2$), кг | S°, град./ S, мм | h, мм | $h_1$, мм | D, мм | $W_B$, мм | A, мм | E, мм | $T_п/T_з$, мм |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **KIA OPTIMA** | 1000–1210 | 990 | 1475 | 1200 | 690–925 | 955 | 1390 | 1085/2140 | 450 | 1100 | 450 | 468/510 | 1065 | 720 | 923 (57,2) | 691 (42,8) | 1614 | 6,0/50 | 170** | 245 | 4855 | 2805 | 1485 | 1860 | 1597/1604 |
| **MAZDA 6** | 960–1175 | 970 | 1450 | 1125 | 650–910 | 945 | 1375 | 1125/2040 | 410 | 1010 | 450 | 380/429 | 985 | 715 | 903 (58,8) | 632 (41,2) | 1535 | 5,5/50 | 160** | 215 | 4870 | 2830 | 1450 | 1840 | 1595/1585 |
| **TOYOTA CAMRY** | 990–1200 | 1025 | 1470 | 1165 | 675–915 | 950 | 1475 | 1055/2115 | 475 | 885 | 500 | 432/506 | 995 | 715 | 894 (60,0) | 596 (40,0) | 1490 | 4,5/35 | 155 | 235 | 4850 | 2775 | 1480 | 1825 | 1575/1565 |
| **VW PASSAT** | 960–1205 | 1050 | 1430 | 1190 | 650–910 | 945 | 1380 | 1120/2040 | 475 | 1005 | 450 | 460/586 | 1010 | 730 | 872 (57,3) | 651( 42,7) | 1523 | 5,5/55 | 150** | 210 | 4767 | 2791 | 1456 | 1832 | 1584/1568 |

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

## 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**

Самая продуманная эргономика – у Пассата и Мазды. У Kia отличные органы управления, но есть замечания к сиденью из-за недостаточной боковой поддержки. У Тойоты руль и приборы наименее удобны. У нее же – лучшая «естественная» обзорность. Optima и Passat компенсируют наличие значительных слепых зон обилием электронных помощников. Обзорность Мазды худшая в тесте.

**Салон**

Оптиме недостает высоты салона из-за панорамной крыши; задний ряд очень просторный. Мазда недостатком пространства над головой не страдает, но ее задний ряд самый тесный. Toyota просторна по всем направлениям, а вот отсеков для мелких вещей маловато. Салон Пассата хорош во всем, но сзади мешает центральный туннель. Самый маленький багажник – у Мазды. Багажник Тойоты неудобен из-за неправильной формы.

**Ходовые качества**

Mazda и Passat радуют отличной управляемостью. Оптиме немного не хватает обратной связи на руле. Toyota огорчила запаздываниями и раскачкой. Лучшая динамика – у «шестерки» и Пассата. Оптиму подводит большая масса, а Camry – слишком плавная работа автомата. К тормозам всех автомобилей претензий нет.

**Комфорт**

Самая комфортная подвеска – у Тойоты и Пассата, при этом Volkswagen не склонен к раскачке. Оптиму и Мазду порой «пробивает» на самых крупных неровностях. К шумоизоляции Camry и Пассата претензий нет. У Kia она чуть хуже. А Мазде остро недостает изоляции моторного отсека. Только у Пассата климат-контроль трехзонный, а у Оптимы есть вентиляция сидений.

**Приспособленность к России**

Наименее разветвленная дилерская сеть – у Мазды. Эксплуатацию осложняют докатка и отсутствие газовых упоров тяжеленного капота. Toyota традиционно проигрывает из-за маленького межсервисного интервала. К тому же у нее нет защиты двигателя. У Kia большая дилерская сеть и выгодные гарантийные условия. У Фольксвагена – мощная пластиковая защита двигателя.

| | Сиденье | Органы управления | Обзор | Передняя часть | Задняя часть | Багажник | Динамика | Тормоза | Управляемость | Шумоизоляция | Плавность хода | Микроклимат | Геометрическая проходимость | Сервис | Эксплуатация | Общая оценка |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **KIA OPTIMA** | 8 | 9 | 9 | 8 | 9 | 9 | 8 | 9 | 8 | 8 | 8 | 9 | 9 | 9 | 8 | 8,53 |
| **MAZDA 6** | 9 | 9 | 8 | 9 | 8 | 7 | 9 | 9 | 9 | 7 | 8 | 8 | 8 | 8 | 7 | 8,20 |
| **TOYOTA CAMRY** | 8 | 8 | 9 | 8 | 9 | 8 | 8 | 9 | 7 | 8 | 9 | 8 | 8 | 7 | 7 | 8,07 |
| **VW PASSAT** | 9 | 9 | 9 | 9 | 9 | 9 | 9 | 9 | 9 | 9 | 9 | 9 | 8 | 8 | 8 | 8,80 |

**KIA OPTIMA**
- + яркий дизайн; великолепные органы управления; баланс цена/качество
- – недостаточная высота салона у машин с панорамной крышей

**MAZDA 6**
- + отличная управляемость, резвый двигатель; продуманная эргономика
- – слабая шумоизоляция моторного отсека; маленький багажник

**TOYOTA CAMRY**
- + слаженность работы двигателя и автомата; достойная плавность хода; вместительный салон
- – посредственная управляемость; устаревший интерьер; маленький межсервисный интервал

**VW PASSAT**
- + великолепно настроенное шасси, отличный двигатель; проработанная эргономика
- – дополнительные опции непомерно поднимают цену

Драйверская Mazda 6 получает бронзу. В базе она стоит те же 1,3 миллиона, но топовое исполнение Supreme Plus обойдется в 1 800 000 рублей. Терпимо.

Camry? Возраст берет свое. Конкуренты ушли вперед, и сегодня она замыкает наш протокол. Но Toyota не только дешевле Мазды на сто тысяч рублей – есть козыри посильнее. Как насчет заработанной годами репутации исключительно надежного и комфортного средства передвижения? Не следует забывать и про ликвидность на вторичном рынке – Camry с годами теряет в цене очень и очень медленно. Вот и выходит, что, несмотря на все недостатки, Camry продолжает уверенно лидировать по объемам продаж. Недаром конкуренты ориентируются на Тойоту как на эталон, в том числе и маркетологи Kia. И эта политика приносит результаты: новая Optima проиграла лишь почти безупречному Пассату. А ценник тестовой Оптимы в комплектации GT Line со всеми мыслимыми опциями – самый скромный в тесте: она на сто тысяч доступнее Camry и аж на миллион дешевле Пассата! Это ли не аргумент?

**Passat сегодня победил. Но и Optima приятно удивила, избавившись от недостатков прошлого поколения и сохранив главное преимущество – удачное соотношение цены и качества.**

*Александр Виноградов*

Есть ли смысл раскошеливаться на дорогие светодиодные фары? Чтобы прояснить животрепещущий вопрос, мы собрали на Дмитровском автополигоне десять машин с самой современной светотехникой.

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

# СВЕТ ПРОТИВ ТЬМЫ

Прошлой осенью мы свели в очном поединке машины с галогенной, ксеноновой и LED-светотехникой (ЗР, 2015, № 10) – и выяснили, что способности светодиодных фар, которым поют дифирамбы производители и маркетологи, слегка преувеличены. Однако технологии не стоят на месте: за светодиодами наше светлое будущее! Поэтому мы пригнали на полигон десяток из доступных на российском рынке машин со светодиодными фарами и устроили им «темную». Разношерстная компания – от самых популярных и относительно доступных автомобилей до откровенно дорогих – дала обильную пищу для размышлений.

## Классовое неравенство

Разница в конструктивной сложности фар и систем управления ими оказалась настолько значительной, что мы разбили участников теста на несколько условных групп. Обладатели самых простых систем – Hyundai Tucson, Nissan X-Trail и Toyota Land Cruiser 200. Не удивляйтесь, что «двухсотый» со стартовой ценой 3,8 млн рублей попал в эту компанию – по степени технической навороченности Toyota находится на уровне автомобилей Hyundai и Nissan. На Ниссане и Тойоте установлены полностью светодиодные фары и система автоматического управления дальним светом. Hyundai ее лишен, а по LED-технологии у него выполнен только ближний свет. Зато он умеет дополнительно подсвечивать повороты, чему не обучены оба «японца».

Вторую группу сформировали Infiniti Q50, Jaguar XF и Cadillac Escalade ESV, которые обладают внушительным арсеналом для борьбы с «силами тьмы»: располагают полностью светодиодными фарами, системой автоматического управления светом и функцией подсветки поворотов.

К высшей категории мы отнесли Audi Q7, Mercedes-Benz C-класса, Volvo XC90 и Lexus LX. В довесок к перечисленным выше функциям они являются обладателями так называемых матричных фар, которые умеют сегментарно приглушать свет, чтобы не слепить водителей встречных и попутных машин, – и теоретически должны на голову превзойти прочих участников теста по качеству освещения дороги.

Общепринятой методики сравнительных испытаний современной светотехники нет. Поэтому, как и в случае с системами автоматического торможения (ЗР, 2015, № 6), мы разработали собственную тестовую программу, включающую комплекс различных упражнений.

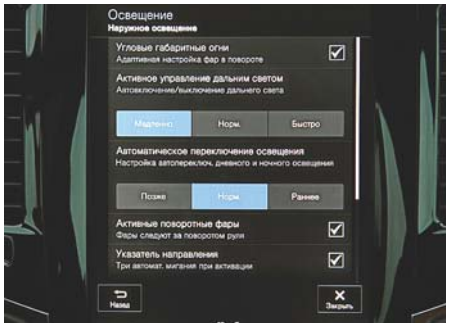
Тесты поделили на три этапа. Для начала – статические испытания. В определенных точках замеряем люксметром освещенность в режиме ближнего и дальнего света, а также оцениваем работу боковых и поворотных фар (при их наличии). Затем в динамике проверяем, насколько четко и быстро функционирует автоматическое включение и выключение дальнего света, а еще – как работает матричная технология. На десерт – регламентированный тестовый маршрут по дорогам общего пользования, где, в отличие от рафинированных условий полигона, есть другие автомобили, дорожные знаки, мачты освещения и прочие особенности, сбивающие с толку управляющую электронику.

Из-за значительных технических различий и сильного разброса цен мы не стали расставлять участников теста по ранжиру, но лучших в отдельных дисциплинах выявили.

## Ночное бдение

В полной темноте приступаем к замерам освещенности беспристрастным люксметром. Глаза перестают видеть объект, когда освещенность падает ниже пяти люксов. Но на границе светового пучка, за которой визуально начинается кромешная тьма, прибор еще фиксирует один люкс – вот это значение и примем в качестве пограничного. До нуля освещенность может снижаться очень долго – десятки метров! – но это уже фоновое значение, которым можно пренебречь.

**Обычно режим автоматического управления дальним светом обозначается на панели отдельным индикатором.**



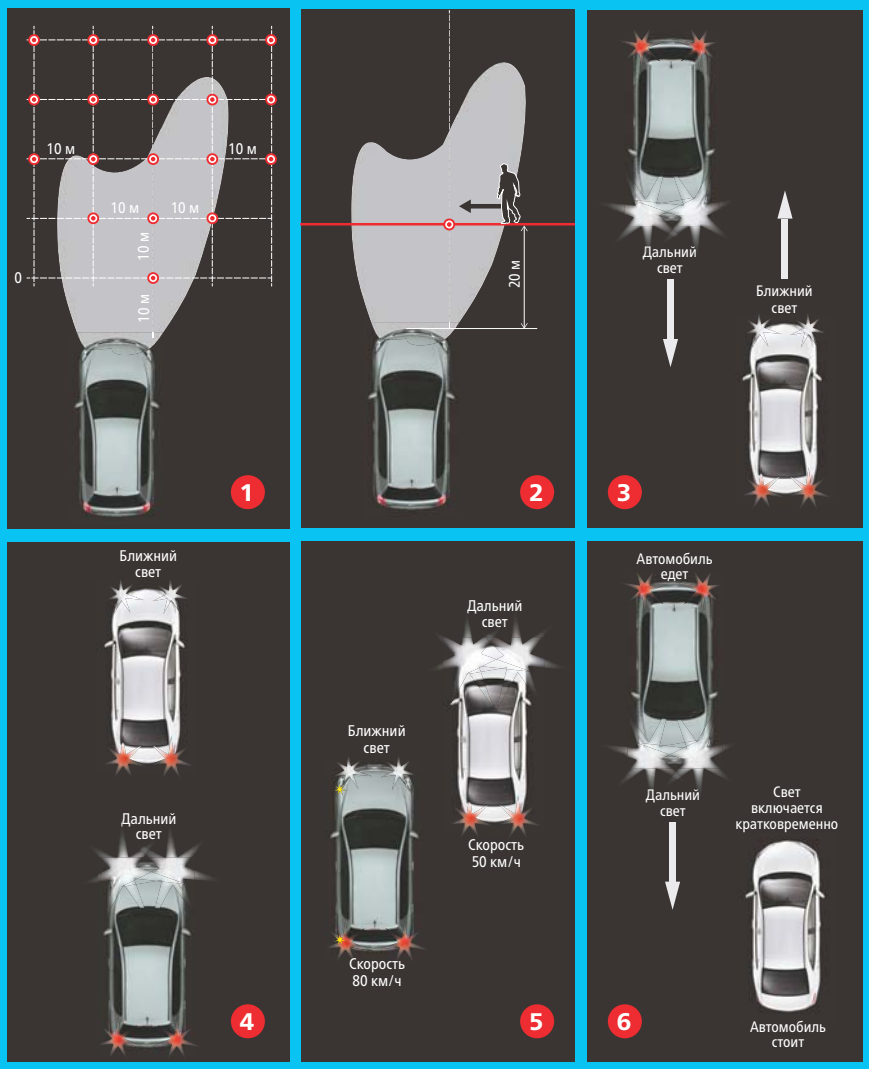

**Только Volvo предлагает широкий набор настроек головного света. В частности, у водителя есть возможность выбирать скорость, на которой происходит переход с ближнего света на дальний и обратно.**

С ближним светом всё поначалу кажется логичным. Простенький Nissan X-Trail не добил светодиодными фарами и до 40 м, а продвинутые Audi Q7 и Mercedes-Benz C-класса вышли аж за 130 м. Более чем трехкратная разница! Lexus LX и Jaguar XF продемонстрировали весьма скромные способности, явно не соответствующие их навороченной светотехнике: 40 и 65 м соответственно. Кроме того, Nissan и Lexus выделяются очень резкой границей перехода из света в темноту – возникает ощущение опустившегося занавеса. Ехать с такими фарами некомфортно.

Измерение границ дальнего света – изнурительный труд. Еще бы, ведь некоторые испытуемые заставляют отходить с люксметром почти на 300 м. Мы ожидали увидеть самый яркий свет на машинах с продвинутыми матричными фарами, но в лидерах неожиданно оказался Land Cruiser 200 с полностью светодиодной, но относительно простой светотехникой. Его результат – 290 м. «Японец», правда, нещадно «лупит» на встречную полосу, тогда как соперники с чуть худшей дальнобойностью (Volvo, Jaguar, Mercedes-Benz, Audi) сохраняют интеллигентное светораспределение. Впрочем, при наличии функции автоматического управления светом эту особенность Тойоты не стоит считать серьезным недостатком. Худшим ожидаемо оказался Hyundai с галогенными фарами дальнего света.

За исключением Ниссана и Тойоты, все машины умеют подсвечивать виражи с помощью поворотных механизмов в фаре или включением бокового света – противотуманки или отдельной секции в основной фаре.

## Ночное многоборье: упражнения тестовой программы




**1. «Далеко гляжу»**
Асфальтовая площадка размечена конусами на квадраты со стороной 10 м. Люксметром Эколайт СФАТ. 412125.002 замеряем освещенность у каждого конуса на высоте 0,1 м от асфальта. На основе полученных данных строим модели пучков дальнего и ближнего света. Они показывают распределение света и его дальность.

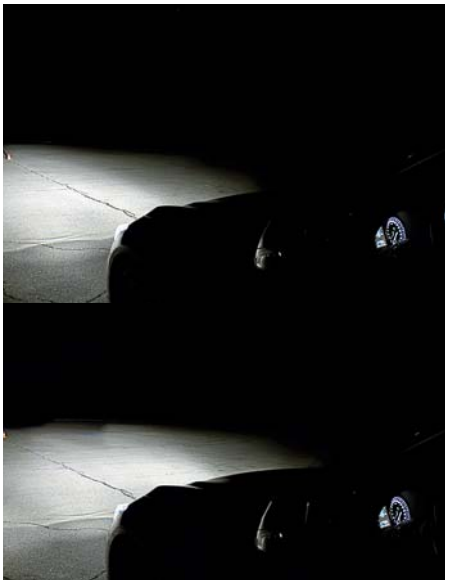
**2. «Глаза разбегаются»**
Во втором статическом упражнении измеряем ширину пучка и оцениваем эффективность режима подсветки поворотов (при его наличии). Конус установлен в 20 м перед бампером автомобиля. Пешеход приближается к нему справа под прямым углом к стоящей машине и останавливается по команде водителя на границе зоны видимости. Результат – расстояние в метрах от человека до конуса. Если у машины есть поворотный или боковой свет, то даны два результата – без него и с ним.

**3. «На встречке»**
Самый очевидный из тестов в движении – встречный разъезд. Фиксируем, за сколько метров автоматика, заметив приближающуюся машину, переключит дальний свет на ближний или, в случае матричных фар, начнет затемнять отдельные сегменты.

**4. «Нагоняем попутного»**
Чуть усложним предыдущее испытание и подставим камере не яркие фары, а задние габаритные огни. Посмотрим, когда электронный разум перестанет слепить нагоняемый автомобиль.

**5. «Внимание – обгон»**
Тестовый автомобиль должен оперативно убавить яркость света, распознав опередившую его машину. Так как оба участника теста находятся в движении, результат представлен не в метрах, а в секундах.

**6. «Скорость реакции»**
По сути, имитируем ситуацию, когда встречный автомобиль выскакивает из-за поворота или после подъема. Автомобиль едет в кромешной темноте, а стоящая на встречной обочине машина в определенный момент (расстояние между машинами около 200 м) включает фары. Задача электроники всё та же – как можно быстрее переключиться на ближний свет. Фиксируем время реакции в секундах.



**На примере Infiniti становится понятно, что на маленькой скорости поворотные фары (нижний снимок) не дают возможности увидеть близко расположенные помехи.**

Управляющая электроника получает команду от указателя поворота или датчика угла поворота руля и отдает команду исполнительным механизмам.

Ширину светового пучка замеряем в 20 м от машины – на этом расстоянии поперек «взгляда» фар идет человек от оси симметрии машины к обочине. А мы замеряем точку, в которой он станет невидимым. Лучший результат показал Volvo: водитель видит пешехода, стоящего в 27,6 м справа от машины. Причем XC90 выдал этот результат без использования каких-либо дополнительных функций: измерения мы проводили в статике, когда у XC90 не активен механизм поворота фар (это, например, умеет Infiniti), а боковая подсветка противотуманной фарой бесполезна, потому что озаряет лишь небольшое пространство под бампером. Широко светят основные фары Volvo!

А вот Hyundai, наоборот, продемонстрировал, насколько эффективна дополнительная секция боковой подсветки. С ее помощью он повторил результат лидера – но для этого уже нужно крутить руль, чтобы включилась боковая подсветка. Остальные в этом упражнении серьезно отстали. Лучшие из числа преследователей – Infiniti Q50 (19,8 м с поворотными фарами) и Jaguar XF (19,2 м с боковым светом). Но оба в то же время оказались худшими при прямом положении колес: 10,2 и 9,9 м соответственно.

Кстати, количество LED-источников в фаре напрямую не влияет на эффективность

**Количество светодиодов в фаре напрямую не влияет на эффективность освещения**

## Nissan X-Trail

**Фары в базовой комплектации** галогенные
**Фары тестовой машины** светодиодные
**Дополнительные функции** автоматический режим управления светом
**Минимальная цена машины с участвующей в тесте светотехникой** 1 785 000 ₽
**Скорость включения/выключения дальнего света*** 40/25 км/ч

**Для всех машин – по результатам замеров ЗР.*

X-Trail подтвердил выводы, сделанные нами в прошлом году при испытаниях светодиодных фар недорогих машин. Ближний свет рьяно оправдывает свое название – бьет слишком близко, у него резкая граница между светом и темнотой, заметный и не очень понятный вырез пучка в своей полосе. Дальний свет не самый худший, с правильной формой пучка. В автоматическом режиме электроника иногда запаздывала с включением дальнего света, хотя никаких «раздражителей» впереди не было. Во всех ездовых упражнениях машина выступила без серьезных замечаний. Сбои с распознаванием задних габаритов попутных автомобилей случались как на дорогах общего пользования, так и на полигоне, где фонари идущей впереди машины были единственным источником света. Для автовключения дальнего света левый рычаг должен быть в положении «от себя», из-за чего неудобно пользоваться указателями поворота.

## Hyundai Tucson

**Фары в базовой комплектации** галогенные
**Фары тестовой машины** светодиодный ближний и галогенный дальний свет
**Дополнительные функции** подсветка поворотов
**Минимальная цена машины с участвующей в тесте светотехникой** 1 610 900 ₽
**Скорость включения/выключения дальнего света** нет

Tucson – самый скромный по оснащению участник нашего теста. У него нет автоматического режима управления дальним светом, а светодиодами фара заполнена лишь частично – в режиме дальнего света работают обычные галогенки. Перед началом замеров экспертная группа обсуждала, как же учесть такую разницу в оснащении, но снисхождения к себе «кореец» не потребовал. Его ближний свет оказался не хуже, чем у четырех соперников, включая премиальные Lexus и Jaguar. Граница света и тени мягкая, что помогает и в режиме дальнего света: переход от белого оттенка LED-оптики к желтому галогенному не режет глаз. Tucson удивил эффективностью бокового света, а вот дальний ожидаемо оказался не на высоте и иссяк еще до 200-метровой отметки.

## Toyota Land Cruiser 200

**Фары в базовой комплектации** светодиодные
**Фары тестовой машины** светодиодные, с дополнительными функциями
**Дополнительные функции** автоматический режим управления светом
**Минимальная цена машины с участвующей в тесте светотехникой** 4 350 000 ₽
**Скорость включения/выключения дальнего света** 40/30 км/ч

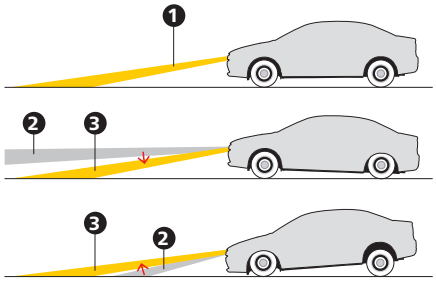
В режиме дальнего света Land Cruiser 200 ярко освещал конусы, расположенные по левую сторону от машины (читай: на встречной полосе). И по дальности обставил даже Audi и Volvo. Вероятно, именно по этой причине автоматика переключает фары на ближний аж за километр до встречной машины. На ночной трассе Land Cruiser отметился несколькими ложными срабатываниями, среагировав на группу ярких дорожных знаков. А вот ближний свет на фоне конкурентов выглядит слабо. Да и функцию подсветки поворотов на такой дорогой машине хотелось бы иметь.

Для всех моделей даны снимки ближнего света

## ОРУДИЯ БОРЬБЫ

Матричные фары умеют затенять более одного сегмента, отслеживая несколько машин одновременно.

### Схема работы автокорректора



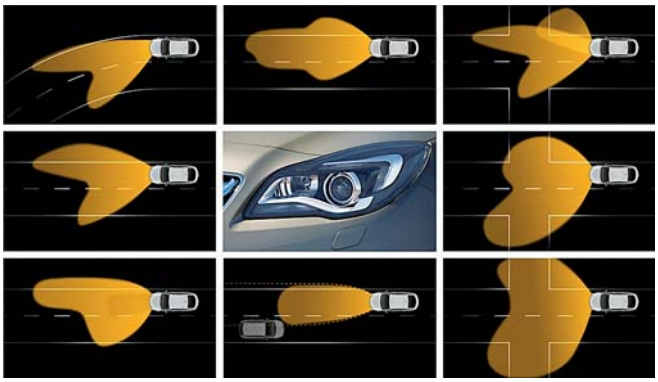

1 – режим ближнего света
2 – пучок света до корректировки
3 – пучок света после корректировки

Что представляло собой управление светом до появления интеллектуальных систем? Переключатель в салоне, фары, а между ними – незамысловатая электропроводка с реле и предохранителями. У героев сегодняшнего дня всё гораздо сложнее.

Первый помощник системы – датчик света. Он уже не первый десяток лет автоматически включает фары при наступлении сумерек или на въезде в туннель. У некоторых современных моделей заявлена функция изменения формы светового пучка и его яркости в зависимости от условий движения. В этом случае электроника также опирается на показания этого сенсора, а еще ей нужна информация о скорости машины. Так компьютер понимает, что необходимо задействовать городской или автобанный режим.

Автокорректор стал массовым с появлением ксеноновых фар больше двадцати лет назад. Оптические или механические датчики измеряют положение кузова относительно условного нулевого уровня, а блок управления дает команду на корректировку светового пучка по высоте. Важно понимать, что система довольно инертна и призвана компенсировать изменение угла наклона кузова в зависимости от загрузки автомобиля, а отрабатывать дорожные неровности или подстраивать пучок на спусках и подъемах она неспособна.

В 2000-е годы стали набирать популярность поворотные фары, улучшающие видимость при маневрах. Они бывают двух типов: отдельная секция, включающаяся при необходимости, или подвижный оптический элемент ближнего света. Первый вариант используется исключительно для подсветки медленных поворотов (например, при въезде во двор), второй больше помогает при прохождении быстрых виражей, хотя и на черепашьей скорости польза от него заметна. В обоих случаях электроника опирается еще и на данные с датчика угла поворота руля. Как только водитель начал крутить баранку, тут же активируется подсветка в соответствующем направлении. Отдельные секции могут также реагировать на указатель поворота и включаться заранее. Очень удобно: водитель видит ситуацию «за углом», даже не начав маневр.



У самых продвинутых машин форма светового пучка изменяется в зависимости от скорости движения. Это добавляет комфорта, но измерить его в метрах или люксах на едущей машине практически невозможно.

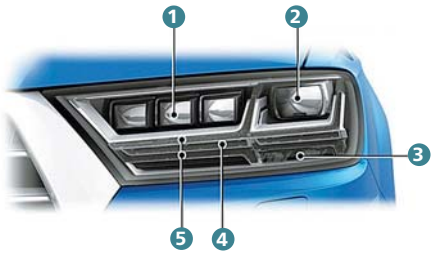
Автоматика управления дальним светом еще совсем молода. Ее внедрили, когда современные автомобили получили «зрение» – видеокамеры, расположенные рядом с датчиком света за салонным зеркалом. Объектив ловит любой достаточно яркий источник света и до момента его исчезновения из поля зрения держит фары в режиме ближнего света. В теории всё просто, но камера и ее программная поддержка должны обладать недюжинными способностями.
К примеру, нужно замечать задние габаритные огни, которые бывают очень тусклыми (особенно на возрастных машинах), и в то же время игнорировать свечение яркой отражающей пленки дорожных знаков.

Вершина современных технологий – так называемый матричный свет. Его впервые применила фирма Audi, а теперь он есть даже у вполне демократичного Опеля.

При появлении встречной или попутной машины такие фары не выключают дальний свет полностью, а «вырезают» отдельный фрагмент светового пятна . Это обеспечивает водителю наилучший обзор и практически полностью исключает вероятность ослепления тех, кто на встречке.

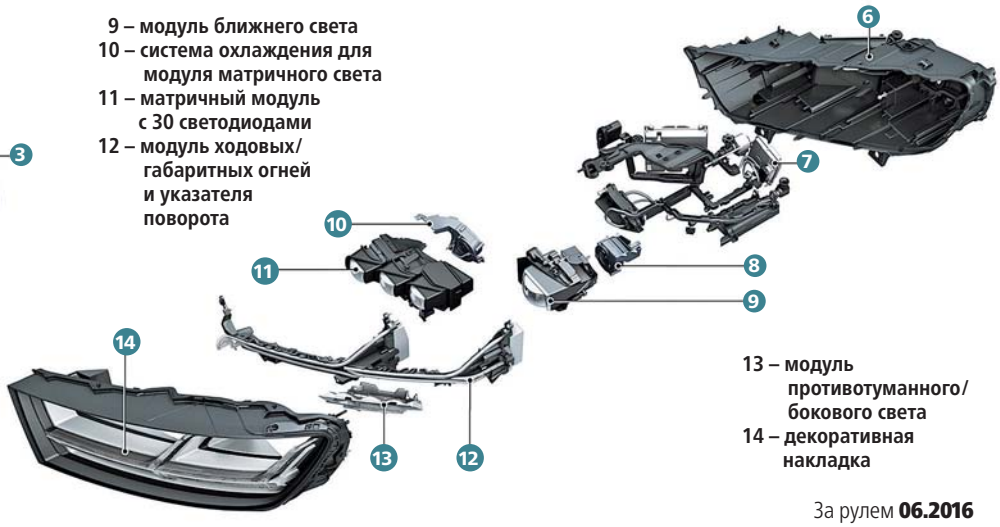
Работает продвинутая система, опираясь на описанные выше датчики, а также дополнительные устройства. Так, Audi задействует еще и данные навигации, заранее перенастраивая свет под ближайший вираж.

### Конструкция светодиодной фары на примере матричной светотехники Audi Q7




1 – матричный дальний свет
2 – ближний свет
3 – противотуманный/боковой свет
4 – указатель поворота
5 – ходовые/габаритные огни
6 – корпус; 7 – управляющая электроника
8 – система охлаждения для модуля ближнего света

9 – модуль ближнего света
10 – система охлаждения для модуля матричного света
11 – матричный модуль с 30 светодиодами
12 – модуль ходовых/габаритных огней и указателя поворота




13 – модуль противотуманного/бокового света
14 – декоративная накладка

**Со временем электроника станет лучше ориентироваться в нестандартных ситуациях, но сейчас много ложных срабатываний**

освещения. К примеру, Mercedes-Benz и Audi выступили в статичных дисциплинах практически наравне, при этом у С-класса на одну фару приходится всего восемь светодиодов, а в Q7 только за дальний свет отвечают три десятка.

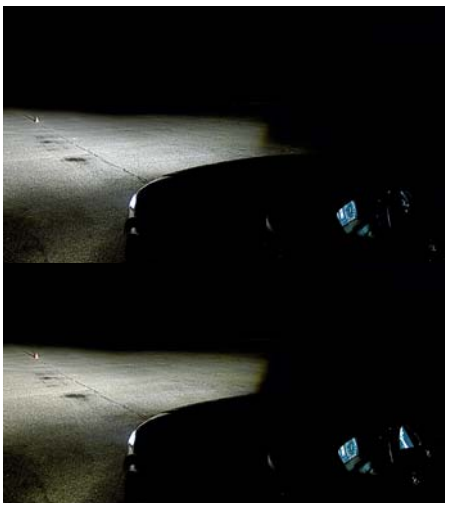
## Поехали!

В динамических тестах мы оценивали работу автоматики переключения с дальнего света на ближний и обратно. Практически все машины выступили одинаково при встречном разъезде, когда в объектив камеры попадал яркий головной свет: они не испытывали затруднений и мгновенно меняли режим (кроме, разумеется, Hyundai, который лишен этой функции). А вот когда нужно было ориентироваться на более тусклые задние габариты, некоторые давали сбои. Nissan X-Trail даже в идеальных условиях полигона, где на спецдорогах нет дополнительных источников света, мешающих корректной работе автоматики, распознавал их через раз.

Infiniti Q50 и Cadillac Escalade стабильно опаздывают при переключениях с дальнего света на ближний, когда их обгоняет другой автомобиль, – мы намерили соответственно четыре и три секунды задержки! Всё это время обогнавший их водитель мучается из-за отражающегося в зеркалах яркого света фар. Других замечаний у нас нет.

## Сами разберемся

Работу автоматики дополнительно проверяли на дорогах общего пользования, где мешают другие источники света, сложный рельеф, дорожные знаки и автомобили. Сбои при



**У Volvo старания боковой подсветки практически незаметны (нижний снимок), но спасает очень широкий пучок основных фар.**

### Infiniti Q50

**Фары в базовой комплектации** галогенные
**Фары тестовой машины** светодиодные
**Дополнительные функции** автоматический режим управления светом, поворотные фары
**Минимальная цена машины с участвующей в тесте светотехникой** 2 311 000 ₽
**Скорость включения/выключения дальнего света** 40/25 км/ч

Infiniti допускал заметные задержки при переключениях света в автоматическом режиме. Встречного водителя Q50 слепит две с половиной секунды, а обгоняющего – все четыре. Q50 оказался в середнячках по дальнему свету и ближе к лидерам – по ближнему. Видимость в виражах улучшают поворотные модули, которые помогают и на высокой скорости, и при въезде во двор: сектор обзора становится шире почти вдвое. Но сделать заметными помехи под самым носом они не в силах.

### Cadillac Escalade ESV

**Фары в базовой комплектации** светодиодные
**Фары тестовой машины** светодиодные, с дополнительными функциями
**Дополнительные функции** автоматический режим управления светом, боковой свет
**Минимальная цена машины с участвующей в тесте светотехникой** 5 575 000 ₽
**Скорость включения/выключения дальнего света** 45/20 км/ч

Ближний свет Кадиллака средненький. Дальний – вовсе на последнем месте в тесте (хуже только галогенный у Hyundai) и к тому же неравномерный, с вкраплениями темных пятен. Да и вспомогательных функций для автомобиля с такой ценой маловато. Боковая подсветка фактически декоративная. Слева ее свет практически полностью перекрывается наружным зеркалом, да и при повороте направо она едва ли окажет заметную помощь. Вдобавок автоматика плохо реагирует на попутные автомобили и пару раз сглючила, не включив дальний свет вплоть до скорости 60–80 км/ч.

### Jaguar XF

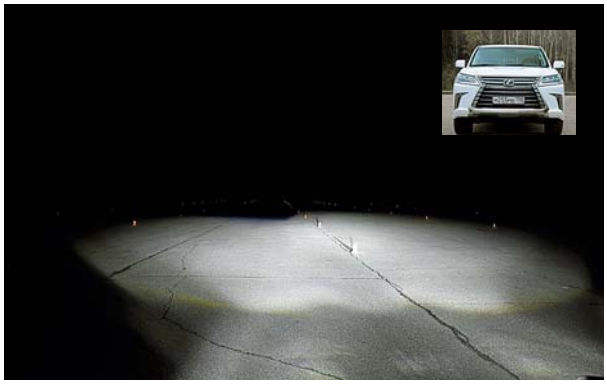
**Фары в базовой комплектации** ксеноновые
**Фары тестовой машины** светодиодные
**Дополнительные функции** автоматический режим дальнего света, поворотные фары, боковой свет
**Минимальная цена машины с участвующей в тесте светотехникой** 2 980 900 ₽
**Скорость включения/выключения дальнего света** 45/25 км/ч

Jaguar выделяется из общего ряда рефлекторными фарами (у остальных – линзованная оптика), которые при этом умеют поворачиваться. В статике, правда, эта функция не работает, поэтому освещать пешехода помогает только дополнительная секция. Основной свет от нее простирается недалеко, но водитель все-таки почувствовал ее помощь. Ближний свет разочаровал (бьет недалеко), но благодаря размытой световой границе ехать с ним комфортнее, чем на японских машинах. Jaguar единственный из автомобилей без матричной технологии адекватно реагирует на задние габаритные огни. Он не сплоховал, даже когда на трассе ему досталась Газель с одной горящей задней лампочкой. XF – лучший из участников с «простыми» LED-фарами.

Для всех моделей даны снимки ближнего света

## Lexus LX

**Фары в базовой комплектации** светодиодные
**Фары тестовой машины** светодиодные
**Дополнительные функции** матричная технология, автоматический режим дальнего света, боковой свет
**Минимальная цена машины с участвующей в тесте светотехникой** 6 090 000 ₽
**Скорость включения/выключения дальнего света** 65/35 км/ч



Lexus LX обзавелся модным матричным светом. Как и положено, такие фары затеняют отдельные сегменты – но работают небезупречно. И ближний свет, и дальний не отличаются хорошей дальнобойностью и яркостью. Из-за небольшого количества регулируемых фрагментов система работает довольно грубо: при приближении встречной машины темный сектор получается очень широким; светодиоды, освещающие дорогу, переключаются в режим ближнего света, а дальний бьет по обочинам и лишь немного помогает ориентироваться в пространстве. А еще непонятно настроен боковой свет: польза от него ощущается при развороте, а вот при 90-градусном маневре нужный сектор остается темным. Зато в автоматическом режиме Lexus быстрее всех переключается с дальнего света на ближний.

Самый яркий ближний свет

## Mercedes-Benz C-класса

**Фары в базовой комплектации** галогенные
**Фары тестовой машины** светодиодные
**Дополнительные функции** матричная технология, автоматический режим управления светом, поворотные фары, боковой свет
**Минимальная цена машины с участвующей в тесте светотехникой** 2 078 770 ₽
**Скорость включения/выключения дальнего света** 40/20 км/ч

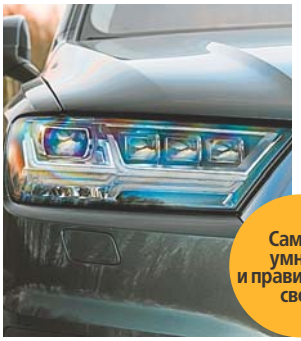
Жаль, что к моменту проведения этого теста в Россию еще не пришли новые седаны E-класса – обладатели самых современных фар в мерседесовской линейке. Но и «цешка» не ударила лицом в грязь. Автоматика работает быстро и без сбоев, световое пятно яркое и равномерное. Правда, пучок очень узкий – по сравнению с конкурентами (это не очень досаждает, но факт есть факт). Для улучшения освещенности ходовых виражей предусмотрены поворотные модули, для медленных – секции боковой подсветки. Матричная светотехника работает несколько грубее, чем у Audi: затененный фрагмент больше, чем хотелось бы, а иногда машина переводит в режим ближнего света всю фару целиком.

## Volvo XC90

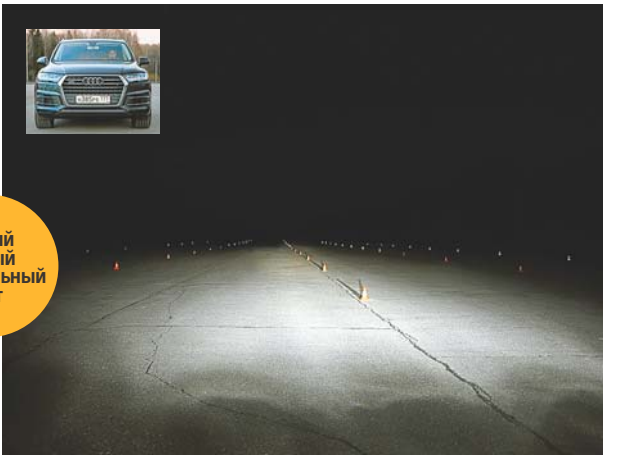
**Фары в базовой комплектации** галогенные
**Фары тестовой машины** светодиодные
**Дополнительные функции** матричная технология, автоматический режим управления светом, поворотные фары, боковой свет
**Минимальная цена машины с участвующей в тесте светотехникой** 3 365 800 ₽
**Скорость включения/выключения дальнего света** 25/15 или 55/35 км/ч

Уникальная ситуация: в статике у Volvo неактивна функция поворота фар, а боковой свет от противотуманки слишком тусклый и недалекий – но ширина основного пучка такова, что XC90 в этой дисциплине заткнул за пояс всех соперников. Матричный свет на ночной трассе суетится, часто перенастраиваясь, – особой пользы от этого нет, но и ошибок система не допустила. Разве что периодически пыталась перейти на дальний, когда появлялись уличные фонари вдоль дороги. Volvo – единственная машина, предлагающая расширенные настройки головной светотехники – например, можно выбрать скорость, на которой происходит автоматическое переключение на дальний свет.

Для всех моделей даны снимки ближнего света



Самый умный и правильный свет



## Audi Q7

**Фары в базовой комплектации** светодиодные

**Фары тестовой машины** светодиодные, с дополнительными функциями и матричной технологией

**Дополнительные функции** матричная технология, автоматический режим дальнего света, боковой свет

**Минимальная цена машины с участвующей в тесте светотехникой** 3 537 382 ₽

**Скорость включения/выключения дальнего света** 35/20 км/ч

Не зря Audi усиленно рекламирует свои матричные фары – они самые совершенные в нашем тесте: система ни разу не ошиблась! Размер затеняемых сегментов выбирается точно по размерам объекта и не влияет на качество общей освещенности. Дальнобойность основных фар практически лучшая в наших испытаниях. При снижении скорости только Audi заботливо включает с обеих сторон подсветку поворотов. Удобно: водитель лучше видит дорогу. Впрочем, боковой свет мог бы быть пошире и поярче – но это единственная наша претензия. Механических поворотных модулей фары Q7 лишены – управляющая программа быстро перестраивает пучок для комфортного прохождения виражей. Отдельный комплимент – алгоритму постепенного включения дальнего света, который раздвигает темноту, как распахивающийся театральный занавес.

**Audi Q7 демонстрирует образцовую подсветку при повороте во двор и при других подобных маневрах на низких скоростях: не слишком ярко и в нужном секторе. На втором снимке показан правый поворот.**

распознавании габаритных огней повторились. Более того, к компании Infiniti, Ниссана и Кадиллака присоединилась Toyota. Эта четверка до последнего момента слепит водителя нагоняемого автомобиля в зеркала, вынуждая брать управление светом на себя и принудительно переключаться на ближний.

В целом электронный разум всех наших подопечных соображает более-менее адекватно (за исключением вышеупомянутой особенности). Ездить со световыми ассистентами действительно легче и приятнее – во всяком случае, пока не возникают специфические условия, которые на данном этапе развития технологий невозможно заложить в алгоритм.

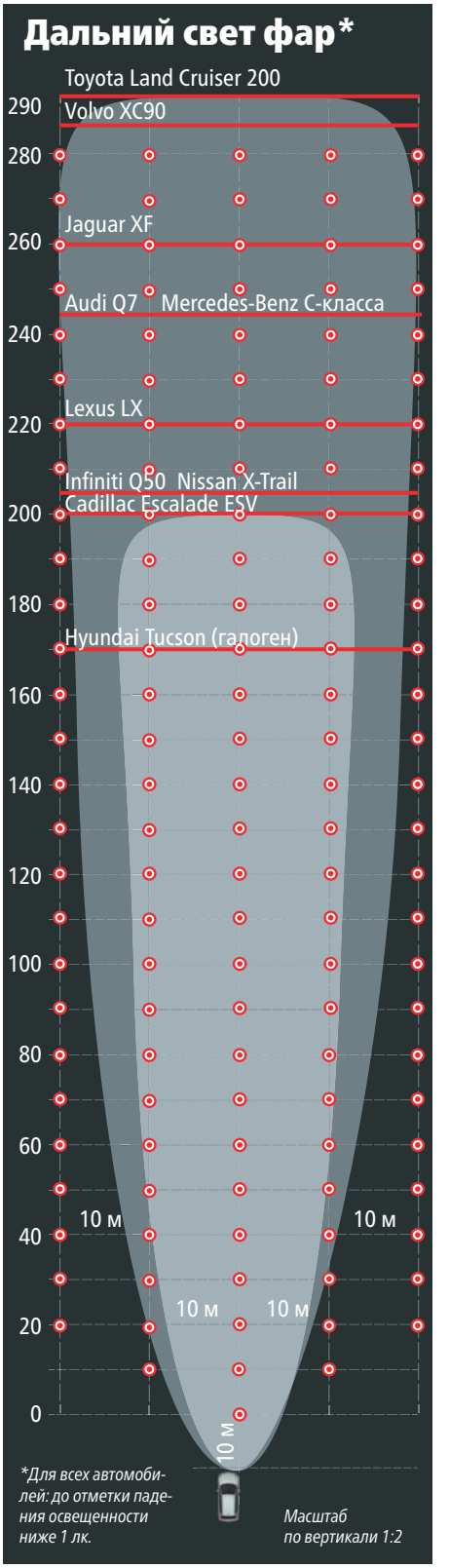
Например, неудобно перед дальнобойщиками. Верх кабины грузовика появляется из-за пригорка намного раньше фар, на которые ориентируется управляющая система. А пока нет «раздражителя», дальний свет продолжает слепить – ведь положенные фурам три желтые лампочки наверху кабины теряются в темноте, электроника их не распознаёт. Пару раз я получил от фур вполне заслуженный упрек включением всех прожекторов. А в ручном режиме вежливый водитель, заметив верхние габариты грузовика, заранее переключился бы на ближний.

**Чем дешевле машина, тем менее эффективен светодиодный свет**

Похожие проблемы могут возникнуть в зимнюю слякоть. Камера попросту не поймет, что вот это тусклое мерцание впереди – головная оптика встречной машины.

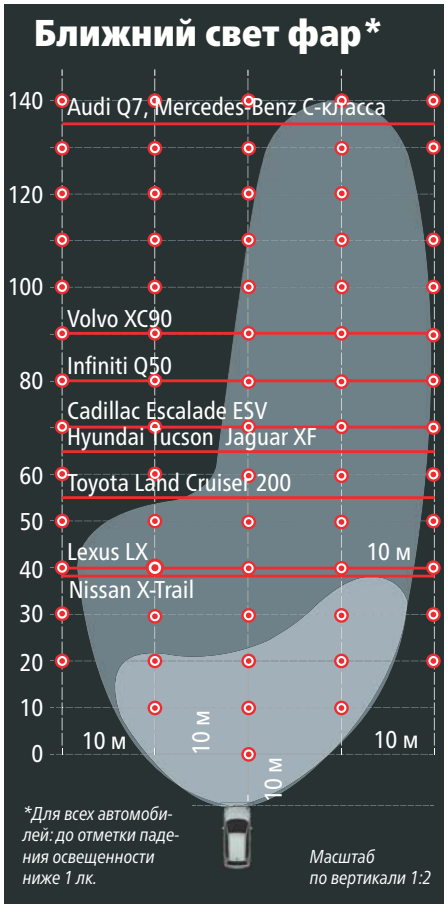
Еще один нюанс – особенности рельефа дороги. До встречной машины запросто может быть километр, и ваш дальний ей пока не мешает. Или же вы оба спускаетесь в низину, когда свет можно не переключать до последнего момента. Как и в случае с фурой, грамотный водитель будет действовать по ситуации, а электроника переключает свет строго в соответствии с заложенной программой – когда встречные фары начнут «бить в лоб».

