

ШИННЫЙ ТЕСТ 12 «ЛИПУЧЕК» 195/65 R15 [56]

№9 (1059)

СЕНТЯБРЬ 2019

WWW.ZR.RU



Зарядом

**СВОИМИ СИЛАМИ
ДИАГНОСТИКА
ТОРМОЗОВ**

[86]



КИА SELTOS

[18]

**НАШ ОПЫТ
КАК ОСПОРИТЬ
ШТРАФ С КАМЕРЫ**

[36]

**RENAULT
ARKANA • KAPTUR • DUSTER**

**1,5 МИЛЛИОНА
И ДЕШЕВЛЕ**

[64]



[14]

**УАЗ ПАТРИОТ
С АВТОМАТОМ
БОМБА!
НО ПОЧЕМУ ТАК ДОРОГО?**



СHEVROLET NIVA И 125 000 KM [88]

ЭКСПЕРТИЗА: СУХАЯ МОЙКА [72]

НОВАЯ MAZDA 3 [24]

16+

19009

ISSN 0321-4249
9 770321 424007



RENAULT
Passion for life

Новый Renault **ARKANA**

А в чем твоя сила?



Мир всегда диктует правила.
Но тот, кто обладает силой, играет по своим.

АБСОЛЮТНО НОВЫЙ
ДВИГАТЕЛЬ — 150 л. с.

ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНЫЙ
ПОЛНЫЙ ПРИВОД 4x4*

ДОРОЖНЫЙ
ПРОСВЕТ — 205 мм

ПОЛНОСТЬЮ
СВЕТОДИОДНАЯ ОПТИКА

Моя страна. Мои правила. Мой Renault

* В зависимости от комплектации.
Реклама.

renault.ru

ПОДВИНЬСЯ, Я РОБОТ!

Автопилотов еще нет, а люди из-за них уже страдают и даже гибнут.

Вы наверняка слышали об этой аварии: 10 августа на Московской кольцевой автодороге электромобиль Tesla на скорости около 100 км/ч врезался в стоявший в крайнем левом ряду эвакуатор. От удара Tesla вспыхнула и быстро выгорела дотла. Водитель и двое пассажиров получили травмы, но выжили.

Разбираться в этой истории будут долго. Имел ли право стоять на МКАД, прижавшись к разделительному барьеру, эвакуатор? (Он подъехал к заглохшей машине, чтобы убрать ее с дороги.) Выставил ли водитель эвакуатора знак аварийной остановки? И так далее. Но я не об этом.

Вскоре после аварии мой телефон оборвали радиостанции, телеканалы и знакомые журналисты, которых интересовал вопрос: если Tesla ехала на автопилоте, а водитель не держал руль, кто виноват в этой аварии – водитель или автопилот?

Люди, вы серьезно? Ни один производитель пока еще не создал полноценный автопилот, который по нажатию кнопки доставляет вас из пункта А в пункт Б.

Большинство компаний, которые занимаются автономным пилотированием, научили искусственный разум автомобиля понимать около 90 % (может, чуть больше) стандартных ситуаций. Разгон, торможение, последующее ускорение, перестроение из ряда в ряд, распознавание фигур человека и животных и так далее. Так ученик автошколы честно заучивает экзаменационные билеты и сдает на права. Но жизнь состоит не только из «билетных» ситуаций, а еще из множества нестандартных, спорных, пограничных. Полтора года назад в Америке автопилотная Tesla сбила женщину, которая переходила дорогу с велосипедом. Велосипед отдельно система распознаёт, человека тоже, а вместе – нет. Прижавшийся к барьеру эвакуатор для нее тоже нестандарт.

И чем меньше процент не освоенных автопилотом ситуаций, тем труднее научить его адекватно реагировать на оставшиеся, самые сложные.

Илон Маск прекрасно знает, что такое кликбейт (англ. *click* – щелчок, *bait* – наживка). Видишь в интернете заголовок про известного артиста, который умер на сцене, кликаешь – а там рассказ о его новой роли в кино. Чертыхаешься, плюешься – но ведь сработало! Ты открыл статью, прочитал.