Конечно, со временем электроника станет получать больше информации (например, через коммуникацию Car-to-Car или Car-to-X) и лучше ориентироваться в нестандартных ситуациях. Пока же всем машинам они не по зубам.




## Дань технологиям

Выводы из нашего ночного дозора следующие. Еще раз подтвердился тезис, что сами по себе светодиоды в фаре вовсе не гарантируют ее отличную работу. И чем дешевле машина (и соответственно фара), тем хуже свет. Переход с галогена и ксенона на светодиоды обусловлен необходимостью быть



**Работа матричных фар глазами водителя. Яркость в центральном секторе снижена, чтобы не слепить водителя попутной машины. По краям работают секции дальнего света.**

в тренде и рапортовать о снижении энергопотребления.

Среди очевидных **плюсов LED-фар** – более привычный для человеческого глаза спектр и «вечные» источники света (второе утверждение чисто теоретическое и требует подтверждения практикой).

**Минусы** – сложная и дорогая конструкция, которая при любых неполадках или повреждениях заменяется только в сборе. Цены на новые светодиодные фары сильно зависят от марки. Например, ниссановская фара стоит около 40 000 рублей, на Infiniti она уже вдвое дороже, на Mercedes-Benz – втрое, а на Audi – в пять-шесть раз! Цены, разумеется, примерные, но порядок такой.

Как заводская опция LED-оптика тоже влетает в копеечку. Volvo оценивает ее в 85 900 рублей относительно базовой галогенной, Mercedes-Benz для С-класса – в 120 452 рубля. Замена штатного ксенона светодиодным светом при покупке седана Jaguar XF обойдется в 170 900 рублей. У Audi доплата скромнее – «всего» 67 382 рубля, но берут ее не за замену ламп накаливания светодиодами, а за одну только матричную технологию (в базе у Q7 уже стоят более простые LED-фары). Машины родом из Японии, Южной Кореи и США заоблачными расценками не шокируют – у них модные источники света идут в пакете с другими опциями или вовсе входят в базовое оснащение.

Наши рекомендации таковы. Доплачивать за «просто» LED-фары не стоит. Но если они оснащены хотя бы одной-двумя дополнительными функциями, например поворотным светом, дополнительными секциями боковой подсветки, автоматическим управлением дальним светом или, наконец, матричной технологией, имеет смысл раскошелиться, если финансы позволяют. Это чрезвычайно полезный арсенал, заметно повышающий уровень активной безопасности и делающий поездки в темное время комфортнее. ЗР

## Результаты замеров ЗР

| | Nissan X-Trail | Hyundai Tucson | Toyota Land Cruiser 200 | Infiniti Q50 | Cadillac Escalade ESV | Jaguar XF | Lexus LX | Mercedes-Benz C-класса | Volvo XC90 | Audi Q7 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Расстояние, на котором становится виден пешеход, стоящий справа от автомобиля,** м | | | | | | | | | | |
| **Прямой свет** | 13,6 | 11,8 | 16,4 | 10,2 | 12,4 | 9,9 | 11,6 | 12,9 | 27,6 | 12,4 |
| **Поворотный свет** | нет | 27,6 | нет | 19,8 | 13,6 | 19,2 | 11,6 | 18,0 | 27,6 | 14,3 |
| **Дистанция перехода с дальнего света на ближний при встречном разъезде,** м | | | | | | | | | | |
| **Расстояние** | 750 | нет | более 1000 | 500 | 500 | более 1000 | 700 | более 1000 | 700 | более 1000 |
| **Дистанция перехода с дальнего света на ближний при приближении к попутной машине,** м | | | | | | | | | | |
| **Расстояние** | 400 | нет | 600 | 400 | 600 | 550 | 400 | более 700 | 600 | более 700 |
| **Время перехода с дальнего света на ближний при обгоне,** с | | | | | | | | | | |
| **Время переключения** | 0,5 | нет | 1,5 | 4 | 3 | 1 | 0,5 | 1,5 | 2 | 0,5 |
| **Время перехода с дальнего света на ближний при внезапном появлении встречной машины,** с | | | | | | | | | | |
| **Время переключения** | 0,5 | нет | 2 | 2,5 | 0,5 | 0,5 | 1,5 | 1,5 | 2 | 0,5 |

# ПАРИЖ, ДО ВОСТРЕБОВАНИЯ

Смотрите на iPad: едем в Европу

Показываем Ладу Весту в Западной Европе экспертам-профессионалам и потенциальным покупателям.

Авторы **Сергей Канунников**, **Владимир Соловьев**, фото: **Константин Якубов**

## Лада Веста 1.6

**Длина/ширина/высота/база** 4410/1764/1497/2635 мм
**Объем багажника** 480 л
**Снаряженная/полная масса** 1230/1670 кг
**Двигатель** бензиновый, Р4, 16 клапанов, 1596 см³; 78 кВт/106 л.с. при 5800 об/мин; 148 Н·м при 4200 об/мин
**Время разгона 0–100 км/ч** 12,8 с
**Максимальная скорость** 178 км/ч
**Топливо/запас топлива** АИ-95/55 л
**Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл** 9,8/5,9/7,2 л/100 км
**Трансмиссия** переднеприводная; Р5
**Ходовая часть** подвески – McPherson/упругая балка; рулевое управление – реечное, с электроусилителем; тормоза – дисковые, вентилируемые/барабанные, шины – 195/55 R16

Эту улицу в парижском пригороде Иври-сюр-Сен местные в шутку называют улицей Лады. Здесь с 1976 года продают и обслуживают наши машины.

– Симпатичная машина! Но мне бы хотелось поменьше и черненькую!

Забавная оценка нашей Лады милой молоденькой француженкой Сюзанной, владелицей хэтчбека Volkswagen Polo, стала девизом второй части нашего путешествия. Воспоминания об этой встрече снимали усталость и поднимали настроение на обратном пути. Но, проделав 6200 км по дорогам семи стран, мы собрали и другие, более емкие и серьезные заключения о самой громкой российской новинке – седане Лада Веста.

Всю дорогу от Москвы до Парижа и обратно мы ловили заинтересованные взгляды. Некоторые иронично ухмылялись: что здесь делает эта загадочная машина с непонятными номерами? Но были и те, кто с улыбкой одобрительно поднимал большой палец вверх. Давненько мы не сталкивались с таким вниманием! Поверьте, на Ferrari в Париже да и в менее богатых городах, через которые мы проехали, смотрят с меньшим интересом!

Идея поездки возникла, когда стало известно, что АВТОВАЗ собирается вернуться на западноевропейские рынки (сейчас Лады в небольших количествах продают в Германии, Венгрии и Словакии). Мы решили не ждать у моря погоды и попытались понять, как встретят Весту там, где марку Лада уже почти забыли. А заодно оценить Весту в дальнем пробеге. Она у нас, правда, не черненькая, как хотела Сюзанна, а благородного брусничного цвета. И не маленькая – как раз для троих с объемной поклажей.

## Повесть о настоящей Весте

Итак, впечатления от Весты «дальнобойной». К вместимости салона и багажника претензий никаких. Грузили-грузили багажник (одна только видео- и фотоаппаратура чего стоит!), а там еще полно места. Фотограф по-царски развалился на заднем сиденье, хотя в передних креслах разместились тоже не малыши. Сидящим спереди рослым людям не понравится лишь чрезмерно выдающийся вперед подголовник – он мешает распрямить спину и заставляет сутулиться. На дальних дистанциях быстро устаешь.

Утомляют и слепые приборы. Они современны и выглядят красиво, вот только днем ничего не видно. При включенном ближнем свете (на Весте есть и ходовые огни) циферблаты подсвечиваются лучше, зато перестают читаться показания маршрутного компьютера. А яркость подсветки не регулируется. Приемлемо это хозяйство работает лишь в темноте.

Мотора мощностью 106 сил хватает, чтобы не ощущать себя ущербным даже на немецких автобанах. Конечно, здесь он работает на пике возможностей, но даже на скоростях 130–140 км/ч Веста и водитель чувствуют себя уверенно.

При средней скорости около 90 км/ч Веста съедала 7,0–7,2 л/100 км, в автобанных режимах – 7,6–7,7 л. Средний расход за весь пробег составил 8,4 л/100 км. Но это с учетом пробок в крупных городах.

Невысокий расход бензина – косвенное подтверждение выверенности аэродинамики. Однако Веста шумновата. Уже на скорости 100 км/ч с сидящим сзади приходится говорить на повышенных тонах. Немалый вклад в низкочастотный гул вносят арки колес, которым явно не хватает звукоизоляции. Об этом же звонко сообщают камешки, стучащие по днищу.

Роботизированная коробка? На шоссе особых претензий нет. Порой робот неоправданно зависает на низшей передаче или подтыкает ее без особенной нужды. Но с этим можно бороться, играя педалью газа или

**Томаш Меланюк** (Польша), экономист, байкер:

**Интересный получился автомобиль. Смотрится великолепно! В свое время у меня была Лада ВАЗ-2105. Веста – огромный шаг вперед! Мощность двигателя достаточная. Если не ошибаюсь, это одна из первых Лад с автоматической трансмиссией? В интерьере всё гармонично, материалы отделки приятные. Если в Польше предложить Весту по цене, сопоставимой с российской, она убила бы Logan.**

**Матиас Хартвиг** (Германия), инженер:

**Автомобиль выглядит по-европейски. Ни за что не угадал бы в нем российскую Ладу. Однако на большие объемы продаж в Германии рассчитывать не следует. Седаны у нас непопулярны – нужен хэтчбек или универсал. Автомат недорогой машине совсем ни к чему, вполне хватит обычной механики, которая существенно дешевле. Я оценил бы Весту в 11 тысяч евро. По-моему, за такие деньги хэтчбек или универсал у нас покупали бы.**

## » АВТОДРОМ «ЛИНАС–МОНЛЕРИ»

**Весту испытывали на одном из старейших гоночных треков Европы. Автодром «Линас-Монлери» построен в 1924 году на средства Александра Ламблена – крупного промышленника, поставщика радиаторов охлаждения для автомобильных и авиационных двигателей. Длина профилированного гоночного скоростного кольца – 2548 метров. В 1930 году автодром национализировали, а в 1946-м он был передан в ведение UTAC – французского органа сертификации автомобилей, мотоциклов и велосипедов. Сейчас автодром является памятником культуры Франции XX века. Здесь, в Монлери, проходили доводку и сертификацию все Лады, начиная с «копейки».**

## » С ОБНОВКОЙ

**Перед выездом из Москвы мы сменили зимние покрышки Весты на летние GT Radial Champiro FE1 сингапурской фирмы GiTi Tire. С шинами GT Radial уже хорошо знакомы в Западной Европе (Renault и Peugeot комплектуют ими на конвейере некоторые свои модели) и в США, где продажи достигли такого уровня, что компания строит собственный завод. Летом модель GT Radial Champiro FE1 начнут продавать и в России – в размерности от 15 до 17 дюймов. Цена – от 1990 до 4450 рублей.**

**По комфорту, уровню шума, поведению на сухом и на мокром покрытиях шины Champiro оставили благоприятное впечатление. Проведенные замеры до и после пробега выявили повышенный износ протектора: в среднем по четырем шинам – 0,7 мм. Но, принимая во внимание тот факт, что ехали мы на высокой и очень высокой скорости, износ можно считать вполне допустимым. По нашим расчетам, шины смогут пройти не меньше 40 тысяч километров.**

**Испытатель Брюно Серван долго гонял нашу Весту по французскому полигону – в том числе во время испытания тормозов.**

переключаясь вручную (правда, зачем тогда робот?). В городе же замедленные реакции коробки иногда напрягают. Хотя дело здесь еще и в психологии. Времени, потраченного на самостоятельное переключение передач, мы не замечаем, – а когда эту работу выполняет робот, нам, бездельничающим, кажется, что всё происходит мучительно долго.

Самое неприятное: в пробках или после маневрирования вперед-назад на тесной парковке Веста начинает ощутимо, а иногда и вызывающе дергаться. После нескольких минут езды в нормальном режиме это безобразие прекращается, поскольку сцепление остывает. Долго ли оно протянет?

Доехав до Франции и отдав автомобиль не «съедение» тамошним экспертам, мы с интересом слушали их оценки – и сопоставляли со своими. Так вот, французские испытатели и журналисты, которым мы показывали автомобиль, к роботизированным коробкам с однодисковым сцеплением тоже относятся холодно и считают, что такие

**Наша Веста вдоволь поносилась по овальному кольцу, которому уже 90 лет**

**Измерения французы производили с использованием профессиональной сертифицированной аппаратуры.**

роботы неминуемо уйдут с автомобильной сцены.

Немецкий инженер Матиас Хартвиг, которому мы показали Ладу на обратном пути в Ганновере, полагает, что на автомобиль такого класса автоматизированную коробку вообще ставить не нужно – достаточно механики. Но так думают прижимистые немцы, а россияне даже среди недорогих компактных машин всё чаще выбирают версии без педали сцепления.

К подвеске ни у нас, ни у зарубежных коллег претензий не возникло. Она сбалансирована, комфортна, энергоемка. А гоночных повадок от такого автомобиля никто и не требует.

Пожалуй, главный недостаток Весты в том, что она не хочет стабилизироваться на прямой. Руль довольно тяжелый, а машина постоянно требует корректировки траектории. Всё это, разумеется, усугубляется с ростом скорости. Во время зимних испытаний и в московском тяжелом трафике мы этого не замечали, а как только вышли на автобанные скорости (130 км/ч и выше), стало понятно: ты уже не едешь, а работаешь. И чем сильнее боковой ветер, тем более напряженной становится езда.

Этого, конечно, не могли не заметить и зарубежные эксперты. Углы установки колес на фирменной вазовской СТО проверяли за день до выезда из Москвы, и там их признали нормальными. Какие выводы?

## ЗАМЕРЫ «ЗА РУЛЕМ» (полигон «Монлери», Франция)

### Лада Веста

| | |
|---|---|
| **Снаряженная масса** | 1202 кг |
| **Объем багажника** | 410 л |
| **Максимальная скорость** | 175 км/ч |
| **Динамические качества** | |
| **Время разгона:** | |
| **0–60 км/ч** | 6,6 с |
| **0–80 км/ч** | 9,3 с |
| **0–100 км/ч** | 13,9 с |
| **0–120 км/ч** | 18,7 с |
| **0–140 км/ч** | 30,1 с |
| **Эластичность** | |
| **Время разгона:** | |
| **60–100 км/ч (D)** | 7,4 с |
| **80–120 км/ч (D)** | 8,4 с |
| **Торможение с 100 км/ч: тормозной путь** | 43 м |

**Даниель Урле** (Франция), владелец автосервиса, дилер Лады в Иври-сюр-Сен:

**Во Франции автомобили Dacia считают симпатичными лишь с точки зрения цены. На их фоне Веста просто красавица! У нее приятный интерьер. Это автомобиль, соответствующий мировым требованиям.**

**Наша фирма торгует Ладами с 1976 года. Мой отец именно тогда купил себе первую Ладу. Спрос на российские машины стал резко подать с 1990-х. А с прошлого года мы совсем не получаем автомобилей из России, хотя спрос, пусть и небольшой, на них есть. Практически каждый день ко мне обращаются с вопросом: когда же будут новые машины? Лада постепенно теряет клиентов. Те, кто некогда ездил на Нивах, пересаживаются на Дастеры. Лада 4×4 Урбан могла бы спасти положение – она, кстати, уже прошла омологацию в Европе.**

**Теперь, когда Лада оказалась под крылом Renault, у нее появилось больше возможностей во Франции. Она воспринимается как своя марка. А Веста и вовсе способна найти покупателей в разных слоях общества.**

**Роботизированная коробка может приглянуться жителям Парижа и крупных городов – не надо работать педалью сцепления. Но мы, механики, не очень любим такие агрегаты. В пробках робот, конечно, удобнее. Но вот видите – автомобиль снова дрожит. Если после начала продаж во Франции Веста будет так себя вести, гарантировано массовое обращение в сервис, а может дойти и до возвратов машин. В свое время Лады с механической коробкой, стартуя, тоже дергались. Мы избавлялись от неприятных вибраций, заменяя корзину и диск итальянскими. Возможно, так придется поступать и с роботизированными Вестами.**

**Считаю, что при цене 9999 евро Веста сможет успешно конкурировать с машинами Dacia и Fiat. В свое время мы продавали Приору в версии Стандарт за 9000 евро, а Люкс – за 11 тысяч. За 10 тысяч на Весту найдется много желающих. Сегодня всё меньше людей готовы выкладывать по 30–40 тысяч евро за автомобиль. Более приоритетные приобретения – квартира, дом, а машины выбирают подешевле. Но при этом их чаще меняют. И еще: для продаж во Франции желателен универсал или хэтчбек, седаны у нас не жалуют.**

**Европейцы отнеслись к Весте с симпатией. Но, конечно же, ждут появления хэтчбека и универсала**

В Европе разрешенные скорости выше наших, и если всерьез думать об экспорте, рулевое управление нужно доводить – либо колдовать с углами установки колес.

## Без переводчика

Замеры проводили недалеко от Парижа, на полигоне «Монлери». Там нашу Весту «мучил» профессиональный испытатель Брюно Серван. Он полжизни проработал на этих дорогах.

Кроме того, машина прошла через руки журналистов ведущего французского журнала L'Automobile Magazine, а также продавца наших Лад, а в прошлом еще и гонщика Даниеля Урле. Выслушали мы и комментарии

потенциальных покупателей в Польше, Франции, Германии.

Кстати, большой интерес к Весте мы почувствовали еще на границе Белоруссии и Польши, где давали «интервью» молоденькой польской пограничнице, – она очень удивилась, узнав, что машина российская. А в маленьком городке Бяла-Подляска, где мы остановились отдохнуть, в машину попросился поляк по имени Томаш – бывший владелец вазовской «пятерки». Весту он исследовал долго и с интересом. И оценил, к нашему удивлению, очень высоко.

В целом наше мнение о Весте по большинству пунктов совпало с оценками французских спецов. И это логично. Так или иначе, мы

**В Париже таких машин еще не видели. Мы забрались на самую высокую точку города – Монмартр**

**Гаэль Брианco,**
редактор-испытатель журнала L'Automobile Magazine:

**За двадцать лет работы в автомобильной прессе это мой первый опыт общения с Ладой. Правда, однажды я проехал в Ниве, но лишь пассажиром. Впечатления от Весты положительные. Лада всегда воспринималась как автомобиль из прошлого, а Веста вполне современна и отвечает сегодняшним европейским стандартам.**

**С точки зрения стиля и отделки всё в порядке. Видно, что была проделана большая работа, чтобы наверстать заметное отставание от европейских и азиатских автопроизводителей. Но еще есть над чем поработать. Например, над рулевым управлением, коробкой передач, которая, как и аналогичные роботы Peugeot и Ситроена, далека от совершенства.**

**Если бы мне предложили новую Весту за 8000 евро, подумал бы. Автомобиль немного уступает Логану по ездовым качествам, но превосходит его по комплектации: обогреваемые лобовое стекло и передние сиденья, электроприводы зеркал, кондиционер. Салон довольно просторный. В целом очень интересное предложение.**

**Сюзанна:**

**Симпатичная машинка! Но мне лучше поменьше и черненькую!**

**Нелли:**

Пластик жестковатый, а спереди мне с моими длинными ногами тесновато. Нравится, что в Ладе не так много кнопок, как в иных машинах. За какую цену можно купить такую машину? Лада не очень известна у нас, поэтому я назвала бы максимум 10 тысяч евро.

**Анни:**

Красивая машинка, и цвет яркий! Я дала бы за нее чуть больше: 11–12 тысяч. Всё зависит от комплектации. В этой машине две педали, значит она автоматическая. Такая точно стоит дороже 10 тысяч.

При дневном свете приборы Весты практически слепые.

**Веста – автомобиль, за который не стыдно. И всё же кое-что надо бы доработать**

## » ПОЛАДИЛИ С ЕВРОПОЙ

Первые Жигули ВАЗ-2101 были сертифицированы в Западной Европе почти сразу после постановки на тольяттинский конвейер. Затем на экспорт шли все модели. В 1979 году за границу (в том числе в Западную Европу) отправили почти 318 тысяч машин. В своей ценовой группе Лады были вполне конкурентоспособны. С появлением в середине 1980-х семейства Самара тольяттинцы вернули позиции, утраченные было по причине морального старения машин классической компоновки.

Франция всегда была для тольяттинцев важным рынком. Стараниями главного импортера Лады Жака Пока и его сына Жан-Жака советские автомобили здесь продавались очень активно. Рекламщики работали с выдумкой. Лады стали первыми машинами, которые выставлялись во французских супермаркетах. Лады от компании Poch участвовали в ралли Париж – Дакар: сначала Нива, а потом Самара – правда, начиненная агрегатами Porsche.

В 1986 году во Франции продали 21 132 Лады. Марка занимала тринадцатое место на французском рынке, опережая, в частности, бренды Volvo, Mazda, Nissan и Toyota. За следующие десять лет продажи упали в пять раз. В 1996-м покупателей во Франции нашли лишь 4348 машин. В 2014-м поставки во Францию прекратились, а в 2015 году продали… три автомобиля из числа оставшихся на дилерских складах – Калину, Приору и Ладу 4×4.

В 1988 году Пок, французский импортер Лады, принимал в штаб-квартире в Аржантёе сотрудников журнала «За рулем», доехавших на «девятке» от Москвы до Лиссабона за 45 часов. Справа налево: Виктор Панярский, Олег Богданов, Владимир Соловьев, Жан-Жак Пок и сотрудник фирмы.

Как свидетельствует реклама издания L'Humanité Dimanche, в 1970-е годы советские автомобили выставляли на парижских вокзалах.

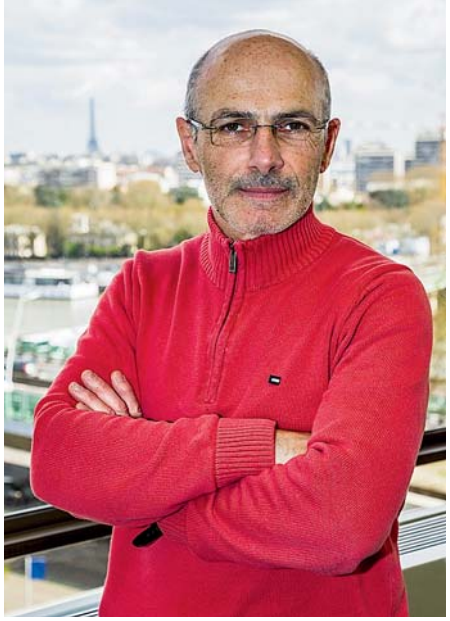
живем в едином мире, ездим на одинаковых автомобилях. Конечно, есть и национальная специфика. Нас, скажем, больше волнует дорожный просвет (а французы его даже не измерили), энергоемкость подвески, работа системы отопления. Европейцы же требовательнее к управляемости на высоких скоростях, к эффективности тормозной системы. Кстати, французы мерили тормозной путь не только с 100 км/ч, как мы на своих тестах на Дмитровском автополигоне, но и с 130 км/ч. Ведь такова разрешенная скорость на их автострадах. По оценке испытателя, показатели Весты в этой номинации – 43 м тормозного пути с 100 км/ч и 70 м с 130 км/ч – не провальные, но на пределе допустимого. Впрочем, французский тест-пилот справедливо заметил, что тормозной путь наверняка можно укоротить, поставив на Ладу более породистые шины.

Явные плюсы Весты: дизайн экстерьера и интерьера (все признавали его как минимум интересным), просторные салон и багажник (последний особенно понравился французам, хотя мы так и не поняли, что уж такое особенно большое они там будут возить), вполне приличный по соотношению мощности и экономичности двигатель. Кроме того, Веста неожиданно аккуратно и ладно собрана: нет ни зазоров в палец, ни скрипов, характерных для наших машин.

Веста – эпохальный для АВТОВАЗа автомобиль. Наверное, лучший со времен дебюта Самары – последней по-настоящему успешной в Европе модели, не считая вечной Нивы (она же Лада 4×4). У Весты явно есть шансы. Особенно при ее цене. Европейцы, в том числе профессиональный продавец машин, утверждали: такой автомобиль вполне стоит 10–11 тысяч евро. К слову, в апреле Веста в комплектации Люкс в России в пересчете на евро была чуть дороже восьми тысяч.

Конечно, машину для Европы надо доработать. Но дело не только в технике. Даниель, торгующий Ладами с 1976 года, констатировал: в последние десятилетия наша марка во Франции ассоциируется с транспортным средством для пенсионеров. Для по-настоящему успешных продаж этот стереотип надо сломать. И Веста способна это сделать. Осталась самая малость – создать дилерскую сеть, грамотно организовать рекламу. И, наконец, завезти товарные автомобили…

За десять дней европейского турне мы неоднократно замечали заинтересованные взгляды и слышали одобрительные оценки в адрес Весты. Уж и не помню, когда отечественные машины вызывали столь положительные эмоции. Чтобы вновь пережить эти приятные мгновения, мы не прочь отмахать еще шесть тысяч километров. ЗР



**Брюно Серван** (Франция), испытатель:

**Прежде всего понравилось водительское место. Регулировки кресла и руля (с немалыми диапазонами по вылету и наклону) позволяют комфортно устроиться. У кресла отмечу выраженную боковую поддержку. Большие зеркала обеспечивают хорошую обзорность.**

**Тормозная система работает неплохо: 70-метровый тормозной путь со скорости 130 км/ч – приемлемый результат. Хотя у французских массовых автомобилей класса Весты тормозной путь на пару метров короче.**

**Механическая роботизированная коробка с однодисковым сцеплением откровением не стала. Но, надеюсь, показала всё, на что способна. Интенсивный разгон – ступенчатый, как я и ожидал. При плавном нажатии на акселератор ситуация несколько выправляется, но заводу стоит подумать о коробке с двумя сцеплениями.**

**На прямиках машина не очень хорошо держит курс. Сравнивая Ладу с автомобилями французского рынка, я поставил бы ее чуть ниже Дачии.**

**Пока АВТОВАЗ определяется с поставками во Францию, дилер живет ремонтом. «Лечит» преимущественно Нивы, которых во французской провинции еще предостаточно.**

# СЕМЬ ДРУЗЕЙ ФОМОУШЕНА

Отдаем два миллиона рублей за автомобиль на все случаи жизни.

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

На первый взгляд, они очень разные. На второй и на третий – тоже. Даже под занавес первого тестового дня мне всё еще казалось, что Citroen Grand C4 Picasso и Volkswagen Caddy Maxi объединяет лишь количество посадочных мест, цена базовых версий и заглавная литера С в названии модели.

Но… поскольку Caddy обновился совсем недавно, а нынешний Grand C4 Picasso в наших сравнениях еще не участвовал, я с энтузиазмом вживался в роль потенциального владельца семиместного автомобиля на все случаи жизни. И в конце рабочей недели с удивлением обнаружил, что точек пересечения у этих автомобилей гораздо больше, чем кажется.

## Деревянный конструктор

Нет, Caddy никогда не станет единственным автомобилем в моей семье. После первой встречи я был уверен в этом на 146 процентов. Даже после прошлогоднего обновления, которое немцы без стеснения называют сменой поколений, автомобиль воспринимается слишком утилитарным. В салоне по-прежнему нет ни грамма мягкой пластмассы. Дизель вибронагружен на холостых. А до чего нелепо за рулем смотрится жена! И за это хотят два с половиной миллиона.

Конечно, можно отказаться от полноприводной трансмиссии 4Motion (сто тысяч рублей) – хотя зимой она могла бы стать лучшим другом семьи. Можно вычеркнуть из списка опций парковочные ассистенты и систему распознавания усталости (еще сто тысяч). Забыв о биксеноне со светодиодными «ресничками» и затемненных задних фонарях, удастся без особых потерь отыграть еще

полсотни. Но даже два миллиона за такую машину – перебор. Особенно когда узнаёшь, что Citroen Grand C4 Picasso стоит столько же.

Хоть раз окунешься в воздушный интерьер Ситроена – и ты пропал. Чтобы не захотеть возвращаться в серое нутро Caddy Maxi, достаточно взглянуть на пушистые облачка через панорамное лобовое стекло Picasso, закрыться от солнечных лучей встроенными в задние двери защитными шторками или положить ноги на оттоманку с электроприводом. В тестовом Гранде есть даже массаж! И не важно, что «массажем» называют вялые тычки в область поясницы. Дело в отношении. Французы постарались сделать так, чтобы в их машине тебе было приятно и здорово. И тебе приятно и здорово от одного только этого факта.

Второй ряд Ситроена с тремя отдельными креслами удобнее и просторнее, чем разрезанная в пропорции два к одному и лишенная продольной регулировки «лавка» длиннобазного Caddy. Даже людям моего роста (176 см) сидеть друг за другом в Фольксвагене тесно. А неугомонные дети в своих красивых «ковшах» будут пинать вас сзади на протяжении всей поездки. Впрочем… можете считать это бесплатной альтернативой ситроеновскому массажу.

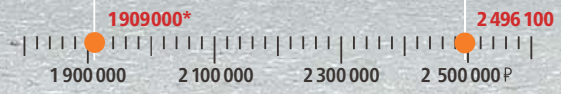
Volkswagen отвечает лишь просторнейшим третьим рядом и необъятным багажником. Высокая крыша гарантирует пассажирам галерки достаточный запас над головой. А за третьим рядом Caddy пространства столько же, сколько за вторым в Ситроене. Поверьте, это много! Тогда как семерым пассажирам Grand C4 Picasso, если они не хотят держать свой багаж на коленях, придется отправляться в дорогу вообще без сумок.

**Citroen Grand C4 Picasso**

**ДВИГАТЕЛЬ:** бензиновый, 1,6 л (150 л.с.)
**КОРОБКА ПЕРЕДАЧ**: 6-ступенчатый автомат
**КОМПЛЕКТАЦИЯ:** Exclusive

**Volkswagen Caddy Maxi**

**ДВИГАТЕЛЬ:** дизельный, 2,0 л (140 л.с.)
**КОРОБКА ПЕРЕДАЧ:** 6-ступенчатый робот DSG
**КОМПЛЕКТАЦИЯ:** Highline




*Здесь и далее цены приведены по состоянию на 10 мая 2016 года.*

**Для семьи формата «мама-папа-двое детей» более разумным выбором видится Grand C4 Picasso: комфортный и стильный, с кучей приятных мелочей в воздушном семиместном салоне. Смысл в Caddy Maxi появляется лишь тогда, когда перевозка шести-семи человек становится делом совершенно рутинным. Либо когда постоянно приходится перевозить длинномеры и крупногабаритные грузы.**

## Ряды Макларена

Citroen Grand C4 Picasso – автомобиль без коробки передач. По крайней мере, так

**В тестовом Гранде есть даже массаж! И не важно, что «массажем» называют вялые тычки в область поясницы. Дело в отношении**

↑ Эргономика специфическая, но Ситроену прощаешь вольности вроде тонкого рычажка селектора автомата у руля. Труднее смириться с тем, что интерфейс мультимедийной системы запутанный, а быстродействие среднее.

← Сиденья третьего ряда в Ситроене вполне сносные, да и проход назад не затруднен. Проблема лишь в том, что рослым людям некуда девать голову – крыша давит.

↑ Центральный дисплей Ситроена огромен, однако картинка с камеры заднего вида занимает лишь малую его часть, отчего изображение кажется мелковатым.

↑ Подголовники Grand C4 Picasso можно «вылепить» в соответствии с собственными представлениями об удобстве.

← Можете удивляться, но оттоманка переднего пассажирского кресла Ситроена удобна. Ничуть не хуже, чем на иных бизнес-седанах.

↑ Благодаря сдвижным сиденьям второго ряда и большему расстоянию до спинок передних кресел, детям в Ситроене удобнее, чем в Фольксвагене. Разумеется, обе машины оснащены креплениями Isofix. Установить кресло на ощупь проще в Ситроене.

↓ В подпольные тайнички можно положить лишь те вещи, которые практически не используешь. Эдакая кладовка «до востребования». А для действительно нужных вещей найдутся более доступные места.

**Добротный турболаг при открытии дросселя сопровождает спорткаровский подхват в среднем диапазоне**

**Смотрите на iPad:** панорамы салонов

↑ **Сиденья второго ряда Caddy Maxi не регулируются по длине. Так что, если вы рослые, а ваши дети – достаточно взрослые, без фартуков для спинок передних кресел не обойтись.**

↑ **Про эргономику любого из Фольксвагенов трудно сказать что-либо негативное, и Caddy Maxi в целом не исключение. Тем не менее блок климат-контроля и тачскрин я без раздумий поменял бы местами. А еще расстраивает исключительно жесткий пластик.**

→ **Чтобы подпереть головой потолок Фольксвагена, нужно быть Султаном Кёсеном или Кадзухиро Ватанабе. А вот посадка по принципу амфитеатра понравится не каждому.**

сказал наш юрист. Шутил, конечно. Тем не менее людям, далеким от причуд самого изобретательного французского бренда, найти под рулем изящную палочку селектора автомата будет непросто. А к манипуляциям ею придется привыкать всем и каждому. И хотя такие детали нужны и именно они делают Ситроен Ситроеном, обычный селектор Caddy предпочтительнее: к нему не надо привыкать.

Перевожу «палочку» в *Drive* – и Grand C4 Picasso, немного «подумав» честной гидромеханикой, срывается с места. Во всем диапазоне оборотов «француз» везет хорошо! Если бы я не знал, что под капотом скрывается хорошо известный 1,6-литровый турбомотор мощностью 150 «лошадей», дал бы все сто восемьдесят. А то и двести.

Характер разгона Фольксвагена с его 140-сильным двухлитровым дизелем совсем другой: добротный турболаг при нажатии на газ сопровождает спорткаровский подхват в среднем диапазоне. И венчает полное уныние на верхах.

При этом на секундомере в разгоне до сотни те же 10,8 секунды!

Если приноровиться ездить так, чтобы поддерживать мотор в тонусе, управлять разгоном в дизельном Caddy даже приятнее. Не в последнюю очередь потому, что шестиступенчатый робот DSG делает свое дело быстрее гидромеханики конкурента.

Словом, Citroen быстр для крупного однообъемника. Caddy – чертовски быстр для фургона. Да и управляемость «немца», несмотря на рессорную заднюю подвеску, практически легковая. Хотя Citroen воспринимается более

**Поводов для претензий к картинке с фольксвагеновской камеры мы не нашли.**

## СЕРВИС В ЦИФРАХ

| | Периодичность ТО | Гарантия | Дилеры (СТОА) |
|---|---|---|---|
| **CITROEN GRAND C4 PICASSO** | 15 000 км или 12 месяцев | 3 года или 100 000 км | 61 |
| **VW CADDY** | 15 000 км или 12 месяцев | 2 года без ограничения пробега | 134 |

↓ Откидной столик с выштамповкой под стакан, индивидуальная подсветка и резинка-фиксатор – Grand C4 Picasso отчетливо напомнил мне самолет.

→ Верхние дефлекторы обдува заднего ряда Ситроена спрятаны в центральные стойки и не крадут место в ногах среднего пассажира. Интенсивность обдува регулируется шайбой-колесиком.

↑ Для погрузки длинномера вроде стремянки достаточно сложить лишь одно из трех кресел второго ряда.

← Пятая дверь Ситроена – с электроприводом.

цельным, стабильнее стоит на дуге и не переставляется на неровностях.

В сухом остатке, если вам интересно мое мнение, – выбираю Grand C4 Picasso. Не припомню случая, чтобы мне требовалось перевезти семь человек с крупногабаритным багажом, а пара взрослых велосипедов или новая стиралка в самый большой C4 влезут со свистом. Volkswagen Caddy Maxi станет лучшим другом тем, для кого третий ряд не просто пара запасных «стульев» в багажнике, а реальная – едва ли не повседневная – необходимость. В нем можно возить холодильники, шкафы. Каяки или байдарки. И получать удовольствие за рулем. Что ближе именно вам – решайте сами. А наши фотографии помогут вжиться в разные роли. ЗР

Возможности трансформации ситроеновского салона позволяют загрузить взрослый велосипед в сборе даже таким экзотическим способом – поперек салона!

За третьим рядом «грандиозного» Picasso найдется место лишь для пары небольших сумок. Так что путешествовать всемером лучше налегке. Если это вообще возможно.

↑ Съемный фонарик в багажнике – это удобно. Аналогичные я видел в хэтчбеке Kia Soul и семиместном кроссовере Dodge Journey. Вот только сам Journey не видел очень давно.

## ЗАМЕРЫ «ЗА РУЛЕМ»

| | $L_1$, мм | $H_1$, мм | $B_1$, мм | H, мм | $L_2$, мм | $H_2$, мм | $B_2$, мм | $L_{23}$, мм | $H_{23}$, мм | $L_{3min/max}$, мм | $H_3$, мм | $B_3$, мм | $H_4$, мм | $V_{баг.}$, л | $B_4$, мм | $H_5$, мм | $H_6$, мм | $M_1$, кг (%) | $M_2$, кг (%) | M ($M_1$+$M_2$), кг | S°, град./ S, мм | h, мм | $h_1$, мм | D, мм | $W_B$, мм | A, мм | E, мм | $T_П/T_З$, мм |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| CITROEN GRAND C4 PICASSO | 965–1230 | 1085 | 1470 | 1240 | 670–905 | 970 | 1430 | 565–705 | 900 | 340/1000/2050 | 540 | 1170 | 905 | 156/645*** | 1075 | 650 | 1910 | 901 (58) | 654 (42) | 1555 | 5,0/40 | 165** | 225 | 4597 | 2840 | 1638 | 1826 | 1576/1590 |
| VW CADDY | 990–1170 | 1180 | 1420 | 1370–1425 | 675–845 | 1145 | 1495 | 645 | 1005 | 610/2270 | 545 | 1125 | 1130 | 340/1650*** | 1105 | 625 | 2115 | 1040 (57) | 785 (43) | 1825 | 5,0/50 | 145** | 225 | 4976 | 3006 | 1851 | 1793 | н.д./ н.д. |

*По первому ряду сидений/по второму ряду. **По защите двигателя. *** За третьим рядом сидений/за вторым рядом. Синий цвет – данные производителя.

↑ Высота крыши Caddy Maxi позволяет закатить внутрь взрослый велосипед, не снимая переднее колесо. Именно в такие моменты проникаешься особым уважением к Фольксвагену.

↓ У нас не хватило измерительных кубиков, чтобы определить объем пространства за сиденьем второго ряда Caddy Maxi! Нужно мерить стиральными машинами или электроплитами. А если сложить второй ряд – холодильниками или шкафами.

Сдвижные двери Caddy очень выручают на тесной парковке. Можно достать из салона любой длинномер. И не думать, с какой стороны зайти.

Я не ждал от Caddy электропривода двери, но резиновая ручка «из маршрутки» – это не то, что хочешь видеть в машине за такие деньги.

Сиденья третьего ряда демонтируются в мгновение ока – нужно лишь потянуть за матерчатые петельки с двух сторон дивана и вытащить его через пятую дверь. Теоретически с этим справляется один взрослый мужчина. Но вдвоем, конечно, удобнее.

## ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ

| | CITROEN GRAND C4 PICASSO | VOLKSWAGEN CADDY |
|---|---|---|
| Снаряженная/полная масса | 1505/2160 кг | 1630/2415 кг |
| Время разгона 0–100 км/ч | 10,6 с | 11,0 с |
| Максимальная скорость | 200 км/ч | 183 км/ч |
| Радиус разворота | 5,4 м | 6,1 м |
| Топливо/запас топлива | АИ-95–98/57 л | ДТ/62 л |
| Расход топлива: город./загород./смешан. цикл | 8,6/5,0/6,4 л/100 км | 8,3/5,9/6,7 л/100 км |
| Выбросы $CO_2$ | 149 г/км | 177 г/км |
| **ДВИГАТЕЛЬ** | | |
| Тип | бензиновый спереди, поперечно | дизельный спереди, поперечно |
| Расположение | | |
| Конфигурация/число клапанов | P4/16 | P4/16 |
| Рабочий объем | 1598 см³ | 1968 см³ |
| Степень сжатия | 11,1 | н.д. |
| Мощность | 110 кВт/150 л.с. при 5000 об/мин | 103 кВт/140 л.с. при 4200 об/мин |
| Крутящий момент | 240 Н·м при 1400 об/мин | 320 Н·м при 1750–2500 об/мин |
| **ТРАНСМИССИЯ** | | |
| Тип привода | передний | полный |
| Коробка передач | A6 | DSG6 |
| Передаточные числа: I/II/III/IV/V/VI/з.х. | 4,04/2,37/1,56/1,16/0,85/0,67/3,20 | н.д. |
| Главная передача | 4,07 | н.д. |
| **ХОДОВАЯ ЧАСТЬ** | | |
| Подвеска: спереди/сзади | McPherson/упругая поперечная балка | McPherson/зависимая, рессорная |
| Рулевое управление | реечное, с электроусилителем | реечное, с электроусилителем |
| Тормоза: спереди/сзади | дисковые, вентилируемые/дисковые | дисковые, вентилируемые/дисковые |
| Шины | 205/55 R17 | 205/55 R16 |


СЕКРЕТ МУЖСКОГО ДОЛГОЛЕТИЯ!
ФИТОПРОСТАН®
НАДЕЖНЫЙ ЩИТ ОТ МУЖСКИХ НЕДУГОВ!

ЕВРОПЕЙСКИЙ ЭТАЛОН КАЧЕСТВА ДЛЯ ЗДОРОВЬЯ МУЖЧИН!
ЛЮБИМЫЙ ПРОДУКТ ПРЕДСТАТЕЛЬНОЙ ЖЕЛЕЗЫ (ПРОСТАТЫ)!
УНИКАЛЬНЫЙ ПРИРОДНЫЙ СОСТАВ!
ПРОИЗВЕДЕНО В ФИНЛЯНДИИ ПО МЕЖДУНАРОДНЫМ СТАНДАРТАМ GMP!

APIPHARM
Информация:
(495) 971-49-64, 971-05-12
www.naturprod61.ru
www.apipharma.ru
Спрашивайте в аптеках!
Заказать в вашу аптеку можно на сайте www.apteka.ru

НЕ ЯВЛЯЕТСЯ ЛЕКАРСТВЕННЫМ СРЕДСТВОМ
БАД. РЕКЛАМА

# КОРЗИНКА С «ИЗОФИКСОМ»

Человеку, даже новорожденному, положено имущество. Одним из первых предметов в малышовом хозяйстве должно стать автокресло. Как сделать правильный выбор?

Автор **Илья Пименов**, фото фирм-производителей

Детские автокресла, в отличие от взрослых, делятся на категории в зависимости от роста и веса ребенка: 0, 0+, 1, 2, 3. Бывают совмещенные категории (например, 0+/1), с регулировками размеров и запасом по весу. Есть даже трансформеры типа 0+1/2, которые якобы подходят всем – от новорожденных до младшеклассников. Например, кресла Carmate Zutto 3 Style, рассчитанные на ребят весом от 2,5 до 25 кг и ростом от 50 до 120 см! Однако детские кресла не одежда, на вырост брать нельзя. Они должны быть точно по фигуре, как хороший костюм у папы или как кресло пилота Формулы-1, которое делают по слепку с тела. Слишком большое кресло для крохи недопустимо – не сможет защитить от удара, а в тесном небезопасно и некомфортно. Чтобы упростить подбор, на «примерку» нужно взять малыша. А при заочной покупке (до выписки из роддома) следует ориентироваться на «массогабаритные характеристики» новорождённого.

Для младенцев производители детских кресел придумали группу 0 – родители окрестили такие изделия люльками и «нулевками». «Нулевки» мы не рассматриваем – по трем причинам. По конструкции они напоминают спальный бокс от коляски, только с ремнями. Ставятся поперек салона на заднем сиденье, а потому от фронтального удара защищают плохо. Поездок у малыша в первые месяцы жизни обычно немного, а рост – ускоренный. Так что не успеете и опомниться, как он вырастет из «нулевки» и придется продавать или дарить практически новую дорогую вещь.

## Isofix

**Это стандартизированный крепеж для детских кресел, нечто вроде двух салазок, разнесенных на 280 мм, с защелками на концах, которые фиксируются на специальных скобах, приваренных к кузову. Их вы можете обнаружить в своей машине под пластиковыми заглушками с соответствующими значками.**

**Краш-тесты на протяжении многих лет подтвердили высокую безопасность и надежность такой системы, и потому многие родители считают, что детские кресла обязательно должны быть с «изофиксами». Противники же «изофиксов» утверждают, что эта система, обеспечивая жесткое крепление кресла, может навредить при ДТП: рывок окажется резче, чем при креплении обычным ремнем безопасности. Это не доказано, так же как и теория, что в креслах с «изофиксами» детей быстрее укачивает из-за большей частоты и амплитуды колебаний.**

**По нашему мнению, Isofix все же безопаснее.**

**«Нулевки», или же люльки, ставятся поперек машины на заднем диване. Мама улыбается ровно до того момента, как попытается закрыть дверь.**

Наконец, чтобы ухаживать за ребенком в пути, рядом с ним садится мама – а ей при таком расположении люльки может быть тесно.

## Смотрите плюсы!

Практичнее и потому популярнее кресла группы 0+, так называемые переноски. Называют их так из-за ручек, которые позволяют ставить кресло в машину, вынимать и переносить, не тревожа сон ребенка. Многие модели предлагаются со специальными съемными вкладышами – для новорожденных.

Переноска больше похожа на настоящее кресло: в ее корпусе-чаше из формованного пластика малыш находится в полусидячем положении. В чаше кресла он фиксируется многоточечными ремнями с пряжкой на животе (словно автогонщик).

Теоретически переносок должно хватать до полутора лет и 13 кг. Но некоторые детки вырастают из них уже в девять месяцев. Смиритесь!

## Отечественные

**В России тоже есть свои «кресельные» бренды – не один-два, а полтора десятка! Часть кресел производится под отечественными марками в Китае. Но есть и компании с местным производством: московская АПИС, дубнинская Апекс, питерская «Хэппи бэби компани» и рязанская Siger. Правда, среди используемых ими материалов и комплектующих некоторые – импортные. Да и суммарной мощности всех российских производителей не хватит даже на половину рынка, так что полное импортозамещение в этой области пока не светит.**

Существуют кресла группы 0+/1, рассчитанные на вес до 18 кг и больший рост, однако их мало, они дороже и показывают плохие результаты в тестах на безопасность. Лучше всё-таки не лениться менять кресла и не экономить на них. Диапазон цен огромен – от 1000 рублей за «бэушку» отечественного производства до десятков тысяч за новые модели именитых брендов, такие как Maxi-Cosi Pebble (дороже 20 тысяч рублей).

Большинство кресел группы 0+ крепится ремнями безопасности. Учтите, что в некоторых автомобилях не хватает длины ремня, чтобы «обнять» корпус кресла, как это положено. Так что прежде, чем покупать кресло, примерьте его к своей машине.

Правила дорожного движения не регламентируют место установки детского кресла. Если будете ставить назад, приобретите дополнительное зеркало заднего вида на присоске и закрепите так, чтобы видеть ребенка, не оборачиваясь. А если ставите кресло на переднее сиденье, обязательно отключите пассажирскую подушку безопасности.

Кресла группы 0+ следует ставить против хода движения. В некоторых моделях, например в Carmate (Ailebebe) Kurutto NT2 Premium, есть разворотный механизм, но пользоваться им можно только для удобства – например, чтобы правильно отрегулировать ремни.

В Европе для детских кресел применяется стандарт безопасности ECE 44/04. Однако параллельно действует и новый, более жесткий стандарт R129 (i-Size), который через два года станет обязательным для всех производителей. Пока против хода требуется возить только детей в возрасте до девяти месяцев, а с введением стандарта R129 этот возраст увеличат до пятнадцати месяцев.

## Практичнее и популярнее среди молодых родителей кресла группы 0+, переноски

Кресла будут подбираться не по весу, а по росту ребенка. Для всех моделей станет обязателен тест на боковой удар (сейчас – по желанию производителя). Наконец, все кресла оснастят креплениями типа Isofix. Найти такие модели в продаже у нас пока непросто, но в Европе они уже есть.

Чтобы упростить себе жизнь и обеспечить безопасность ребенка, можно приобрести специальную платформу под детское кресло – проще говоря, базу, позволяющую быстро, легко и правильно ставить переноску на место. Сто́ит она обычно столько же, сколько и само кресло. База закрепляется в машине на всё время ремнями или

## Бэушные

**На вторичном рынке полно практически новых на вид бэушных детских автокресел. Однако никто не может гарантировать, что приглянувшееся вам не побывало в аварии. Несмотря на всю сложность конструкции, черные ящики в них пока не ставят, так что, покупая «бэушку», вы действуете на свой страх и риск. Некоторой гарантией безопасности может быть разве что приобретение кресла у родственников, друзей, знакомых. В любом случае кресло нужно внимательно осмотреть перед покупкой.**

**Кстати, есть вариант сэкономить, если требуется, например, срочно ехать на выписку в роддом: возьмите кресло напрокат (75–100 рублей в сутки). Только не забудьте как следует выстирать-вычистить прокатное кресло, прежде чем сажать в него своего ребенка. Некоторые дети те еще грязнули. Не говоря о взрослых.**

«изофиксом». После этого достаточно нажать кнопку и потянуть ручку переноски, чтобы ее освободить. И так же легко вернуть ее на место. Базы не универсальные, так что вряд ли получится взять кресло одной марки, а базу – другой. Например, к креслу Recaro Privia придется покупать базу Recaro fix, к Welldon Diadem – Welldon Isofix DS06-T, к Sono Casualplay – Sono Isofix и т. д.

Интересны так называемые шасси, или транспортные системы, позволяющие превратить кресло в прогулочную коляску. Но для них потребуется дополнительное место в машине, а по цене они не уступают самим креслам. К тому же, чтобы поставить кресло одной марки на шасси другой, могут потребоваться переходники-адаптеры. Так, кресло Maxi-Cosi CabrioFix ставится на шасси Quinny, Bebe Confort или UppaBaby Cruz. Кресло Römer Baby-Safe plus SHR II встает на шасси Britax с механизмом Click & Go, а BeSafe iZi Sleep с соответствующими адаптерами совместимо с Maxi-Cosi, Quinny, Bugaboo и XLander. Но хитрее всех оказалась израильская Doona, предложившая уже готовый трансформер – складное шасси, объединенное с креслом. Правда, это чудо дорогое, а в тестах на безопасность заслужило лишь тройку по пятибалльной шкале.

Изготовление детских кресел – целая отрасль современной промышленности, от которой уже отпочковался «тюнинг». Но начать следует всё-таки с главного – собственно с кресла.

## Правила выбора

На что ориентироваться при покупке? В первую очередь – на безопасность, ведь вы покупаете эту вещь не для красоты и не для того, чтобы показывать инспекторам ГИБДД. Загляните в рейтинг общегерманского автоклуба ADAC (частично мы публикуем его на этой странице). Адаковские тесты жестче проводимых самими производителями и сертификационных требований ECE 44/04. Фронтальный удар выполняется на большей скорости, обязателен боковой удар, к тому же немецкие спецы оценивают возможность неправильной установки, а с 2011 года проверяют кресла на содержание вредных веществ. К сожалению, в рейтинге представлены не все модели, продающиеся в России. В случае, если понравившейся модели в адаковском рейтинге нет, запрашивайте информацию о безопасности у продавца или производителя. Наконец, ищите на корпусе значок *ECE 44/04*. Если отсутствует, выбирайте другие кресла.

### Группа 0+: до 13 кг/18 месяцев*

| | Автокресло | Защита | Удобство пользования/эргономика | Экологичность | Уход | Итог |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | Römer Baby-Safe plus SHRII | ++ | ++ | ++ | ++ | ++ |
| 2 | Recaro Privia & Recaro fix | ++ | ++ | ++ | + | ++ |
| 3 | Cybex Aton Q | ++ | + | ++ | ++ | + |
| 4 | Takata Mini | + | + | ++ | + | + |
| 5 | Concord Air.Safe | ++ | + | ++ | + | + |
| 6 | Simple Parenting Doona+ Car Seat | 0 | ++ | ++ | 0 | + |
| 7 | Maxi-Cosi Pebble | + | + | ++ | + | + |
| 8 | Bebe Confort Creatis Fix | + | + | + | + | + |
| 9 | Nania BeOne SP | + | + | 0 | + | + |
| 10 | Chicco Autofix Fast | + | + | + | + | + |
| 11 | Peg Perego Primo Viaggio SL | ++ | ++ | 0 | 0 | + |
| 12 | Brio Primo | + | + | + | 0 | + |
| 13 | BeSafe iZi Go X1 | + | + | ++ | ++ | + |
| 14 | Jane Matrix Light 2 | + | 0 | ++ | ++ | 0 |
| 15 | Casatto Hold | + | 0 | + | – | – |

*Условные обозначения:* ++ *– отлично ;* + *– хорошо ;* 0 *– удовлетворительно;* – *– неудовлетворительно.*

**Результаты испытаний общегерманского автоклуба ADAC.*

Обратите внимание на материалы: они обязательно должны быть гипоаллергенными. Случается, что на адаковских испытаниях кресла показывают хорошие результаты в краш-тестах, но заваливаются на экологии.

Третий параметр, который нужно оценить перед покупкой, – масса кресла. Учтите, что периодически придется носить его вместе с ребенком.

Важна также практичность: можно ли стирать чехол в машинке, удобно ли пользоваться ремнями? И только на последнем месте должен стоять внешний вид. Производители предлагают массу вариантов оформления – одинаковые по конструктиву кресла могут выглядеть совершенно по-разному.

Если учесть всё, выбор сократится до нескольких вариантов. Конечно, фирменные кресла (Maxi-Cosi, Recaro, Römer, Cybex) всем хороши, но немалую часть цены вы отдадите за раскрученный бренд. И если папе приятно, что его сынишка едет в Recaro, то для карапуза это не имеет значения – было бы удобно.

Когда вы покупаете детское кресло, думать и говорить с продавцом нужно прежде всего о безопасности. ЗР

**Фирма Volvo поддерживает репутацию «самого безопасного автопроизводителя»: в одном из своих концепт-каров она продемонстрировала встроенное детское кресло.**

*Благодарим торговую сеть «Супермаркет детских автокресел» за помощь в подготовке материала.*

реклама

## 4 колеса за 2 минуты!

Теперь уход за резиной стал проще, чем за обувью! Чернитель покрышек ASTROhim не требует растирания губкой, так как содержит специальные растекатели. Состав самостоятельно распределяется по поверхности шины, оставляя ваши руки чистыми.

Чернитель покрышек ASTROhim мгновенно придает шинам эффектный внешний вид и обеспечивает надежную защиту от растрескивания и выгорания.

**Почему Чернитель покрышек ASTROhim сохраняет шины черными дольше?**

Дело в том, что средства для шин, в составе которых присутствует вода, быстрее смываются с поверхности. Чернитель покрышек ASTROhim не содержит воды и, как следствие, дольше сохраняется на покрышках, даже после бесконтактной мойки и в дождливую погоду.

Спрашивайте в автомагазинах вашего города.

Рекомендуемая розничная цена за флакон со спреем 500 мл - 230 рублей.

Оптовые закупки
**8-800-301-10-85**
Звонок по России бесплатный
www.astrohim.ru

ASTROhim®

Автор **Михаил Колодочкин**

# ВЫЗЫВАЮТ ОГОНЬ НА СЕБЯ

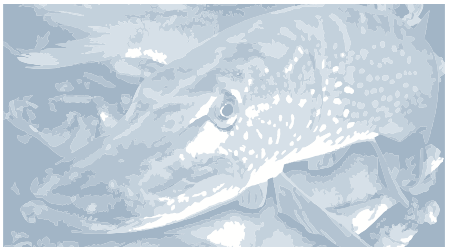
Развенчиваем многочисленные мифы о происхождении и применении антифризов. И помогаем выбрать подходящую охлаждающую жидкость.

## Антифриз или охлаждающая жидкость?

Правильный термин – охлаждающая жидкость (ОЖ). Однако часто ее называют антифризом, поэтому в рамках этой статьи условно будем считать их синонимами. Подробнее об этом – чуть ниже.

## В чем разница между антифризами и тосолами?

Тосол отличается от антифриза, как щука от рыбы. Тосол – это один из антифризов. Так раньше называли отечественную охлаждающую жидкость, а со временем ее название стало именем нарицательным. Самое распространенное заблуждение – полагать, что тосолы предназначены для отечественных машин, а антифризы – для иномарок.



## Сколько типов ОЖ сегодня на авторынке? Чем они отличаются друг от друга?

Все антифризы состоят из базовых компонентов – воды и этиленгликоля, а также добавленных в них функциональных присадок. По составу присадок антифризы в настоящее время делятся на четыре основных типа: карбоксилатные (OAT), гибридные (hybrid), лобридные (lobrid) и традиционные (traditional).

● **Карбоксилатные**

**Havoline XLC (Chevron, США), Glysantin G30 (BASF, Германия), G-Energy Antifreeze SNF (Газпромнефть-СМ, Россия), CoolStream Premium (Техноформ, Россия), Lukoil Coolant SF (Лукойл, Россия), Sintec G12+ (Обнинскоргсинтез, Россия).**

Содержат ингибиторы коррозии на основе органических (карбоновых) кислот. В иностранной литературе обозначаются как carboxylate coolants, OAT (organic acid technology), SNF (silicate nitrite free), а также G12+ (спецификации Фольксвагена). Такие ингибиторы не образуют защитного слоя по всей поверхности системы – они адсорбируются лишь в очагах возникновения коррозии. Срок службы – более пяти лет. Хорошо защищают металлы от коррозии и кавитации, обеспечивая оптимальное охлаждение двигателя.

● **Гибридные**

**Glysantin G48 (BASF, Германия), Mobil Antifreeze Extra (Mobil, США); G-Energy Antifreeze NF (Газпромнефть-СМ, Россия), Lukoil Coolant Plus (Лукойл, Россия).**

Помимо органических (карбоксилатных) ингибиторов содержат также неорганические ингибиторы: силикаты (европейская технология), нитриты (американская технология) или фосфаты (японская и корейская технологии). Обозначения: hybrid coolants, HOAT (hybrid organic acid technology), NF (nitrite free), а также G11 (спецификации Фольксвагена). Срок службы – от трех до пяти лет. Это фирменные антифризы для автомобилей марок BMW, Volvo и Mercedes-Benz.

● **Лобридные**

**Glysantin G40 (BASF, Германия), Cat ELC (Chevron, США), G-Energy Antifreeze HD (Газпромнефть-СМ, Россия), Lukoil Coolant SOT (Лукойл, Россия)**

Появились в 2008 году. Органическая основа дополнена небольшим количеством минеральных ингибиторов. Для них еще не установлено общепринятое обозначение. Европейские разработчики называют их lobrid coolants или Si-OAT (силикатно-карбоксилатные), американские – N-OAT (нитритно-карбоксилатные), японские и корейские разработчики – P-OAT (фосфатно-карбоксилатные). Срок службы – как у карбоксилатных: более пяти лет.

● **Традиционные**

**Cat DEAC (Chevron, США), Fleetguard ES Compleat (Cummins Filtration, США), Газпромнефть Тосол (Газпромнефть-СМ, Россия), Тосол Феликс (Тосол-Синтез, Россия).**

### Варианты обозначения охлаждающих жидкостей

| КАРБОКСИЛАТНЫЕ | ГИБРИДНЫЕ | ЛОБРИДНЫЕ | ТРАДИЦИОННЫЕ |
|---|---|---|---|
| **Ford** WSS-M97B44-D | **BMW** GS 94000 | **Mercedes-Benz** 325.5 | **Fiat** 9,55523 |
| **General Motors** 6277M (DexCool) | **Mercedes-Benz** 325.0 | **MAN** 324 Typ Si-OAT | **Iveco** standard 18-1830 |
| **Jaguar** CMR 8229 | **Chrysler** MS-7170 | **Peugeot-Citroen PSA** B 71 5110 | **John Deere** JDMH5 |
| **Land Rover** WSS-M97B44-D | **Ford** ESD-M97B49-A | **Volkswagen** TL-774 G = G12++ | **MAN** 324 Typ N |
| **Mazda** MEZ MN 121 D | **Volvo Cars** 128 6083 / 002 | **Volkswagen** TL-774 J = G13 | **Mercedes-Benz** 325.2 |
| **Mercedes-Benz** 325.3 | **Opel – GM** GME L1301 | | |
| **Opel – GM** GM 6277M | **Saab** 6901 599 | | |
| **Renault** 41-01-001/–S Type D | **MAN** 324 Typ NF | | |
| **Renault** 41-01-001/–T Type D | **Volkswagen** TL-774 C = G11 | | |
| **Volkswagen** TL-774 D = G12 | | | |

Ингибиторами коррозии в этих антифризах служат неорганические вещества – силикаты, фосфаты, бораты, нитриты, амины, нитраты и их комбинации. Обозначаются терминами traditional coolants, conventional coolants, IAT (inorganic acid technology). Считаются морально устаревшими. Их, за редким исключением, не применяют при первой (заводской) заправке автомобилей. Это связано с тем, что неорганические ингибиторы имеют небольшой срок службы и не выдерживают температур выше 105 °С. Срок службы – примерно два года. В этом секторе – наибольшее количество подделок и суррогатов, особенно под названием Тосол.

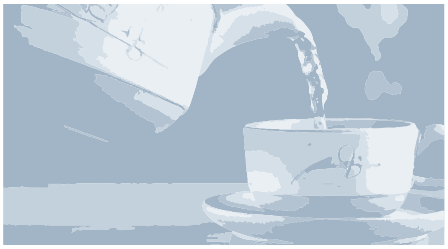
**● И еще…**

И еще немножко про Фольксваген. На практике для антифризов часто используют краткие обозначения, принятые в спецификации TL 774 группы Volkswagen: карбоксилатные – G12 (TL 774-D, выведено из употребления в 2005 году) и G12+ (TL 774-F), гибридные – G11 (TL 774-C), лобридные – G12++ (TL 774-G) и G13 (TL 774-J).

К сожалению, по этикетке в большинстве случаев невозможно понять, к какому типу относится та или иная ОЖ.

## О чем говорит цвет ОЖ?

Ни о чем. Все охлаждающие жидкости изначально бесцветны! Никакого отношения к химическому составу цвет не имеет. Поэтому жидкости одного цвета могут отличаться друг от друга по составу, а разноцветные – быть одинаковыми. В отдельных случаях производитель специально придает жидкости тот или иной оттенок по заказу конкретного автопроизводителя, но это исключительно по указке маркетологов. Во многих случаях цвет антифриза может изменяться при эксплуатации; это зависит от стойкости красителя и не означает, что антифриз пора менять. Вот если в нем появляются продукты коррозии в виде ржавой мути – записывайтесь в автосервис.



## Существуют ли в России нормативные документы на ОЖ?

Единственный регламентирующий документ – ГОСТ 28084-89 «Жидкости охлаждающие низкозамерзающие». Ему уже почти четверть века, хотя подобные бумаги должны обновляться минимум раз в десять лет. Документ распространяется только на жидкости, изготовленные на основе этиленгликоля, – поэтому производитель, который решит выпускать антифриз на иной основе, может его игнорировать. На практике производители используют свои технические условия (ТУ), занося в них только заведомо беспроигрышную информацию. Потому-то на прилавках порой и появляются ОЖ, замерзающие уже при –25 °С и закипающие раньше чайника на плите. Подробности – в разделе про глицериновые жидкости.

## Что и с чем можно смешивать?

В идеале надо использовать такой же (оригинальный) антифриз, что был залит на автозаводе. Но кто же знает, что там залили? И реально ли купить точно такой же? Поэтому попытайтесь выяснить хотя бы тип применяемой ОЖ. В этом может помочь сайт автопроизводителя. Но, скорее всего, удастся найти только кодированные обозначения. Чтобы их расшифровать, воспользуйтесь **таблицей** (см. выше) со спецификациями некоторых автомобильных компаний.

Любопытно, что российские автомобильные компании АВТОВАЗ, КамАЗ, ГАЗ и ЯМЗ пока не делают различий между типами антифризов. У них есть перечни одобренных ОЖ, которые успешно прошли заводские испытания, – там вперемежку и карбоксилатные, и гибридные, и традиционные жидкости. Японские и корейские производители продвигают собственные ОЖ, которые, как правило, имеют названия, идентичные марке автомобиля (Toyota, Nissan, Honda). В основном это карбоксилатные или лобридные антифризы. Поскольку на российском рынке такие антифризы представлены слабо, сервисмены обычно подбирают им замену – как правило, из числа хороших карбоксилатных. Китайские автомобильные компании, по нашим сведениям, вообще не предъявляют каких-либо требований к ОЖ.

Если тип рекомендованной для вашего автомобиля ОЖ выяснить не удалось, используйте на замену антифриз карбоксилатного типа как наиболее универсальный. Разумеется, после слива старой жидкости систему охлаждения надо тщательно промыть.

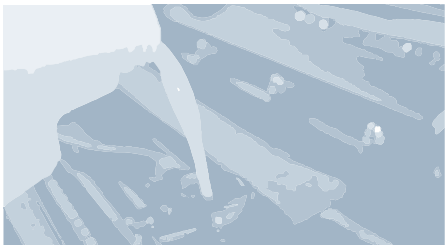
## Что использовать на доливку?

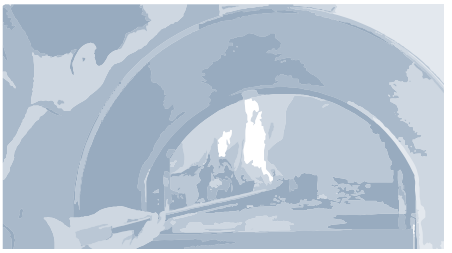
Начнем с запретов. Категорически нельзя доливать по принципу «зеленое к зеленому» – про цвет надо забыть! ОЖ одинакового цвета могут быть абсолютно разными и не допускающими смешивания. Напротив, один и тот же по составу антифриз может быть окрашен в разные цвета и продаваться под разными названиями (ребрендами).

А вот воду, напротив, доливайте смело! Если речь идет о восполнении небольшого объема, 100–200 мл, то можно долить в бачок дистиллированную или просто фильтрованную воду. Баланс присадок при этом заведомо не нарушится, а температура замерзания восстановится, поскольку мы фактически замещаем воду, испарившуюся из антифриза при возникновении в системе избыточного давления.

Если доливать предстоит более 200 мл, то используйте антифриз того же типа, что уже был залит в автомобиле. Иными словами, в карбоксилатный антифриз следует доливать карбоксилатный, в гибридный – гибридный и т. п. На крайний случай универсальным средством можно считать карбоксилатную ОЖ.

Смешивать антифризы разных типов запрещается – такого принципа придерживаются ведущие автомобильные компании. Перечень антифризов, сгруппированных по типам, приведен в таблице. В случае утечки ОЖ, когда доливать надо более трети всего объема, лучше заменить антифриз целиком.





## Можно ли выпариванием получить более низкотемпературное зелье?

Честно говоря, трудно представить человека, который будет выпаривать ОЖ, чтобы понизить температуру замерзания.

Хотя это возможно: при кипении из антифриза испаряется вода, а значит, повышается концентрация этиленгликоля. Однако когда его концентрация превысит 65%, температура замерзания ОЖ начнет повышаться.

## Кто и зачем придумал глицериновые ОЖ?

Этиленгликоль – жидкость недешевая. А глицерин – побочный продукт производства биодизельного топлива и стоит копейки. Вдобавок для человека практически безвреден. Однако антифриз на основе глицерина при отрицательных температурах становится вязким. Жидкость не циркулирует с необходимой скоростью в системе охлаждения, в результате мотор может перегреться.

Другая неприятная особенность таких антифризов – повышенная коррозионная активность: уже после 10 000 км пробега ОЖ начинает разъедать элементы системы охлаждения.

Чтобы антифриз не замерзал при –25 °С, изготовители добавляют метанол, который существенно снижает температуру замерзания. Но метанол – низкокипящая жидкость ($T_{кип}$ = 64,5 °С), к тому же легковоспламеняющаяся ($T_{вспышки}$ = 11 °С). Поэтому при более высоких температурах он начинает активно испаряться, порождая воздушные пробки и снижая температуру кипения ОЖ, что вызывает кавитацию на гильзах и разрушение водяного насоса. И даже повышает риск воспламенения ОЖ в автомобиле.

Кроме того, метанол является сильнейшим растворителем и в нагретом виде портит алюминиевые, резиновые и полимерные детали, с которыми контактирует.

## Промывать или нет?

При замене ОЖ промывка обязательна. Особенно если слитый антифриз содержит ржавчину, масло, шлаки и прочую грязь. Исключением можно считать только ситуацию, при которой новый антифриз является точно таким же, как и старый, а сливаемая жидкость не имеет признаков загрязнения. В этом случае обойдемся без мытья.

Самый простой способ промывки – залить в систему охлаждения чистую воду и «погонять» двигатель 10–15 минут на минимальных холостых. Но лучше в промывочную воду добавить приблизительно 20% нового антифриза (или 10% концентрата).

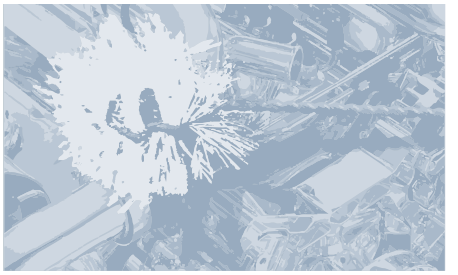
Если система охлаждения была сильно загрязнена, о чем можно судить по состоянию слитой промывочной жидкости, то промывку лучше повторить. Само собой, не стоит заливать холодную жидкость в горячий двигатель, чтобы тот не повторил судьбу треснувшего Царь-колокола. Двигателю надо дать остывать в течение нескольких минут.

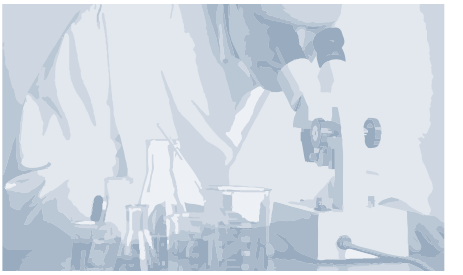
## Каков реальный срок службы ОЖ?

Этот срок определяет производитель автомобиля, а не антифриза. Руководствуется он собственными соображениями, зачастую чисто коммерческими. Например, антифризу Havoline XLC компании GM и VW дают «пожизненный срок» (fill for life), Ford дает десять лет или 240 000 км пробега, Mercedes-Benz – пять лет, АВТОВАЗ – 75 000 км пробега. BMW и Mitsubishi рекомендуют менять ОЖ каждые четыре года, Daimler – раз в пятнадцать лет, General Motors, Mazda и Renault в отдельных случаях говорят, что смена не нужна в течение всего срока эксплуатации автомобиля. Подчеркнем, что речь идет только об ОЖ, одобренных этими компаниями.

## Можно ли заливать в старую машину современную ОЖ?

В древнюю машину вполне можно заливать современную ОЖ. Но тут вновь встает вопрос смешения, если неизвестно, что было залито ранее и в каком оно пребывает состоянии. Поэтому лучше слить старую ОЖ, промыть систему и залить новую. В любом случае при выборе ОЖ необходимо руководствоваться рекомендациями автопроизводителя, указанными в сервисной книжке автомобиля.





## » АНТИФРИЗЫ И ТОСОЛЫ

**В стародавние времена в радиаторы автомобилей заливали воду. В мороз ее разбавляли этиленгликолем, дабы избежать замерзания. Такая смесь превращалась в вязкую шугу с мелкими кристалликами льда, которая не угрожала разорвать блок цилиндров и радиатор. Фактически это и был первый антифриз** *(в переводе: «против мороза», «незамерзающий»)*.

**Однако вскоре выявились проблемы, связанные с высокой коррозионной активностью этиленгликоля. Циркулируя по системам охлаждения, нагретый антифриз буквально пожирал металл, выгрызая куски крыльчатки и стенок каналов головки блока. Поэтому в институте ГосНИИОХТ создали ОЖ оригинального состава – присадки образовывали на металлических поверхностях слой, защищающий детали от воздействия этиленгликоля.**

**Название новинки возникло так. Первые три буквы взяли с таблички над дверью отдела: «Технология органического синтеза». Окончание «ол» пришло из химической терминологии. В итоге на свет появился ТОСОЛ – именно эту жидкость начали заливать в появившиеся вскоре автомобили Жигули. Название из аббревиатуры (ТОСОЛ) потихоньку превратилось в имя нарицательное (тосол). А поскольку Жигули в семидесятые годы были у нас символом жизненного успеха, то и тосол попал в разряд элитных жидкостей для избранных. Тогда же в головах сформировался стереотип: мол, тосол – это жидкость, пригодная только для Жигулей.**

## Подделка или не подделка?

Общей рекомендации, к сожалению, нет. Это только в старых фильмах у отрицательных персонажей омерзительные физиономии – а в жизни они умело притворяются. Поэтому лучшее, что может сделать покупатель, – оценить правдивость информации на этикетке, усеянной ссылками на Audi, Ford, BMW и другие компании. Но единственное, что заслуживает внимания, – наличие утвержденных допусков: об этом говорит термин *approved*.

Проверить наличие такого допуска очень просто: достаточно зайти на официальный сайт автопроизводителя и ознакомиться со списком фирм, получивших его официальное одобрение. ЗР

# ВСЕ ХИТЫ ЛЕТА!

# 23 ИЮЛЯ в 15:00

## МОСКВА «ЛУЖНИКИ»

ПЛОЩАДЬ ЮЖНОГО СПОРТИВНОГО ЯДРА

IMANY
BASTO
JULIAN PERRETTA
НЮША
AMIR
BURITO
ЮЛИАННА КАРАУЛОВА
БАНД'ЭРОС
ЕЛЕНА ТЕМНИКОВА
ARSTON
ARTIK & ASTI
NATAN
STEPHEN RIDLEY
IOWA
ЕГОР КРИД
ALEKSEEV
ЕЛКА
EVA SIMONS
JASMINE THOMPSON

Europa Plus LIVE 2016

60 лужники

МОСКОМСПОРТ

12+

СПИСОК АРТИСТОВ МОЖЕТ МЕНЯТЬСЯ ПО УСМОТРЕНИЮ ОРГАНИЗАТОРОВ

ПОДРОБНОСТИ НА САЙТЕ WWW.EUROPAPLUS.RU

## ВХОД СВОБОДНЫЙ

СТС Love
ПРЯМОЙ ЭФИР

Реклама

# ЛИТИЙ И ИОН

Проверяем автономные пусковые устройства с литиевыми батареями.

Автор **Михаил Колодочкин**

Литиевые пусковые устройства, или джамперы, дорожают на глазах. Не каждый решится выложить пятизначную сумму за симпатичную коробочку с аварийным запасом электричества, который неизвестно когда понадобится. И вопрос «Не проще ли купить новую батарею?» на этом фоне уже не кажется смешным. Впрочем, мы всегда отмечали, что автономное пусковое устройство – это не замена штатной аккумуляторной батарее, а палочка-выручалочка на крайний случай. Например, когда вдали от цивилизации аккумулятор полностью разряжается, в магазин не побежишь. Кроме того, такая выручалочка может помочь не одному, а многим.

В общем, в нынешней экономической ситуации мы считаем эти устройства полезными, а потому испытали семь изделий (отчеты – в алфавитном порядке).

Больше других нам понравился пускач Airline APB-14-04. Выбрать победителя было несложно: достаточно взглянуть на итоговую таблицу. Для наглядности вместо цифр мы использовали цвет – как в светофоре. Так вот, «зеленая волна» наблюдается только у одного устройства, которое при этом оказалось одним из самых дешевых.

И напоследок открою маленький секрет: ближайшие аналогичные испытания мы проведем с совсем другими пускачами, лития в них не будет.

## Airline APB-14-04 D28

| | |
|---|---|
| **Заявленный пусковой ток** | 200 А |
| **Заявленный пиковый ток** | 400 А |
| **Заявленная емкость** | 13 600 мА·ч |
| **Заявленные временны́е параметры:** | |
| • макс. время пуска | 15 с |
| • миним. интервал между пусками | н.д. |
| • макс. количество пусков | не более трех подряд, общее – до двадцати |
| **Заявленная рабочая температура** | –30...+60 °С |
| **Размеры** | 160×80×40 мм |
| **Масса** | 485 г |
| **Примерная цена** | 6900 ₽ |

Самые скромные заявленные токи себя оправдали, поскольку оказались честными. Это единственное устройство, которое не спасовало даже при –30 °С. При этом цена одна из самых низких. В общем, достойных соперников не нашлось. Удивила лишь путаница с указанными рабочими температурами: на корпусе указано от 0 до 85 °С, а в инструкции – от –30 до +60 °С.

## Berkut Smart Power SP-4500

| | |
|---|---|
| **Заявленный пусковой ток** | 202,5 А |
| **Заявленный пиковый ток** | 405 А |
| **Заявленная емкость** | 4500 мА·ч |
| **Заявленные временны́е параметры:** | |
| • макс. время пуска | 3 с |
| • миним. интервал между пусками | 10–15 с |
| • макс. количество пусков | десять |
| **Заявленная рабочая температура** | –30...+50 °С |
| **Размеры** | 192×122×47 мм |
| **Масса** | 700 г |
| **Примерная цена** | 13 000 ₽ |

Berkut хорошо отработал в тепле, но уже при –20 °С стал капризничать, выдержав всего один разряд скромным пусковым током. При этом напряжение быстро снизилось до 6,0 В. А при пиковом токе – еще ниже. При –30 °С примерно та же картина. К тому же провода на морозе резко утратили эластичность. И это при запредельной стоимости прибора.

## CARKU E-Power-37 MigOwatt

| | |
|---|---|
| **Заявленный пусковой ток** | 250 А |
| **Заявленный пиковый ток** | 500 А |
| **Заявленная емкость** | 15 000 мА·ч |
| **Заявленные временны́е параметры:** | |
| • макс. время пуска | 3–5 с |
| • миним. интервал между пусками | 60 с |
| • макс. количество пусков | не более трех подряд, общее – до двадцати |
| **Заявленная рабочая температура** | –30...+60 °С |
| **Размеры** | 157×75×36 мм |
| **Масса** | 320 г |
| **Примерная цена** | 9600 ₽ |

В целом неплохо, но одно испытание устройство не выдержало: разряд пиковым током 500 А на 30-градусном морозе оказался ему не по зубам. На первой же секунде напряжение пускача просело ниже 6,0 В. И цена не обрадовала.

## Jump Starter Power Station AXR-YJ008

| | |
|---|---|
| **Заявленный пусковой ток** | 250 А |
| **Заявленный пиковый ток** | 500 А |
| **Заявленная емкость** | 13 800 мА·ч |
| **Заявленные временны́е параметры:** | |
| **макс. время пуска** | н.д. |
| **миним. интервал между пусками** | н.д. |
| **макс. количество пусков** | н.д. |
| **Заявленная рабочая температура** | –20...+60 °С |
| **Размеры** | н.д. |
| **Масса** | 290 г |
| **Примерная цена** | 5600 ₽ |

Устройство, в чьем паспорте вообще не оказалось никаких конкретных данных, повело себя соответственно. При первых же замерах расплавилась соединительная пластмассовая муфта: плохая пайка вызвала локальный перегрев. При этом заявленные электрические показатели далеко не худшие.

## Jump Starter T3 Boltpower

| | |
|---|---|
| **Заявленный пусковой ток** | 300 А |
| **Заявленный пиковый ток** | 600 А |
| **Заявленная емкость** | 16 500 мА·ч |
| **Заявленные временны́е параметры:** | |
| **макс. время пуска** | 5–6 с |
| **миним. интервал между пусками** | 60 с |
| **макс. количество пусков** | н.д. |
| **Заявленная рабочая температура** | –20...+60 °С |
| **Размеры** | н.д. |
| **Масса** | 600 г |
| **Примерная цена** | 8300 ₽ |

Перебои начались уже при комнатной температуре: пиковый ток 600 А на третьей секунде разряда почему-то уронил напряжение ниже 6,0 В. На морозе стало только хуже. В общем, не заладилось.

## Tesla Energy JS168

| | |
|---|---|
| **Заявленный пусковой ток** | 300 А |
| **Заявленный пиковый ток** | 600 А |
| **Заявленная емкость** | 16 800 мА·ч |
| **Заявленные временны́е параметры:** | |
| **макс. время пуска** | 5 с |
| **миним. интервал между пусками** | 5 с |
| **макс. количество пусков** | три-четыре |
| **Заявленная рабочая температура** | –20...+60 °С |
| **Размеры** | 160×75×28 мм |
| **Масса** | 440 г |
| **Примерная цена** | 7500 ₽ |

Громкое имя – не показатель. Почти во всех замерах напряжение на клеммах просаживалось сильнее, чем у других изделий. А при –30 °С устройство и вовсе отказалось работать.

## » МЕТОДИКА ИСПЫТАНИЙ

**Предварительно заряженные устройства тестировали на аккумуляторах 6СТ-60 А, разряженных согласно ГОСТ Р 53165-2008 на 100% (до конечного напряжения 10,5 В на выводах в конце разряда).**

**Заявленные пусковой и пиковый токи проверяли при положительных (+20 °С) и отрицательных (–20 и –30 °С) температурах. Замеры пускового тока при каждой температуре проводили трижды, с интервалом 60 секунд; длительность разряда – 5 секунд. Пиковый ток проверяли один раз, разряд длился 3 секунды. При всех замерах фиксировалось напряжение на первой и последней секундах каждого разряда. В ходе тестов при минусовых температурах охлаждали только пусковое устройство, при этом температуру электролита разряженного аккумулятора поддерживали положительной. Падение напряжения на клеммах ниже 6,0 В приравнивалось к отказу устройства. Дополнительно оценивали термостойкость испытываемых изделий.**

## СОРОКИН 12.126

| | |
|---|---|
| **Заявленный пусковой ток** | 450 А |
| **Заявленный пиковый ток** | 600 А |
| **Заявленная энергоемкость** | 58 Вт·ч |
| **Заявленные временны́е параметры:** | |
| **макс. время пуска** | 20 с |
| **миним. интервал между пусками** | 60 с |
| **макс. количество пусков** | н.д. |
| **Заявленная рабочая температура** | –20...+40 °С |
| **Размеры** | н.д. |
| **Масса** | 1140 г |
| **Примерная цена** | 11 900 ₽ |

Заявленный пусковой ток устройство поначалу выдало уверенно; пиковые 600 А также не вызвали сложностей. Однако на холоде всё пошло иначе. При первой же попытке стрелка вольтметра упала ниже 6,0 В и уже не поднималась. Высокая цена и неграмотная единица измерения энергоемкости (Вт/ч) не добавили симпатий.

## РЕЗУЛЬТАТЫ ПРОВЕРКИ ЗАЯВЛЕННЫМИ ТОКАМИ

| | Проверка при +20 °С | | Проверка при –20 °С | | Проверка при –30 °С | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | пусковым током | пиковым током | пусковым током | пиковым током | пусковым током | пиковым током |
| Airline APB-14-04 D28 | + | + | + | + | + | + |
| Berkut Smart Power SP-4500 | + | + | +/– | +/– | +/– | – |
| CARKU E-Power-37 MigOwatt | + | + | + | + | + | – |
| Jump Starter Power Station AXR-YJ008 | + | + | + | +/– | + | +/– |
| Jump Starter T3 Boltpower | + | +/– | + | – | – | – |
| Tesla Energy JS168 | + | + | + | + | +/– | – |
| СОРОКИН 12.126 | + | + | – | – | – | – |

*Примечание: зеленый цвет соответствует хорошим результатам, желтый – посредственным, красный – неудовлетворительным.*

## » НАШИ СОВЕТЫ

**Очередные испытания пускачей отчасти спровоцированы тремя обстоятельствами. Как следствие – три наших совета.**

**Первое обстоятельство выявил наш техцентр. Некоторые пускачи в реальной жизни вдруг отказывались крутить стартеры, пока их «минусовой» провод не подключали непосредственно к «массе» двигателя. К сожалению, длина проводов у всех подобных устройств настолько мала, что воспользоваться этим советом можно далеко не всегда. Но если такая возможность есть – действуйте именно так, хуже точно не будет.**

**Второе обстоятельство – из области страшилок. С недавних пор все устройства с литийсодержащими батарейками оказались немножко вне закона. В частности, самолет с таким багажом уже не полетит, потому что вредные фитюльки подозрительно часто взрываются. Виноватыми объявили игольчатые кристаллы – дендриты. При глубоких разрядах, перезарядах и запредельных токовых нагрузках они прокалывают сепараторы и замыкают электроды, что иногда приводит даже к пожарам и взрывам. Чтобы избежать неприятностей, настоятельно советуем не возить такие изделия разряженными и беречь их от перегрева.**

**И последнее. Нам было интересно испытать подобные изделия при сильном морозе. И вот третий совет: перед пуском их крайне желательно согреть – например, за пазухой.**

# #ПЕРВЫЙРАЗВТЕСЛЕ

Измеряем притягательность спорткара Tesla Model S P85 с шашечками.

Автор **Максим Гомянин**, фото: **Георгий Садков**

## Высокотехнологичная зависимость

Прогресс двигают энергичные мечтатели. Благодаря им на смену таксофонам пришли смартфоны, Facebook стал альтернативой живому общению, громче заявляют о себе электромобили. И если раньше такси нужно было ловить, выйдя на дорогу, то теперь «мотор» вызывают с помощью приложения в мобильнике.

Так что не удивляйтесь, если сегодня вместо обычного желтого седана к вам приедет нечто, вызывающее бурю эмоций у «юзеров», привыкших общаться лайками и хештегами.

Московский таксомотор Tesla Model S P85 работает почти как обычный автомобиль – днем и ночью, в холод и жару, прерываясь лишь на подзарядку. Сегодня я его пилот и юзер в одном лице.

## Сила цифр

Tesla прописалась в компании Яндекс.Такси в июле 2015 года, хотя сомнений по поводу столь смелого шага было достаточно. Опыта эксплуатации электромобилей в жестких условиях такси никакого. Tesla официально в России не продается, а ввезенная по серой схеме новая машина обошлась в 6 600 000 рублей.

Электромобиль за без малого год проехал более 31 000 км и не только не развалился, как предсказывали многие, но и прекрасно показал себя. Обслуживания почти не требовал. На 20 000 км пробега отрегулировали схождение и развал, потом заменили светодиодную подсветку в ручке двери. И всё!

За время эксплуатации Tesla съела 8720 кВт электроэнергии на 12 470 рублей, если считать по столичному ночному тарифу (1,43 руб./кВт). С бензиновым мотором затраты на топливо составили бы 193 732 рубля (при цене «девяносто пятого» 37 руб./л). Экономия

**С виду Tesla – обычный седан. И не скажешь, что внутри электромотор.**

Процесс зарядки показан более чем наглядно.

Кожаная отделка… и отсутствие потолочных ручек. Гигантский 17-дюймовый экран – центр управления большинством функций электромобиля.

**На мониторе многовато цифр и неиспользованного пространства.**

на заправке – 181 262 рубля! Плюс отсутствие расходов на замену масла, фильтров и прочие мелочи.

## Погружение в дзен

Перед поездкой прохожу медосмотр и получаю путевой лист. Плюхаюсь за руль. Кое-что сразу напомнило автомобили Mercedes-Benz. Рычажок круиз-контроля так и лезет под левую руку, когда хочешь включить поворотник. Но это дело привычки.

Отделка салона – смесь немецкого премиума со стилем корейского седана бизнес-класса пятилетней давности. Хорошо спрофилированные кресла со всеми электрорегулировками и приятный на ощупь руль соседствуют с простоватой отделкой передней панели и дверей. Всё это резало бы глаз в обычной машине, а тут – нет, потому как жду чуда. Вот нажму педаль и…

Медленно выкатываюсь из подземного паркинга, петляю по дворам. Tesla неожиданно маневренна, с небольшим радиусом поворота. Прибавляю обороты: управляется седан достойно, и в этом немалая заслуга низкого центра тяжести – половина массы приходится на аккумуляторы, равномерно уложенные по всему днищу.

Плавность хода дарит ощущение нирваны. Tesla будто плывет над асфальтом, в ней хочется быть флегматичным. Но если нужно… В светофорных гонках Tesla обставит большинство мощных седанов с бензиновым мотором! Педаль в пол – и под звон тишины и легкое проскальзывание шин 420-сильная машина «выстреливает», как камень из пращи. До сотни – всего 4,4 секунды! На старте сцепных свойств покрышек хватает с трудом, и в процесс интеллигентно вмешивается ESP.

Понравились и тормоза. Ими можно… вовсе не пользоваться, доверившись двухуровневому рекуперативному замедлению. Именно поэтому о замене колодок пока и речь не идет.

**Если не торопиться, то в теплое время года автомобиль с работающим кондиционером проезжает 300 км**

### Tesla Model S P85

**Длина/ширина/высота/база** 4970/1964/1435/2960 мм
**Объем багажника (VDA)** 745 л
**Снаряженная масса** 2108 кг
**Двигатель** электрический; 310 кВт/422 л.с. при 5000–8600 об/мин; 600 Н·м при 0–5100 об/мин
**Время разгона 0–100 км/ч** 4,4 с
**Максимальная скорость** 212 км/ч
**Запас хода** 425 км
**Трансмиссия** задний привод

**Заднее сиденье лишено подлокотника, а над головой из-за покатой крыши мало места. Рослым юзерам будет тесно.**

**Передняя багажная ниша довольно глубока. Помещается обязательное для такси детское кресло, банки омывайки и набор автомобилиста.**

**В багажнике раскладываются два детских кресла. Решение сомнительное. «Хозблок» лучше использовать по назначению.**

## #морозисолнце

При интенсивной езде заявленный запас хода (425 км) быстро тает. Но если не торопиться, то в теплое время года электромобиль с работающим кондиционером и «музыкой» спокойно проезжает 300 км. Зимой дальность пробега падает до 200–250 км. Кстати, в мороз электромобиль лучше не оставлять на улице: в промерзшей Тесле не будет работать рекуперативное торможение, о чем сообщит бортовая электроника. Спасибо, печка начинает греть сразу!

В Тесле установлены резистивные нагреватели, потребляющие около 6 кВт. Они быстро протапливают салон, но так же быстро тратят энергию до тех пор, пока электроника не решит, что машина прогрелась. Вот тогда в ход пойдет традиционная система охлаждения с антифризом и включится рекуперативное торможение. А еще непривычно видеть нетающий снег на капоте Теслы. Объяснение простое: под капотом – багажное отделение, а «холодный» электромотор расположен сзади.

***

В столичном такси за Теслу поначалу опасались – использовали для поездок только в пределах Третьего транспортного кольца. Тем не менее с июля по декабрь 2015 года электромобиль работал в две смены. Сейчас смена одна, поскольку за машиной закреплен один водитель. Но теперь – больше опыта, а заодно и смелости.

Главное в Тесле не емкость батареи и не техданные. Главное – эмоции, которые вызывает обычный с виду седан. #taxitesla подарила ощущение чего-то свежего, прогрессивного. В Америке и Европе электротакси давно не диковина. Может, пора начинать электродвижение и у нас? ЗР

**ПАРК ЭЛЕКТРОМОБИЛЕЙ В РОССИИ**
НА НАЧАЛО 2016 ГОДА*

| | |
|---|---|
| Mitsubishi i-MiEV | 237 |
| Tesla Model S | 152 |
| Nissan Leaf | 145 |
| Лада Эллада | 91 |
| Renault Twizy | 14 |
| BMW i3 | 8 |

*По данным агентства Автостат.

*Благодарим компании Яндекс.Такси и МОЭСК за помощь в подготовке материала.*

**Питается Tesla от зарядки мощностью 22 кВт·ч. Напряжение 220 В. Полный «бак» заправляют за четыре часа. Если заряжать от обычной розетки, процесс затянется на 30 часов. Можно «заправляться» и от зарядных консолей, которые установлены в разных районах Москвы. Сейчас их чуть больше двадцати.**

## » РОЗЕТКА В ЗАКОНЕ

**Допустим, проникнувшись философией Теслы, вы решили купить электромобиль. Например, официально продающийся Mitsubishi i-MiEV. Как заряжать электрокар жителю многоквартирного дома? Кидать удлинитель из окна? Во-первых, подойдет не всякий удлинитель. В современных машинах, таких как электрический Volkswagen e-Golf (ЗР, 2015, № 9), электроника, почуяв тройники-переходники, остановит зарядку. Подойдет только силовой удлинитель с заземлением.**

**Конечно, собственник квартиры может протянуть провод от своего электрощита до машиноместа – но такой самодел грозит пожаром. Полноценную зарядную станцию ставить дорого. Кабели идут под землей, то есть нужно снимать асфальт, укладывать проводку. Утопия. К тому же старые советские ГОСТы, которые никто не отменял, запрещают зарядку электрокаров в закрытых помещениях. Хотя за годы прогресса батареи стали безопаснее и сейчас «заправка» электромобиля опасности не представляет.**

**Специалисты МОЭСК рассказали, что для нормальной жизни с электромобилем необходимо собственное парковочное место и розетка с заземлением. Вполне хватит бытовой (220 В, 16 А), рассчитанной на подключение электроприборов мощностью до 3,5 кВт. После ночной зарядки емкости батарей большинства электрокаров, таких как Лада Эллада, Renault Twizy, Volkswagen e-Golf и Mitsubishi i-MiEV, при небольших городских пробегах достаточно – в течение дня необходимость искать зарядную консоль не возникнет. А вот Тесле придется стоять у розетки около 30 часов. Такова расплата за большой пробег на одном «баке».**

**Итак, нужно пройти два этапа: договориться с управляющей компанией (УК), получив «согласие балансодержателя объектов электросетевого хозяйства», через которое планируется осуществить технологическое присоединение, и заключить (в Москве) с МОЭСК договор о технологическом присоединении.**

**Первый этап сопряжен с волокитой. Представив паспорт и документы на машиноместо, пишем заявление в УК с просьбой дать разрешение на установку розетки в подземном паркинге. УК, проведя общее собрание жильцов, дает добро (хочется верить!) и выписывает соответствующий документ. На практике процесс может занять более полугода, поскольку собрать жильцов не так-то просто. На следующем этапе подаем электронную заявку в МОЭСК и прикладываем копии документов.**

**Если всё хорошо, заключаем договор о технологическом подключении и энергоснабжении. Специалисты осматривают место и готовят техусловия, определяют объем работ и сроки выполнения. Наконец, последнее, что требуется от владельца, – установить электрический счетчик и защитный автомат. Как вы понимаете, все эти работы могут вылиться в десятки тысяч рублей, хотя формально за разрешение пустить ток до 15 кВт нужно отдать всего… 550 рублей!**

**ТП – технологическое присоединение. **ЭПУ – энергопринимающее устройство.*

Развитие электротранспорта немыслимо без поддержки города. Установка розеток для электромобилей на паркингах может быть субсидирована городскими властями, так же как и выделение мест под парковку электрокаров. Во дворах и на улицах европейских городов всё это уже есть. Местá для парковки электромобилей снабжены соответствующими знаками. Пора перенимать опыт.