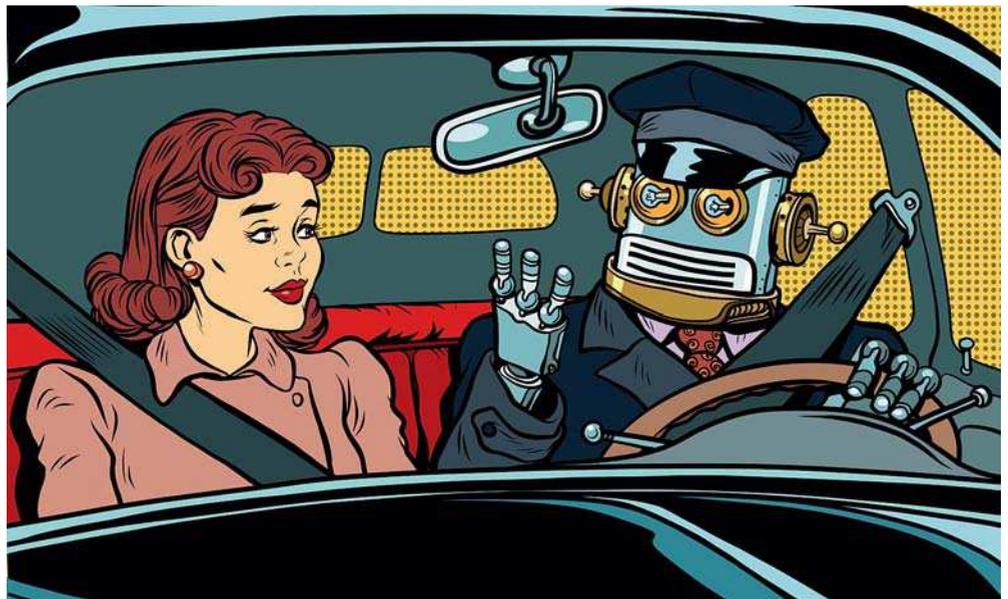
Так вот, фирма Tesla назвала ассистент помощи водителю именно по законам кликбейта: Full Self-Driving Capability – возможность полного самоуправления. Понимай как хочешь: то ли полный автопилот, то ли это лишь возможность...



Максим Кадаков, главный редактор

Только после грандиозного скандала, когда специалисты Euro NCAP доказали, что автопилотом у Tesly и не пахнет, из ее конфигуратора исчезла эта опция – на следующий же день. Название ушло, но система-то осталась! А тем временем к тесловскому ассистенту прочно приклеилось модное название «автопилот». И люди верят!

И вот человек едет с двумя детьми по ночной загруженной трассе, включает недоавтопилот... Собственно, не так важно, держал ли водитель руки на руле или нет. Контролировал



Ни один производитель пока еще не создал полноценный автопилот, который по нажатию кнопки доставляет вас из пункта А в пункт Б

ситуацию или нет. Очевидно – нет. Да и признался, что не тормозил. Машина сама начала тормозить – но слишком поздно, за мгновение до удара. Ну, не получилось у нее – что возьмешь с куска железа?

А что взять с человека? Приходишь прыгать с 100-метровой тарзанки, а тебе говорят: с вероятностью 10 % резинка оборвется! Рискнете прыгнуть? Вряд ли. А липовому автопилоту свою единственную жизнь и жизнь детей почему-то доверяют. Странно, правда?

И еще. Россия является членом Венской конвенции о дорожном движении, согласно которой за всё, что происходит с автомобилем, отвечает водитель. И до тех пор, пока на международном уровне не принято никаких иных юридических норм, а искусственный интеллект работает с надежностью плохой тарзанки, будет именно так. Учитесь водить автомобиль. Думайте за себя и за того парня, у которого включен как бы автопилот. Потому что искусственный интеллект становится всё более популярным по причине вымирания естественного.