ДОРОЖНОЕ
FM
РАДИО
ВМЕСТЕ
В ПУТИ!
12+
РЕКЛАМА

# ИТАЛЬЯНСКИЙ МЕНТАЛИТЕТ

Знакомимся с новыми моделями быстрых летних шин Pirelli P Zero.

Автор **Стас Панин**, фото фирмы Pirelli

У многих шинных компаний есть своя линейка покрышек, рожденная для автоспорта и позже адаптированная для дорожных машин. Но самый неординарный переход сделала фирма Pirelli. Только жадные до гонок итальянцы могли додуматься подарить рядовым автовладельцам шину, изначально созданную для легендарной раллийной группы B.

Первую модель семейства P Zero разработали специально для раллийного болида Lancia Delta S4 сезона 1986 года. В ее дорожную версию спустя всего год обули гражданский, но не менее знаковый суперкар Ferrari F40. Через тридцать лет линейка P Zero разрослась до одиннадцати групп – от шин для кроссоверов до покрышек для Формулы-1. Дорожные версии идут на конвейерную комплектацию большинства спорткаров, а гоночные представлены аж в двухстах пятидесяти различных чемпионатах.

Юбилей линейки P Zero отметили презентацией двух обновленных моделей – особо важных для Pirelli, ведь они предназначены для поставок на конвейеры автопроизводителей. Модель P Zero в двух версиях адресована премиальным седанам и спорткарам, а модель P Zero Corsa (представитель класса Extreme Performance) – суперкарам.

Новые шины пока доступны только в некоторых типоразмерах и специальных версиях, омологированных для конвейера. Всю линейку P Zero производят только за границей. В России свежую модель начнут продавать в следующем летнем сезоне. Естественно, пока нет ни информации о ценах, ни результатов сравнительных тестов. Зато мы можем судить о конкурентоспособности базовой версии предыдущей модели P Zero размерности 225/45 R17 с оглядкой на оценки нашей экспертной группы (ЗР, 2016, № 4, «Заложники скорости»): шина отметилась хорошими показателями и при этом оказалась вполне доступной по цене. ЗР

## » ШИННЫЙ ЭКВАЛАЙЗЕР

**Шины Pirelli, в частности линейка P Zero, – лидер по числу моделей, разработанных специально для омологации под конкретные модели автомобилей: с учетом разных типоразмеров их около тысячи. Специальные версии создаются в сотрудничестве с шинниками и автопроизводителями, чтобы раскрыть весь потенциал машины. Преимущественно именно такие шины идут на сборочные конвейеры. Внешне они напоминают свою стандартную версию, но отличаются уникальной рецептурой компаунда и конструкцией каркаса. На гоночном треке автомобиль, обутый в специально разработанные для него шины, оставит далеко позади аналогичную модель на стандартных покрышках. Омологированные шины помечают дополнительными символами в маркировке. Например, у BMW это звездочка, у Audi – *RO* или *AO*, а у Ferrari – *F* или *FO*.**

## » СЕМЕЙНЫЕ ЦЕННОСТИ

**Рисунки протекторов двух версий модели P Zero (для премиальных седанов 1 и спорткаров 2 ) и P Zero Corsa (для суперкаров 3 ) имеют схожую основу. Внутренняя сторона отвечает за работу в дождевых условиях, а внешняя – для сухого асфальта (показана красным). С переходом от гражданского автомобиля к суперкару часть протектора превращается в полуслик.**

**В новой модели P Zero использовали технологию Формулы-1 под названием F1 Bead. В зоне бортов применили жесткую резиновую смесь особого состава, благодаря чему каркас стал прочнее и более равномерно распределяются усилия по боковине. В итоге улучшилось сцепление в поперечном направлении, что позволяет активнее проходить повороты.**

**Изменили пятно контакта ради равномерного износа и увеличения ресурса.**

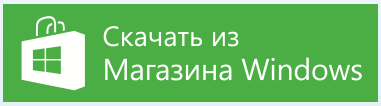
**Новый рисунок протектора с неравномерным расположением канавок снизил уровень шума в салоне автомобиля.**

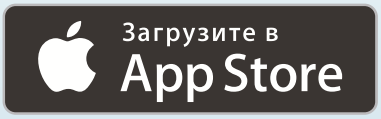
**Размер и число канавок увеличили – и отвод воды из пятна контакта стал на 10% эффективнее.**

**Сопротивление качению снижено на 15% за счет усовершенствования пресс-форм, уменьшения массы шины и использования материалов с большим содержанием диоксида кремния (свыше 80%).**

# Зарулем

iPad / Android / Windows



**Подписка**

| 3 мес. | 6 мес. | 12 мес. |
|---|---|---|
| 169 руб. | 349 руб. | 549 руб. |

Стоимость одного номера

69 руб.

## В ИЮНЕ

**Испытайте** первыми кроссовер Renault Kaptur

**Встречайте** Volkswagen Tiguan второго поколения

**Выберите** лучший бизнес-седан из квартета: Kia Optima, Mazda 6, Toyota Camry и Volkswagen Passat

**Познакомьте** европейцев с Вестой

**Окажитесь в салоне** компактвэнов Citroen Grand C4 Picasso и Volkswagen Caddy Maxi

**Посетите** этап Формулы-1 в Сочи

**Отправляйтесь** в путешествие по Ирландии на Шкодах

**Загрузите** цельнометаллический фургон Газель Next

**И ещё много всего интересного…**

Nissan Leaf – самый популярный в мире электромобиль: в январе был продан уже 200-тысячный экземпляр. Суммарный пробег всех машин перевалил за два миллиарда километров. Около 550 хэтчбеков оказалось на службе в европейских таксопарках. Причем не только в передовых странах, но также в Венгрии и Эстонии. Один из Лифов прибалтийского перевозчика прошел более 220 тысяч километров без замены аккумуляторов.

# ВОЛЬТЫ С КОЛЕС

О концепции фирмы Nissan по развитию электромобилей и соответствующей инфраструктуры.

Автор **Кирилл Милешкин**

Экологически чистый транспорт – главный тренд современной автопромышленности и основная надежда человечества на серьезное снижение объемов вредных выбросов в атмосферу. И все молятся на электромобили: энергия для них есть везде, а тяговые батареи постепенно становятся совершеннее и дешевле.

Главный аргумент против – неприспособленность существующей инфраструктуры к большому количеству машин на электричестве. Вывести розетки на фасад каждого дома и даже расставить мощные станции для быстрой зарядки – это не слишком дорого. Да и времени много не займет. Речь о более глобальном – об энергосистеме в целом. Ни в одной стране она не рассчитана на такие дополнительные объемы потребления. Одним из первых автопроизводителей, предложивших свои решения, стал Nissan. Готовых рецептов у японцев несколько.

## Все в парк

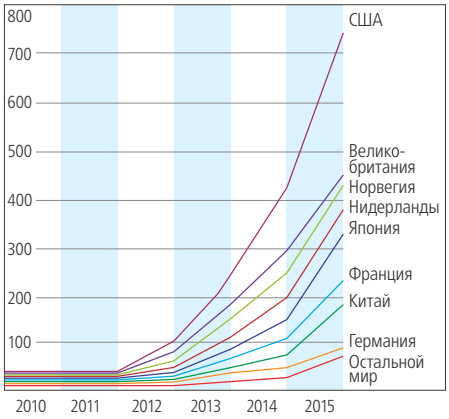
Аккумуляторы способны эффективно работать в электромобиле до тех пор, пока их емкость не упадет до 70–75% от номинальной. А что дальше – отправлять на переработку? Дорого! Расходы на утилизацию (400–500 долларов на каждую автомобильную батарею) заложены в стоимость электромобиля. И если аккумуляторы отправлять в отставку на этом этапе, то снизить цены в ближайшее время вряд ли удастся. Nissan осуществляет весь цикл разработки и сборки батарей, включая исследования, так что в компании осознают объем затрат лучше конкурентов, которые закупают аккумуляторы у сторонних производителей. Да и слишком расточительно выбрасывать на свалку источники энергии с таким остаточным потенциалом. Поэтому им нашли полезное применение. Из поношенных батарей формируют стационарные хранилища – так называемые аккумуляторные парки. Здесь они будут работать, пока емкость каждой не снизится до 10% номинала.

Опыт компании Nissan говорит о том, что использовать батарею можно гораздо дольше, чем мы себе представляем. Гарантийный срок службы аккумуляторов хэтчбека Leaf составляет восемь лет, расчетный длиннее на два – четыре года. Еще за восемь – десять лет послеавтомобильной службы емкость падает до 50%. А общий срок службы аккумулятора может составить 30–35 лет!

Батареи в хранилищах станут получать энергию несколькими способами: от возобновляемых источников (солнечные панели, ветряки) или из обычных сетей. В последнем случае это будет «лишнее» электричество, которое работающие с постоянной мощностью электростанции дают во время спадов потребления (например, ночью). Идея не нова. Ее, в частности, уже озвучивала в конце прошлого года фирма Audi (ЗР, 2016, № 1). Но ниссановская проработка темы мне показалась более глубокой и детальной – и, соответственно, более близкой к реальности. Пилотный проект в ближайшие месяцы стартует в Европе.

К слову, мнение о скромной выработке энергии небесным светилом и ветром несостоятельно. Nissan в подтверждение привел любопытную статистику: в Дании возобновляемые источники в некоторые дни перекрывают суточный объем потребления электроэнергии.

**Количество легковых электромобилей в мире,** тыс. шт.




**По прогнозам компании Nissan, к 2020 году одним из лидеров по числу электромобилей станет Китай: там их поголовье достигнет пяти миллионов.**

## Дружить домами

Nissan предлагает вариант эффективного использования аккумуляторов еще на стадии их жизни в автомобиле. Дифференцированная оплата электричества в зависимости от времени суток применяется во всем мире. Так почему бы не использовать электромобиль как хранилище энергии – заряжать по низкому тарифу ночью и расходовать запас днем? Причем необязательно превращать машину в недвижимость: многим одной зарядки вполне хватит и на поездку на работу, и на питание дома вечером.

**Так выглядят два снятых с электромобиля аккумуляторных блока, которые снабжают энергией городской дом. Управление и контроль за системой осуществляется через небольшой сенсорный экран с наглядным меню.**

Еще больше пользы такое мобильное хранилище принесет при возникновении чрезвычайной ситуации, когда отключат электричество. Полностью заряженной батареи емкостью 24 кВт·ч достаточно для снабжения дома площадью 100–150 м$^2$ на семью из трех-четырех человек в течение четырех-пяти дней – разумеется, при очень экономном потреблении. Но это лучше, чем сидеть вовсе без света. Неудивительно, что идея пришла в голову японцам, для которых всевозможные природные катаклизмы в порядке вещей.

## Шкаф с электричеством

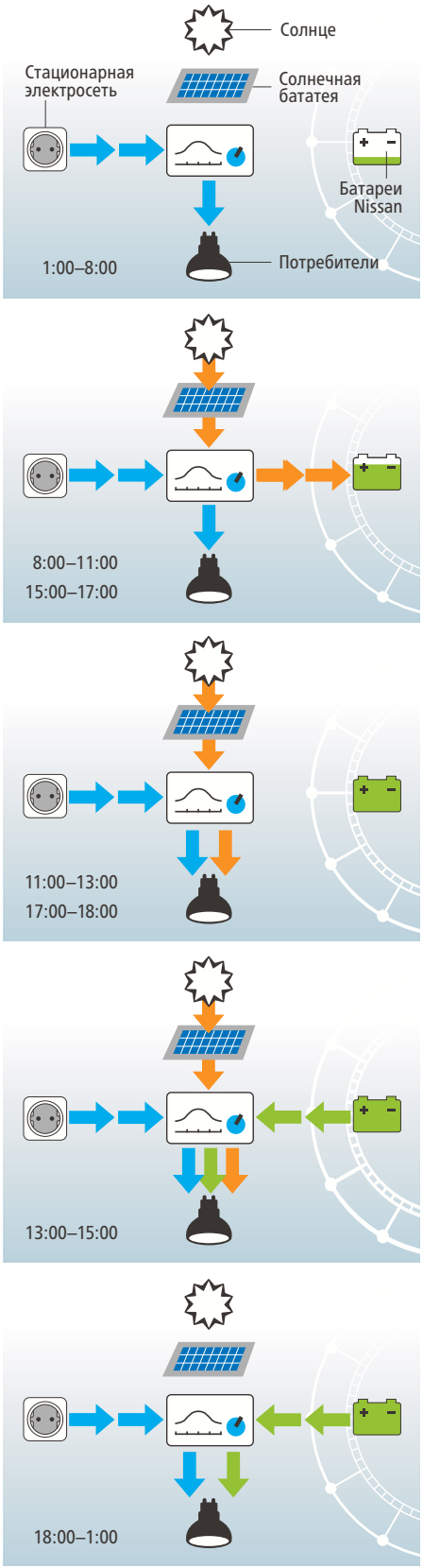
Отслужившие свое батареи можно не отправлять в аккумуляторный парк, а оставить у себя дома, используя как источник резервного питания или резервуар для более дешевой энергии – аналогично описанному в предыдущей главке. Но прежде чем начать экономить, придется изрядно потратиться.

Просто занести батарею в дом и «кинуть проводок» к розетке не получится. Необходим интеллектуальный блок управления, который тянет на 10 тысяч евро! Правда, он может работать не с одним блоком аккумуляторов, а сразу с четырьмя. Если посчитать все затраты, то каждый «киловатт-час» такого стационарного хранилища обойдется в 400–500 евро. В случае с электромобилем дешевле: около 200 евро. Это с учетом того, что аккумуляторы в автомобиль устанавливают свежие, а домой – бывшие в употреблении.

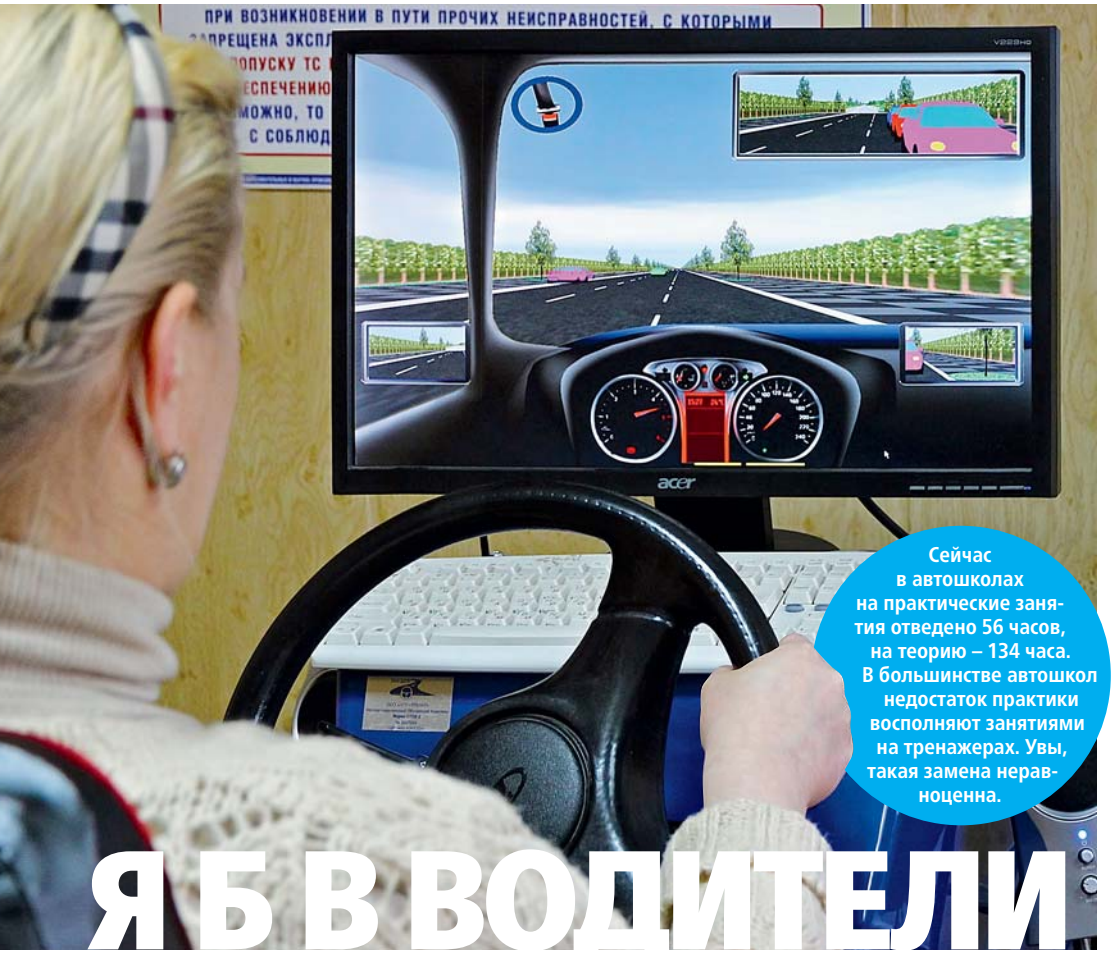
Идея получила название Energy Storage, «хранилище энергии». Ее разрабатывают несколько автопроизводителей, но ориентируются они на разных клиентов. Американская Tesla предлагает решения для частных домов, альянс Renault-Nissan – для городских зданий (детсады, школы, больницы), а концерн Daimler – для заводов, где потребление составляет мегаватты.

В целом взгляд фирмы Nissan на энергосистему будущего оригинален, но одновременно разумен и рационален. Похожие схемы уже существуют. Например, крупные сервисы такси, которые не имеют собственных машин, а пользуются парками множества фирм. Социальные сети или интернет-сервисы с фото- и видеоматериалами, которые сами ничего не производят, а лишь размещают контент миллионов подписчиков. То же самое ждет и энергетику. С каждым годом всё больше домохозяйств станут обеспечивать себя сами, а со временем они объединятся в единую сеть из сотен тысяч небольших хранилищ, которыми можно будет гибко управлять в зависимости от потребностей. Мне такие перспективы по душе. Но чтобы нечто подобное заработало и у нас, необходима трансформация всей энергосистемы, изменение взаимоотношений между производителями электроэнергии и ее потребителями, которые пока что строятся по ветхосоветскому принципу: монополист производит – частник потребляет. ЗР

**Умная энергосистема в представлении компании Nissan**




**В зависимости от времени суток меняются источники энергии, снижая нагрузку на стационарную сеть. Батареи могут быть индивидуальными или из аккумуляторного парка.**




Сейчас в автошколах на практические занятия отведено 56 часов, на теорию – 134 часа. В большинстве автошкол недостаток практики восполняют занятиями на тренажерах. Увы, такая замена неравноценна.

# Я Б В ВОДИТЕЛИ ПОШЕЛ

Минюст наконец-то утвердил новый порядок сдачи экзаменов для получения водительского удостоверения, который вступит в силу 1 сентября. Что ожидает тех, кто собирается сдавать на права?

Автор **Сергей Смирнов**, фото автора и ГИБДД МО

## Чисто теоретически

Шесть месяцев МВД вносило изменения и поправки в документ, чтобы учесть все замечания и пожелания регистрирующего органа. Итак, отучившись в автошколе, кандидаты в водители идут в ГИБДД. Подойдет любой регистрационный отдел, вне зависимости от прописки.

Документы, необходимые для сдачи экзамена в ГИБДД: заявление, паспорт, медсправка, диплом автошколы, квитанция об уплате госпошлины (2000 рублей).

Как и раньше, сначала нужно пройти проверку знания Правил дорожного движения. Теоретический экзамен состоит из четырех блоков по пять вопросов. Надо признать, новые требования стали сложнее. Прежде два неправильных ответа означали от ворот поворот. Теперь оценка «не сдал» ставится, если экзаменуемый при ответе на все вопросы допустил три ошибки в разных тематических блоках или две – в одном. За одну ошибку в блоке кандидату будет предложено ответить на пять дополнительных вопросов, неверный ответ на один из них – придется пересдавать.

Времени на размышление дается не так уж много: на основные вопросы – 20 минут, а если выпали дополнительные – плюс пять минут.

Кандидат, сомневающийся в правильности выставленной компьютером оценки, может потребовать у инспектора показать вопрос, на который был дан неправильный ответ. При этом система покажет ошибку и правильный вариант ответа.

Новые билеты уже разработаны. Полагаю, в самом скором времени они пройдут необходимые согласования. И к началу действия новых правил, то есть к 1 сентября, все экзаменационные подразделения ГИБДД будут обеспечены свеженькими билетами.

## На площадке

Изменения коснулись и практических экзаменов. Так, для получения права ездить на двухколёсниках будет достаточно выполнить следующие упражнения: «восьмерка», «змейка», «габаритный коридор» и «скоростное маневрирование». От последнего могут освободить, ведь далеко не все автошколы и подразделения ГИБДД располагают площадкой длиной 80 м и шириной 11 м для скоростного маневрирования.

Тех, кто желает получить удостоверение категории В, попросят стартовать в подъем и проехать змейкой, заехать в бокс (гараж) и выполнить параллельную парковку. А в случае приема экзамена на автоматизированном автодроме оценят, как кандидат в водители проедет регулируемый перекресток.

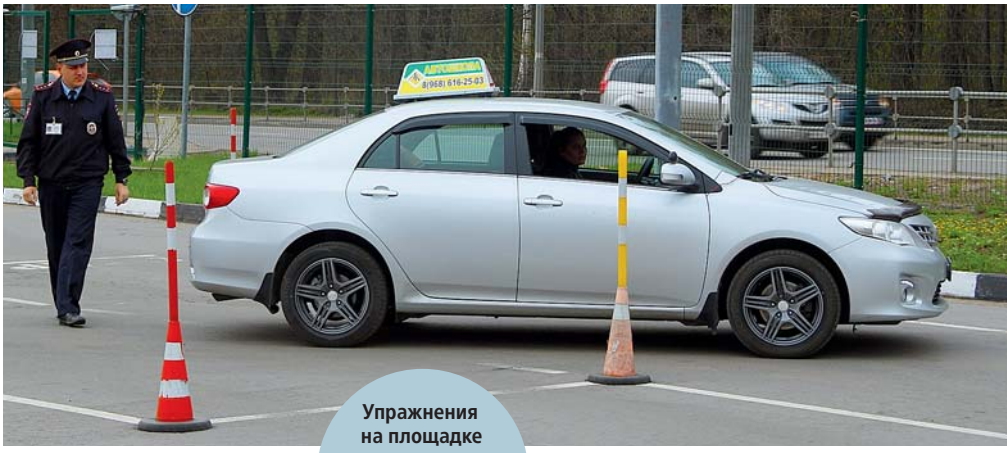
Оценка «не сдал» ставится, если кандидат не выполнил хотя бы один из дюжины пунктов – например, более чем полминуты готовился к выполнению маневра или трижды заглох.

### Кандидат в водители получает оценку «незачет» на экзаменационной площадке, если он:

- в течение 30 секунд не приступил к выполнению упражнения;
- наехал на линию разметки, обозначающую границы упражнений, или сбил разметочное оборудование (конус) более двух раз;
- выехал за границы участка, обозначенного линией 1.1 (белого цвета) или 1.4 (желтого цвета);
- пересек во время выполнения упражнения линию «стоп»;
- не пересек габаритами автомобиля контрольную линию, в то время как это было необходимо по условиям упражнения;
- отклонился от заданной траектории упражнения;
- допустил остановку двигателя более двух раз;
- двигался задним ходом, если это не предусмотрено заданием;
- превысил общее время, отведенное на упражнения (в том числе при сдаче экзамена на категорию М, А или А1 по скоростному маневрированию);
- при сдаче экзамена на категорию М, А или А1 коснулся ногой поверхности площадки более двух раз либо не подал сигнал поворота два или более раза;
- при выполнении упражнения «остановка и начало движения на подъеме» откатился назад более чем на 0,3 метра;
- при выполнении упражнения «проезд регулируемого перекрестка» заехал за линию «стоп» или проехал на запрещающий сигнал светофора.

**Таблица штрафных баллов**
(выдержка)

| Ошибки | Пункты ПДД | Штрафные баллы |
|---|---|---|
| **Грубые** | | |
| Не уступил дорогу транспортным средствам, пешеходу | 3.2, 8.1, 8.3–8.5, 8.8, 8.9, 8.12, 9.6, 11.7, 13.4–13.6, 14.1, 14.3–14.6 | 5 |
| Выехал на полосу встречного движения | 8.6, 9.2, 9.3, 9.6, 9.8, 9.12 | 5 |
| Проехал на запрещающий сигнал светофора | 6.2–6.4, 6.7, 6.9, 6.10 | 5 |
| Нарушил правила обгона | 11.1–11.4 | 5 |
| Нарушил правила выполнения поворота или разворота | 8.5–8.7, 8.8, 8.11 | 5 |
| **Средние** | | |
| Нарушил правила остановки, стоянки | 12.1–12.5, 12.7, 12.8 | 3 |
| Не подал сигнал поворота | 8.1 | 3 |
| Не пристегнул ремень безопасности | 2.1.2 | 3 |
| **Мелкие** | | |
| Несвоевременно подал сигнал поворота | 8.2 | 1 |
| Неверно выбрал скорость | 10.1 | 1 |
| Резко затормозил (без причины) | 10.5 | 1 |
| Нарушил правила пользования световыми приборами | 19.1–19.5, 19.8, 19.10 | 1 |



**Упражнения на площадке примитивны и выполняются в условиях, далеких от реальных.**

## В городе

Лишь того, кто успешно сдал теорию и «площадку», допускают к экзамену на дорогах общего пользования. Немного изменилась система оценок. Ошибки делятся на грубые (5 штрафных баллов), средние (3 балла) и мелкие (1 балл). Если кандидат заработал менее 5 штрафных баллов, то получает оценку «сдал». Если ошибок больше, придется пересдавать.

При сдаче экзамена в реальных дорожных условиях (он длится 30 минут) инструктор должен находиться в автомобиле. Кроме того, если машина, на которой ученик сдает экзамен, принадлежит автошколе, то помимо инспектора в ней обязан находиться и представитель собственника – то есть тот, кто обучал вождению.

Если провален экзамен на площадке или в городских условиях, пересдача разрешается в течение полугода: именно столько времени остается в силе положительная оценка за теоретический экзамен. Не успеешь – придется всё начинать сначала.

**Сдача теоретического экзамена в ГИБДД проходит под надзором инспекторов. Воспользоваться шпаргалками не получится. За каждый неправильный ответ в одном блоке предложат ответить еще на пять вопросов.**

Максимальное время с момента подачи документов до получения водительского удостоверения – 15 дней для мотоциклистов, 30 дней для автомобилистов.

## Правила новые, а проблемы старые

Новый порядок вряд ли изменит ситуацию с безопасностью. Ученики будут всё так же зазубривать билеты, разве что еще более старательно, ведь ошибки караются строже. А автошколы продолжат натаскивать учеников на те же упражнения – лишь бы сдали экзамен. В результате новоиспеченные водители, как и прежде, будут выходить на дороги слабо подготовленными.

Выход видится во введении поэтапного допуска к дорожному движению. Это когда новичка обязывают ездить поначалу только под надзором опытного водителя, ограничивают ему максимальную скорость, запрещают выезжать на скоростные магистрали. А через определенное время инспекторы оценят его автомобильную биографию, то есть совершённые нарушения, ДТП и наложенные штрафы, и примут решение, переводить ли новобранца в обычные водители или пусть еще побудет в учениках.

Плюс к этому хорошо бы к упражнениям на площадке добавить специфические упражнения, которые имитируют управление в сложных условиях – к примеру, на скользкой дороге или в темноте. Тогда новички будут увереннее чувствовать себя за рулем и доставят меньше хлопот окружающим. ЗР

# В РОЗОВОМ СВЕТЕ

Бланки полисов ОСАГО через месяц поменяют окраску и обзаведутся дополнительными элементами защиты.

Автор **Сергей Смирнов**

По словам президента РСА Игоря Юргенса, затраты на замену бланков никак не отразятся на автовладельцах. Страховые компании оплатят все нововведения.

Сложности с приобретением полиса ОСАГО, высокая цена страховки, отсутствие контроля со стороны полиции – всё это привело к наводнению рынка поддельными полисами. В прошлом году россияне приобрели по дешевке больше миллиона липовых бланков.

Страховщики забили тревогу: если автовладельцы вовсе уйдут в теневой сектор, система обязательного страхования перестанет работать. Разбил твою машину водитель с поддельным полисом ОСАГО – никакой компенсации от страховой компании не получишь, придется разбираться с виновником самостоятельно. А если у него нет ни денег, ни имущества, а машина зарегистрирована на другого? Будешь ремонтировать автомобиль за свой счет.

У покупающих фиктивные бланки тоже могут возникнуть неприятности. В случае аварии ущерб потерпевшим придется возмещать из своего кармана. И скидку в следующий раз страховая компания уже не даст, поскольку человек год официально не страховался.

## Радикально новый цвет

Российский союз автостраховщиков (РСА) начал активно бороться с мошенниками. Сначала в сотрудничестве с правоохранительными органами стали блокировать сайты, распространяющие подделки. Попытка привлечь в помощники ГИБДД ожидаемых результатов не принесла: у автоинспекторов нет желания устраивать массовые проверки на дорогах. Нет у них и достаточного количества приборов для идентификации поддельных полисов.

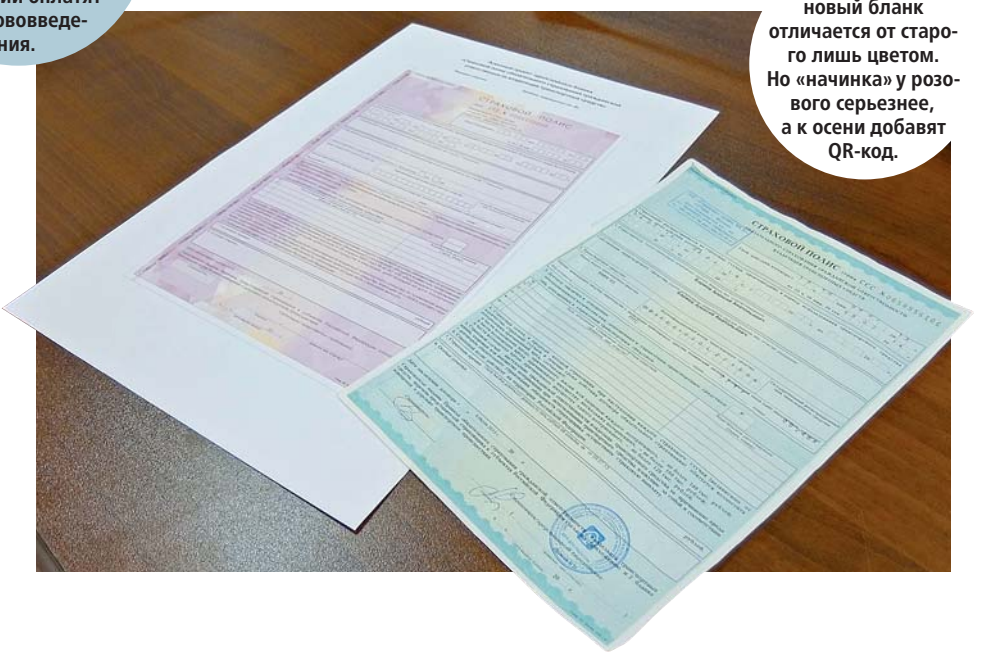
Тогда в РСА решили заменить бланки. Мотив: мошенники не смогут подделать новые полисы, которые гораздо лучше защищены. С 1 июля этого года при заключении новых договоров ОСАГО будут выдавать розовые полисы. Визуально, кроме цвета, они фактически не отличаются от прежних. В правом верхнем углу появилось свободное место – с осени там начнут размещать QR-код, в который зашьют все данные о страхователе, страховой компании, автомобиле и действии договора страхования. То есть всё то, что есть в информационной базе РСА. Имея на смартфоне или планшете специальную программу, можно в онлайн-режиме проверить подлинность договора.

Защита документа действительно станет намного эффективнее. Водяные знаки изменились: теперь в центре на просвет будет виден силуэт автомобиля, а по бокам – надпись «РСА». Кроме этого, в бланке появится металлизированная лента с изображением машины и опять-таки надписью «РСА». Как пояснили в Гознаке, мошенникам потребуется не менее двух лет, чтобы научиться подделывать такую защиту. Полагаю, что с осени страховщики начнут указывать в полисе коэффициент «бонус-малус» страхователя.

**В РСА уверены, что новый бланк полиса позволит свести на нет деятельность мошенников. Но, пока в ходу старые полисы, полностью избавиться от подделок вряд ли получится**

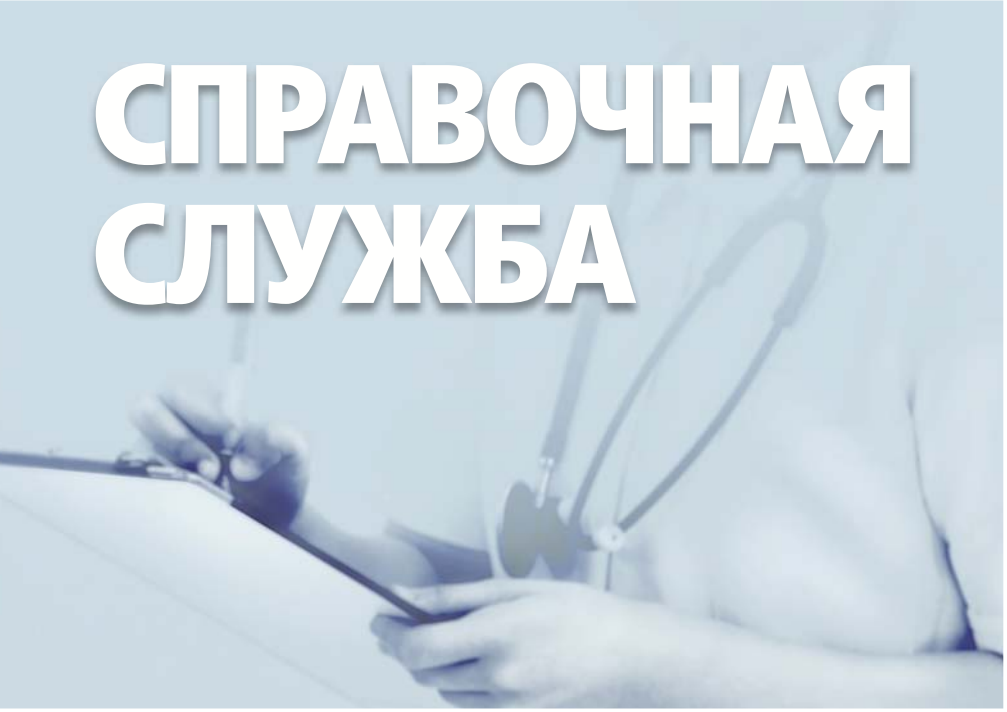
## Бой с тенью

Изменит ли розовый бланк ситуацию с фальшивками? На какое-то время – да. А потом? Снова менять бланки? Не эффективнее ли полностью отказаться от бумаги и перейти на электронное оформление ОСАГО? С начала 2017 года все страховые компании обяжут продавать **е**-полисы. Это большой шаг вперед в борьбе с мошенниками. Ведь полис для многих станет доступнее – и число желающих купить подделку заметно сократится. ЗР



Визуально новый бланк отличается от старого лишь цветом. Но «начинка» у розового серьезнее, а к осени добавят QR-код.

# СПРАВОЧНАЯ СЛУЖБА



С весны введен в практику новый порядок прохождения водительской медкомиссии. Что изменилось?

Автор **Сергей Смирнов**

Особых изменений в порядке медицинского освидетельствования не произошло. Проходить врачебный осмотр необходимо при первом получении водительского удостоверения, открытии новой категории, замене удостоверения по окончании срока действия, а также при возврате прав после лишения. Медицинская справка старого образца будет выдаваться до 30 июня 2016 года, а в июле появится новый бланк, в котором будут указаны все существующие категории и подкатегории.

Как и раньше, обследование можно пройти в любом медицинском учреждении – государственном, муниципальном или частном, имеющем лицензию. Не изменился и порядок прохождения обследования у психиатра и психиатра-нарколога: получить заключение этих врачей можно только в специализированных диспансерах по месту прописки или временной регистрации. В последнее время очередей там существенно поубавилось.

Изменения коснулись тех, кто собирается получать «легкие» категории или меняет водительское удостоверение из-за окончания срока действия. Если раньше обладатели водительских удостоверений только категории B (A, A1, BE, B1, M) посещали невролога в обязательном порядке, то сейчас – исключительно по направлению терапевта. Такая же ситуация и с электроэнцефалограммой (ЭЭГ): теперь это обследование стало дополнительным и на него вас направит невролог, если у него возникли подозрения относительно вашего здоровья. Кроме этого, из перечня врачей, дающих водителю добро, исключен хирург.

**Вместо выдачи справки логичнее было бы при обращении в ГИБДД проверять состояние водителя, используя единую базу медучреждений**

Наверное, эти послабления – благо и для проверяемых, и для проверяющих. Для врачей частных клиник главное – чтобы клиент был доволен, а здоров ли он, не так уж важно. Ведь срок действия справки ограничили одним годом, а значит, уже скоро пациент вновь может прийти за этой бумажкой. А если заставлять человека проходить полноценное обследование, велика вероятность, что в следующий раз он обратится в другую клинику – благо заведений, оказывающих подобные услуги, предостаточно. И водителям хорошо. Такие углубленные обследования, как ЭЭГ, осмотр у хирурга, тщательные проверки у психиатра-нарколога, большинству не нужны. К тому же чаще всего их проводят формально, для галочки в справке. Потому-то сплошь и рядом допуск к управлению автомобилем получают те, кому садиться за руль противопоказано: наркоманы, алкоголики, психически неуравновешенные люди.

Увы, между медицинскими учреждениями нет никакой связи! Я сам многократно менял поликлиники, когда проходил разные обследования. И каждый раз приходилось начинать всё заново. А если бы я страдал заболеванием, при котором запрещено управлять автомобилем? Не думаю, что это обстоятельство сильно усложнило бы процесс получения медсправки.

Давайте вообще отменим медсправки! Звучит это как крамола, но дальше ехать некуда. За последнее время уже несколько раз меняли порядок оформления медсправок – усложняли, упрощали, переделывали. А что в итоге? На практике всё остается по-прежнему. Получение этого важного документа является профанацией идеи безопасности дорожного движения. А коли так, лучше упразднить эту бумажку. У врачей и так хватит работы, а водители сэкономят кучу времени, нервов и денег. ЗР

**У каких врачей нужно пройти обследование**

| Врач | Категории: A, A1, B, BE, B1, M | Категории: C, CE, C1, C1E, D, DE, D1, D1E, Tm, Tb |
|---|---|---|
| Терапевт или врач общей практики | обязательно | обязательно |
| Офтальмолог | обязательно | обязательно |
| Психиатр | обязательно | обязательно |
| Психиатр-нарколог | обязательно | обязательно |
| Невролог | только по направлению терапевта или врача общей практики | обязательно |
| Отоларинголог (ЛОР) | не нужно | обязательно |
| Электроэнцефалография | только по направлению невролога | обязательно |
| Анализ мочи | только по направлению нарколога | только по направлению нарколога |
| Анализ крови | только по направлению нарколога | только по направлению нарколога |

# КУПИ-ПРОДАЙ

Оформить продажу автомобиля – дело несложное. Но есть нюансы.

Автор **Сергей Смирнов**

Нынешнее законодательство не требует для продажи машины снимать ее с учета. Она переходит к новому собственнику с теми же номерными знаками. Покупатель после сделки лишь вносит изменения в регистрационные данные в любом (независимо от места прописки) отделении ГИБДД и получает новые документы.

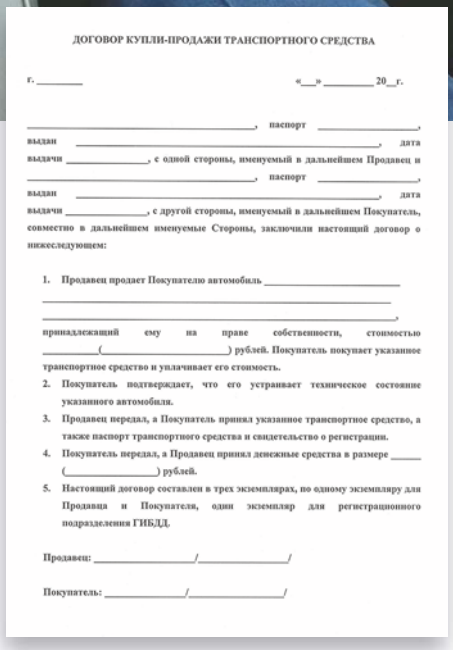
Алгоритм таков. Вы находите покупателя. Договариваетесь о цене. Составляете договор купли-продажи (его можно скачать из Интернета), заполняете специальную графу в паспорте транспортного средства (ПТС), получаете деньги, передаете новому собственнику автомобиль и ключи, подписываете акт приема-передачи. Всё, сделка совершена.

## Договор

Его достаточно заключить в простой письменной форме. Не нужно обращаться к посредникам – только лишние деньги потратите. Нет необходимости и в регистрации документа у нотариуса.

В договоре обязательно должна быть следующая информация: дата и место заключения, ФИО продавца и покупателя, их паспортные данные. Кроме того, нужно указать сведения, позволяющие идентифицировать автомобиль, – VIN-код, название (как в СТС и ПТС), цвет, год выпуска, – а также сослаться на регистрационные документы (свидетельство о регистрации) и ПТС. Напишите, что покупателя устраивает техническое состояние машины, и укажите ее стоимость.

Договор составляете в трех экземплярах (для продавца, покупателя и ГИБДД), каждый подписывают обе стороны. Только сначала убедитесь, что в ПТС есть свободное место, куда вносится информация о будущем собственнике автомобиля, – если документ заполнен полностью, отправляйтесь в ГИБДД за новым.



ДОГОВОР КУПЛИ-ПРОДАЖИ ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА

г. _____ «__» _____ 20__г.

_____, паспорт _____, выдан _____, дата выдачи _____, с одной стороны, именуемый в дальнейшем Продавец и _____, паспорт _____, выдан _____, дата выдачи _____, с другой стороны, именуемый в дальнейшем Покупатель, совместно в дальнейшем именуемые Стороны, заключили настоящий договор о нижеследующем:

1. Продавец продает Покупателю автомобиль _____ _____ _____, принадлежащий ему на праве собственности, стоимостью _____(_____) рублей. Покупатель покупает указанное транспортное средство и уплачивает его стоимость.
2. Покупатель подтверждает, что его устраивает техническое состояние указанного автомобиля.
3. Продавец передал, а Покупатель принял указанное транспортное средство, а также паспорт транспортного средства и свидетельство о регистрации.
4. Покупатель передал, а Продавец принял денежные средства в размере _____ (_____) рублей.
5. Настоящий договор составлен в трех экземплярах, по одному экземпляру для Продавца и Покупателя, один экземпляр для регистрационного подразделения ГИБДД.

Продавец: _____/_____/

Покупатель: _____/_____/

**Один из вариантов договора купли-продажи. Бланки можно скачать из Интернета.**

## Паспорт автомобиля

В ПТС нужно заполнить графу о собственнике. Это данные нового владельца (покупателя) – ФИО, адрес (как в паспорте). Запишите дату продажи – ту же, что в договоре. В графе

«Документ на право собственности» указываете составленный вами договор купли-продажи от такого-то числа. После продавец и покупатель расписываются каждый в своем месте.

Если вы не собственник автомобиля, то к договору прикладываете заверенную копию нотариальной доверенности, в которой прописано право продажи машины от имени владельца.

Если продавцом является организация, потребуется поставить на договор печать и указать все реквизиты юридического лица.

## Расчет

Договор подписан, ПТС заполнен. Покупатель передает деньги, а продавец – ключи от машины. Это следует зафиксировать в акте приема-передачи, где каждая сторона подтверждает получение соответственно денег и автомобиля.

Настоятельно рекомендую в акте приема-передачи зафиксировать дату и время. Это позволит вам избежать оплаты штрафов за нового владельца. При необходимости всегда сможете доказать, с какого момента вы перестали владеть машиной.

Чтобы обезопасить себя от фальшивых купюр, договоритесь с покупателем, чтобы тот внес деньги на вашу карту через банкомат. Или зайдите в банк, где у вас открыт счет.

На этом для продавца сделка закончена.

## Новый собственник

Новый владелец обязан сообщить свои данные в ГИБДД и получить новое свидетельство о регистрации. Но перед этим нужно купить полис ОСАГО. А заключить договор обязательного страхования можно только в том случае, если продавец вместе с автомобилем передал действующую диагностическую карту. Иначе придется проходить техосмотр. На всё про всё у нового владельца десять дней с даты покупки – в течение этого срока ДПС не вправе наказывать штрафом за отсутствие полиса ОСАГО.

Для получения нового свидетельства о регистрации и отметки в ПТС покупателю нужно представить в ГИБДД договор купли-продажи, заполненный ПТС, старое свидетельство о регистрации, свой паспорт, полис ОСАГО и квитанцию об уплате госпошлины (850 рублей за легковой автомобиль).