ТВОЙ ДРАЙВ.
ТВОИ ПРАВИЛА



LADA Vesta Sport*

Клиентская служба / LADA помощь на дороге (24/7)

8 800 700 52 32

lada.ru



Форсированный двигатель



Раздвоенный выхлоп



Спортивные кресла

* Спорт



LADA
НОВЫЕ ГОРИЗОНТЫ

СОДЕРЖАНИЕ № 9, 2019



ЗР МОМЕНТ

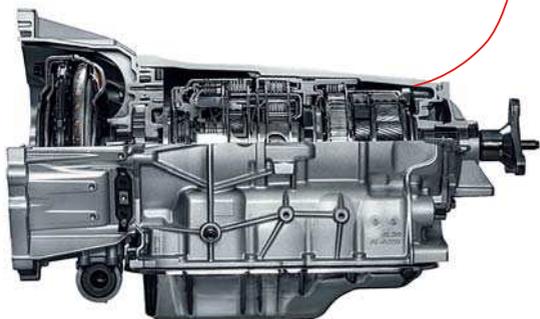
Слово главного редактора 3

Можно ли отделаться штрафом, если уехал с места ДТП? 10

Карта камер фиксации нарушений – как она изменит нашу жизнь? 12

ЗР ПРЕМЬЕРА

Событие века: на УАЗ Патриот поставили автоматическую коробку! 14



Kia Seltos – могильщик Креты или он на голову выше? 18

Новая Mazda 3 и выглядит бодро, и едет тихо 24

Обновленный Audi A4: прощай, маленький турбомотор! 28

Kia GT и Kia GT Line: чем отличаются друг от друга и кто их покупает 32

ЗР АКТИВ

Почему приходят ошибочные штрафы с камер и как их оспорить 36

Каршеринг выгоден, но и проблем от него много. Как быть? 38

ЗР ТЕСТ

Haval F7 пытается одолеть Hyundai Tucson, а заодно и своего земляка Geely Atlas 44

Фрикционные зимние шины – от недорогих до лидеров: выбираем лучшее из 12 комплектов 56

Кого убьет Renault Arkana? Бюджетный Duster или примодненный Kaptur? 64

Все автомобили номера

Audi A4	28
Chevrolet Niva	88
Citroen Ami 6	96
Geely Atlas	44
Haval F7	44
Hyundai Tucson	44
Kia Optima GT	32
Kia Seltos	18
Kia Soul GT Line.....	32
Kia Stinger GT	32
Mazda 3	24
Renault Arkana	64
Renault Duster	64
Renault Kaptur	64
Renault Logan Stepway	90
Skoda Octavia	79
Subaru Forester	81
УАЗ Патриот	14

Коммерческие автомобили

Renault Master	106
УАЗ Профи	102



44

Haval F7 дороже, чем Geely Atlas, но дешевле, чем Hyundai Tucson. А кто лучше?



Volkswagen Touareg

Восхищает возможностями



4 года гарантии¹



Матричные светодиодные фары IQ.Light²



Сиденья ErgoComfort³ с функцией массажа



Система ночного видения Night Vision⁴



Кокпит Innovision⁵ с двумя цифровыми дисплеями 12" и 15"



VOLKSWAGEN — ОФИЦИАЛЬНЫЙ АВТОМОБИЛЬ



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

¹ На автомобили модели Volkswagen Touareg производителем предоставляется гарантия качества на срок 4 года или до достижения общего пробега автомобиля 120 000 км (в зависимости от того, какое событие наступит ранее), при этом в первые 2 года пробег не ограничивается и не учитывается. ² Айкью Лайт. ³ Эргокомфорт. ⁴ Найт Вижн. ⁵ Инновижн.

Дополнительное оборудование, которым оснащен изображенный автомобиль, а также указанные опции не входят в базовую комплектацию и устанавливаются за отдельную плату. Реклама.