## В виде исключения

Если продавец желает оставить себе регистрационные знаки, ему придется перед заключением договора обратиться в ГИБДД и сдать номера. Они будут храниться полгода – за это время нужно купить другой автомобиль.

Не уложились в срок – выдадут новые номера. ЗР

Особые отметки

1 Наименование (ф. и. о.) собственника
Адрес

2 Дата продажи (передачи)

3 Документ на право собственности

4 Подпись прежнего собственника
м. п.

5 Подпись настоящего собственника
м. п.

6 Свидетельство о регистрации ТС
серия №
Государственный регистрационный знак
Дата регистрации
Выдано ГИБДД
м. п. Подпись

Отметка о снятии с учета
Дата снятия с учета
м. п. Подпись

77 МО 533527

Особые отметки

Наименование (ф. и. о.) собственника
Адрес
Дата продажи (передачи)
Документ на право собственности
Подпись прежнего собственника
м. п.
Подпись настоящего собственника
м. п.
Свидетельство о регистрации ТС
серия №
Государственный регистрационный знак
Дата регистрации
Выдано ГИБДД
м. п. Подпись
Отметка о снятии с учета
Дата снятия с учета
м. п. Подпись

**Как правильно внести в ПТС информацию о новом собственнике:**

1 – указываются данные покупателя (как в паспорте)

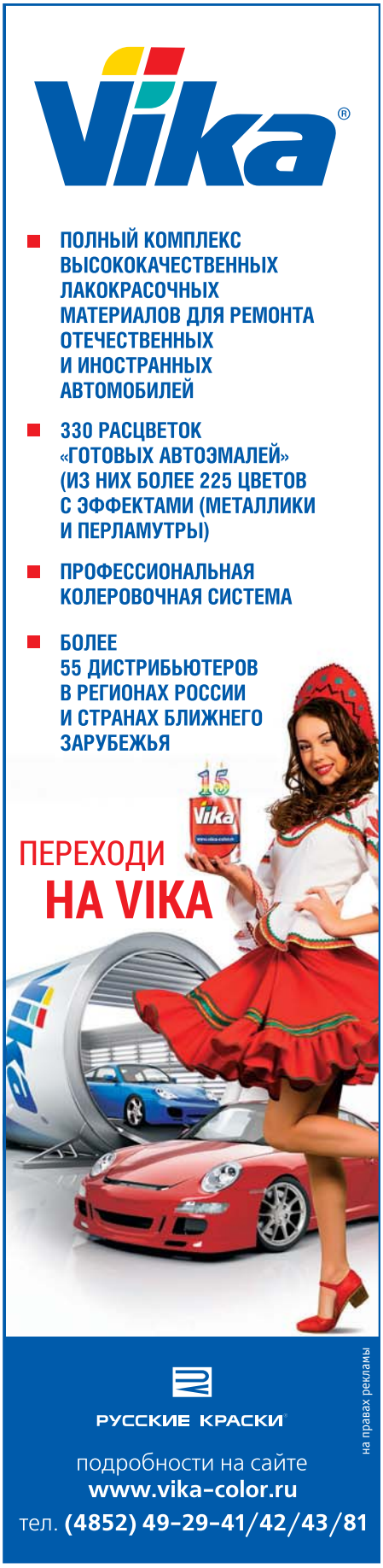
2 – дата заключения договора

3 – данные договора купли-продажи

4 – подпись продавца

5 – подпись покупателя

6 – заполняется в ГИБДД

# ПОПАДИ В СКИДКУ

Коэффициент «бонус-малус» (КБМ) напрямую влияет на стоимость ОСАГО. И большинству водителей его определяют неверно. Автор **Сергей Смирнов**

Коэффициент «бонус-малус» применяют с момента введения ОСАГО. Изначально информацию о водителях аккумулировали страховые компании – и при расчете стоимости очередного полиса руководствовались своими же данными. Если страхователь не менял компанию, скидка за безаварийную езду каждый год увеличивалась. При смене компании страхователю приходилось брать справку о безубыточности по прежнему договору – иначе скидки не видать. Правда, этого почти никто не делал, поскольку в ту пору полис ОСАГО обходился недорого, а скидки были копеечные.

В 2013 году РСА запустил специальную информационную систему (АИС РСА), в которой стала накапливаться вся переданная страховщиками информация о страхователях, в том числе о произведенных выплатах. И обязал страховые компании с июля 2014 года при оформлении ОСАГО использовать только эти данные. Получилось так, что у многих водителей скидки за безаварийную езду пропали, и вот почему.

## Как это работает

Когда действие полиса заканчивается, водителю (если количество допущенных к управлению ограничено) или собственнику (если полис без ограничений) присваивается определенный класс, в котором отражается, насколько аккуратно человек ездит. Каждому классу (всего их пятнадцать) соответствует свой КБМ. Чем выше класс, тем меньше страхователь заплатит за страховку (см. таблицу).

Существующая система откровенно грабительская. За каждый безаварийный год страховщики даруют нам лишь 5% скидки. Максимальная – 50%. Но для этого нужно одиннадцать лет не попадать по своей вине в аварии. Стоит хоть раз оступиться, и цена полиса ОСАГО на следующий год сильно вырастет. К примеру, вы пять лет проездили без аварий, а на шестой год стукнули другой автомобиль. Значит, при оформлении следующего полиса вместо скидки 30% (КБМ 0,7; класс 9) вы получите лишь 10% (КБМ 0,9; класс 5). А если по вашей вине случилось больше трех аварий, КБМ и вовсе будет 2,45. Если не страховали автогражданскую ответственность больше года, скидка аннулируется – КБМ становится равным единице.

Впишете в полис водителя с плохой историей – и стоимость ОСАГО будут рассчитывать с учетом именно его КБМ (то есть худшего). Повод задуматься, кого пускать за руль своего автомобиля. Если полис ОСАГО – без ограничения количества лиц, допускаемых к управлению, КБМ привязывается к собственнику. При заключении такого договора никаких вычетов не положено (КБМ равен единице), а рост скидок начнется только со следующего года при условии страхования того же автомобиля.

Даже в теории подобная система скидок выгодна в первую очередь страховщикам и в меньшей степени – водителям. А на практике вдобавок КБМ у большинства неправильный – причем не в пользу водителя.

## Исправляем ошибки

Страховщики хотят побольше заработать, и вот как им это удается. К примеру, поменяли вы паспорт или права. Страховая компания вносит информацию в базу по новым документам и предлагает купить страховку… с КБМ, равным единице – как для новичка. Формально не придерешься, ведь данные о водителе в АИС РСА идентифицируются по нескольким критериям: ФИО, данные водительского удостоверения и паспорта. Добросовестный страховщик должен спросить у вас о замене документов, чтобы привязать вас к прежним данным, сохранив КБМ. Но кто откажется от лишних денег? И не отказываются, ссылаясь на плохую работу базы АИС РСА. Поэтому, поменяв документы, известите об этом свою страховую компанию. И обязательно проверьте, внесены ли новые данные и сохранился ли ваш коэффициент за безаварийность.

Другой вариант: при заключении договора ОСАГО неправильно написали вашу фамилию или номер водительского удостоверения. Система вас не узнает – и вновь никакой скидки вам не дадут. При заключении договора внимательно проверяйте данные: увидели ошибку – пишите заявление страховщику о внесении изменений. Не видать вам правильного КБМ и в том случае, если страховщик неверно внёс ваши данные в базу АИС РСА. Проверить КБМ

несложно: вбейте на сайте РСА свои ФИО, дату рождения и номер водительского удостоверения.

Иногда страховщик, ссылаясь на неработающую систему, присваивает страхователю начальный КБМ, хотя никаких выплат по вине этого водителя не производилось много лет. Тут придется помучиться. Если ошибка в определении класса водителя сделана до введения АИС РСА, нужно в каждой страховой компании, где вы заключали предыдущие договоры, получить справку о безаварийности, после чего написать заявление нынешнему страховщику о перерасчете цены полиса ОСАГО. Те, кому такие справки получить не удастся (страховая обанкротилась или данные не сохранились), не смогут восстановить справедливость.

Если страховщик объявляет завышенный КБМ, а срок действия старого полиса ОСАГО на днях заканчивается – покупайте полис по предложенной цене, но требуйте от страховщика внести изменения. Если претензии обоснованны (к заявлению, например, можно приложить распечатку с сайта РСА), страховая компания обязана пересчитать стоимость страховки и вернуть переплату.

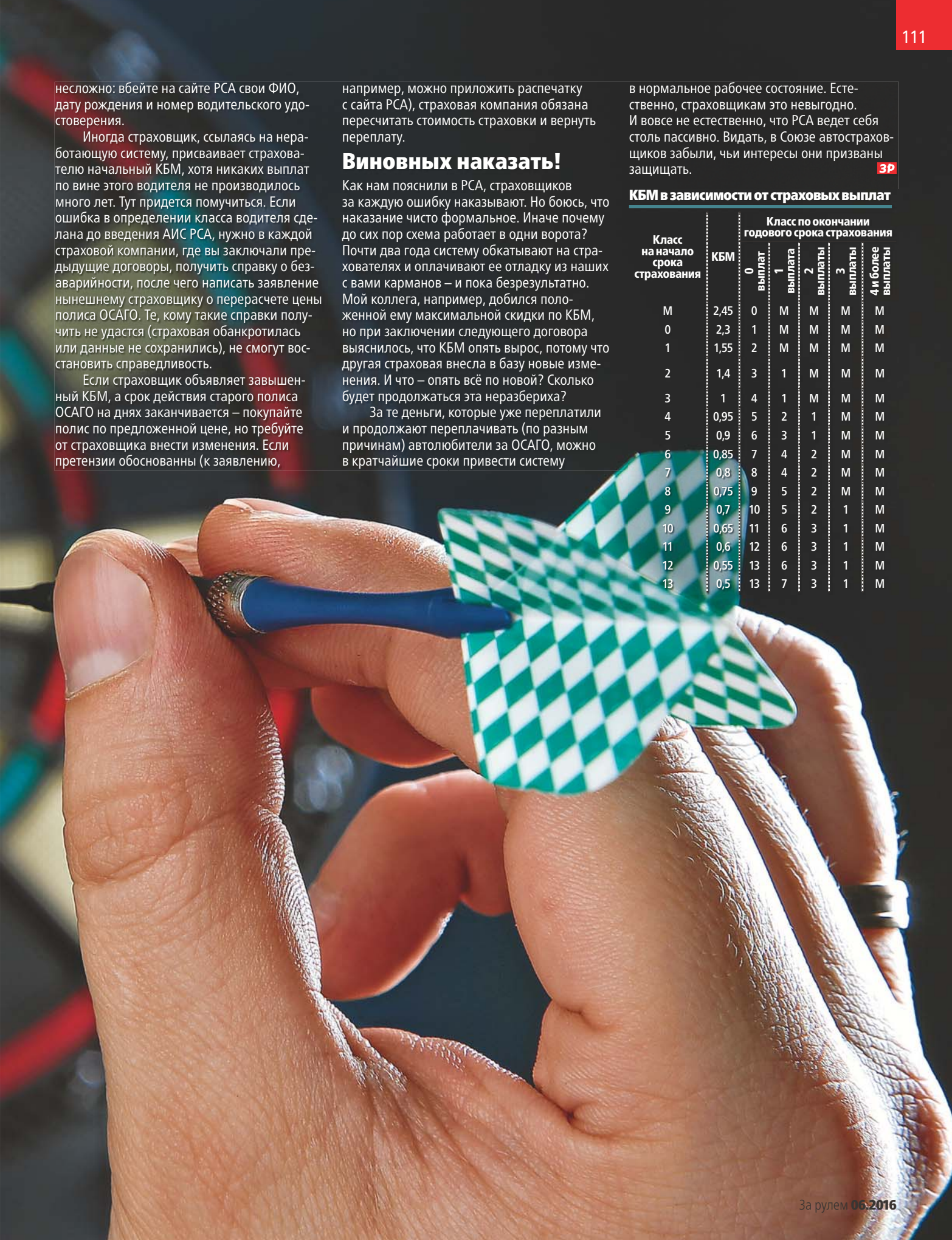
## Виновных наказать!

Как нам пояснили в РСА, страховщиков за каждую ошибку наказывают. Но боюсь, что наказание чисто формальное. Иначе почему до сих пор схема работает в одни ворота? Почти два года систему обкатывают на страхователях и оплачивают ее отладку из наших с вами карманов – и пока безрезультатно. Мой коллега, например, добился положенной ему максимальной скидки по КБМ, но при заключении следующего договора выяснилось, что КБМ опять вырос, потому что другая страховая внесла в базу новые изменения. И что – опять всё по новой? Сколько будет продолжаться эта неразбериха?

За те деньги, которые уже переплатили и продолжают переплачивать (по разным причинам) автолюбители за ОСАГО, можно в кратчайшие сроки привести систему в нормальное рабочее состояние. Естественно, страховщикам это невыгодно. И вовсе не естественно, что РСА ведет себя столь пассивно. Видать, в Союзе автостраховщиков забыли, чьи интересы они призваны защищать. ЗР

**КБМ в зависимости от страховых выплат**

| Класс на начало срока страхования | КБМ | Класс по окончании годового срока страхования | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 0 выплат | 1 выплата | 2 выплаты | 3 выплаты | 4 и более выплаты |
| М | 2,45 | 0 | М | М | М | М |
| 0 | 2,3 | 1 | М | М | М | М |
| 1 | 1,55 | 2 | М | М | М | М |
| 2 | 1,4 | 3 | 1 | М | М | М |
| 3 | 1 | 4 | 1 | М | М | М |
| 4 | 0,95 | 5 | 2 | 1 | М | М |
| 5 | 0,9 | 6 | 3 | 1 | М | М |
| 6 | 0,85 | 7 | 4 | 2 | М | М |
| 7 | 0,8 | 8 | 4 | 2 | М | М |
| 8 | 0,75 | 9 | 5 | 2 | М | М |
| 9 | 0,7 | 10 | 5 | 2 | 1 | М |
| 10 | 0,65 | 11 | 6 | 3 | 1 | М |
| 11 | 0,6 | 12 | 6 | 3 | 1 | М |
| 12 | 0,55 | 13 | 6 | 3 | 1 | М |
| 13 | 0,5 | 13 | 7 | 3 | 1 | М |



На полностью автоматических линиях механической обработки отливок блоков цилиндров, их головок и коленчатых валов роботы отслеживают все геометрические размеры.

# ДВИЖУЩАЯ СИЛА

По дороге в Елабугу, на моторный завод концерна Ford, меня мучила лишь одна мысль: можно ли не испортить хороший мотор, перенеся его производство в Россию?

Автор **Стас Панин**

## Обрусели

Автопроизводители прижаты к стенке многострадальным постановлением правительства № 166 о локализации производства: либо поднимай степень локализации до оговоренных высот, либо лишишься налоговых преференций. Один из серьезных и технологически весьма сложных шагов – создание собственных моторных производств. Первым по этому пути пошел концерн Renault-Nissan, организовав сборку моторов на мощностях АВТОВАЗа, затем инициативу подхватил Volkswagen, а в сентябре 2015 года концерн Ford стал выпускать двигатели на своем заводе в Елабуге.

Российскую прописку получил бензиновый двигатель Duratec 1.6 TI-VCT, который известен с начала 2000-х годов и хорошо себя зарекомендовал; мы его знаем, например, по Фокусу второго поколения. Незначительные изменения впускного и выпускного коллекторов продиктованы требованиями норм Евро-5. Предусмотрено три версии с разной степенью форсировки: 85, 105 и 125 л.с. По железу они практически идентичны – мощность зависит по большей части от программы, заложенной в блок управления. С октября 2015 года обрусевшими моторами вооружается Fiesta, с января 2016-го – EcoSport, а с минувшего апреля – Focus.

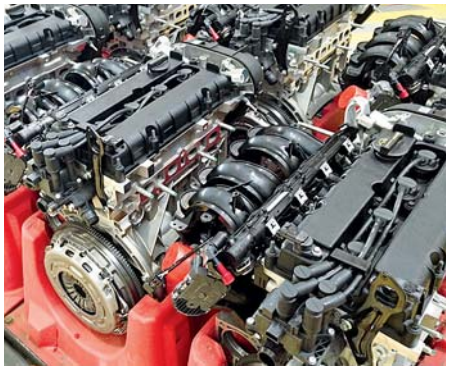
**Все станции с ручными операциями оборудованы умными гайковертами, которые контролируют не только момент затяжки, но и число оборотов. Гайковерт и сама станция оснащены цветовыми индикаторами, напоминающими светофор. Ошибки или нештатные ситуации при сборке не останутся незамеченными: информация выводится на общие табло на линиях и оседает в базе данных, а автоматика не пропустит мотор дальше по конвейеру.**

## Нечеловеческий фактор

Двигатель Duratec 1.6 производят на шести заводах, которые разбросаны по всему миру и при этом соответствуют единому стандарту. Согласно ему спроектированы и производственные линии в Елабуге. Всё оборудование зарубежное, в основном немецкое, английское и испанское. Из российского – только режущий инструмент, и то лишь 30%. Производственные процессы автоматизированы на 95%. Роботы проверяют работу не только за собой, но и за людьми, выполняющими немногочисленные ручные операции.

Годовая мощность завода – 105 тысяч моторов. Ее можно поднять до 200 тысяч, но в обозримом будущем здесь не планируют выпускать другие двигатели.

Степень локализации составляет 45%; этот уровень достигнут с опережением плана



**Еще один элемент контроля: информация обо всех операциях сборки каждого мотора оседает в базе данных**

и поэтому в ближайшие годы существенно не вырастет. Основные компоненты мотора – блок цилиндров и головка, коленчатый вал и крышка коренных подшипников, поршневая группа – российские и сделаны из отечественного сырья.

Наши предприятия, поставляющие в Елабугу комплектующие для моторов, прошли сертификацию фирмы Ford. А собранные в России двигатели выдержали омологационные тесты в Великобритании – на динамометрических стендах завода в Бридженде. Испытания включали проверку надежности на протяжении 600 часов, что эквивалентно пробегу 160 000 км. Кроме того, уже в Елабуге европейская команда инженеров проверяла агрегаты на шумность и вибрации. На наших дорогах общего пользования и на треке елабужского завода были протестированы машины с российскими двигателями. После всех проверок фордовцы вынесли вердикт: собранные в России моторы отвечают всем требованиям концерна.

Для производства блоков, головок и крышек коленчатых валов используют алюминиевые сплавы российской компании Русал. Их отливает завод РосАЛит/ЗМЗ. Кстати, сплавы Русала с 2008 года применяют в производстве колес для всего ряда легковых моделей Ford в России. Поршни в сборе с шатунами поставляет Костромской завод автокомпонентов (Мотордеталь), а коленчатый вал – «Группа ГАЗ». В моторы заливают масло Lukoil Genesis и ставят свечи российского предприятия Bosch.

Отечественные блок цилиндров, головка, коленчатый вал и его крышка приходят в виде отливок, их обрабатывают на полностью автоматизированных линиях. Прежде здесь работали с импортными отливками, и местные специалисты уверяют, что качество нашего металла не хуже, а отливки головок даже лучше.

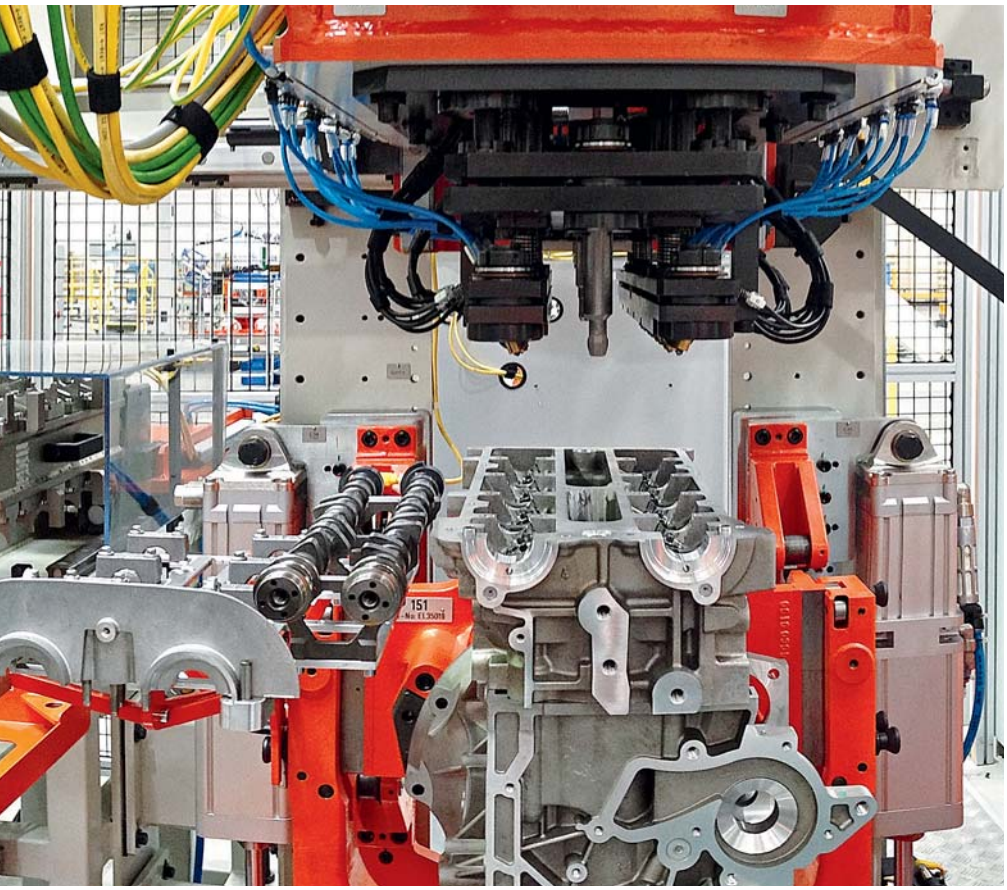
Сборка компонентов – селективная. После механической обработки основных деталей на них наносят индивидуальный код. По нему автоматические станции на конвейере подбирают соответствующие компоненты – поршневую группу, шатунные и коренные вкладыши и так далее.

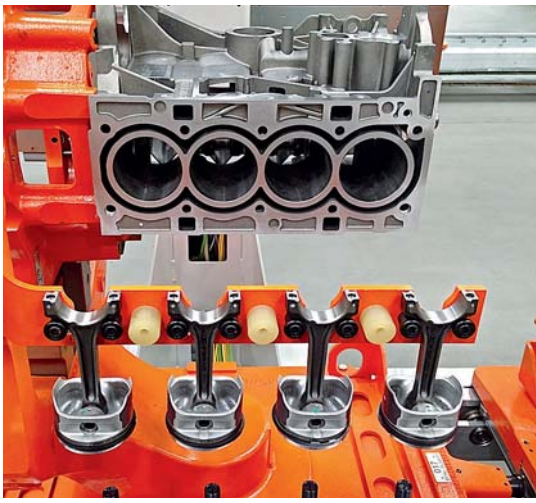
На разных этапах сборки роботизированные станции проводят множество промежуточных контрольных испытаний – например, на герметичность клапанов ГРМ, полостей системы охлаждения и масляных контуров. Сначала проверяются блоки и головки по отдельности, а потом – двигатель в сборе.

Собранные моторы проходят холодный и горячий тесты. Сначала двигатель без топливной аппаратуры проворачивает динамометрическая машина – так проверяют момент страгивания и проворота коленчатого вала, чтобы оценить правильность подбора деталей при селективной сборке. Для горячего теста в мотор заливают масло, подключают топливную аппаратуру и временно подсоединяют выпускной коллектор – это финишная проверка самостоятельно работающего двигателя, всех его датчиков и систем.

## Причин для беспокойства нет

И вот вывод из того, что я увидел. Пока нет причин беспокоиться, что елабужские моторы будут уступать зарубежным по качеству. Человеческий фактор сведен к минимуму, а отечественные отливки не хуже импортных. К слову, концерн Renault-Nissan тоже использует российские отливки блоков, головок и коленчатых валов для моторов HR16, которые собирают на АВТОВАЗе. Главное – чтобы поставщики не расслаблялись. ЗР





↑ **Установка поршневой группы в блок цилиндров – одна из немногочисленных ручных операций. Автоматика проверяет работу человека – например, соответствие кодов на поршнях и блоке, направление их установки и затяжку крепежа. Робот измеряет момент страгивания и проворота коленчатого вала, оценивая правильность подбора вкладышей. При каких-либо несоответствиях шатунно-поршневую группу переустанавливают, а блок отправляют на повторный тест.**

← **Робот измеряет тепловой зазор в клапанах механизма ГРМ, подбирает и устанавливает соответствующие толкатели. Уж он не закроет глаза на сотые доли миллиметра.**

# РЫБНЫЙ ДЕНЬ

Тестируем экологичные тормозные колодки Ferodo.

Автор **Сергей Канунников**

В водоемах Калифорнии преждевременно гибнет рыба! Сюжет, достойный зачина фильма Хичкока. Но в жизни всё обернулось куда серьезнее, чем в кино. Американские экологи пришли к выводу, что бедных рыбин губит повышенная концентрация меди в воде. А попадает этот металл в воду из тормозных колодок, которые в гористой местности изнашиваются особенно интенсивно.

Придумают же! Тем не менее американская компания Federal-Mogul, известная, в частности, торговой маркой Ferodo, взялась за исследования с целью максимально снизить содержание меди в составе, из которого делают накладки дисковых тормозов. Меди в накладках обычно от 5 до 20%, и влияет она практически на все основные качества – от износостойкости и шумности до вибраций и стабильности тормозного пути при разных температурах.

В общем, чтобы заметно снизить содержание меди, пришлось смешать… около тридцати компонентов – сульфидов металлов, минералов и множество иных веществ с мудреными названиями. Колодки, сделанные из этой смеси, назвали Eco-Friction. Меди в них менее 5% (в некоторых штатах такая норма уже введена законодательно). А конечная цель компании Federal-Mogul – снизить долю меди до 0,5%. Ожидают, что уже в ближайшие годы максимальное снижение, а возможно, и полное запрещение меди в составе тормозных накладок будет введено законодательством многих стран.

Поначалу колодки Ferodo Eco-Fricition появились на автомобилях Mercedes-Benz и Audi, а теперь компания Federal-Mogul поставляет их на конвейеры и других производителей. Сейчас уже практически все колодки Ferodo, в том числе для российского рынка, делают с минимальным использованием меди.

Испытать передние колодки Eco-Friction довелось в Италии. Кстати, именно там, в городке Мондови, делают все колодки Ferodo для первичной комплектации легковых автомобилей. Для тестов предоставили два Гольфа и два фургончика Fiat Scudo. На одной машине из каждой пары установили обычные передние колодки, на другой – новые, экологичные.

Тесты показали: разница в тормозном пути невелика, фактически в пределах погрешности измерений. Среднее значение тормозного пути Фольксвагенов после серии резких остановок со скорости

**Отныне мы будем ездить только на экологичных колодках. Но они не хуже прежних**

90 км/ч – 29,81 м для стандартных колодок и 30,26 м для экологичных. При «бытовых» торможениях различия на глаз и вовсе незаметны. А Scudo с колодками Eco-Friction и вовсе выиграл у собрата с обычными колодкам 0,82 м тормозного пути.

Ресурс? Производитель утверждает, что он не изменился. Надеюсь, нам представится возможность провести соответствующие испытания. А пока хочется верить, что рыба не только в калифорнийских, но и во всех иных водоемах будет жить долго и счастливо. ЗР

**Fiat Scudo с тормозными колодками Eco-Friciton выиграл в тормозном пути у собрата с обычными колодками.**

### Результаты испытаний тормозных колодок Ferodo

| | Volkswagen Golf | | Fiat Scudo | |
|---|---|---|---|---|
| | Стандартные колодки | Колодки Eco-Friction | Стандартные колодки | Колодки Eco-Friction |
| **Тормозной путь** | 29,81 м | 30,26 м | 36,07 м | 35,25 м |

**В машине установлено оборудование для измерения тормозного пути, справа – указатель температуры передних тормозов.**

## » ПОМЕНЯЕМ ФЕРОДО

**Еще в конце 1970-х годов у советских шоферов и авторемонтников в ходу было выражение «поменять (переклепать) феродо». Речь шла о накладках колодок барабанных тормозов и дисков сцепления, а слово «феродо» стало нарицательным (как, скажем, бендикс) и относилось к изделиям не только этой марки.**

**Компания Federal-Mogul основана в 1899 году в Детройте. Нынче ей принадлежат 99 производств и 24 дистрибьюторских центра в 34 странах, а также многие известные в автомобильном мире марки – например, Goetze (поршневые кольца) и Champion (фильтры и элементы системы зажигания). Колодки Ferodo используют несколько компаний, производящих тормозные системы, – в частности, знаменитая итальянская фирма Brembo.**

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

# ПОКОЛЕНИЕ ИКС

Как проявил себя в российских условиях конвейерный долгожитель Mitsubishi Lancer десятого поколения?

Автор **Стас Панин**, фото автора и фирмы Mitsubishi

Поначалу десятый Lancer продавался у нас неплохо, но затем спрос только падал. Из-за этого уже в 2010 году при рестайлинге модели производитель убрал с российского рынка несколько интересных, но невостребованных модификаций. Под нож попали версии с кузовом хэтчбек и двухлитровым мотором, а только с ним была доступна полноприводная трансмиссия – конструктивно она во многом похожа на ту, что работает на Аутлендерах предпоследнего поколения, – сервисмены считают ее вполне надежной и неприхотливой.

Лансеры, предназначенные для нашего рынка, собирали в Японии. К качеству лакокрасочного покрытия особых претензий нет. Более того, у машин десятого поколения не ржавеют задние арки, в отличие от предшественников.

Как и многие японские модели, Lancer пользуется повышенным вниманием угонщиков. Профессионалам не составит труда обойти незамысловатый штатный иммобилайзер, поэтому дополнительная противоугонка необходима.

Система кондиционирования не доставляет проблем по механической части. Однако грязь довольно быстро забивает зазор между радиаторами кондиционера и двигателя. Для мойки, которую проводят каждые 60 000 км, узлы полностью снимают.

После пробега 140 000 км отгнивают контакты датчика фронтального удара системы подушек безопасности (SRS). Он расположен в верхней части передней панели – «телевизора». Отремонтировать контакты невозможно, датчик – под замену. Неисправность известит о себе индикацией системы SRS на панели приборов.

## Из истории модели

**НА КОНВЕЙЕРЕ:** с 2007 года
**КУЗОВА:** седан, хэтчбек
**РОССИЙСКАЯ ГАММА ДВИГАТЕЛЕЙ:** бензиновые, Р4, 1.5 (109 л.с.), 1.6 (117 л.с.), 1.8 (143 л.с.), 2.0 (150 л.с.)
**КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ:** М5, А4, вариатор
**ПРИВОД:** передний, полный
**РЕСТАЙЛИНГ:** в 2010 году сокращено общее число модификаций, но спустя пару лет стал доступен новый мотор 1.6 и подверглись изменениям передний бампер, решетка радиатора, передние противотуманки и задняя оптика; улучшена шумоизоляция, обновлена панель приборов.
**КРАШ-ТЕСТЫ:** 2009 год, EuroNCAP; общая оценка – пять звезд: защита взрослых пассажиров – 81%, защита детей – 80%, защита пешеходов – 34%, ассистенты безопасности – 71%.

## СЛОВО ВЛАДЕЛЬЦУ

**Мария Мишулина,** Mitsubishi Lancer X (2008 год, 1,8 л, 143 л.с., 140 000 км)

**Lancer X я выбрала из-за внешности и по причине любви к японским машинам. У меня большой опыт общения с ними, включая праворульки. Автомобиль я купила в 2012 году – с пробегом 98 000 км и после двух владельцев.**

**До меня машину эксплуатировал мой знакомый, поэтому я была уверена в том, что ее состояние хорошее.**

**Искала машину именно с вариатором – мне нравится такая трансмиссия. К тому же у Лансера этого поколения не было других вариантов, сочетающих относительно мощный мотор и автомат. Знаю, что вариатор недолговечен и дорог в ремонте, – потому и продала машину, когда пробег дошел до 140 000 км. Трансмиссия работала без нареканий, но рисковать не хотелось.**

**Автомобиль требовал только регламентного обслуживания с заменой расходников. Увы, не обошлось без ДТП. Повреждения передней части были несильными, но цены на оригинальные запчасти повергли в шок. Хорошо, что на Lancer всегда можно найти детали за вменяемые деньги на разборках.**

**Объективные минусы: посредственная шумоизоляция, низкое качество отделки салона и маленький багажник. В остальном Lancer меня устраивал, и я не согласна с расхожим мнением, что он сильно устарел.**

Высокую угоняемость объяснить сложно – на рынке никогда не было дефицита бэушных деталей, в том числе кузовных. На многочисленных разборках всегда богатый выбор за разумные деньги. Увы, новые запчасти очень до́роги, а тайваньские аналоги – крайне низкого качества.

**Увы, за девять лет производитель так и не внес существенных изменений в интерьер Лансера, который сразу выдает солидный возраст модели**

**Двигатели 1.5 и 1.6** принадлежат к семейству 4А. Полуторалитровый мотор 4А91 оказался слабоват для автомобиля. Чтобы ехать более-менее активно, водители выжимают из него все соки, и в результате ресурс двигателя редко превышает 150 000 км. При работе в предельных режимах происходит активный угар масла, его продукты забивают каналы отвода смазки в поршнях, потом закоксовываются и маслосъемные кольца. В итоге расход масла становится критическим, владелец рано или поздно забывает вовремя его долить – и наступает масляное голодание, окончательно добивающее мотор. Чтобы повысить надежность агрегата, производитель выпустил модернизированные кольца. Но это не решило проблему кардинально, так как основная причина – безжалостная эксплуатация.

Алюминиевый блок двигателя 4А91 имеет заводские ремонтные размеры, но такие оригинальные запчасти (например, поршни и кольца) сложно найти в России. Хорошо, что на рынке хватает добротных заменителей.

**Мотор 1.6 (4А92)** поставили на Lancer только в 2012 году. Автомобили пока не накатали солидных пробегов – и двигатель не проявил себя с плохой стороны. Однако сервисмены настроены скептически: агрегаты относятся к одному семейству и конструктивно очень схожи. Хорошо, что у моторной гаммы 4А нет других слабых мест.

**Двигатели 1.8 и 2.0** – из семейства 4В. Они практически лишены болячек и имеют неплохой по сегодняшним меркам ресурс: 180 000–200 000 км. В частности, о моторе 2.0 (4В11) хорошо отзываются профессионалы, занимающиеся капитальным ремонтом двигателей.

У моторов всех типов обычный ресурс ремня навесного оборудования и его роликов – от 100 000 км, а опоры двигателей живут гораздо дольше, чем у предыдущего Лансера.

На модификациях с мотором 1.5 установлен электроусилитель рулевого управления, встроенный в рулевую рейку. На машинах первых годов выпуска очень редко, но случались отказы системы. Усилитель либо вовсе отключался, либо работал только при вращении руля в одну сторону. Попытки ремонта не приносили должного результата, и в итоге приходилось заменять рулевые механизмы в сборе бэушными. В целом же электроусилитель на Лансере не доставляет хлопот. В отличие от машин Subaru, Ford и Mazda, у Mitsubishi рейки с электроприводом надежны: стуки – это не про них.

На версиях с моторами 1.6, 1.8 и 2.0 устанавливают классический ГУР. Иногда всплывает течь магистрали обратки, идущей от рейки к насосу: резиновые трубки перетираются в местах креплений к рулевому механизму. Важно заменять жидкость ГУРа в соответствии с регламентом – через каждые 90 000 км. К этому пробегу продукты естественного износа в смазке уже прилично забивают сетку-фильтр в бачке насоса.

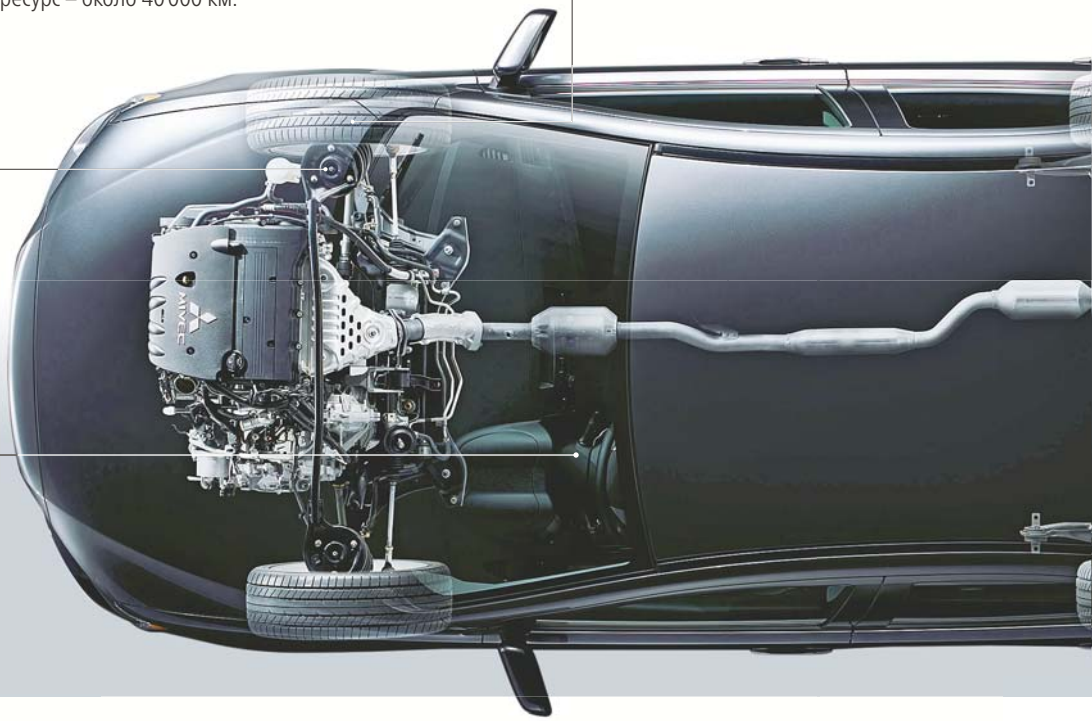
Увы, неплохую картину с надежностью реек обоих типов портит невысокий ресурс рулевых тяг и наконечников – в среднем чуть больше 60 000 км.

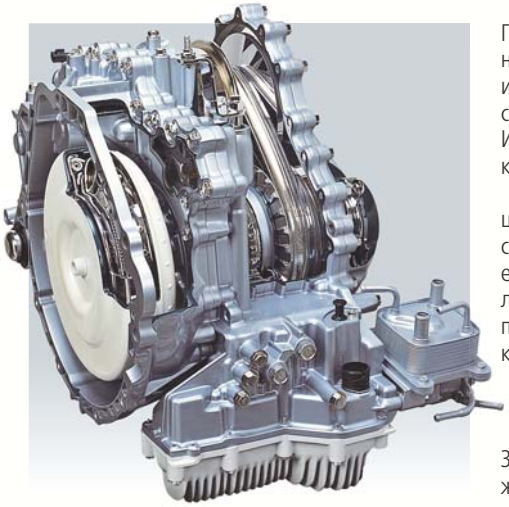
Как и у предшественника, не отличаются завидным ресурсом задние сайлент-блоки передних рычагов – ходят всего 60 000 км. Их можно заменить отдельно, но примерно на 90 000 км умирает шаровая опора, которая идет только в сборе с рычагом. Поэтому, если порвется задний сайлент-блок, рациональнее заменить рычаг в сборе.

Передние амортизаторы ходят в среднем по 120 000 км. При их замене обновляют и опорные подшипники, чтобы лишний раз не снимать узлы.

Втулки переднего и заднего стабилизаторов – расходники. Их меняют через каждые 30 000 км. Стойки переднего стабилизатора тоже не особо живучие: ресурс – около 40 000 км.

Как и у предшественника, у десятого Лансера тормозные механизмы приходится обслуживать при каждой замене колодок – чистить направляющие в скобах суппортов, смазывать пальцы. Особенно это важно для задних тормозов. Без профилактики механизмы быстро закисают. Колодки перестают отходить от диска, значит неизбежны повышенный износ и перегрев, скрипы и другие посторонние шумы. При исправной системе передние колодки ходят 30 000–50 000 км, а задние – около 90 000 км.





Ахиллесова пята десятого Лансера – **вариатор**. Он доступен только для версий с моторами 1.8 и 2.0. Даже при грамотном обслуживании и эксплуатации вариатор живет в среднем всего 150 000 км. Полноценный и квалифицированный ремонт подразумевает обязательную замену многих дорогостоящих деталей, и итоговый ценник восстановления доходит до 120 000 рублей. Поэтому на рынке очень востребованы бэушные вариаторы. Предложений достаточно, и цена сносная – 60 000 рублей. На Лансере стоит агрегат японской фирмы Jatco JF011E. Им оснащают Аутлендеры и многие модели концерна Renault-Nissan.

Помимо халатного отношения владельцев срок жизни прихотливой трансмиссии сильно сокращает неудачное расположение ее радиатора охлаждения. На дорестайлинговых моделях он стоит под бампером, практически на подкрылке переднего левого колеса, в результате быстро обрастает грязью – и вариатор перегревается. Поэтому радиатор приходится демонтировать и промывать перед каждым летним сезоном. Здесь есть подводные камни – узел подвержен коррозии. Даже при первом снятии шлангов с его штуцеров велик риск их сломать, а к 120 000 км пробега они полностью отгнивают. Новый радиатор стоит 20 000 рублей, поэтому сервисмены подобрали аналог от машин Kia/Hyundai, который почти втрое дешевле.

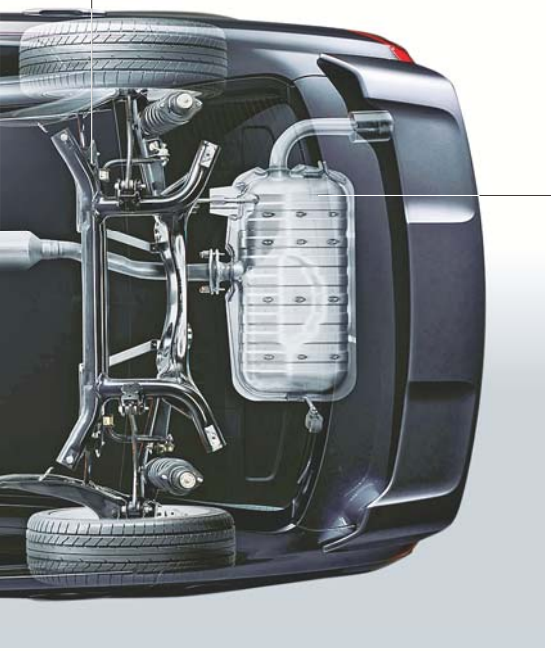
Удивительно, но при рестайлинге Лансера в 2010 году радиатор охлаждения вариатора вообще убрали – как и на Аутлендере. Трансмиссия стала перегреваться еще сильнее. Благо, отработана схема спасения: радиатор ставят на бывшее штатное место, используя тот самый корейский аналог. Либо подбирают подходящий по параметрам радиатор и выносят его перед основными штатными. В обоих случаях понадобится заменить корпус теплообменника вариатора «дореформенным». В современном исполнении он имеет только два вывода под магистрали антифриза, циркулирующего по системе охлаждения двигателя, а нужно еще два дополнительных под новый масляный контур.

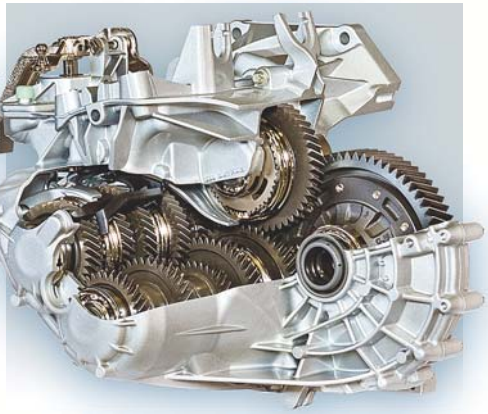
Очень важно менять масло в вариаторе не реже чем раз в 90 000 км – это при наличии масляного радиатора. Если его нет, интервал следует сократить вдвое. При замене желательно снимать поддон, чтобы оценить количество стружки (продуктов износа) на его дне и на специальных магнитах. Это позволяет судить о здоровье вариатора и примерно прикинуть, сколько ему осталось жить. Так же оценивают состояние бэушных вариаторов перед их покупкой.

Продлит жизнь вариатору и бережная эксплуатация. Трансмиссия этого типа особенно боится ударных нагрузок (когда буксующие колеса вдруг обретают хорошее сцепление с дорогой) и резких разгонов.

Задняя подвеска 1,5- и 1,6-литровых модификаций обделена стабилизатором, но его можно доустановить – крепежные отверстия унифицированы.

В сайлент-блоках довольно быстро закисают болты регулировки развала и схождения. Увы, профилактика только одна – проверять и регулировать углы установки колес каждые 60 000 км. Если упустить момент, ремонт обойдется намного дороже.



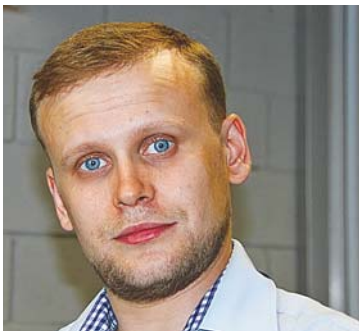


**Пятиступенчатые механические коробки** передач доступны для всех моторов, но имеют конструктивные отличия в зависимости от семейства двигателей. Для двигателей 4А (1.5 и 1.6) идет один агрегат, для 4В (1.8 и 2.0) – другой. При этом обе коробки надежны. Но убить можно всё, поэтому нерадивым владельцам на заметку: сейчас механика для Лансера на разборе дороже вариатора – 75 000 рублей. Установленный производителем интервал для замены масла в коробках – 105 000 км.

Ресурс нейтрализатора и кислородных датчиков – минимум 100 000 км. Чаще всего лямбда-зонды отказывают из-за обрыва внутренней цепи их обогрева. Оригинальные датчики очень дорогие, поэтому сервисмены используют более дешевые, но пристойные аналоги фирмы Denso.

Чтобы сэкономить, часто у вышедших из строя нейтрализаторов спекшиеся соты пробивают, а на второй лямбда-зонд, контролирующий эффективность работы системы, устанавливают обманку. Это небольшая проставка между датчиком и потоком отработавших газов. В нее встроен своего рода маленький нейтрализатор с сотами, который успешно имитирует работу дорогущего узла.

После 100 000 км прогорает кольцо приемной трубы. Это общая болячка. Выхлопная система сразу же повышает голос.



## » СЛОВО ПРОДАВЦУ

**Александр Булатов,**
менеджер по продажам автомобилей с пробегом компании «У Сервис+»

**Lancer X радует высокой ликвидностью на вторичном рынке, при том что на фоне более свежих конкурентов он морально устарел. Возраст хорошо заметен по интерьеру: скучный дизайн, дешевые материалы, плохая шумоизоляция. Зато Lancer по-прежнему цепляет своей внешностью. Хороший спрос имеют все модификации. Lancer за адекватную цену ожидает своего покупателя максимум неделю. Самые востребованные – версии с моторами 1.8 и 2.0 и вариатором. Конечно, вариатор требует своевременного обслуживания и грамотной эксплуатации, но с ним в городе комфортнее.**

**Обратная сторона высокой ликвидности – повышенное внимание угонщиков и обилие мошеннических объявлений о продаже. Ориентируйтесь на цены официальных дилеров – так вы отсечете потенциально опасный сегмент предложений.**

**В целом Lancer – надежный и интересный автомобиль. Не так уж сложно найти экземпляры в хорошем техническом состоянии даже с приличным пробегом. Однако, по моему мнению, десятое поколение несколько переоценено на вторичном рынке. Не стоит рассматривать машины дороже 400 000 рублей, ведь в пределах полумиллиона можно купить автомобили классом выше, например Ford Mondeo или Мазду 6.**

**Четырехступенчатый классический автомат** уже великовозрастный, зато неубиваемый. Он доступен для моторов 1.5 и 1.6. Сервисмены не смогли вспомнить слабых мест этой коробки. Масло рекомендуют менять не реже чем раз в 90 000 км.

## ОБСЛУЖИВАНИЕ В СЕРВИСЕ

| Операции | Запчасти*, ₽ | Работа, ₽ |
|---|---|---|
| Замена масла ДВС с масляным фильтром | 2800 | 550 |
| Замена ремкомплекта ремня навесного оборудования | 8000 | 2500 |
| Замена кольца приемной трубы | 1500 | 800 |
| Замена кислородного датчика | 3000–4000 | 1200 |
| Удаление нейтрализатора с установкой обманки кислородного датчика | 1200 | 2500 |
| Мойка радиаторов двигателя и кондиционера | – | 2500 |
| Замена радиатора вариатора | 7000 | 4500 |
| Установка фронтального радиатора вариатора | 2000 | 4500 |
| Замена масла в вариаторе: частичная/полная** | 6600/8500 | 850/3500 |
| Замена масла в АКП | 4500 | 750 |
| Замена масла в МКП | 2000 | 750 |
| Замена масла в ГУРе | 900 | 850 |
| Замена рулевой тяги/наконечника | 2300/1100 | 1200/800 |
| Замена тормозных дисков: передних/задних | 9200/9520 | 1700 |
| Замена тормозных колодок: передних/задних | 3540/3250 | 850 |
| Замена втулок стабилизатора: переднего/заднего | 520 | 1450/700 |
| Замена стоек переднего стабилизатора | 7000 | 600 |
| Замена переднего рычага | 7800–10 240 | 1800 |
| Замена переднего амортизатора с опорным подшипником | 4500 | 1800 |
| Замена сайлент-блока заднего рычага | 500 | 1800–3400 |
| Компьютерная диагностика | – | 1200 |
| Нормочас | – | 1100 |

**При обслуживании используют оригинальные запчасти и их аналоги.*
***Включает замену фильтров.*

## » ИТОГ

**Lancer X зарекомендовал себя вполне надежным автомобилем, и стоимость его содержания приемлема. Не обошлось без опасных для кошелька модификаций, в первую очередь – с капризными трансмиссиями. За почти девять лет жизни в России модель собрала не самый большой ассортимент неисправностей.**

*Благодарим за помощь в подготовке материала клубный сервис Mitsubishi – автотехцентр SKR-AUTO (skr-auto.ru).*

**Автомобили парка ЗР**

CHEVROLET AVEO
2012 | 94 500

CHEVROLET COBALT
2013 | 54 000

CHEVROLET NIVA
2013 | 65 000

CITROEN C4 SEDAN
2013 | 60 000

DATSUN mi-DO
2015 | 28 000

FORD FIESTA
2015 | 15 500

JAGUAR XE
2015 | 17 000

LADA GRANTA
2012 | 89 000

LADA KALINA
2013 | 52 000

LADA LARGUS
2012 | 89 000

LADA VESTA AMT
2015 | 15 000

LADA VESTA MT
2015 | 6000

LADA XRAY
2015 | 9000

NISSAN ALMERA
2013 | 78 000

RENAULT DUSTER
2012 | 100 000

VOLKSWAGEN CADDY
2013 | 80 000

VOLKSWAGEN GOLF V
2011 | 93 000

VOLKSWAGEN GOLF VII
2013 | 50 000

год выпуска | текущий пробег, км

# МИ-ДО И ПОСЛЕ

**Александр Виноградов**

## Datsun mi-DO

Изготовитель – АВТОВАЗ, Россия
Год выпуска – 2015
В эксплуатации «За рулем» – с мая 2015 года
Пробег на момент отчета – 28000 км
**Публикации в ЗР 2015, № 9; 2016, № 2, 4**

## Расходы на эксплуатацию и обслуживание (0–28 000 км), ₽

| | |
|---|---|
| **Расходы на содержание** | 85 712 |
| Из них на бензин (АИ-95, средний расход 8,9 л/100 км) | 60 158 |
| Зимние шины | 13 880 |
| Шиномонтаж | 2800 |
| Передние тормозные колодки | 680 |
| ТО-15 000 км | 5814 |
| Щетки стеклоочистителя | 1000 |
| Лампы ближнего света, 2 шт. | 600 |
| Крышка бачка стеклоомывателя | 120 |
| Моторчик стеклоомывателя | 220 |
| Жиклеры переднего стеклоомывателя | 80 |
| Салонный фильтр | 360 |
| **Стоимость 1 км пробега** | 4,76* |

**Без учета расходов на бензин для марафона «60 часов «За рулем» (0–10 000 км) и полисы ОСАГО и каско, а также транспортного налога.*

Как встретишь Новый год, так его и проведешь. Нечто подобное случается и с машинами из нашего парка. Datsun mi-DO начал жизнь в редакции супермарафоном «60 часов «За рулем» – и с тех пор не знает покоя. Ралли МАДИ в декабре 2015 года, где он показал себя настоящим бойцом (ЗР, 2016, № 2), стало для нас с ним боевым крещением. А в начале этого года mi-DO участвовал в зимних испытаниях и тоже выступил очень неплохо (ЗР, 2016, № 4). Но одно дело тесты, а другое – жизнь. Уже прошло семь месяцев, как мы с Датсуном вместе, и мне есть что сказать.

Datsun mi-DO унаследовал почти все плюсы и минусы вазовского прародителя – Калины, на чьей платформе он построен. Во-первых, это совершенно непробиваемая подвеска. Автомобиль не пасует даже перед сильно разбитыми дорогами: моя средняя скорость на таких участках зачастую выше, нежели у соседей по потоку. Нравится связка двигатель – коробка. Восьмиклапанник ВАЗ-11186 радует и динамикой, и эластичностью. Mi-DO даже с архаичным (но плавным!) четырехступенчатым автоматом Jatco уверенно держится в потоке и не заставляет напрягаться при обгонах на загородной трассе. И расход топлива невелик: при средней (за всё время эксплуатации) скорости 29 км/ч аппетит не превышает 9 л/100 км. Правда, в последнее время появился характерный стук клапанов – на следующем ТО зазоры придется регулировать.

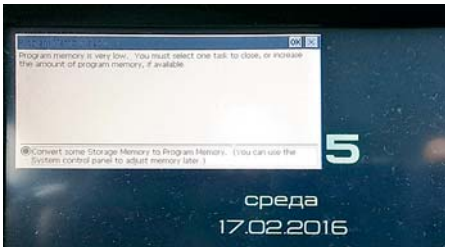
Все эти особенности хорошо известны и по Ладам. А как насчет японского качества, о котором так много говорилось в рекламе? В 60-часовом марафоне именно Datsun ни разу не дал повода усомниться в своей надежности и потому вышел победителем. Но не успели отгреметь фанфары, как начали возникать претензии. В плафоне освещения обнаружилось целое кладбище мошек. Как они туда попали – загадка. Плафон я тут же очистил, и новых поступлений не последовало. Подождем лета.

Через неделю эксплуатации водительское сиденье стало люфтить при каждом наезде на кочку. Причина скрывалась в механизме

**В плафоне освещения обнаружил кладбище насекомых. Откуда они там? И появятся ли снова?**

**К 25 000 км «кончился» насос омывателя заднего стекла. К счастью, моторчик стоит 220 рублей и найти его можно в любом магазине запчастей.**

**Один из саморезов кронштейна солнцезащитного козырька раскручивался дважды.**




**Четыре раза на сенсорном дисплее выскакивало окно с ошибкой. При этом экран переставал реагировать на касания и нажатие кнопок.**

**Несколько месяцев я ездил с «черным ящиком», чтобы записать момент, когда автомобиль глохнет на «драйве». Дважды это удалось.**

регулировки по высоте. Конструкция собрана на заклепках, которые со временем немного растягиваются, отчего и появляется злополучный люфт. С этим уже столкнулись многие владельцы Датсунов, на которых установлено сиденье с «лифтом». Но сейчас дефект устранили – с декабря автомобили оснащают доработанным механизмом с болтовыми, более надежными соединениями.

Самая большая головная боль началась позже. Datsun периодически стал… глохнуть на ходу. На автомате, в режиме «драйв»! Происходило это исключительно на маленьких оборотах и небольших скоростях. И каждый раз приходилось останавливаться, чтобы перевести селектор в «паркинг» и пустить мотор. Сомнительное удовольствие в городской толчее! В дилерском центре никаких отклонений в работе «мозга» не выявили, и тогда мы обратились к заводчанам.

Технические специалисты Датсуна поставили в нашу машину диагностический блок, дабы отловить и записать злосчастный глюк. С этим «черным ящиком» я проездил пару месяцев. Расшифровав полученные данные, выяснили – дело не в автомате, а в калибровках режима холостого хода. При определенных условиях в двигатель подается недостаточно топлива, потому-то и он глохнет. «Сердце» Датсуна перекалибровали непосредственно на заводе-изготовителе в Тольятти (обычно электронной прошивкой вазовских машин занимается компания Итэлма). Как только получим результаты работы над ошибками, обязательно сообщим, что делать тем, кто столкнулся с подобной проблемой.

Datsun – японский бренд, но генетически это Калина. А потому руки приложить есть к чему. Первым делом заменил родные скрипучие щетки передних стеклоочистителей бескаркасными X7 производства компании Автостор. Они и чистят лучше, и работают тише.

**Механизм регулировки по высоте стал причиной люфта водительского кресла – разболтались заклепки.**

**На Ралли МАДИ потерялась крышка бачка омывателя. Отдельно ее купить не получилось. Взял в сборе с бачком… за 120 рублей.**

А еще моего терпения не хватило на штатную акустику, звучание которой не выдерживает никакой критики. Попробовал исправить ситуацию малой кровью – установил передние динамики Pioneer TS-G1332i вместо штатных Delta. Помогло! Удовольствие обошлось в 1300 рублей. И это не единственная претензия к мультимедиа. Пару раз система зависала, выдавая ошибку, и возвращалась к нормальной работе лишь после повторного пуска двигателя.

Возникли сложности и с простой, на первый взгляд, операцией – заменой перегоревших ламп ближнего света. Мало того что подобраться к ним непросто, так еще и в руководстве по эксплуатации дано изображение совершенно другой, пружинной схемы зажима лампы. А у mi-DO она удерживается в специальном пазу патрона. Представители компании обещали разобраться и исправить инструкцию.

И всё же Datsun, несмотря на все свои «блохи», стал верным другом семьи. Ведь главную свою задачу – незатратное и относительно комфортное перемещение в пространстве – он выполняет успешно. ЗР

**Не прошел Datsun и 30 000 км, как потребовалась подтяжка стояночного тормоза.**

**FORD FIESTA**
**Год выпуска – 2015**

## Павел Леонов

При проезде неровностей передняя подвеска стала издавать шаркающие звуки. Причем как при минусовой, так и при плюсовой температуре. Правда, только после долгой стоянки – через 5–10 минут после начала движения неприятный звук исчезает. Грешил на втулки стабилизатора поперечной устойчивости и верхние опоры стоек. Сотрудники дилерского сервиса мои догадки подтвердили – шумят опоры. Но при этом пояснили, что данный дефект производитель не считает неисправностью. А раз так, то и устранять нечего. Что же, попытаемся сами разобраться с этим. Подробности – в ближайшем отчете.

**CITROEN C4**
**Год выпуска – 2013**

## Сергей Канунников

Через полгода после замены отказавшего ни с того ни с сего на ходу бензонасоса случилось… ну да – то же самое! При попытке тронуться со светофора в полукилометре от дома новый насос приказал долго жить. Сумерки, левый ряд, час пик, полуторачасовое ожидание эвакуатора – в общем, все прелести. Сидел в холодной машине и радовался, что это произошло не в пяти сотнях километров от города. Насос вновь заменили по гарантии, поскольку придирчивое исследование бензина его патологий не выявило; эвакуатор – тоже за счет дилера. Ждать детали пришлось почти неделю. Говорят, что с лета прошлого года насосы пошли усовершенствованные. Надеюсь, модернизация добавит им надежности.

Геннадий Емелькин

# НА ВТОРОЙ КРУГ

**Renault Duster 1.5 dCi**

Изготовитель – Автофрамос, Россия
Год выпуска – 2012
В эксплуатации «За рулем» – с июля 2012 года
Пробег на момент отчета – 100 000 км
**Публикации в ЗР 2012, № 10; 2013, № 4; 2014, № 2; 2015, № 1**

Показания одометра нашего Дастера перевалили за отметку «100 000». С момента последнего отчета серьезных поломок не было, но руки к автомобилю по разным причинам все-таки пришлось приложить.

Около 30 тысяч километров тому назад я установил передние брызговики увеличенной площади, и с тех пор новые сколы на выступающих задних колесных арках не появлялись. К тому же пороги и двери меньше загрязняются. Поставить бы такие брызговики сразу на новый автомобиль! Но тогда их не было в продаже. По соотношению цены и пользы это самый грамотный «обвес» для Дастера.

Другая полезная вещица – дополнительная сетка в решетке переднего бампера. Выручила – защитила радиаторы от вылетевшего из-под грузовика камня. В итоге ограничился снятием бампера для замены порвавшейся сетки, что не идет ни в какое сравнение с заменой охладителя наддувного воздуха и радиатора системы охлаждения. Хотя радиатор кондиционера поменять всё же пришлось…

Проблемы с охлаждением салона появились летом прошлого года: компрессор включался, система вроде бы работала, но поступавший в салон воздух не охлаждался. Диагностика в специализированном сервисе выявила недостаток хладагента в системе.

Явных свищей мы не обнаружили, поэтому заправили ее с добавкой флюоресцентной присадки, которая в дальнейшем поможет найти место утечки.

Кондиционер отработал без сбоев всё лето, а нынешней весной закапризничал. Флюоресцентная добавка помогла быстро определить место утечки: нижняя левая часть конденсора пожелтела в лучах ультрафиолетового фонаря. Я предположил, что сгнила одна из многочисленных его трубок, но виновником оказался пластиковый диффузор в нижней части бампера. Он сместился с точек крепления и протер конденсор. Мастер, специализирующийся на обслуживании и ремонте кондиционеров, отметил, что случай не единичный – такое бывает даже на годовалых автомобилях.

Для доступа к конденсору необходимо снять бампер. Замена прошла не гладко – обломились два болта с резьбой М6, которыми бампер крепится к подрамнику. Если не хотите высверливать обломанные болты, при очередном техобслуживании пролейте внутреннюю полость подрамника антикором. Кстати, там же находятся закладные гайки с резьбой М6 для крепления стальной защиты силового агрегата.

Защитная виниловая пленка на фарах за два с половиной года слегка помутнела. Решил почистить ее растворителем – хуже не будет. Агрессивная жидкость восстановила прозрачность пленки, переклеивать ее не пришлось.

Главный недостаток Дастера – неудачная эргономика водительского места. Из-за почти горизонтальной и короткой подушки

**Брызговики увеличенной площади удачно вписались на место штатных.**

**Расходы на эксплуатацию и обслуживание (0–100 000 км), ₽**

| | |
|---|---|
| **Расходы на содержание: 0–70 000 км** | 308 831 |
| Из них на дизтопливо (средний расход 6,5 л/100 км) | 147 858 |
| **Расходы на содержание: 70 000–100 000 км** | 105 725 |
| Из них на дизтопливо (средний расход 6,5 л/100 км) | 69 225 |
| ТО-80 000 км (работы выполнены самостоятельно) | 5500 |
| Щетки стеклоочистителя | 800 |
| Передние тормозные колодки | 1800 |
| Лампы ближнего света и подсветки номерного знака | 500 |
| Регулировка углов установки колес и замена рулевого наконечника (с учетом стоимости детали) | 4000 |
| ТО-90 000 км (работы выполнены самостоятельно) | 6000 |
| ТО-100 000 км (работы выполнены самостоятельно) | 6500 |
| Замена конденсора с заправкой системы хладагентом (запчасти и работа) | 10 500 |
| Брызговики увеличенной размерности | 900 |
| **Общие расходы: 0–100 000 км** | 414 556 |
| **Стоимость 1 км пробега** | 4,15* |

**Без учета стоимости полисов ОСАГО и каско, а также транспортного налога.*

**В дальней дороге выручает изогнутая подушка. Ее можно использовать не только по прямому назначению, подкладывая под шею, но и для снятия нагрузки с бедер и коленных суставов.**

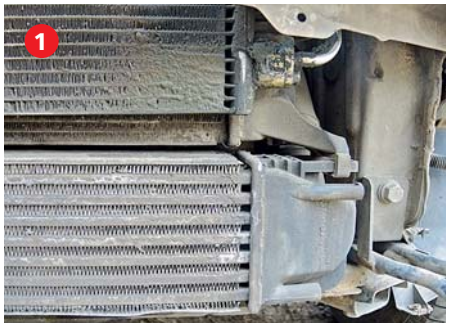
сиденья и отсутствия регулировки рулевой колонки по вылету я не могу найти оптимальную посадку за рулем. В дальней дороге уже через пару часов начинают уставать ноги. Для снижения нагрузки подкладываю под бедра надувную шейную подушку С-образной формы.

Маленький повод понервничать подкинул двигатель. После замены воздушного фильтра я почувствовал усилившуюся вибрацию. Выяснил, что прогнулись кронштейны корпуса фильтра и он стал касаться клапанной крышки двигателя. Это неизбежный процесс, ведь при замене воздушного фильтра приходится снимать и ставить на место его корпус, а кронштейны тонкие – и постепенно прогибаются. Неисправность устранил быстро: подогнул кронштейны монтажной лопаткой. Проверьте, возможно и у вашей машины они деформированы. На работающем двигателе слегка потяните корпус воздушного фильтра вверх – если шум ослабевает, подогните кронштейны.

На 92-й тысяче специалисты фирмы Delphi, чья топливная аппаратура установлена на Дастере, предложили провести диагностику насоса высокого давления без снятия с двигателя. Без особой необходимости вскрывать топливную систему для профилактики нежелательно, но за дело возьмется не абы кто – и я согласился. Мастер из Англии долго колдовал над насосом. На мойку и чистку соединений потребовалось больше времени, чем на диагностику. В итоге насос выдал 1180 бар – достойный показатель. Повод для беспокойства наступает, когда давление ниже 1100 бар. Так что насос еще послужит. Спасибо хорошей солярке: на топливе я не экономил, избегал заправок на малоизвестных АЗС.

Несмотря на солидный пробег, все детали подвески и рулевого управления родные. Но ничто не вечно – первый звоночек прозвучал на 92-й тысяче: появился слабый стук спереди справа при движении на малых скоростях. Осмотр выявил люфт в правом рулевом наконечнике. Тянуть с заменой не стал. Заодно заехал на регулировку схождения и развала колес. Попутно механик подкорректировал углы сзади: они чуть ушли из поля допуска. Всех сервисменов мучил один вопрос: почему не меняю наконечники парами? Объясняю: не из жадности. Я противник менять без необходимости исправные детали на новые. В моей практике много примеров, когда приговоренные к замене годами работали без нареканий.

Duster отправляется на второй круг по одометру. Хотя уже видна финишная прямая. Поэтому я подбил итоги его жизни в нашем парке, подсчитал расходы и сравнил с другими редакционными машинами. Так вот, пока Duster полностью соответствует определению «бюджетный»: стоимости километра пробега (4,15 руб.) позавидуют даже многие легковые автомобили – что уж говорить о кроссоверах. ЗР



**❶ Место утечки хладагента четко видно по следу от контакта с пластиковым диффузором.**

**❷ Кронштейны подушек корпуса воздушного фильтра с каждой заменой фильтра понемногу прогибаются. Ведь при замене корпус приходится снимать с двигателя. Для легкости сборки смазываю резиновые упоры маслом.**

**❸ Правый рулевой наконечник – единственная из всех деталей подвески и рулевого управления, которую пришлось заменить.**

**NISSAN ALMERA**
**Год выпуска – 2013**

## Александр Крапивин

Трехлетняя гарантия производителя закончилась аккурат перед необходимостью проведения очередного планового ТО (75 000 км), так что обслужить редакционную Алмеру мы решили в нашем зарулевском техцентре. И тут же столкнулись с трудностью: доступ к масляному фильтру сильно осложняет рампа газовых форсунок, установленная на защитном кожухе топливной рампы. В результате пришлось демонтировать и рампу, и кожух. Но даже при таком раскладе механику потребовалось проявить ловкость и выдержку. Знают ли официальные дилеры какой-то секрет или так же мучаются при каждой смене масла? При первой возможности выясним – и сообщим.

**JAGUAR XE**
**Год выпуска – 2015**

## Михаил Гзовский

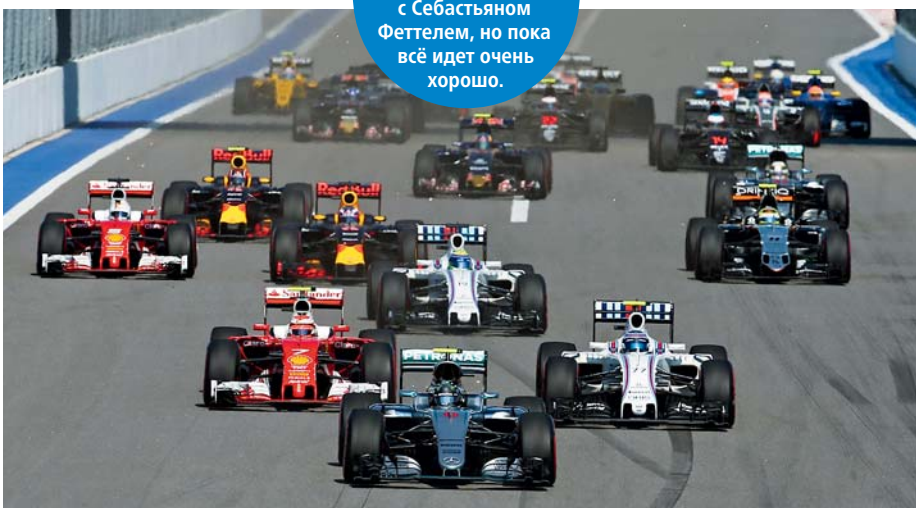
Самый красивый автомобиль в нашем парке намотал уже 18 000 км, а я всё продолжаю «изучать матчасть». Постепенно привыкаю и начинаю ценить функции, на которые поначалу не обращал особого внимания. Взять, например, камеру заднего вида – она широкоугольная и позволяет «выглядывать» из-за стоящего рядом автомобиля, когда выезжаю с парковки кормой вперед. Кроме того, система зажигает в левом нижнем углу экрана предупреждение о приближении другой машины. Правда, в плохую погоду камеру моментально закидывает грязью. Производителю следует подумать о модернизации конструкции.

# МЕЖДУ ПРОШЛЫМ И БУДУЩИМ

*Время – объективная форма существования бесконечно развивающейся материи.* **Философская дефиниция**

И этот миг, судя по всему, называется Гран-при России.

Автор **Сергей Зиновьев**



Через несколько секунд Даниил Квят столкнется с Себастьяном Феттелем, но пока всё идет очень хорошо.

Сочинская Олимпиада давно прошла, и неизвестно, будет ли здесь когда-нибудь еще другая. Но по всему курортному городу раскиданы воспоминания – в виде объемных инсталляций *Sochi 2014*, пяти колец и прочих художественных украшений на спортивную тему. Причем их гораздо больше, чем наружной рекламы, завлекающей на российский Гран-при Формулы-1.

Ощущение, что я по недоразумению попал в прошлое, усиливает меню телевизора в отеле, предлагающее посмотреть пару каналов, которых уже не существует. А прибытие в паддок сочинского автодрома порождает дежавю: как и год назад, первый, кого я встречаю, – это Роберто Боккафольи, глава подразделения Pirelli F1 по связям с общественностью. Он сразу же обстоятельно рассказывает, какие именно шины уготованы российскому этапу чемпионата мира. В точности те же самые, что и ранее.

## Шинный вопрос

Двигатели и шасси не способны влиять на стратегию гонки для отдельных пилотов и команд. Гораздо актуальнее оптимально использовать имеющиеся комплекты шин разного уровня мягкости. Иногда правильная последовательность выбора покрышек дает хороший результат. А неправильная – с высокой вероятностью испортит пилоту гонку.

Поэтому чаще всего я слышал вопрос: почему в Сочи не привезли шины новейшего типа Ultrasoft с фиолетовой полоской? Ведь асфальт сочинской трассы словно специально для них создавали. Он щадяще относится к шинам всех типов, что позволяет выбрать тактику с лишь одним пит-стопом. Самые мягкие и цепкие из шин могли бы отработать здесь более эффективно, чем где-либо еще. К тому же погода нежаркая – прохладнее, чем полгода назад, в октябре, на предыдущем Гран-при России.

Причина неявки Ультрасофта в Сочи банальна – бюрократия. Поставщик шин обязан уведомить команды о назначенных для Гран-при составах за несколько недель. На тот момент, когда выбирали шины для Сочи, Ultrasoft еще не получил всех официальных разрешений FIA.

В какой-то момент стало казаться, что Ultrasoft был более желанным гостем в России, чем команды и пилоты во главе с несгибаемым Берни Экклстоуном. Но, по счастью, началась квалификация. Которая, впрочем, завершилась победой Нико Росберга с таким удручающим перевесом над всеми, что вопрос о победителе предстоящей гонки отпал.

Попутно прояснились шансы команды Red Bull – за нее выступает Даниил Квят! Оба пилота этой команды уступили Росбергу более двух секунд. Ничего не попишешь, трасса в Сочи категорически неудобна австрийской команде в ее нынешнем состоянии. Превосходному шасси здесь не раскрыть весь потенциал, а мотор TAG Heuer (переименованный Renault) не может обеспечить надлежащую динамику.

## Вредные мысли

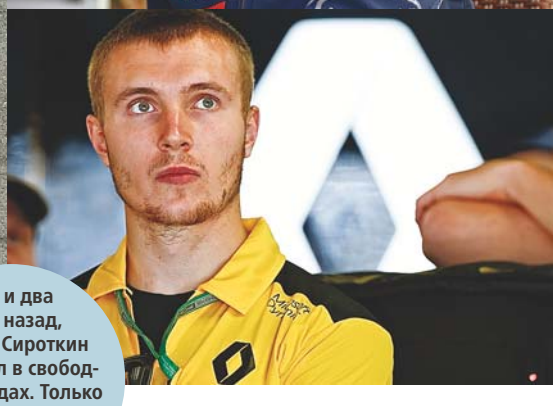
Я наконец-то выяснил, почему Pirelli не беспокоит тот факт, что обычные зрители, созерцающие Формулу-1, могут неверно истолковать необходимость два-три раза в ходе гонки менять шины. Им ведь может прийти в голову, что и обычные дорожные шины этой марки, которые продаются в магазинах, страдают ускоренным износом.

Мои опасения развеял директор Pirelli Motorsport Пол Хембри, отвечающий за всю гоночную продукцию итальянской фирмы. Лет тридцать назад такой ход мыслей действительно мог бы возникнуть, объяснил Хембри. Но тогда были другие правила, а сегодня не те

**Из всех видов времени по-настоящему важны только время круга и продолжительность пит-стопа**

Все самые важные события произошли на первом же круге, затем – вялотекущая тактическая борьба.

Даниил Квят был весел и раскован вплоть до старта гонки. После финиша не возникло повода для особой радости.



Как и два года назад, Сергей Сироткин выступил в свободных заездах. Только тогда – на Заубере, ныне – на Renault.

времена. Публика прекрасно осведомлена, что шинами Pirelli оснащают миллионы машин во всем мире – от Весты до престижных спорткаров. Сомнений в их ресурсе не возникает. Причем именно в премиум-сегменте у итальянцев запредельный авторитет и, как следствие, наивысший рост продаж.

Да я, собственно, и не сомневался. А спросил из врожденной вредности и для внесения разнообразия в диалоги про Ultrasoft. Сам как-то пытался купить зимние шины Pirelli, но на складе не нашлось нужной размерности.

Формульные шины приобрести не получится, даже если очень захотелось. Хембри подтвердил, что все они после каждого этапа поступают в утилизацию – как использованные, так и не востребованные командами новые комплекты. А судя по мерам безопасности на Гран-при, украсть их еще более проблематично.

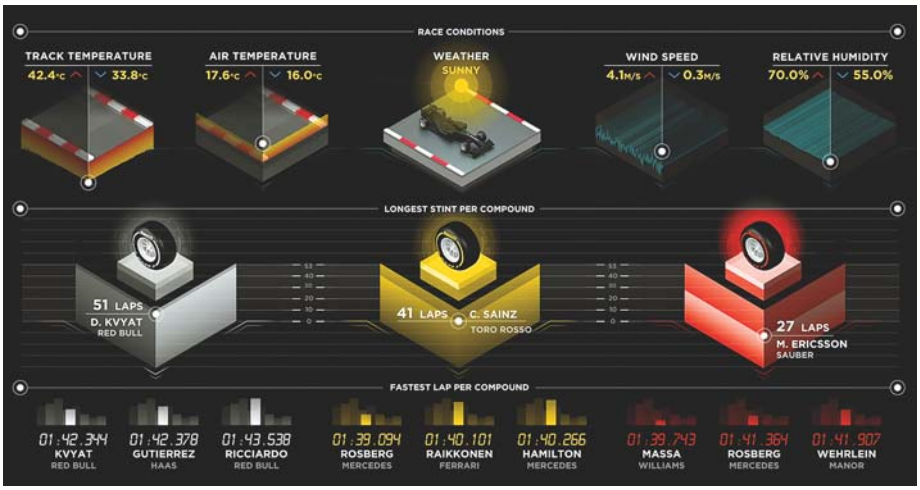
## От Кравица до Елки

Воскресная гонка снова отправила меня в 2014 год. Всей разницы, что тогда Росберг и Льюис Хэмилтон финишировали в другой последовательности, а третьим на подиум поднялся другой финн – не Кими. Заезд тогда тоже был на редкость тягомотным и без особых приключений, Даниил Квят также финишировал с отставанием больше круга. И никто никогда не убедит меня, что конфигурация российской трассы располагает к острой борьбе и гарантирует увлекательный сюжет. Скорее, наоборот – недостает ей затейливости, присущей лучшим трассам мира. Пожалуй, даже в Монако трек повеселее.

Что касается шинной стратегии, то, как назло, именно команда Red Bull наглядно показала, что бывает, если принято плохо продуманное решение. Сейфти-кар, вышедший из-за того, что Квят отправил в забор Себастьяна Феттеля, навел команду на мысль срочно поставить жесткие шины Medium и на них ехать до финиша – все 52 круга. Это оказался абсолютно проигрышный план.

На трибунах, естественно, полно болельщиков команды Red Bull. Однако фирменная экипировка, в которую они облачены, опять-таки относит нас в прошлое. Есть надписи *Infiniti* – бывшего партнера команды, и нет надписей *Aston Martin* – партнера сегодняшнего.

Российская традиция перекрывать главную дорогу города (а в Сочи она и вовсе единственная связывает город с трассой) по случаю проезда высокого начальства – вне времени. И долгому стоянию в пробках по окончании гонки я уже не удивляюсь. Это лишь подтверждение тому, что на «Сочи



↑ Между прочим, фирма Pirelli разработала и протестировала 18-дюймовые шины – отказ от 13-дюймовых в 2017 году был одним из возможных вариантов. Но упрямые команды не согласились.

← Инфографика, выпускаемая фирмой Pirelli после каждого этапа, наглядно показывает, почему шины с белыми полосками было бессмысленно использовать в Сочи.

Для Ferrari российская трасса, похоже, тоже не самая удобная. Проигрыш 0,7 секунды Мерседесу в квалификации – катастрофический.

Болельщикам, видимо, вообще всё равно, какой на дворе год и век.

Автодром» разумнее всего добираться электричкой. Как и все годы до того, «Ласточки» курсировали в бесплатном режиме. А вот концертная программа – неотъемлемая часть Гран-при в любой стране мира – благополучно вернула меня в настоящее. В 2014-м на автодроме после финиша выступал как-никак Ленни Кравиц, чей гонорар составил около двух миллионов долларов, и это было очень cool. Не сравнить с нынешним набором исполнителей: Нюша, Ёлка, неизвестный (мне) DJ Anton Bruner…

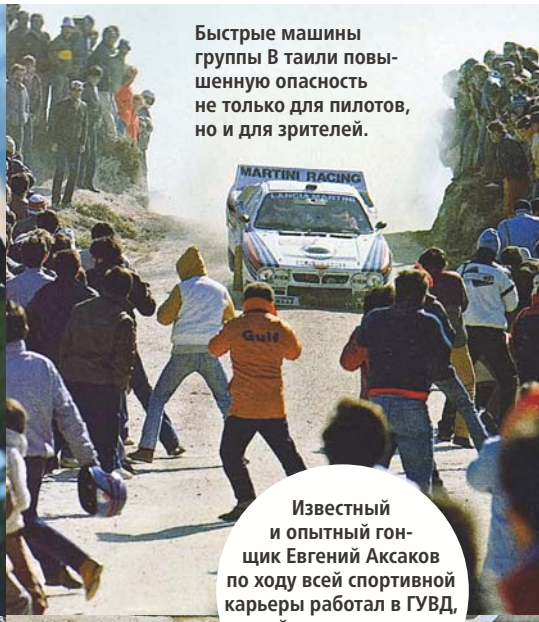
## Круг времени

Грустно и смешно, но из всех важнейших компонентов автомобиля Формулы-1 только в области шин в этом сезоне есть какие-то новации. И тенденция сохранится в будущем году. В канун сочинской гонки Всемирный совет FIA ратифицировал поправки к регламенту на моторы. Двигатели в 2017-м останутся в целом прежними, изменятся лишь правила их модернизации. А шасси потребуют некоторой доработки под… новый размер шин. Передние станут на 60 мм шире, а задние – на 80 мм.

Разговоры о том, что это даст ощутимую прибавку в скорости (минус 3–5 секунд с круга), обнадеживают. Но, по-моему, не стоит сильно обольщаться. Ведь у пилотов необходимость атаковать на пределе возникает лишь изредка. В основном все они «поддерживают заданный темп», поскольку правила предписывают экономить топливо, а здравый смысл – беречь шины, вне зависимости от их ширины.

Гигантское изображение Даниила Квята в зоне вылета аэропорта Адлер приводит в некоторое замешательство. Я на секунду перестаю понимать, где нахожусь и какой сегодня день – пятница или понедельник. Видимо, применительно к Формуле-1 с ее бесконечным развитием это вообще не важно. Из всех видов времени по-настоящему важны только время круга и продолжительность пит-стопа. А год – абстрактная астрономическая величина, позволяющая разделять эпохи. ЗР

Ралли в Швецарии не запрещали.




Быстрые машины группы B таили повышенную опасность не только для пилотов, но и для зрителей.

Известный и опытный гонщик Евгений Аксаков по ходу всей спортивной карьеры работал в ГУВД, пройдя путь от рядового до подполковника.

# ДЕСЯТЬ БОЛЬШИХ ОШИБОК

Иногда решения, сначала кажущиеся правильными, в конечном итоге признаются неверными. Вспоминаем наиболее яркие примеры.

Автор **Сергей Зиновьев**

## 1 Запрет гонок в Швейцарии (1955)

Причиной стала самая трагическая авария за всю историю автоспорта, унесшая жизнь 83 зрителей, смотревших «24 часа Ле-Мана». Впечатленные этим власти Швейцарии запретили проведение кольцевых гонок на территории страны. Попытки снять этот запрет результата не давали. Вплоть до того, что Гран-при Швейцарии Формулы-1 в 1982 году провели во Франции.

Наконец, в 2007 году нижняя палата швейцарского парламента проголосовала за отмену запрета, отметив, что за полвека фантастически вырос уровень безопасности гонщиков и зрителей. Но верхняя палата лишь год назад в порядке исключения разрешила гонки электромобилей – в рамках чемпионата Формулы-E.

Любопытно, что ралли (определенно более опасное для зрителей, чем «кольцо») гонениям не подвергали. Швейцарское ралли «Дю Вале» имеет 40-летнюю историю.

## 2 Гран-при Кубы (1958)

Это наглядный урок на тему, рационально ли затевать большие гонки в странах с нестабильной политической ситуацией. На Кубе революция длилась пятый год, когда пятикратного чемпиона Формулы-1 Хуана Мануэля Фанхио похитили участники «Движения 26 июля», возглавляемого Фиделем Кастро. При выходе из отеля аргентинца под дулом пистолета усадили в машину и увезли. Более суток он был в плену. Обращались с ним вежливо, даже организовали интервью. Похищение понадобилось для политической борьбы, и в конце года революция победила.

С Фанхио ничего дурного не произошло, кроме того, что он не стартовал в гонке, которую тогда выиграл Стирлинг Мосс. Правда, кубинский Гран-при был самостоятельной гонкой и не входил в список этапов чемпионата мира. Фанхио затем долгие годы общался и дружил с Арнольдом Родригесом – непосредственным участником похищения.

## 3 Группа B (1983)

В среде раллистов до сих пор в ходу шуточный термин «группа B» – так называют слишком мощный и быстрый, но сложный в управлении автомобиль. Так оно и было, когда Международная федерация автоспорта (FISA) приняла свод технических требований для раллийных автомобилей Group B. Вкратце: минимум серийных элементов и ограничений, касающихся конструкции, плюс нелимитированная мощность.

Сейчас такие машины не допустили бы даже на «Дакар». А тогда это привело к бешеному росту популярности ралли и, что было вполне предсказуемо, к увеличению числа аварий с тяжелыми последствиями. В частности, погиб лидер чемпионата 1986 года Хенри Тойвонен. Поэтому FISA не только заморозила проект создания раллийной группы S (вообще ничего серийного), но и запретила группу B.

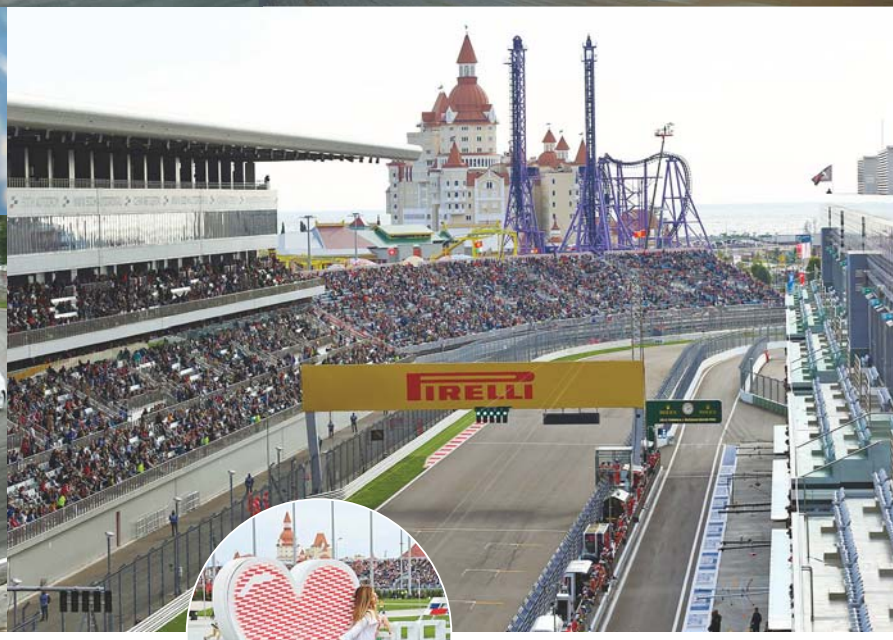
## 4 Кольцевые трассы СССР (1965–1991)

Сегодня сложно понять, какие мотивы двигали руководством советского автоспорта (его составляли главным образом военные из ДОСААФ), но все объекты, которые можно было назвать трассами для шоссейно-кольцевых гонок, располагались за пределами

Зрелищный и популярный чемпионат DTM образца 1992 года наступал на пятки Формуле-1.

**Гран-при России мог бы ставить рекорды, если проводить его там, где много потенциальных зрителей**

Рижский автодром в бикерниекском лесу открылся в 1966 году и без перерывов работает по сей день.




РСФСР. А стационарных автодромов к моменту распада СССР построили только два – в Риге («Бикерниеки», на фото) и в Киеве. При этом важнейшими центрами кольцевых гонок являлись Москва и Тольятти.

Результат: Россия на какое-то время осталась вообще без площадок, пригодных для проведения «кольца». Первый полноценный автодром – «Смоленское кольцо» – открылся в 2010 году.

## 5 Развал DTM (1995–1996)

Вся ранняя история немецкого чемпионата DTM состоит из взлетов и падений, но тут случилось нечто особенное. По одной версии, владельцы серии Deutsche Tourenwagen Meisterschaft обратились в FIA за поддержкой, считая, что у «немецкого чемпионата мастеров туринга» есть шансы стать всемирным. По другой – FIA сама наложила лапу на успешную серию, использовав ее временные трудности. Как бы там ни было, владельцы DTM наделили Международную автомобильную федерацию большими полномочиями, в том числе коммерческими.

В 1995 году под ее опекой чемпионат, переименованный в ITC, моментально получил этапы в Японии и Бразилии. Но через год тихо умер из-за ухода участников (слишком выросли расходы) и непомерных цен на всё – от билетов до прав на телетрансляцию. Возродили его в 2000-м. И с тех пор не проявляют желания заполучить статус мирового или вывеску «проходит под эгидой FIA».

## 6 Летающие Мерседесы (1999)

Прототип Mercedes SLR, дальнейшая эволюция моделей CLK-GTR и CLK-LM, был построен для участия в «Ле-Мане». Прошел всевозможные тесты, не выявившие значимых недостатков. Однако на трассе «Сартэ», располагающей длиннющим прямым участком, три автомобиля из четырех взлетели в воздух из-за недостатка прижимной силы в передней части машин, что проявлялось на скоростях свыше 300 км/ч. Два – в ходе тренировок. Третья авария – Питера Дамбрека на 75-м круге гонки – выглядела наиболее жутко. Автомобиль высоко взлетел, несколько раз кувыркнулся в воздухе и упал в лесу. Четвертую машину команда сразу же сняла с дистанции.

Получив такой удар по репутации, Mercedes тогда зарекся возвращаться в «Ле-Ман». И пока не вернулся. Удивительно, что всё это произошло с маркой, располагающей отличной инженерной базой и огромным гоночным опытом.

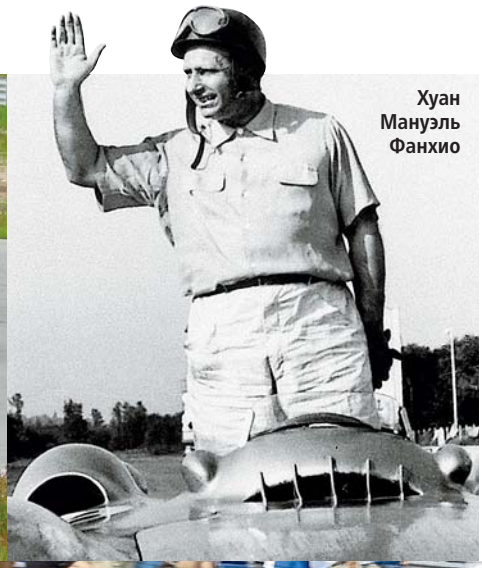
## 7 Гран-при России (с 2014)

Построить самый современный автодром в городе с населением менее полумиллиона и на огромном расстоянии от всех столиц? Возможно, не ошибка, но уж точно неоднозначное решение. С одной стороны, оно выглядит оправданным: в субтропическом климате трасса может полноценно работать почти круглый год. Но с другой…

Сегодня этап Формулы-1 – единственный по-настоящему большой и кассовый проект сочинского автодрома. И одновременно самый затратный, поскольку организаторы, помимо того что платят за право принимать чемпионат мира, несут большие расходы, нанимая много персонала и вкладываясь в рекламу.

Судя по высокой посещаемости менее статусных гонок в Московском регионе, Гран-при России определенно мог бы ставить рекорды. Но только если проводить его там, где много потенциальных зрителей.

Некоторая неповоротливость Волг в сочетании с задним приводом дает поразительный эффект.



Хуан Мануэль Фанхио

Рекордсмены по числу пугающих аварий – американские овальные трассы, лишенные зон безопасности по внешнему радиусу виражей.

## Ликвидация Волги (1991–2008)

Зачетная группа автомобилей ГАЗ-24 (и их модификаций) по стародавней классификации называлась «10-й класс». Пилотов, выступавших на Волгах, с некоторым пренебрежением называли «таксистами», а автомобили – «баржами». Своих гонщиков содержали многие таксопарки, автобазы и гаражи силовых структур. На закате СССР пилотов, приезжавших на крупные кольцевые гонки, нередко было больше, чем вмещала стартовая решетка. А заезды Волг гарантированно отличались зрелищностью.

Затем всё быстро поменялось. Класс Волг убрали сначала из «кольца», как бесперспективный. К 2008 году этот зачет исчез отовсюду – из ралли, кросса и трековых гонок. Вроде всё логично: мамонтам пришло время вымереть.

Однако в 2012-м, когда вступило в строй «Нижегородское кольцо», на нем провели классическую гонку «Янтарная Волга» (эта гонка – родом из Риги, ныне проходит как многоэтапная серия), собравшую около тридцати машин. Оказалось, что гоночные Волги все эти годы чудесно жили в Прибалтике, где никому не пришло в голову их отменить или запретить. Что имеем – не храним…

## Гонщик – это профессия

Это утверждение в нашей стране ошибочно по двум причинам. В Общероссийском классификаторе профессий, должностей и разрядов такой профессии нет. Хотя есть гильошир, дессинатор и макаль. Так что люди, фактически работающие гонщиками, числятся как менеджеры, инженеры, механики, водители или испытатели.

Кроме того, подавляющее большинство гонщиков, которых мы считаем профессиональными, по будням работают где-то еще, обычно в каком-либо бизнесе. Или учатся в вузах. А гонкам отдают выходные, отгулы, каникулы и отпуска. Пример однозначного профессионала из ныне выступающих пилотов – Даниил Квят. Почти все прочие пашут на двух работах, формально гонщиками не являясь. А на вопрос, что такое гонщик, многие пилоты отвечают: образ жизни.

## Автоспорт опасен (1895–2016)

Предупреждение о том, что автогонки опасны, иногда печатают на входных билетах. Сегодня это просто вежливое напоминание зрителям о том, что надо вести себя адекватно. Езда по дорогам общего пользования на обычных автомобилях во все времена была тысячекратно опаснее – подтверждено статистикой. А у большинства самых страшных на вид гоночных аварий тяжелые последствия для людей крайне редки.

В первые десятки рейтингов наиболее опасных видов спорта автоспорт не входит – ни среди классических дисциплин, ни среди экстремальных. В лидерах по числу травм – контактные командные виды спорта (хоккей, регби), альпинизм и дайвинг. А по числу погибших – как ни странно, гольф. ЗР

# РАДИО ШАНСОН ЗВУЧИТ ВСЕГДА!
# В ТВОЕМ МОБИЛЬНОМ ТОЖЕ!

12+

## МОБИЛЬНОЕ ПРИЛОЖЕНИЕ
# РАДИО ШАНСОН

*ДОСТУПНО В APP STORE И GOOGLE PLAY

Реклама

Загрузите на Google play

Загрузите на App Store

РАДИО ШАНСОН

# ВОЛШЕБСТВО ИЗУМРУДНОГО ОСТРОВА

Для взрослого приглашение в автопутешествие по Ирландии – как для ребенка билет в Диснейленд.

Автор **Илья Пименов**, фото автора и фирмы Skoda

**Знаменитые отвесные скалы Мохер на побережье Атлантики. Пейзаж был бы еще привлекательнее без туристов, но их здесь тьма.**

Побывать на краю земли, увидеть самую зеленую в мире траву, попить вкуснейшего пива и попробовать лучший в своем роде виски. Да еще и проехать несколько сотен километров по этому удивительному острову… Когда главный редактор озвучил мне такую идею, я сухо согласился. Но внутри меня родился и начал разбрасывать звенящие золотые монеты маленький, рыжий, озорной лепрекон – ирландский гном. Я был счастлив.

## Просто клевер

В аэропорту Дублина нас ждали новенькие Шкоды. Спрашиваю Тимура Алиева, PR-директора компании «Skoda Auto Россия»: почему именно Ирландия? Неужели Шкоды настолько здесь популярны? Оказалось, продажи идут бойко, а предложение осмотреть остров из окон чешских машин поступило от ирландских коллег.

Местные предложили найти в дизайне Шкоды символ Ирландии – клевер. Оказывается, нужно смотреть на машину анфас – так просматривается четырехлистник. Хм… Мне больше нравится версия о фирменном слогане Шкоды – *simply clever*, который перевели на русский как «просто гениально» (а «клевер» по-английски – clover).

Ирландское представительство Шкоды выкатило на тест три Суперба, две Октавии (в том числе быструю версию RS 230) и один Рапид. Все, кроме «эрэски», дизельные: топливо в Ирландии очень дорогое. И, понятное дело, все машины – с правым рулем.

## Право руля!

Лихие ребята уверяют, что моментально перестраиваются с левого руля на правый и обратно. А теперь попробуйте проделать этот трюк в городе с оживленным движением и узкими улочками – например, в Дублине. Когда я понял, что расторопные коллеги расхватали все машины с DSG, а мне остается только Rapid с механикой, мой внутренний лепрекон стал заламывать руки и громко вздыхать. С непривычки на дороге можно так напроказничать… К счастью, один из Супербов оказался без водителя – и лепрекон от радости сбацал чечетку.

Даже при наличии автоматической коробки на адаптацию к левостороннему движению потребовалось время. Тем более что ирландские дороги обладают интересной

→ Туристические автобусы с портретами лепреконов. Такие можно увидеть только в Ирландии.

↓ Конечно, не обошлось без шоу Celtic Nights («Кельтские ночи») с ирландскими песнями и танцами. Очень заводное мероприятие!

↑ Животноводство – основа экономики Ирландии. Бараны, коровы, лошади и прочая живность здесь всюду.

→ Вот из чего делают виски Jameson. Процесс сложный, но результат того стоит.

↓ В обязательную программу посещений входит старая пивоварня Guinness в Дублине – пятиэтажная, с панорамным рестораном наверху. Выпить свежего Гиннесса в пивоварне с видом на Дублин – огромное удовольствие. Каждому посетителю наливают бокал в знак гостеприимства.

← Эх, ирландские дороги! Крутые виражи и опасный рельеф всюду. Нужно быть начеку.

→ Эту картинку так и хочется отзеркалить, чтобы получить привычную.

особенностью: там, где пошире, скорость движения ограничена максимумом 60 или 80 км/ч, а где поуже – сотней. Вдобавок семь загибов на версту, и при этом местные на грузовиках и автобусах вовсе не заботятся о туристах – вылетают из поворота, срезая траекторию. Возможно, несильно, но с непривычки и этого хватает, чтобы испугаться и вильнуть на обочину.

В последний день я все-таки отважился сесть за руль Октавии с механической коробкой. При движении по шоссе нет вопросов: добрался до пятой передачи и забыл о коробке. Но каждый проезд перекрестка, в том числе с круговым движением, превращается в испытание. Левая рука не такая ловкая, как правая. Часто трогался с третьей вместо первой, а разок, в горку, врубил задний ход. И не я один – кто-то из коллег рассказывал, как на высокой скорости пытался включить реверс. Другой экипаж имитировал работу роботизированной коробки: водитель выжимал сцепление, а штурман по команде переключал передачи.

В путешествии подметил еще одну любопытную особенность «праворуких» машин. Выходя из Суперба, я каждый раз хватался за стойку крыши, подтягиваясь на ней. Обычно я так делаю только в тесных спорткарах. Думал, что это из-за специфического дверного проема. Но оказалось, то же самое я делаю, когда покидаю Октавию. Это всё из-за правого руля.

О дорогах и автомобилях достаточно. Теперь – о стране. Ирландия мне понравилась больше соседней Великобритании. Сказочно красива и интересна настолько, что возникает твердое желание приехать сюда надолго. Четыре дня для путешествия по этой вроде бы небольшой территории – ничтожно мало. Самое интересное из увиденного я попытался отразить на фотографиях.

Ах да, совсем забыл рассказать о горшке с золотом. По легенде, лепреконы хранят его там, где начинается радуга. С какого конца – не уточняется. Наверное, проверять нужно оба. Однако радугу за эти четыре дня мы видели лишь однажды – и не в небе, а на флаге в провинциальном городе Дулине.

Да и не нужен мне горшок с золотом. Я ведь и так везунчик: вот, например, нежданно-негаданно попал в Ирландию. Да и вообще у меня всё хорошо. А чтобы удача осталась со мной, захватил с Изумрудного острова на счастье клевер, чтобы рос на подоконнике. И магнитик из дублинского аэропорта, на котором изображен лепрекон с горшочком и обещанием *Luck of the irish*. Эти частички Ирландии навсегда останутся со мной. ЗР

← Чтобы попасть из графства Клэр в графство Керри, воспользовались паромной переправой через реку Шаннон.

→ И в Ирландии есть автофанаты. Денег им хватает только на старые машины, а на реставрацию нет ни цента.

↓ Одна из самых известных достопримечательностей Ирландии – аббатство Кайлмор. Но 13 евро за вход – очень дорого.

Смотрите на iPad: очаровываемся страной

# СОРОКИН®
ИНСТРУМЕНТ С ИМЕНЕМ

*20 лет на рынке*

## ДОМКРАТЫ

Бутылочные

ПОДКАТНЫЕ
Hobbyline®Jack
Frogline®Jack
Crocoline®Jack

Надувные

Ножничные
Пневмогидравлические
Пневматические

Реечные
HighJack

## ПОДЪЁМНИКИ

МОТОЦИКЛЕТНЫЕ
Платформенные
Гидравлические
Механические

АВТОМОБИЛЬНЫЕ

Подкаты

Одно-, двух-, четырёхстоечные
Ножничные
Двухплунжерные

## ПРЕССЫ ГИДРАВЛИЧЕСКИЕ

ТРУБОГИБЫ ГИДРАВЛИЧЕСКИЕ

## РИХТОВОЧНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

Гидронасосы

Гидроцилиндры

## ШИНОМОНТАЖНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

Балансировочные стенды

Стенды для правки дисков

Шиномонтажные стенды

Вулканизаторы

Ванны для проверки камер и шин

Борторасширители

## КОМПРЕССОРЫ

Поршневые

Автомобильные 12 В

## ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ ЗАМЕНЫ МАСЛА

Канистры

Смазконагнетатели

Поддоны для масла

Маслосборные установки

## ЦЕПИ НА КОЛЁСА

в комплекте 2 шт.

## ТРАПЫ ДЛЯ МОТОТЕХНИКИ

## ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ ОЧИСТКИ

Пескоструйные аппараты, камеры

Стенды для чистки деталей

Мойки высокого давления

Пылесосы

## ЛЕБЁДКИ

Автомобильные

Барабанные

Рычажные

## ТАЛИ и ЭЛЕКТРОТЕЛЬФЕРЫ

Цепные

Рычажные

## СТОЙКИ и КРАНЫ ГИДРАВЛИЧЕСКИЕ

Стойки трансмиссионные

Держатели двигателя

Траверсы к кранам

Стенд для КПП

## ЗЕРКАЛА ОБЗОРНЫЕ

для улицы

смотровое

для помещения

## МЕБЕЛЬ

Сиденья

Лежаки

Тележки инструментальные

Шкафы

одежные

Верстаки

инструментальные

## ДИАГНОСТИЧЕСКОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

Компрессометры

Набор для опрессовки системы охлаждения

Тестер давления масла

## СВАРОЧНЫЕ АППАРАТЫ

Трансформаторные

ММА сварка

Точечной сварки

Инверторы

## ТЕПЛОВЫЕ ПУШКИ

Электрические

Газовые

Дизельные

## ПУСКОЗАРЯДНЫЕ УСТРОЙСТВА

Автономные

пусковые

## СТАНКИ

Сверлильные

Точильные

Тиски слесарные

## ЭЛЕКТРОИНСТРУМЕНТ

Углошлифовальные машины

Перфораторы

Дрели-шуруповёрты

## ПНЕВМОИНСТРУМЕНТ

Дрели

Гайковёрты

Углошлифовальные машины

## РУЧНОЙ ИНСТРУМЕНТ В АССОРТИМЕНТЕ

**www.sorokin.ru**

## ФИРМЕННЫЕ МАГАЗИНЫ В МОСКВЕ

**(495) 363-91-00**

- ул. Ивана Сусанина, д. 2а, стр. 7
- ул. Молодогвардейская, д. 58

## РЕГИОНАЛЬНАЯ СЕТЬ

- Астана (Казахстан)
- Екатеринбург
- Иркутск
- Кемерово
- Краснодар
- Мурманск
- Нижневартовск
- Нижний Новгород
- Новосибирск
- Омск
- Пермь
- Петропавловск-Камчатский
- Ростов-на-Дону
- Рязань
- Самара
- Санкт-Петербург
- Сургут
- Тверь
- Томск
- Тюмень
- Уфа
- Хабаровск

**8-800-333-40-40**

бесплатный звонок на территории России

РЕКЛАМА

# В ДУХЕ ЭКСТАЗА

Удивляемся длине и оснащению редкого Роллс-Ройса.

Автор **Сергей Канунников**, фото: **Александр Кульнев**

Нет! Как ни исхитрялся, а развернуться на вроде бы просторной площадке в один заход не удалось. Узкие европейские улочки, зажатые маленькими красочными домиками, не для этого «парохода». Придется покрутиться, уповая… на камеру заднего вида. Во времена молодости этого статного красавца такими удобствами шофера не одаривали. Но этот Rolls-Royce и сегодня не музейный экспонат, а живой, ездящий автомобиль – поэтому его доработали на благо водителю и пассажирам.

## Растянуть удовольствие

Удивительный контраст: передняя часть машины, от знаменитой фигурки «Дух экстаза» на капоте до спинки водителя, – воплощение британского аристократизма и даже чопорности. За передней спинкой – кричащая американская роскошь. А корма вновь британская.

Если кто-то сделал автомобиль, почти всегда найдется некто, решивший его удлинить. Если уж наращивали Запорожцы и Трабанты, то вытянуть Rolls-Royce сам автомобильный бог велел. Даже такую относительно демократичную модель, как Silver Shadow.

«Серебряная тень», стартовавшая в 1965-м, стала для фирмы революционной. Шутка ли, впервые: несущий кузов, дисковые тормоза на всех колесах, независимая подвеска с автоматическим поддержанием постоянного уровня кузова (от этого сложного устройства позднее отказались). Алюминиевый двигатель V8 рабочим объемом 6,23 л развивал… А вот мощность-то фирма в те годы традиционно не указывала, сообщая клиентам, что она достаточная. Из алюминия сделаны также двери, капот и крышка багажника. Относительно небольшой, чуть больше пяти метров в длину, седан был рассчитан

**Противники роскоши иронизировали: фигурка на капоте – это, мол, крылатая девушка в ночной сорочке.**

Атрибутом фирменного стиля Роллс-Ройсов несколько десятилетий была непритязательная, но по-своему гармоничная светотехника.

Rolls-Royce Corniche

## ТЕНЕВАЯ ЭКОНОМИКА

**Rolls-Royce Silver Shadow дебютировал осенью 1965 года. На машине стояли двигатель V8 объемом 6,23 л и четырехступенчатая автоматическая коробка передач. С 1966-го параллельно с седанами делали купе и кабриолеты. Эти версии в 1971-м получили имя Corniche. С 1975 по 1986 год производили также купе Camargue работы ателье Pininfarina.**

**В 1977-м в производство пошел Silver Shadow II с двигателем объемом 6,75 л и трехступенчатой коробкой передач GM – его скорость достигала 185 км/ч.**

**Удлиненные на 110 мм машины выпускали с 1969 года, в основном для рынка США. В 1976-м такой версии присвоили имя Silver Wraith II. Седаны делали до 1980 года. Всего построили 30 057 экземпляров, из них 16 717 – машины первого поколения.**

Кабриолет Rolls-Royce Corniche

Rolls-Royce Silver Shadow первого поколения

Вот он, истинно британский стиль. Но водителя стретча нещадно зажимает между богатой спинкой кресла и тонкой баранкой.

не только и не столько на наемных водителей, сколько на любителей управлять автомобилем самостоятельно. В 1966 году в серию запустили также купе и кабриолет. А за океаном принялись делать из благородных «британцев» помпезные стретчи.

В гамме моделей Rolls-Royce был и свой длинный автомобиль – Phantom VI, сменивший в 1968-м версию пятого поколения. Но он выглядел очень уж тяжеловесно, а главное – стоил почти вдвое больше, нежели Silver Shadow. «Тень» тоже, конечно, была не слишком доступной: за ее цену в середине 1970-х можно было купить флагманский Mercedes-Benz 450 SEL 6.9 и Cadillac Fleetwood в придачу.

Постройка стретча – дело для американцев привычное. Правда, с моделью Silver Shadow пришлось повозиться. Ведь у нее, в отличие от Кадиллаков и Линкольнов, не было рамы. Но ради такого дела заокеанские умельцы расстарались. А заодно

**Слева от спидометра, размеченного и в милях, и в километрах, – иконостас ламп с подробными разъяснениями, что к чему.**

на часть удлиненных машин водрузили свой двигатель – 5,7-литровый Small Block концерна General Motors. Дешевле и забот меньше. Именно такой агрегат стоит и на этом автомобиле 1977 года выпуска, полное имя которого – Rolls-Royce Silver Shadow II (второе поколение). К слову, британцы ставили на него мотор увеличенного до 6,75 л

← Из окна Роллс-Ройса мир кажется ярким и нарядным.

→ Подсвеченный зеркальный потолок – американское изобретение. Британцы до такого не додумались бы.

объема – мощность по-прежнему не указывали, но в некоторых автомобильных каталогах фигурировали 250 л.с.

Как известно, британцы с 1969 года делали собственную удлиненную версию, которую с 1976-го именовали Silver Wraith II. Но ее база была увеличена всего-то на 110 мм. Для особо настойчивых заказчиков строили и более длинные машины. Одну из них сделали для Бхагвана Шри Раджниша (он же Ошо) – знаменитого индийского философа и проповедника, сумевшего увлечь своим учением массу людей и объездившего с лекциями весь мир. Говорили, что состояние проповедника достигло 200 миллионов долларов и в его распоряжении было почти сто Роллс-Ройсов разных моделей. Вроде бы Ошо хотел довести их число до трехсот шестидесяти пяти – по одному на каждый день в году, – но не успел.

## День длинных теней

Предыдущий владелец этой машины говорил, что она вроде бы из гаража Элизабет Тейлор. Доказательств этому найти не удалось. Но с тем, что такой Silver Shadow подходит для Голливуда, спорить сложно. Вот обитатель светлого роскошного салона плывет на мягком диване, под которым почти столь же мягкая подвеска, от особняка в Беверли-Хиллз к Dorothy Chandler Pavilion на церемонию вручения «Оскаров». Вот звезда, надев еще в салоне обворожительную улыбку, выносит ее вместе с бриллиантами к благодарным поклонникам и жадным фотографам. Они должны быть уверены: жизнь звезды большая и светлая, как этот лимузин.

Кстати, кого наградили в год его рождения? В 1977-м большую часть статуэток получили сатира на американское телевидение «Телесеть», «Рокки» с вечно молодым и вечно свирепым Сильвестром Сталлоне и «Вся президентская рать» с участием Дастина Хофмана…

Но пора вспомнить о водителе. Тем более что ему несладко. Если стандартный Silver Shadow относился к тому, кто за рулем, с уважением, то строители стретча о шофере почти забыли. Ну, отрезали бы для него от салона хотя бы еще миллиметров двести! Там ведь ме́ста более чем достаточно! Но нет, водитель прижат к рулю и, чтобы давить на газ, вынужден изгибать ногу, словно йог. А ведь с педалью надо обращаться осторожно. Машина стартует удивительно легко и резво. И ехать следует аккуратно – учитывая габариты и радиус разворота и помня о полицейских – в первую очередь «лежачих», на которых автомобиль, особенно если в салоне больше четырех пассажиров, норовит чиркнуть об асфальт глушителем. И наконец, быстро на такой машине ездить просто неприлично. Хотя тормозит Rolls неплохо да и рулится тоже – лучше, чем ожидаешь, глядя на это великолепие британско-американской инженерии.

## Перевод с american english

В 1965 году в русскоязычном журнале «Англия», рекламном издании про жизнь в Великобритании, распространявшемся в Советском Союзе наряду с «Америкой», перепечатали статью из газеты Sunday Times под заголовком «Лучший автомобиль

До спинки переднего сиденья – британский аристократизм, за ней – кричащая роскошь

В те годы производитель утверждал, что мощность двигателей Роллс-Ройсов достаточная. По аналогии замечу: здесь и ме́ста вполне достаточно.

в мире?». Речь шла о модели Phantom, а первая главка открывалась словами доктора Смита – управляющего автомобильным отделением еще единой в те годы авиационно-автомобильной компании Rolls-Royce: «Видите ли, новшество само по себе еще не является достоинством». Речь, разумеется, шла о барабанных тормозах, раме и зависимой задней подвеске. Нетрудно догадаться, что вывод в конце статьи снимал вопросительный знак с ее заголовка.

Появившийся совсем скоро Rolls-Royce Silver Shadow впитал-таки в себя многие новшества, однако британского характера и многих фамильных черт не утратил. Гордые, если не сказать тяжеловесные, очертания кузова, роскошная деревянная панель приборов с загадочно разбросанными кнопками и обстоятельными надписями на все случаи жизни, тонкий руль и забавная клюка селектора коробки под ним. В этой машине британские эргономические штучки удивительно сочетаются с сибаритскими диванами, светлым потолком с разноцветной подсветкой, деревом и роскошным набором для алкогольных радостей. Машина вызывает противоречивые чувства. Над ней не грешно и поиронизировать. Но, признайтесь, в душе почти каждый хотел бы хоть раз прикоснуться к чему-то подобному. Мне же особенно повезло: поездил и в английской части, и в американской. ЗР

*Редакция благодарит Каспарса Вишкинтса за предоставленный автомобиль и помощь в организации съемки.*

## ПОКЛОННИКИ И ТАЛАНТЫ

**Среди владельцев автомобилей Rolls-Royce Silver Shadow был и генсек Леонид Брежнев. Он любил водить сам и умудрился «пристроить» британский седан в грузовик где-то на Кутузовском проспекте. Ремонтировать машину не стали. Нынче она – в собрании Рижского мотор-музея.**

**65** процентов зарегистрированных в России грузовиков – старше 15 лет. Для автобусов этот показатель составляет 45 процентов. Власти собираются стимулировать обновление техники повышением ставок транспортного налога для старых и неэкологичных машин.

**33** процента – доля компании MAN на российском рынке новых грузовиков в классе свыше шести тонн. MAN лидирует в сегментах тяжелой полноприводной и строительной техники, а также седельных тягачей.

# СУПЕРТЯЖЕЛОВЕС

Volvo продолжает традицию оригинального промотирования своих грузовиков. В конце прошлого года шведы доверили четырехлетней девочке пульт дистанционного управления 18-тонным самосвалом FMX. Изрядно пострадав в процессе заезда по стройплощадке, машина доказала свою надежность и заодно продемонстрировала в деле систему автоматического подключения переднего моста.

Теперь главным героем рекламы стал стандартный тягач Volvo FH16 750, предназначенный для перевозки сверхтяжелых грузов. Тягач оснащен 750-сильным дизелем и коробкой передач I-Shift со ступенями, позволяющими трогаться на бездорожье и ехать со скоростью 0,5 км/ч. Его запрягли в двадцать прицепов с сорока́ контейнерами. Масса 300-метрового автопоезда составила 750 тонн, что вдвое больше официально заявленного максимума. Volvo сдюжил и протянул сцепку сотню метров. Управлял машиной Магнус Самуэльсон, экс-обладатель титула самого сильного человека планеты.

Масса 300-метрового автопоезда составила 750 тонн.

# СЛОН В ПОСУДНОЙ ЛАВКЕ

Ездить по городу за рулем полноразмерного грузовика – задача нелегкая. Но полностью отказаться от тяжелой техники мегаполисы не могут. В компании Scania создали специальную версию самосвала для работы в стесненных условиях.

Основную сложность для водителя представляют многочисленные участники дорожного движения, которых очень трудно заметить из кабины. Дабы пешеходы, велосипедисты и мотоциклисты не ускользнули из поля зрения, в пассажирской двери появилось так называемое бордюрное окно. На фотографиях оно с левой стороны: первый экземпляр построен в праворульном исполнении.

Кроме того, в распоряжении водителя – комплекс камер кругового обзора и система сканирования свободного пространства по периметру грузовика. Свою лепту в улучшение обзорности вносит и уменьшенная высота машины.

Соответствующую городским условиям маневренность обеспечивает поворотная четвертая ось, а двигатель экологического класса Евро-6 наносит минимальный вред и без того загрязненному воздуху мегаполисов.

В арсенале – комплекс камер кругового обзора и система сканирования свободного пространства по периметру.

**1-м массовым электрическим пикапом может стать модель компании Tesla. Слухи о подготавливаемой к выпуску машине просачиваются уже не в первый раз: о ней говорят с 2013 года, а появление ожидается в 2018-м.**

# РАСШИРЯЯ ГАММУ

В линейке КамАЗа появились новые модели с мерседесовскими кабинами (ЗР, 2016, № 5). К седельному тягачу с индексом 5490 присоединились самосвалы серии 6580. Грузоподъемность самой тяжелой версии 65802 составляет 26 тонн. Силовой агрегат состоит из турбодизеля Cummins серии G и коробки передач ZF.

Скорее всего, новички не вытеснят с конвейера самосвалы КамАЗ-6520 со старыми кабинами: они морально устарели, но заметно дешевле, а для многих покупателей цена остается решающим фактором при выборе. По словам генерального директора Камского автозавода Сергея Когогина, к 2025 году доля челнинских грузовиков, оснащенных кабинами Daimler, вырастет с сегодняшних 5 до 90 процентов. Уже в текущем году таких машин соберут в 2,3 раза больше, чем в прошлом.

# ГРУЗИМ ПО-НОВОМУ

Пикап Volkswagen Amarok, который выпускается с 2010 года, подошел к первому в своей жизни серьезному обновлению. Как это принято у Фольксвагена, заметных изменений во внешности не произошло. Художники лишь слегка подретушировали бамперы, оптику и решетку радиатора.

В салоне ездоков встречает иная панель приборов, приведенная в стилистическое соответствие с последними новинками компании.

У шестиступенчатой механики и восьмискоростного автомата пересмотрены передаточные числа. Модернизирован усилитель руля Servotronic.

Но главное приобретение пикапа – новый турбодизель: старая рядная «четверка» (140 или 180 л.с.) уступила место трехлитровому мотору V6 (163, 204 или 224 л.с.). У конкурентов таких дизелей нет.

К европейским дилерам рестайлинговый Amarok поступит в начале осени. О России пока молчок. У нас сегмент пикапов находится на грани вымирания: их поставку прекратили Ford, Mazda, Nissan и SsangYong. Борьбу за лидерство ведут Mitsubishi L200 и Toyota Hilux, приличными продажами может похвастаться и УАЗ, а вот Amarok замыкает список на четвертой позиции.

Дорестайлинговый Amarok с двухрядной кабиной стоит как минимум 1 728 000 рублей, а обновленная машина будет заметно дороже – во всяком случае, с шестицилиндровым дизелем.

**К европейским дилерам рестайлинговый Amarok поступит в начале осени.**

# ДЖОЙСТИК ВМЕСТО АНТЕННЫ

Достаточно ли у ГАЗа козырей для успешной партии в новом сегменте?

Автор **Вадим Крючков**, фото: **Александр Батыру**

## И шасси, и двигатель

Когда появились первые фотографии грузовичков поколения Next, фурора не случилось. Да, у машины масса скрытых от глаз достоинств, но о них знают в основном водители-профессионалы. Цельнометаллический фургон – совсем другое дело!

Внешне – иномарка. Симпатичная машина не кажется Золушкой на фоне зарубежных Спринтеров, Джамперов, Транзитов, Дукато, Крафтеров и Дейли. Next дебютировал сразу в двух модификациях в новом для нижегородцев сегменте коммерческих машин полной массой до 3,5 тонны – как семиместная грузопассажирская версия (объем грузового отсека 9 м$^3$) и фургон с высокой крышей и удлиненной базой (13,5 м$^3$). Аналогичные показатели Газели Бизнес – 10,5 и 6,5 кубометра.

Позади времена, когда более-менее уверенно говорили про «шасси на уровне» и старались молчать про дохлый мотор. На новой Газели стоит турбодизель Cummins объемом 2,8 литра и мощностью 149 л.с. Не у каждого конкурента есть подобный. То, что мотор – китайского производства, меня не смущает. Cummins – он и в Африке Cummins: заявленный ресурс – 500 000 км.

А что в кабине? Роскоши нет, но всё спроектировано толково. Устраиваюсь в удобном сиденье с подлокотником и поясничным упором, подгоняю руль, благо предусмотрена регулировка по высоте. На передней панели – держатели для бутылок с водой, ящички, ниши. Не поскупились газовцы и на оснащение – есть неплохая аудиосистема, навигация, кондиционер, электростеклоподъемники, слот USB, розетка и прикуриватель с пепельницей. Конечно, пластик везде недорогой, а зазоры на стыках деталей интерьера кое-где неравномерные, но в целом салон оставляет приятное впечатление.

Главный подарок водителю и его соседям-пассажирам – размещенный на передней панели джойстик управления коробкой передач. Нет больше торчащего из пола рычага!

## Легковые повадки

Заурчал двигатель: его, конечно, слышно – дизель как-никак. Впрочем, на холостых на уши не давит и вибраций не много. На ходу не стало хуже: кузов

### Газель Next A31R32 Фургон

**Длина/ширина/высота/база** 6227/2068/2753/3745 мм
**Объем грузового отсека** 13,5 (9,0)* м$^3$
**Снаряженная/полная масса** 2375 (2495)/3500 кг
**Двигатель** турбодизель Cummins ISF, P4, 16 клапанов, 2781 см$^3$; 110 кВт/150 л. с. при 3400 об/мин; 330 Н·м при 1800–2600 об/мин
**Время разгона 0–100 км/ч** 23 с
**Максимальная скорость** 130 км/ч
**Топливо/запас топлива** ДТ/80 л
**Расход топлива при 60/80 км/ч** 8,5 (9,8)/10,3 (12,1) л/100 км
**Трансмиссия** задний привод; М5
**Ходовая часть** подвеска – независимая, пружинная/зависимая, рессорная; рулевое управление – реечное, с гидроусилителем; тормоза – дисковые/барабанные; шины – 185/75 R16

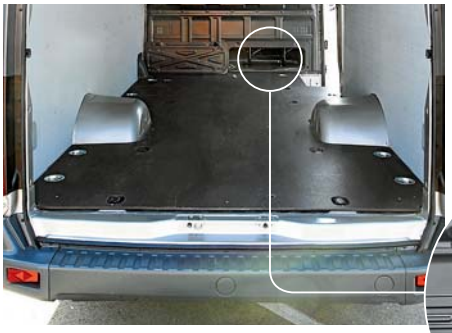
**В скобках – данные для семиместного варианта комби.*

Смотрите на iPad: первый тест

У фургона огромный грузовой отсек объемом 13,5 кубометра.

Для фиксации груза предусмотрены ремни и такелажные петли.

Задние двери с заходящим на крышу «клювом» закрывают проем высотой 1927 мм – это на 431 мм больше, чем у Газели Бизнес.



В стенке фургона предусмотрен лючок для длинномеров. Пол защищен от царапин фанерным листом.

установлен на раму через изолирующие подушки. Берусь за джойстик переключения передач. Класс! Не зря главный конструктор Дмитрий Аросланкин говорил, что, убрав напольный рычаг переключения, тем самым избавились от своеобразной антенны, транслирующей в салон вибрации и шумы от мотора. Перепробовав все позиции джойстика, убедился: ни в одном положении он не цепляет колено среднего пассажира, как на старой Газели.

Увы, начиная с третьей, передачи включаются не так филигранно, как низшие. Выяснилось, что это конструктивная особенность

Кнопка в торце переключателя активирует круиз-контроль. Система входит в базовую комплектацию.

В передней панели предусмотрено место для бутылки с водой. Точно такая же ниша есть и перед пассажиром.

Электростеклоподъемники есть уже в базовом исполнении. Электропривод зеркал – опция из пакета Комфорт.

Новый интерьер, удобное водительское сиденье с подлокотником и, главное, джойстик переключения передач.

Дисплей маршрутного компьютера – стандартное оснащение фургона.

коробки: образцовые первая и вторая передачи – с импортными синхронизаторами Hoerbiger, а остальные… Как же так?

Машина с полутонной груза легко трогается с места и резво разгоняется. Но мощный и моментный турбодизель всё же узкодиапазонный – переключать передачи приходится часто.

Подвеска оказалась достаточно энергоемкой, но не тряской. На неровностях, стыках, плитах, «лежачих полицейских» вполне комфортно. Главное же достоинство нового шасси с реечным рулевым и гидроусилителем – управляемость, совершенно не характерная для грузовичков. На повороты баранки новая Газель отвечает трепетно, как легковушка. Руль и педали легкие – во всяком случае, на новом фургоне с небольшим пробегом. Уверен, с такими невесомыми педалями водитель к концу рабочего дня не будет измотан.

Поможет ему и оригинальный круиз-контроль: в торце левого подрулевого рычага есть кнопка, нажал – включилась электронная система поддержания текущей скорости. А вот регулировать поддерживаемую скорость нельзя. Пользоваться усеченным круиз-контролем удобно, и хорошо, что им серийно оборудованы все фургоны Next.

## «Фургон» пишем, «маршрутка» в уме

Мотор импортный, кое-какие комплектующие тоже. И всё же фургон Next на 60% состоит из деталей, произведенных в России. Значит, должен быть дешевле иномарок. Сравним?

Трехместный фургон ГАЗ-2705 Бизнес, то есть Газель предыдущего поколения с 120-сильным дизелем, стоит 1 047 000 рублей, а новая Газель Next с 149-сильным дизелем – 1 107 000 рублей. Mercedes-Benz Sprinter Classic 313 CDI с двигателем мощностью 136 л.с. тянет уже на 1 662 000 рублей. А ведь его тоже собирает предприятие «Группы ГАЗ» в Нижнем Новгороде. Существенно дороже и другие иномарки.

1

2

3

4

5

Салон фургона-комби 1 с потолочной консолью и опционным водительским сиденьем с обогревом и поясничным упором. Второй ряд сидений скромнее 2. Под подушками – емкости для багажа 3. С откинутыми спинками второй ряд превращается в спальное место 4. В спинках передних пассажирских сидений – откидные столики 5.

**Двухдиновую мультимедиа-систему дополняют навигационная система, слот USB (спрятан в верхнем ящике передней панели) и кнопки управления на руле.**

**Аудиосистем попроще пока большинство, но вскоре их полностью вытеснят двухдиновые.**

По оценке заводчан, спрос на Газели с цельнометаллическим кузовом распределяется следующим образом: 40% приходится на трехместные фургоны, 30% – на семиместные комби, еще 30% – на автобусы.

В планах – выпуск модификаций с бензиновым мотором EvoTech мощностью 107 л.с. С ним число отечественных деталей в автомобиле достигнет 75%, а цена фургона стартует с 1 090 000 рублей.

Пилотная партия микроавтобусов должна появиться в начале лета. Это будут и туристические модификации, и маршрутки. На рынке маршрутных перевозок у Газели Next отличные шансы потеснить иномарки. У относительно недорогого микроавтобуса с высокой крышей попросту нет конкурентов по соотношению цены и качества. Даже переделки из импортных фургонов дороже фирменной газовской маршрутки. Но что-то мне подсказывает, что всеми правдами и неправдами будут просачиваться на рынок и маршрутки, переделанные из цельнометаллических фургонов Next. ЗР

## НОВОЕ В ГАЗЕЛИ NEXT ФУРГОН

- **Цельнометаллический кузов с дизайном в стиле Next; увеличен объем грузового отсека и проемы боковой и задних дверей**
- **Полностью обновлен интерьер**
- **Рама с усиленными поперечинами и дополнительными усилителями рассчитана на полную массу автомобиля до 4,6 тонны – так что запас прочности у 3,5-тонной Газели велик.**
- **Дизельный двигатель Cummins 2.8L; крутящий момент увеличен с 270 до 330 Н·м, мощность – с 120 до 149 л.с.**
- **Ведомый диск ZF Sachs диаметром 280 мм – для передачи возросшего крутящего момента**
- **Коробка передач с измененными передним и задним картерами, дополнительной опорой валов, усиленными зубчатыми венцами, подшипниками большей грузоподъемности, импортными синхронизаторами на первой и второй передачах; дистанционный привод переключения передач (джойстик)**
- **Карданный вал с фланцевым креплением к коробке передач и шлицевым компенсатором продольных перемещений**
- **Задний мост с усиленными полуосями и подшипником ведущей шестерни**
- **Независимая двухрычажная передняя подвеска; упругий элемент – пружины**
- **Задняя подвеска с новым подрессорником и креплением амортизаторов к поперечине рамы**
- **Реечное рулевое управление с гидравлическим усилителем**
- **Пластиковый топливный бак объемом 80 литров**

## ЭМАЛЬ

Компания «Русские краски» представляет новинки в ассортименте базисной эмали Vika-металлик. Эксклюзивные цвета для седана Лада Веста: «сердолик 195», «фантом 496» и трехслойный «лайм 366». Для модели Лада Калина «Русские краски» выпустили новый цвет эмали с металлическим эффектом – «Vika-агава 303». Базисная эмаль-металлик предназначена для ремонтной окраски кузова и применяется как первый слой в двухслойных системах покрытия (база + лак). Примерная цена за литр – от **1055** до **3800** ₽ (для цвета «лайм 366»).

## СВЕЧА НАКАЛИВАНИЯ

Компания NGK Spark Plug Europe начала поставки на рынок вторичной комплектации свечей накаливания для дизельного двигателя CDI автомобиля Smart Fortwo. Они полностью аналогичны конвейерным свечам NGK CZ108. Новая свеча NGK CZ158 (заказной номер 94171) соответствует оригинальному обозначению A6601590401 Mercedes-Benz. Примерная цена – **2250** ₽.

## АВТОПЫЛЕСОС

Автомобильный пылесос Heyner CyclonicPower, работающий от 12 В и предназначенный для влажной и сухой уборки, способен всосать до 100 мл жидкости. Светодиодная лампа освещает очищаемую поверхность. Производитель гарантирует работу даже в экстремальный мороз до –40 °С. Примерная цена – **2790** ₽.

## АВТОМАГНИТОЛА В СТИЛЕ РЕТРО

Автомагнитола Prology Retro One отлично впишется в интерьер автомобилей, причисляемых к классике советского автомобилестроения пятидесятых, шестидесятых и семидесятых годов прошлого века – таких как Волга, ЗИЛ, Чайка. Хорошо поладят с ней и классические «американцы» того же периода – Buick, Dodge, Chevrolet или Ford. В отличие от магнитол из шестидесятых, Prology Retro One оснащена вполне современно: встроенный CD-проигрыватель, поддерживающий форматы MP3, CD и WMA, цифровой высокоскоростной тюнер, USB-порт, AUX-вход («мини-джек»). Примерная цена – **7990** ₽.

## ВСЕДОРОЖНАЯ ШИНА

Шины для вседорожников и пикапов Open Country U/T компании Toyo Tires обещают тихую и комфортную езду, хорошую устойчивость и управляемость, а также невысокий расход топлива. Производитель отмечает, что эти шины идеально подойдут для езды по городским дорогам на таких автомобилях, как Honda CR-V, Chevloret Captiva, Isuzu D-Max, Mazda CX-5, Toyota Fortuner, Toyota Hilux. Ассортимент представлен двадцатью типоразмерами, диаметром от 16 до 18 дюймов. Примерная цена шины размерности 225/65 R17– **5290** ₽.

## ГАРАЖНЫЙ ШКАФ

Торговый дом СОРОКИН® предлагает гаражный шкаф (модель 24.13) для хранения инструмента, оснастки, различных приспособлений для ремонта автомобиля, а также документации в мастерских и частных гаражах. Двери запираются замком Евролок. Шкаф можно укомплектовать длинными полками и ящиками (до четырнадцати штук по высоте). При установке вертикальной перегородки он поставляется с короткими полками и ящиками в два ряда. Перфорированная поверхность задней стенки шкафа позволяет использовать различные держатели для инструментов и крючки для спецодежды. Примерная цена – **9999** ₽.

## АВТОШАМПУНЬ

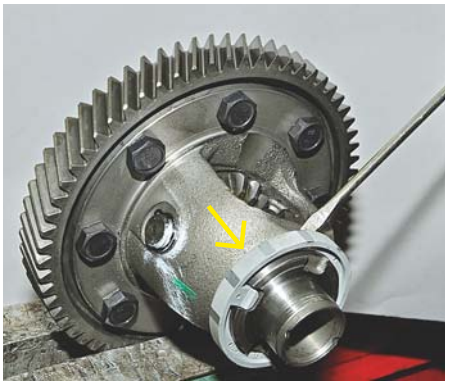
Автошампуни Astrohim для бесконтактной мойки кузова – Active Foam Universal (концентрат) и Active Foam Optimum (не требующий разбавления) – теперь производят по улучшенной рецептуре. Новинки отмечены особой этикеткой на флаконе. Главное отличие новых составов – повышенное пенообразование. Содержащиеся в них антикоррозионные компоненты препятствуют возникновению ржавчины. Концентрированный Active Foam Universal выпускается в таре объемом полтора или двадцать литров, а готовый к применению Active Foam Optimum – в литровых или пятилитровых емкостях. Примерная цена литрового флакона Active Foam Universal – **199** ₽, Active Foam Optimum – **144** ₽.

# КЛУБ ФАНАТОВ

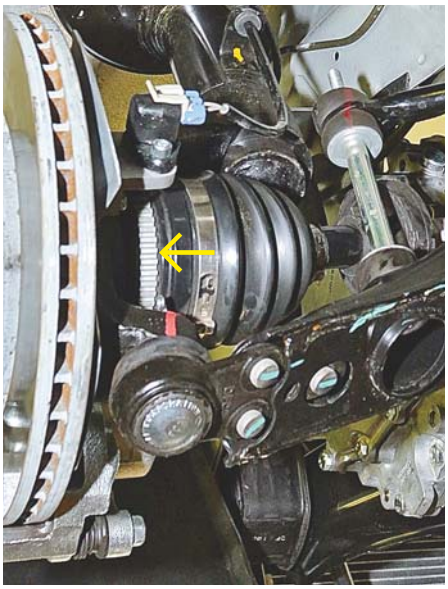
За ответ на задачу № 98 «Неправильная Nexia?» (ЗР, 2016, № 3) **Алексей Жильцов** из Московской области получает от компании АВТОДЕН экшн-камеру/видеорегистратор ParkCity GO 10 PRO во влагозащищенном корпусе.

Напомним суть дела. Дед Мирон расписывает доверчивому слесарю Пете достоинства Приоры. Мол, ее владельцу бездорожье нипочем, так как сам спидометр показывает, какое из колес буксует. Датчик скорости – у правого привода, поэтому, если правое колесо проскальзывает, стрелка прыгает вверх. А на пробуксовки левого не реагирует. Петя заволновался: выходит, дескать, моя Нексия с мотором от Лачетти неисправна, поскольку спидометр не замечает буксования правого колеса, а при буксовании левого четко показывает его скорость. В этой истории и должны были разобраться знатоки. Кстати, некоторых смутила ироничность хитрого деда: ***«Не верю, что матерый водитель мог нести такую чушь. Или, по-вашему, он шутил? Но тогда надо было прямо об этом сказать, а не морочить голову».***

В сегодняшней жизни автомобиль уже не «предел мечтаний», а бытовая техника вроде холодильника. Мало кто стремится изучить его устройство в тонкостях. Священное право каждого – «меньше знать и слаще спать». Исключение составляют знатоки техники, многими уважаемый клуб фанатов. Байку деда Мирона они прокомментировали так: ***«Датчик скорости Приоры – рядом с приводом правого колеса. Принцип его действия основан на эффекте Холла. Задающий диск датчика установлен на коробке дифференциала (на фото показан стрелкой). Он вращается с той же частотой, что и ведущие колеса автомобиля. Сам же датчик расположен на картере сцепления – сверху, над корпусом внутреннего ШРУСа привода правого колеса. Естественно, ни задающий диск, ни, тем более, датчик никакого отношения к этому приводу не имеют. Сама же коробка дифференциала связана с колесами традиционно – через шестерни и сателлиты. Если одно колесо буксует, спидометр, конечно, врет. А вот установить по нему, какое именно буксует, невозможно».***



**Коробка дифференциала Приоры с задающим кольцом датчика скорости.**



**Привод левого колеса Нексии с двигателем F16D3.**

Можно к этому добавить, что в некоторых случаях на скользкой дороге правое и левое колеса буксуют по-разному. Дифференциал, естественно, это допускает. Скорость же, показываемая при этом спидометром, – та, с которой вращается именно задающее кольцо. То есть – коробка дифференциала.

Наш победитель напомнил: ***«По существу, показания спидометра на Приоре – это частота вращения коробки дифференциала, измеренная датчиком и пересчитанная электроникой в км/ч. По спидометру можно заметить лишь сам факт буксования. Например, когда машина стоит, попав одним колесом в глубокую выбоину, а другим шлифует лед, спидометр показывает скорость, которая из-за особенности конструкции дифференциала вдвое меньше реальной скорости буксующего колеса. Это полезно знать, ведь чем больше проскальзывает шина, тем меньше у нее шансов зацепиться».***

Многие поняли, что матерый водитель попросту подтрунивал над развесившими уши слушателями: ***«В гаражных коллективах часто верховодят горлопаны, от которых лучше держаться подальше».*** Видимо, поэтому читатели поддержали слесаря Петю: ***«На этом варианте Нексии, с двигателем F16D3 и коробкой передач от Лачетти, задающий зубчатый диск датчика скорости установлен на корпусе наружного ШРУСа левого колеса, а сам датчик – на левом поворотном кулаке. Когда левое колесо буксует, а правое стоит, спидометр показывает истинную окружную скорость левого колеса. Если же буксует правое, а левое неподвижно, то на спидометре – ноль».***

Очевидно, как и у любой схемы, у этой есть свои плюсы и минусы. Например, в правом повороте истинная скорость машины несколько ниже, чем показывает спидометр, а в левом – наоборот, немного выше. Но эти погрешности не настолько велики, чтобы мешать водителю управлять автомобилем. ЗР

*Всем участникам конкурса спасибо. Алексея Жильцова поздравляем с победой!*

## » ЗАДАЧА № 101
## Дачнику на заметку

**Под вечер пятницы менял тормозную жидкость. Закончил с левым задним колесом. Надевая на штуцер резиновый колпачок, отметил, какой он хороший, плотный – не то что на некоторых «нашемарках»! Перехожу к другому колесу. И вдруг, обернувшись, вижу, что из-под резьбы штуцера, с которым только что работал, показывается пузырек воздуха! Неужели резьбу штуцера сорвал или, еще хуже, треснул корпус цилиндра? Увы, дача в выходные под угрозой. Где-то надо купить детали. А цена у них нешуточная… И вдруг меня осенило! Ура, на дачу я все-таки попаду! А вы можете объяснить происхождение воздушного пузырька?**

*Ответ с пометкой «Конкурс» отправьте до 1 июля 2016 года по адресу: 107045, Москва, Селиверстов пер., 10 – или по e-mail: exp@zr.ru. Укажите ваш контактный телефон или иной способ быстрой связи.*

# КОММЕНТАРИЙ ГИБДД

На вопросы читателей отвечает начальник Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения МВД России генерал-лейтенант полиции **Виктор Нилов**.

## РЕМОНТ НА МЕСТЕ

**? Недавно меня остановили вечером на посту из-за того, что не горели обе фары. До дома оставалось полтора километра. Сотрудники ДПС предлагали дождаться утра, чтобы продолжить движение, либо поменять лампы прямо на месте. Правы ли они? Как быть в такой ситуации, если навыками автомеханика я не обладаю, а домой хочется?**

***МИХАИЛ БАЕВСКИЙ,*** *Пермь*

Сотрудники Госавтоинспекции действовали в полном соответствии с Административным регламентом МВД РФ исполнения государственной функции по контролю и надзору за соблюдением участниками дорожного движения требований в области обеспечения безопасности дорожного движения (утвержден приказом МВД России от 2 марта 2009 года № 185). При выявлении негорящих (отсутствующих) фар и задних габаритных огней в темное время суток или в условиях недостаточной видимости сотрудник ГИБДД в соответствии с пунктом 2.3.1 ПДД РФ обязан потребовать прекратить движение до устранения неисправностей. При этом стоянка автомобиля не должна создавать угрозу безопасности дорожного движения.

## ЗАМЕНА ЗНАКОВ

**? В нашем городке на второстепенных дорогах почти все знаки 2.4 поменяли на 2.5. Теперь ДПС штрафует, если водители не останавливаются перед выездом на главную дорогу. С чем это связано?**

***С. ОХАПКИН,*** *Красноярский край*

Объяснить причину замены знаков сможет только владелец соответствующих дорог, которым, вероятнее всего, является орган местного самоуправления. Согласно ГОСТ Р 52289-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств», знак 2.5 «Движение без остановки запрещено» применяют, чтобы водитель остановился и уступил дорогу автомобилям, движущимся по пересекаемой дороге, а при наличии таблички 8.13 – движущимся по главной дороге. Знак 2.5 устанавливают вместо знака 2.4, если затруднена видимость транспорта, приближающегося по пересекаемой дороге. Им обозначают также отдельные перекрестки, на которых необходимо установить очередность проезда. Чтобы проверить, обоснованно ли заменили знаки, обратитесь в Госавтоинспекцию вашего района, в УГИБДД ГУ МВД России по Красноярскому краю (Красноярск, ул. Брянская, д. 23, стр. 2; тел.: 8 391 226 8591) или в ГУОБДД МВД России (Москва, ул. Мясницкая, д. 3; тел.: 8 495 214 0700).

## РЕГИСТРАЦИЯ

**? Планирую приобрести на Дальнем Востоке машину и перегнать в Тверь. За пять дней доехать не успеваю. Не грозит ли мне штраф за просроченную регистрацию?**

***ЛЕОНИД КАРПЕНСКИЙ,*** *Тверь*

Необязательно регистрировать машину именно в Твери, это можно сделать в любом подразделении Госавтоинспекции на территории РФ, в том числе там, где вы планируете ее приобрести, либо по пути следования. Отмечу также, что постановлением правительства от 12 августа 1994 года № 938 «О государственной регистрации автомототранспортных средств и других видов самоходной техники на территории РФ» для регистрации или изменения регистрационных данных собственникам либо лицам, от имени собственников владеющим, пользующимся или распоряжающимся на законных основаниях транспортными средствами, предоставляется не пять, а десять дней.

## ЖЕЛТЫЙ ЦВЕТ ЗАМЕТНЕЕ

**? Появившиеся в последнее время желтые дорожные знаки сделаны такими для улучшения их видимости. Но лично я воспринимаю лучше, когда они белые, особенно в темноте. Почему у нас решения принимают без учета мнения водителей?**

***А. К. КУПЧЕНКО,*** *Ставрополь*

Если речь идет о дорожных знаках 1.8, 1.15, 1.16, 1.18–1.21, 1.33, 2.6, 3.11–3.16, 3.18.1–3.25, установленных в местах дорожных работ, то их желтый фон означает, что они временные (приложение 1 к ПДД РФ). Также отмечу, что согласно ГОСТ Р 52289-2004 дорожные знаки 1.22, 1,23, 5.19.1 и 5.19.2 могут устанавливаться на щитах со световозвращающей пленкой желто-зеленого цвета. Кроме того, в местах концентрации дорожно-транспортных происшествий и на опасных участках на таких щитах могут быть и другие знаки. По информации разработчика данного национального стандарта (ГП «РОСДОРНИИ»), такой цвет щита является наиболее универсальным для обеспечения наилучшей видимости. Разрабатываемые нормативные правовые документы, в том числе регламентирующие дорожное движение, размещаются на специально созданном для общественного обсуждения сайте: http://regulation.gov.ru

## МИГАЮЩИЕ СТОП-СИГНАЛЫ

**? Хочу сделать стоп-сигналы мигающими, чтобы они стали более информативными для водителей, едущих сзади. Можно?**

***ГАРИК,*** *Краснодар*

Нельзя! Согласно приложению 8 к Техническому регламенту Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств», никакой огонь не должен быть мигающим, кроме огней указателей поворота, огней аварийной сигнализации, огней аварийного сигнала торможения и боковых габаритных огней, применяемых совместно с указателями поворота.

## НАЧИНАЮЩИЙ ВОДИТЕЛЬ

**? Недавно получила права и наклеила на машину знак «У». При проверке документов инспектор ДПС сказал, что его обязательно надо заменить знаком «!». Так ли это?**

***Е. ЖЕЛЯЕВА,*** *Сочи*

Да, инспектор прав. Пункт 8 Основных положений по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностей должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения требует устанавливать сзади механических транспортных средств (за исключением тракторов, самоходных машин и мотоциклов), управляемых водителями со стажем менее двух лет, опознавательный знак «Начинающий водитель» в виде желтого квадрата (сторона 150 мм) с изображением на нем черного восклицательного знака высотой 110 мм. Такие знаки есть в продаже.

## СПОР О КРУГЕ

**? Разрешите наш с сыном спор: является ли круг на круговом перекрестке главным?**

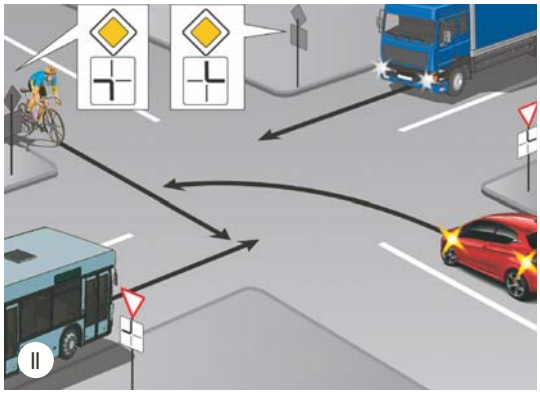
***КИРИЛЛ и ИГОРЬ КИТАЕВЫ,*** *Московская область*

В общем случае – нет. Если перед перекрестком с круговым движением установлен знак 4.3 вместе со знаком 2.4 (или 2.5), то преимущество у тех, кто находится на круге.

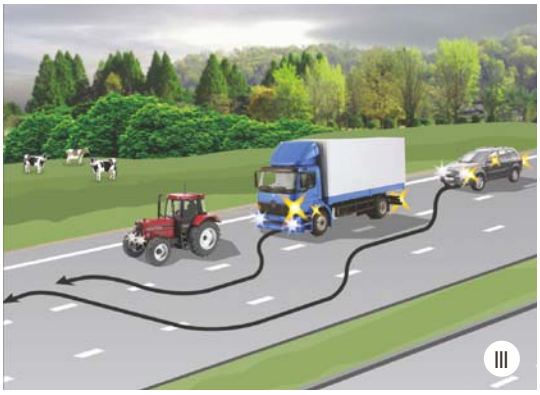
Задачи подготовил **Дмитрий Митрошин**
Иллюстрации: **Олег Воеводов**

**Смотрите на iPad:** сдаем экзамен

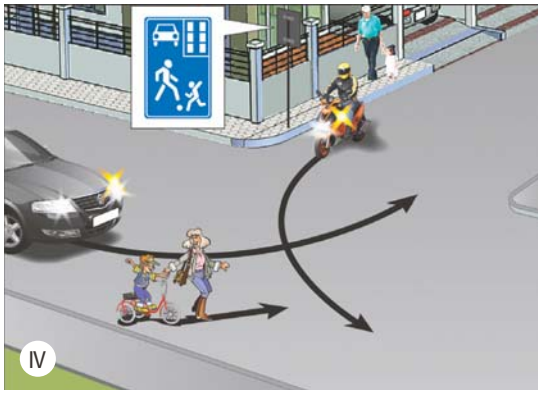
**I. Обгоняя следующие друг за другом автобусы, водитель автомобиля обратил внимание на то, что штрихи прерывистой линии разметки удлинились, а промежутки между ними, наоборот, сократились. Как ему поступить?**
**1** – затормозить и вернуться на свою полосу после проезда последнего автобуса
**2** – вернуться на свою полосу, заняв место между автобусами
**3** – любой из вариантов, указанных выше
**4** – продолжить обгон




**II. В какой последовательности проедут перекресток транспортные средства?**
**5** – велосипед, грузовик, легковой автомобиль, автобус
**6** – грузовик, велосипед, легковой автомобиль, автобус
**7** – грузовик, легковой автомобиль, автобус, велосипед




**III. Запрещен ли водителю легкового автомобиля такой маневр?**
**8** – запрещен
**9** – не запрещен




**IV. В каком порядке разъедутся (разойдутся) участники движения?**
**10** – пешеход с ребенком, мопед, автомобиль
**11** – пешеход с ребенком, автомобиль, мопед
**12** – автомобиль, мопед, пешеход с ребенком

**V. Кто из водителей припарковался с нарушением?**
**13** – оба водителя
**14** – водитель синего автомобиля
**15** – водитель красного автомобиля

**VI. Можно ли летом ездить с опознавательным знаком «Шипы»?**
**16** – можно
**17** – можно, если установлены шипованные шины
**18** – нельзя

**Ответы на задачи «Экзамена на дому»: 3, 5, 9, 11, 13, 18**

**I.** Линия разметки 1.6 (длина штрихов в три раза превышает промежутки между ними) в данном случае предупреждает о приближении к разметке 1.1, которая разделяет транспортные потоки противоположных направлений и запрещает обгон. Таким образом, водителю необходимо незамедлительно прекратить обгон и вернуться на свою сторону проезжей части. Как это сделать – остается на усмотрение водителя. Поскольку автобусы следуют без сопровождения автомобилем со спецсигналами и спецокраской, такую колонну нельзя считать организованной транспортной колонной (см. определение данного термина в пункте 1.2 Правил). Следовательно, занимать место между ними не запрещено. **Продолжение обгона в зоне сплошной линии разметки чревато привлечением к ответственности по части 4 статьи 12.15 КоАП РФ (штраф 5000 рублей или лишение права управления на срок от четырех до шести месяцев).**

**II.** Велосипед является полноправным участником дорожного движения, поэтому на него в полной мере распространяются правила проезда перекрестков. Велосипед и грузовик движутся по главной дороге – следовательно, пользуются преимуществом перед легковым автомобилем и автобусом (пункт 13.9 Правил). Между собой водитель грузовика и велосипедист, а также водители легкового автомобиля и автобуса определяют приоритет, опираясь на правила проезда перекрестков равнозначных дорог (пункт 13.10). Таким образом, согласно пункту 13.11 Правил водитель грузовика обязан уступить дорогу велосипедисту, а водитель автобуса – водителю легкового автомобиля. **Невыполнение требования Правил уступить дорогу транспортному средству, пользующемуся преимущественным правом проезда перекрестка, наказывается штрафом 1000 рублей (часть 2 статьи 12.13 КоАП РФ).**

**III.** Пункт 11.2 Правил запрещает выполнять обгон, если движущееся впереди транспортное средство выполняет обгон или объезд препятствия. Но в данном случае маневр выполняется в пределах своей стороны проезжей части, поэтому обгоном он считаться не может (см. определение термина «обгон» в пункте 1.2 Правил).

**IV.** Участники дорожного движения должны соблюдать требования Правил и на территории жилой зоны (обозначена знаком 5.21). Прежде всего, надо помнить, что у пешеходов здесь безоговорочное преимущество (пункт 17.1). Пропустив пешеходов, водители должны руководствоваться принципом, изложенным в пункте 8.9 Правил: в случаях, когда траектории движения транспортных средств пересекаются, а очередность проезда не оговорена Правилами, дорогу должен уступить водитель, к которому транспортное средство приближается справа.

**V.** Пункт 12.1 разрешает остановку и стоянку у обочины, а при ее отсутствии – на проезжей части, у ее края. Однако в данном случае для остановки у края проезжей части придется заехать на полосу для велосипедистов, что запрещено пунктом 12.4. **Показанные нарушения чреваты для водителей обоих автомобилей предупреждением или штрафом 500 рублей.**

**VI.** Согласно пункту 8 Основных положений опознавательный знак «Шипы» должен быть установлен сзади механических транспортных средств, имеющих ошипованные шины. Технический регламент Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» запрещает в летний период (июнь, июль, август) эксплуатацию транспортных средств, укомплектованных шинами с шипами противоскольжения.

# 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»

**Прислушался ли АВТОВАЗ к рекомендации журнала «За рулем» по поводу пятой передачи универсала Лада Ларгус, чтобы передаточное число было 0,820? Или так и будут движки завывать на высоких оборотах?**

**Максим Сачков,**
заведующий отделом автомобильной информации

Давайте уточним: речь идет о версиях с шестнадцатиклапанным мотором. На восьмиклапанных машинах, несмотря на более скромную мощность, передаточное число пятой передачи меньше – соответственно и обороты ниже. Поэтому переделка актуальна в первую очередь для Ларгусов с 102-сильным мотором K4M. Как показал наш тест (ЗР, 2014, № 8), из возможных вариантов большинству водителей подойдет передаточное число пятой передачи, равное 0,820. На нашем редакционном Ларгусе пятая чуть менее тяговитая: 0,795.

АВТОВАЗ знаком с результатами наших испытаний и, более того, проводил собственные исследования. Но изменения вносить пока не планирует. Тольяттинцы считают, что в нынешнем варианте удается добиться лучшей динамики, и ради этого покупатели дорогих версий готовы немного переплатить за бензин. Шум на повышенных оборотах приглушается дополнительной шумоизоляцией на машинах в топовых комплектациях.

**Остановился на платной парковке. Паркомат не работает, смартфона нет. Готов платить, но не могу – что делать?**

**Сергей Смирнов,**
редактор отдела автомобильной информации

Как правило, на одном участке платной парковки устанавливают несколько паркоматов. И если не работает один, воспользуйтесь другим. А если случилось так, что вы не можете этого сделать, внести деньги за парковку можно через электронные терминалы оплаты или с помощью банкомата (многие банки предлагают такую услугу).

**Можно ли считать, что полный привод на новом кроссовере Kia Sportage такой же, как на Ниве, которую называют полноприводным вездеходом? У обоих автомобилей нет блокировки межколесного дифференциала (которая есть на УАЗах), а потому преодолевать препятствия по диагонали на любом из них проблематично.**

**Вадим Никишев,**
редактор отдела испытаний

Верно только одно: диагональное вывешивание представляет опасность для обеих машин. Но и УАЗу в такой ситуации несладко: у него нет штатных межколесных блокировок! Поэтому, если два колеса по диагонали лишатся опоры, он тоже будет беспомощен. При этом у каждой машины свой тип трансмиссии: на УАЗе – жестко подключаемый передний мост, на Ниве – постоянный дифференциальный полный привод, а у Kia задняя ось подключается электронно-управляемой многодисковой муфтой.

**В материале «Косметический ремонт» (ЗР, 2016, № 3) про «уазик» автор пишет: мол, громче музыку! Зачем? Чтобы китайские динамики хрипели? Пусть лучше ржавые дворники заменят.**

**Вадим Крючков,**
редактор отдела испытаний

«Музыка» в УАЗе весьма неплохая – во всяком случае, для заводской установки и не слишком требовательного уха. К слову, недавно я приобрел новый автомобиль одной очень известной немецкой фирмы; разумеется, ржавчины на поводках дворников нет, но аудиоцентр стоимостью около 400 евро (по каталогу опций) ниже всякой критики. Вот где действительно хрипит! А вы говорите – «уазик».

**Откуда пошла мода называть водителей пилотами? Это для придания крутости? Ладно, если речь идет об асах вроде Шумахера, но когда встречаешь такое слово в репортажах о доморощенных покатушках, становится неловко. А то еще «пилотессы» появились – это уже совсем смешно.**

**Сергей Зиновьев,**
редактор отдела автомобильной информации

Русское слово «пилот» – заимствованное. Английский аналог *pilot* имеет множество значений. Как существительное – летчик, кормчий, рулевой. Как глагол – пилотировать, управлять, вести. Одно из значений французского слова *pilote* – водитель. Можно считать, что по мере развития автоспорта в России мы добавили нашему слову «пилот» дополнительное значение. Словарь Ожегова и Шведовой приводит и такое толкование: спортсмен, управляющий гоночным автомобилем.

А вот «пилотесса» – слово сленговое, в словарях его нет.

**В статье «Моська на слона» (ЗР, 2016, № 4) автор набросился на автономное пусковое устройство, которое у него почему-то не заработало. Хотя в материале «Заряд карман не тянет» (ЗР, 2015, № 8) он же расписывает достоинства подобных изделий. Так в каком случае изложена правда?**

**Михаил Колодочкин,** обозреватель отдела автомобильной информации

В обоих. Хотя и трудно понять, зачем сопоставлять две статьи на абсолютно разные темы. Литиевые пусковые устройства, подключаемые «крокодилами» к клеммам штатного аккумулятора, действительно помогают пустить мотор при подсевшей батарее – проверено не единожды. А вот детская игрушка с россыпью пальчиковых батареек внутри, да к тому же втыкаемая в гнездо прикуривателя, – это выброшенные деньги. Каким образом стартерный ток пойдет через тоненькие провода, инструкция умалчивает. Мгновенный пуск мотора подобным образом – это блеф. Мне жаль, если кто-то уже приобрел подобную фитюльку.

# А ЗНАЕТЕ ЛИ ВЫ?

## ГРАВИТАЦИОННЫЙ САМОСВАЛ

В 1936 году на Горьковском автозаводе стали производить автомобиль-самосвал ГАЗ-410 грузоподъемностью 1,2 тонны. Механизм опрокидывания его кузова устроен необычно: своего рода «гравитационный» привод основан на использовании силы тяжести груза. Кузов оснащали запорным устройством с рукояткой у левого борта самосвала. Чтобы разгрузить машину, водитель смещал рукоятку, после чего кузов немного отъезжал назад, а его задняя часть опускалась вниз – груз высыпáлся. Пустой кузов возвращался на место под действием той же гравитации: водитель опять брался за рукоятку, посадочная пружина давала начальный толчок платформе, которая по направляющим салазкам перемещалась в исходное состояние. Затем кузов фиксировался запорным устройством.

## ГЛАЗА ТАКСИ

«Зеленоглазое такси, притормози, притормози…» А почему автомобиль из популярной песни – зеленоглазый? Многие современники уже не помнят, что примерно с сороковых годов прошлого века непременным атрибутом свободного такси был зеленый огонек, расположенный в правом от водителя верхнем углу ветрового стекла. Если огонек горит – можно рассчитывать на поездку, если потушен – такси занято.

## В СТОЛИЦУ НА РАБОТУ

В 1958 году из ГДР в Москву прикатили необычные двухэтажные автобусы – своеобразный ответ немецкого руководства на подаренный Никитой Сергеевичем лимузин ЗИЛ. Эти 120-сильные машины несколько лет ходили по маршруту № 111: от площади Революции до МГУ и обратно. Один автобус был одиночный, а второй представлял собой эдакий автопоезд с тягачом. Машины честно проработали до 1964 года, но в итоге их всё же признали неподходящими для московских условий эксплуатации, особенно в зимний период.

## НЕОБЫЧНАЯ СКОРАЯ

Автомобили для народного хозяйства в прошлом столетии производили не только автозаводы, но и многочисленные автобазы. Забавный пример – опытная машина скорой помощи на грузовом шасси ГАЗ-АА с односкатными задними колесами. Элегантный семиместный кузов представлял собой деревянный каркас с металлической обшивкой. Машину условно называли СП-36 (скорая помощь, 1936 год). В серию она не пошла – предпочли более утилитарный вариант ГАЗ-55 на грузовом шасси ГАЗ-ММ.

## ПОБЕДА И 260 ЛОШАДЕЙ

Знаменитая Победа одно время выпускалась в необычном варианте: мощность двигателя составляла аж 260 л.с.! Мало того, это был авиационный мотор с пропеллером, а вместо колес использовались лыжи. То были аэросани Север, разработанные в 1959 году в ОКБ Камова; их использовали в северных районах страны в условиях зимнего бездорожья при температурах до –50 °С. Всего сделали около сотни таких аэросаней, которые работали на регулярных перевозках почты и пассажиров в Сибири и на Дальнем Востоке.

## ПАТРИАРХУ ОТ СТАЛИНА

Традиционно автомобили ЗИС-110 – когда-то это были лучшие легковые машины СССР – окрашивали в черный цвет. Однако один из них стал темно-зеленым. Его в 1949 году по указанию с самого верха подарили Патриарху Московскому и всея Руси Алексию I. Иосиф Сталин, как бывший семинарист, прекрасно знал каноны Русской православной церкви и распорядился окрасить машину в зеленый цвет, поскольку мантия Патриарха Всея Руси именно зеленая.

**Есть вопросы? Задавайте! kolodochkin@zr.ru**

**Многоуважаемые знатоки Автомобиля!** Присылая советы, 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»

## О ПОЛЬЗЕ ЗАВИСТИ

**Л. Аверин,** Москва

Увидел как-то в багажнике Октавии крючки – на них вешают сумки или пакеты со снедью. Удобно: содержимое не выкатится, не растечется по багажнику. Решил и в моем стареньком Логане сделать что-то подобное. Купил пару крючков, которые обычно используются на кухне для подвески утвари. Натянул на крючки термоусадочные трубки и прогрел их: теперь они не будут царапать руки или подвешиваемую поклажу. Наконец, продел крючки в отверстия кронштейнов, к которым крепятся концы пружин крышки багажника. Результат понравился. Моему примеру уже последовали несколько приятелей.

Приз автору совета – **универсальный аккумулятор** на 600 мА·ч компании AirLine

## БЕРЕЖЕНОГО ЖГУТ БЕРЕЖЕТ

**И. Жарких,** Астрахань

Кому не случалось, управляя буксируемой машиной, наехать на провисший буксировочный трос? Попав на ходу под колесо, трос пусть на мгновение, но защемляется между шиной и дорогой. Рывок – и трос как минимум портится, а то и обрывается. Освободившиеся концы иногда так «выстреливают», что могут повредить оказавшиеся рядом машины или, чего хуже, покалечить пешехода. Поэтому предлагаю

улучшить конструкцию троса. Для этого понадобится эластичный жгут, длина которого определяется его возможностью растягиваться. Нужно перевить жгут с тросом так, чтобы эта конструкция не провисала до земли, а концы жгута привязать к крюкам, и тогда в случае обрыва концы троса уже не отправятся в свободный полет.

Приз автору совета – **дневные ходовые огни** фирмы Osram

## ПШИК – И НЕ ЩЕЛКАЕТ...

**И. Греков,** Краснодар

Если при открывании крышки бензобака стал раздаваться характерный «пшик» и адсорбер под капотом перестал щелкать, вполне возможно, что просто его клапан перестал открываться. Официальный сервис в таких случаях рекомендует заменить клапан. Но часто можно исправить положение, не потратив и копейки, – нужно лишь очистить от окислов два узких усика-контакта в электрическом разъеме клапана. Например, плоским надфилем. Обычно этого бывает достаточно, чтобы восстановить работоспособность адсорбера.

Приз автору совета – **канистра масла** Rolf компании «Рольф Лубрикантс»

## ВЕЧНЫЕ КОЛОДКИ

**С. Аджиманбетов,** РСО – Алания

Современный дисковый тормоз с одним рабочим цилиндром, установленным на плавающей скобе, – изящная в техническом плане конструкция. Сила, с которой поршень прижимает внутреннюю колодку к диску, равна силе, с которой цилиндр давит на скобу в обратном направлении, прижимая к противоположной стороне диска внешнюю колодку. Но чтобы механизм обеспечил равенство сил на колодках, скоба должна свободно перемещаться. А этому препятствует повышенное трение между направляющими пальцами и отверстиями в направляющей колодок. В результате внутренняя накладка порой изнашивается быстрее наружной. Этому способствует и грязь, летящая чаще именно на внутреннюю сторону тормозных дисков. Совет простой: чтобы увеличить срок службы тормозов, советую периодически менять местами внутренние и наружные колодки.

***Комментарий отдела информации ЗР.*** *Описанный механизм исключительно требователен к смазке направляющих пальцев и боится коррозии. Следите за состоянием его деталей, в частности – защитных чехлов.*

Приз автору совета – **набор автокосметики** Астрохим

## ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЕ

**А. Алексеев,** Игарка

У старого Логана стала пропадать подсветка клавиш на центральной консоли. Разбирая их, обнаружил, что перегорели миниатюрные лампы накаливания. В ближайшем магазине запчастей таких лампочек не оказалось. Хорошо, что у меня завалялись кнопки и выключатели со светодиодами от ВАЗ-2115. Светодиоды в сравнении с лампами – вечные. Разобрав одну кнопку, увидел светодиод подходящего размера, рассчитанный на напряжение 12 В. То есть ему даже не нужен дополнительный резистор. Встроить светодиод в клавишу Логана нетрудно. Только, в отличие от лампы накаливания, при его подключении важно соблюсти полярность.

Приз автору совета – **канистра масла** ZIC южнокорейской фирмы SK Lubricants

## ВЕТЕРАНАМ ПОЧЕТ?

**И. Галимуллин,** Татарстан

Владельцы старых японских автомобилей порой сталкиваются с неровной работой двигателя и плавающими оборотами холостого хода. Очистка блока дроссельной заслонки не всегда помогает. Причина нередко скрывается в клапане EGR магистрали рециркуляции отработавших газов. В некоторых режимах работы двигателя этот клапан направляет часть отработавших газов в систему впуска, снижая выброс токсичных веществ. Но при длительной эксплуатации внутренние поверхности клапана покрываются слоем сажи, из-за чего он начинает подклинивать и двигатель работает неровно. Следует демонтировать клапан и очистить его жидкостью для мойки карбюратора. Мотор заработает как часы.

Приз автору совета – **набор инструментов** компании Heiner/Alca

# За рулем

№06 2016 · С АПРЕЛЯ 1928 ГОДА 1020-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), Олег Воеводов, 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.**

16+

**Премия Национальной тиражной службы «Тираж – рекорд года»**
**УЧРЕДИТЕЛЬ** ОАО «За рулем»
**ИЗДАТЕЛЬ** ОАО «За рулем»
**ДИРЕКТОР** Алексей Васин

**Адрес: 107045, Москва, Селиверстов 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:

**Рысь –**
вездеход для тяжелого бездорожья

**Ретроавтомобили:**
расскажем, какие лучше покупать, как их обслуживать, хранить, и о многом другом

Сублиматор Автомакс обещает повысить экономичность, снизить расход и даже улучшить здоровье водителя. Мы провели испытания

**Технологии локального кузовного ремонта**

**BMW 225 Active Tourer –**
первый баварский переднеприводник. Что думают о нем владельцы «настоящих» BMW?

# ТРИ ПЛЮС Крым

**В этом сезоне Крым будет одним из самых популярных курортных направлений. А мы уже побывали там с разведкой, оседлав Nissan Qashqai, X-Trail и Pathfinder. В багаже впечатлений – платные дороги, паромная переправа и южное побережье полуострова, которое мы прошли дважды. На одометрах наших Ниссанов прибавилось по 4000 км. Рассказываем главное.**

В принципе до порта Кавказ (от МКАД – 1500 км), откуда идут паромы в Керчь, можно доехать за 19 часов. Но нужны ли такие подвиги? Тем, кто отправляется в Крым всей семьей, с детьми, необходим привал, удобный ночлег. Подходящий рубеж – Ростов-на-Дону (1000 км от Москвы): тут есть гостиницы разного класса. Да и сам город колоритный, легко найти развлечения по вкусу и карману.

## Москва – Ростов-на-Дону, 1000 км

Лучший путь до Ростова, если ехать из Москвы, – трасса М4 «Дон». Здесь король – наш Nissan Pathfinder с мощным 3,5-литровым бензиновым V6. Ставим его замыкающим, а впереди – Qashqai и X-Trail. Машины схожи по дизайну, но разногабаритные, и получается забавно – как будто мы их построили по росту. До сотни Pathfinder способен разогнаться за восемь с половиной секунд. На М4 это полезно при проезде пунктов оплаты: коллеги уходят вперед, пока ты отсчитываешь мелочь или забираешь сдачу, – приходится догонять. И все три Ниссана приятно удивляют разгонной динамикой. Резвый старт с места считается одним из достоинств трансмиссии этих машин. Вдобавок вариатор Xtronic за счет поддержания оптимальных оборотов обеспечивает низкий расход топлива и тишину в салоне на высоких скоростях.

Однако Pathfinder с его V6 не легковушка, топлива потребляет больше остальных. В нем один водитель, хотя могут ехать семеро. Если бы не жесткий график, непременно взяли бы попутчиков. Уверен, им машина понравилась бы. Новый Pathfinder создавали с прицелом на американский и канадский рынки, и это видно по его размерам, мягкости подвески, комфортной настройке рулевого управления и обилию опций. При 130 км/ч (на М4 есть несколько участков с таким лимитом) на тахометре всего 2000 об/мин. И тишина… Музыку можно включать на малую громкость. В подголовниках передних кресел – мониторы, в потолке – панорамный люк. Трехзонный климат-контроль позволяет не ссориться из-за температуры в салоне. У водительского кресла – память на две настройки. Удобно, когда едешь со сменщиком: не надо всякий раз подстраивать сиденье под себя.

В ходе первого пробега на Пасфайндере – в Казань – мы собирали мнения владельцев. Почти все отметили, что покупали эту машину для больших путешествий с семьей. Их порадовало, что фирма Nissan подумала и о россиянах, ограничив мощность двигателя Пасфайндера максимумом в 249 сил: будь «лошадей» больше, об относительно невысоком налоге пришлось бы забыть.

В середине нашей колонны – Nissan X-Trail. Вспоминаю недавнюю поездку на нем по северо-западу России. Автомобиль оптимальных размеров, отлично оснащенный и комфортный, с пристойной динамикой. Мы с фотографом уверенно пробирались на нем по снежной целине к заброшенным усадьбам, погружаясь в снег по пороги. В Крыму снега давно нет, но нас ждет легкое бездорожье, так что проверим еще раз, соответствует ли этот Nissan своему имени (*X-trail* можно перевести как «тайная тропа» или «неведомая дорожка»). Кстати, мы хотим показать вам не туристский Крым – Ласточкино гнездо, «Артек», ялтинскую набережную, – а заповедный.

Во главе колонны – Qashqai. Именно на нем мы ездили в Питер, на завод Nissan, чтобы сделать репортаж о том, как собирают такие машины. И уровень производства, и сам кроссовер, особенно его адаптация к российским дорогам, оставили хорошее впечатление. В Кашкае – фотограф, высматривающий интересные точки. И радиостанция, позволяющая слушать дальнобойщиков и получать информацию о дорожной обстановке. Если едете с детьми, СВ-радио лучше не брать: этот эфир – категории «18+».

Командирская машина задает темп всему пробегу, и он довольно высок. У Кашкая двухлитровый 144-сильный двигатель и тот же Xtronic, так что едет он бодро. Вечером оказываемся в Ростове-на-Дону. Было даже странно, когда на подъезде

У каждого из трех автомобилей свой характер. Но ехать по хорошей дороге приятно на любом из них.

На правах рекламы

Удобный, просторный Pathfinder больше располагает к комфортному отдыху, чем к дикому туризму.

Ставь шайбу управления полным приводом в положение *Auto* – и вперед. Машина вывезет. Только следи за рельефом местности.

В большущем багажнике Пасфайндера поклажа нескольких человек становится малозаметной.

## ПЛАТА ЗА ПРОЕЗД

**Многие участки трассы М4 «Дон» платные. Тарифы зависят от времени суток, типа и габаритов транспортного средства. Так, легковые автомобили высотой до двух метров идут по одному тарифу, а те, что выше, – по другому. Если поедете в Крым с багажным боксом на крыше, приготовьтесь к дополнительным расходам. Впрочем, они не так уж велики: около 20 лишних рублей за каждый платный участок. За дорогу в обе стороны мы заплатили по 1170 рублей. При большом желании можно и сэкономить, объезжая платники. Но на бесплатных дорогах качество покрытия не всегда хорошее и скорость движения ниже. Билеты на паром обошлись в 1700 рублей за каждую машину и по 150 рублей с человека. За детей до шести лет плата не требуется, билет на ребенка от шести до двенадцати лет стоит 80 рублей. Будем надеяться, что в высокий сезон цены не поднимут.**

Так строят Керченский мост. К нашему визиту он протянулся до острова Тузла. Завершить строительство должны к концу 2018 года.

реклама

На пароме машины ставят вплотную друг к другу. Беречь кузов помогают парктроники и видеокамеры.

к Ростову Qashqai посоветовал сделать остановку и выпить чашку кофе (в бортовых компьютерах этих машин есть такая функция). Мы не устали, но решили послушаться совета электронного разума и встали на ночлег.

## Ростов-на-Дону – Керчь, 450 км

На следующий день нам предстояло покрыть около 500 км, но не прямыми, а объездными дорогами, через населенные пункты. Сворачиваем с М4 на станицу Кисляковскую, минуем Тимашевск, насквозь проходим Славянск-на-Кубани и Темрюк. Конечный населенный пункт на «материке» – Ильич. А далее – порт Кавказ и переправа. Немного волнуемся: наслышаны об очередях перед паромной переправой. Однако паромы в Керчь уходят ежечасно; в дни с большой загрузкой – десять рейсов в день, в остальные – шесть. В Ильиче покупаем билеты в накопительном пункте и, проехав пост ГИБДД и железнодорожный переезд, попадаем в порт. В правом ряду – вереница фур, поэтому следом за другими легковушками идем быстрым левым рядом. Далее распоряжаются работники порта, куда ехать и где стоять.

Перед паромом – пост таможенного контроля: проверяют пассажиров, осматривают машины, сканируют багаж. Хорошо, что мы не загрузили Pathfinder полностью. Вытаскивать бесчисленные чемоданы, сумки и баулы (сколько их может быть у большой семьи?), ставить на ленту транспортера, а потом загружать обратно – сомнительное удовольствие. Пожалуй, лучше ехать на том же Икс-Трейле: меньше места для багажа – меньше лишнего.

Заезжаем на паром. Наш, «Олимпиада», – второй из так называемых «греческих», служивших раньше под разными именами и флагами на средиземноморском гражданском флоте. Построен в Сандерленде, спущен на воду в 1988 году,

Чтобы упорядочить погрузку на паром, в порту организованы специальные коридоры. И всё равно находятся торопыги, стремящиеся обогнать очередь.

способен перевозить до семи тысяч пассажиров и до тысячи транспортных средств в сутки. Чтобы увеличить загрузку, машины на пароме ставят вплотную друг к другу, и я невольно прикидываю, смогу ли вылезти через люк в крыше. Да, в такой тесноте трудно было бы маневрировать без парктроников и видеокамер, особенно на столь большой машине, как Pathfinder.

Зато пассажирский салон парома просторный и комфортный. На носу и корме – палубы, откуда, если у вас очень хорошее зрение или мощная оптика, можно наблюдать строительство Керченского моста. Полчаса на воде пролетают незаметно. Здравствуй, Крым!

Знаковую стройку хочется посмотреть поближе. Подходящая площадка для обзора есть рядом со знаменитой Керченской крепостью, которую построил граф Эдуард Иванович Тотлебен, генерал и военный инженер. Крепость интересна тем, что в конце XIX – начале XX века считалась абсолютно неприступной. Ее называли самым совершенным фортификационным сооружением России. Занимая несколько сотен гектаров, со стороны она практически незаметна; кажется, будто на берегу пролива – небольшие холмы, но под ними – мощнейшие стены, туннели, арсеналы, просторные казармы (в свое время здесь были наилучшие условия для солдат).

на правах рекламы

В советское время в крепости еще размещались воинские части, сейчас она превращена в музей. Сюда иногда привозят туристические группы, но их меньше, чем могло бы быть. Одна из причин – очень плохая дорога. Для нас это не препятствие: подвески наших кроссоверов легко проглатывают неровности – и мы с комфортом доезжаем до интересующей нас точки. И в само́й крепости, и возле нее хорошо слышно, как строители моста, которых здесь целый поселок, вбивают сваи в морское дно. Вспоминаю, как по дороге в Крым мы нагнали большую колонну грузовиков, везущих металлические элементы моста. Для автомобилей его планируют открыть в конце 2018 года. Судя по нынешнему темпу строительства, срок вполне реальный.

## Керчь – Севастополь – Керчь, 800 км

С утра отправляемся в Щёлкино, на Крымскую АЭС, ставшую своеобразным памятником СССР. Ее начали строить в 1975 году, в 1980-м объявили ударной комсомольской стройкой. Привезли и установили в реакторное здание первого энергоблока уникальный полярный кран и даже завезли ядерное топливо, однако использовать не успели. Неблагоприятная

На развалинах Крымской АЭС. Место крайне необычное, но совсем не притягательное. Если остатки станции пойдут на строительство моста, будет очень правильно.

Qashqai – городской автомобиль? Скажите это крымским горам!

Багажник компактного кроссовера вмещает немало вещей.

В горах лужи могут не сохнуть довольно долго. Учитывайте это при планировании маршрута. Будет нелишним захватить в дорогу резиновые сапоги. Они же защитят вас от змей, которых полно и в горах, и в степях.

С удивлением узнал, что в Крыму качают нефть. Причем многие качалки – частные. Бензин стóит столько же, сколько на «материке». В целом цены в Крыму теперь «материковые» – точнее, близкие к столичным.

На извилистых дорожках южного побережья Крыма неожиданно встречается всякая живность. Например, дикие лошади. К подобным встречам нужно быть готовым все время.

экономическая ситуация и катастрофа в Чернобыле не позволили завершить стройку. В 1987 году ее остановили, а в 1989-м приняли окончательное решение отказаться от пуска, несмотря на потраченные к тому моменту 500 миллионов рублей. Оборудование станции демонтировали; часть увезли, остальное растащили. В конце 1990-х в машинном зале проводили дискотеки фестиваля «Республика KaZантип» под рекламным слоганом «Атомная вечеринка в реакторе», потом там снималось множество фильмов, в том числе «Обитаемый остров» Бондарчука. В феврале этого года объявили, что Крымскую атомную электростанцию снесут, стройматериалы используют при сооружении транспортного перехода через Керченский пролив, а на этом месте разобьют новый индустриальный парк. Так что мы приехали вовремя.

Подъезды к АЭС закрыты шлагбаумами, и будь мы на других машинах, отказались бы от идеи подобраться вплотную к энергоблоку. Но у нас Pathfinder, то есть Следопыт, X-Trail, Тайная Тропа, и Qashqai – Кочевник, пусть и городской. Имена обязывают. Так что – поехали.

Разруха. Всюду обломки бетона и куски арматуры, скрученные, как спагетти. И снова, как на пароме, радуемся нашим системам кругового обзора: без видеокамер повредить кузов – пара пустяков. Прекрасно знаем, что станция никогда не работала, но выходить лишний раз из машин как-то не тянет. Наглухо закрываем все окна, климатические системы включаем на рециркуляцию. Когда фотограф говорит, что съемка закончена, облегченно вздыхаем и спешим удалиться в более жизнеутверждающие места.

Таких на маршруте множество: Веселое, Морское, Приветное, Солнечногорское, Кипарисное, Коктебель, Судак, Алушта, Ялта, Алупка, Золотая Балка… Хочется сделать музыку погромче и посильнее продавить педаль акселератора. Я снова еду в головной машине – командирском Кашкае, и уже в Севастополе удивленные коллеги интересуются, не крымчанин ли я: больно лихо мчал по извилистым приморским дорожкам и горным серпантинам. Да нет, отвечаю, просто приятно было управлять машиной: у Кашкая отличный свет – с автоматическим переключением с ближнего на дальний, автомобиль цепко держится за асфальт, у него прекрасная связка двигателя и вариатора, к тому же я выбрал спортивный режим для рулевого. Но ведь и вы, ребята, не отставали! На Икс-Трейле держать мой темп было относительно легко.

Рыболовов на набережной в Севастополе явно прибавилось. Да и вообще людей в городе стало куда больше.

Александр Кавторин

Черный верх, белый низ. Когда за окном такой вид, салон кажется особенно роскошным.

В багажнике Икс-Трейла места чуть больше, чем в кашкаевском. Можно захватить из Крыма домой еще один ящик вина, например.

Pathfinder сильнее кренился в виражах, зато легко сокращал дистанцию на относительно прямых участках.

Пришлось испытать и тормоза. После очередного поворота я едва не влетел в табун лошадей. За мной столь же интенсивно затормозили коллеги. Судя по тому, что лошади не были стреножены, а на их спинах мы не увидели следов от седел, они дикие, но ни машин, ни людей не боятся. Один из жеребят сильно заинтересовался эмблемой Ниссана – как будто впервые увидел. Пришлось порычать двигателем, чтобы отогнать любопытного. Ниссаны на полуострове не редки, и к нашей колонне несколько раз присоединялись и Кашкаи, и Икс-Трейлы, а некто на Пасфайндере предыдущего поколения то обгонял нас, то отставал, чтобы получше рассмотреть новый Pathfinder. Видно, эта марка здесь довольно популярна. И есть уже два официальных дилера, в Севастополе и Симферополе.

Интересный маршрут для любителей прогулок на лошадях – к средневековой крепости Фуна (в переводе с греческого – Дымная), что у подножья горы Демерджи. От само́й крепости мало что осталось, но над суровыми горами время почти не властно. Помимо лошадей здесь ходят уазики. Увидев, по какому склону предстоит подниматься и насколько узка дорожка, мы чуть не пошли на попятную. Однако профессиональная гордость, чувство долга и банальное любопытство взяли верх. Выбрав шайбой системы полного привода All Mode 4×4-i режим *Lock*, пошли на штурм. И не пожалели. Аккуратно подобрались к крепости, откуда открылся шикарный вид на долину села Лучистого, горы и море. Кстати, выяснили, что по твердому сухому грунту на наших кроссоверах здесь можно проехать куда угодно. Даже на «асфальтовых» шинах. Ограничением может стать только геометрическая проходимость.

Уверенные в машинах, отправились в Опукский заповедник. Нас влекли поля диких тюльпанов: мы оказались в Крыму в конце апреля, когда они обычно цветут. Однако охранник заповедника огорчил: опоздали. При желании тюльпановые

на правах рекламы

поля можно сделать одним из туристических брендов полуострова, поддерживая легенду, что произошли они именно отсюда, а не из Голландии или Турции. Другая крымская диковина – лавандовые поля. Цветут они гораздо позже, в середине лета; мы ждать не могли, а вам рекомендуем при случае посетить этот российский Прованс.

В качестве компенсации за отцветшие тюльпаны получили розовое озеро. Его официальное название – Кояшское. Эффектнее всего смотрится с высоты. На солнце вода действительно становится ярко-розовой. Такой цвет дают особая растительность водоема и соль: озеро примыкает к морю. А фоном ему служит другое нерукотворное чудо – величественные скалы-корабли высотой 10–20 метров. Они расположены в четырех километрах от берега и издалека напоминают паруса гигантских кораблей. Скалы удивляют своей прочностью: уже сотни тысяч лет ни море, ни ветер, ни солнце не могут их разрушить. В годы войны самая высокая из этих скал, Эльчан-Кая, стала местом подвига двух советских лейтенантов-гидрографов, которые установили на ней маяк. На берегу, невдалеке от розового Кояшского озера, им поставили памятник. Решив возложить цветы, не рвите дикие тюльпаны, если окажетесь там в пору их цветения, – растение занесено в Красную книгу, грозит большой штраф.

В Севастополе заметно прибавилось народу: здесь живет немалая часть крымчан. Да и туристов полно. Так, мы встретили гигантскую колонну байкеров – неподалеку от Балаклавы, у горы Гасфорта, возник большой байк-центр. В Крым охотно едут мототуристы – как в одиночку, так и компаниями.

## Керчь – Москва, 1700 км

Путь домой почему-то всегда легче и короче. В Керчи мы быстро купили билеты на паром и стремительно прошли таможню. Наш Pathfinder оказался в первом ряду, прямо у трапа, X-Trail и Qashqai – чуть позади. И фур на пароме в обратную сторону меньше. Переправа через пролив, еще один взгляд на строящийся мост – и берем курс на Ростов.

Общаясь с товарищами по рации, расспрашиваю, кому какой из трех автомобилей больше понравился. Один утверждает, что лучше всех Pathfinder: самый комфортный и функциональный, чтобы ходить на «дальняк». Другой считает, что лучший – X-Trail: золотая середина по размерам и характеру. Мне же нравится «мой» Qashqai: кроссовер, считающийся городским, еще раз приятно удивил своей пригодностью к большим путешествиям.

В общем, когда вам предлагают удачное сочетание яркого дизайна, мощного двигателя и продуманной коробки передач, отличной оснащенности и высокого комфорта, от современных электронных систем до сидений Zero Gravity, пришедших из космической отрасли, встаешь перед выбором: «сколько машины взять» и как найти баланс между размером машины и темпераментом?

Крым позади. Мы провели на полуострове всего два дня, и осталось ощущение недосказанности. Есть повод вернуться!

На заднем плане – розовое Кояшское озеро. Ради такого вида сто́ит отмахать полторы тысячи километров. Тем более на хорошей машине.

Фотографы: Ростислав Ахмадеев

Реклама

ГОНКА ЗВЕЗД За рулем
В НОВОМ ЛЕТНЕМ ФОРМАТЕ
3/09/2016
АВТОДРОМ MOSCOW RACEWAY
За рулем
За рулем
Continental
АРГУМЕНТЫ И ФАКТЫ AIF.RU
F1NEWS.RU
СПОРТ ЭКСПРЕСС
www.sport-express.ru
25 лет
Подробности и расписание смотри на www.race.zr.ru

НОВЫЙ JAGUAR F-PACE

# В ВЫСШЕЙ СТЕПЕНИ JAGUAR

JAGUAR

5 ЛЕТ JAGUAR CARE[1]
СЕРВИСНЫЙ ПАКЕТ

Добро пожаловать в мир будущего Jaguar. Это совершенно новый мир, где инновации и многофункциональность решают всё. Мир, где потрясающая динамика сочетается с практичностью и комфортом.

Представляем новый Jaguar F-PACE, первый спортивный SUV[2] от Jaguar. Это сплав легендарного спортивного наследия Jaguar и новейших технологий, обеспечивающих комфорт абсолютно нового уровня.

Запишитесь на тест-драйв. Будущее уже здесь.

**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. Care – англ. «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. 2. SUV – англ. «Автомобиль повышенной проходимости».