96

Да, Citroen Ami 6 особенный, чудной. Но ведь он – дитя самого начала бурного десятилетия



ЗР ЭКСПЕРТ

Экспертиза ЗР. Препараты для сухой мойки 72

Экспертиза ЗР. Средства типа «антидождь»: есть ли от них реальная польза? 74

Ликбез. Как работает кондиционер и нужен ли он зимой 76

Все преимущества новых зимних шин Pirelli Ice Zero 2 77

Четыре типа шипов! Новые зимние шины Continental IceContact 3 78

Выбираем б/у: Skoda Octavia третьего поколения (A7) 79

Новые зимние шины Dunlop: SP Winter Ice 03 для легковушек и Grandtrek Ice 03 для внедорожников 80

Выбираем б/у: Subaru Forester четвертого поколения (SJ) 81

ЗР РЕСУРС

Простая диагностика: ищем неисправность в тормозной системе 86

Парк ЗР: Chevrolet Niva пенсионного возраста 88

Парк ЗР: Renault Logan Stepway и расход масла 90

ЗР ОРИГИНАЛ

Один из самых неординарных автомобилей шестидесятых – Citroen Ami 6 96



ЗР ТРАНСПОРТ

Новости: коммерческий транспорт 100

УАЗ Профи с двухрядной кабиной и полным приводом – за 875 900 рублей 102

Грузим «тонник» Renault Master с огромным кузовом-фургоном 106

ЗР ИНТЕРАКТИВ

Ответы ГИБДД на вопросы читателей 108

Экзамен на дому 109

Конкурс знатоков-технарей 110

Советы бывалых 111

Знаете ли вы? 112

ПРОДУМАН ДО МИЛЛИМЕТРА SUBARU OUTBACK



СОЗДАН ИНЖЕНЕРАМИ

ЯПОНСКАЯ СБОРКА | ПРОИЗВОДИТЕЛЬ полноприводных автомобилей №1**

РЕКЛАМА. * Со сложенными спинками второго ряда сидений (VDA). ** Крупнейший производитель полноприводных автомобилей в 2015–2016 гг. www.autocar.co.uk. *** Номер для бесплатного звонка с мобильного телефона по всей России.

subaru.ru

8 800 555 00 20***

Петр Шкуматов

Уехал с места ДТП? Штраф вместо лишения



Предполагается, что при незначительных авариях судья сможет назначить в виде наказания штраф. Это не просто назревшая, а давно перезревшая инициатива, – но и она нуждается в корректировке формулировок.

Практика лишения прав тех, кто скрылся с места аварии, в нашем законодательстве существует с незапамятных времен – когда парковок хватало для всех, а царапина на бампере могла привести хозяина пострадавшей машины на больничную койку с сердечным приступом. Времена давно поменялись: место хрома прочно занял пластик, на царапины на бампере почти никто не обращает внимания, ведь в условиях острой парковочной недостаточности рано или поздно кого-нибудь заденешь.

Наличие большого числа камер, а также видеорегистраторов, которые включаются в момент удара, не оставляет злодею почти никаких шансов. Бывает, что ему везет и за три месяца дело не успевают довести до конца, но чаще – объявляется розыск. И если пострадавший крайне нервно реагирует на царапинки, внезапно появившиеся на его любимой «ласточке», то довести дело до возмездия довольно легко.

И вот негодяя, нанесшего ущерб другому автомобилю на 500 рублей в виде царапины на бампере, доставляют в суд, а у судьи нет других вариантов, кроме как лишить водителя права управления автомобилем или назначить административный арест на 15 суток. Поскольку наказание должно быть соразмерным, судьи крайне редко назначают административный арест – и лишают права управления на год.

ОНА МНЕ ВСЕ ЗАД
РАСЦАРАПАЛА!
НАДО ЕЕ НАКАЗАТЬ!



Справедливо ли это? Я помогал нескольким водителям отбиться в суде от лишения прав. Взрослые мужики, профессиональные водители, умоляли судью посадить их на сколько угодно суток, ведь год лишения для них – это потеря работы, потеря заработка, что явно несоизмеримо той царапине на бампере, которую они поставили на тесной парковке, пытаясь доставить товар вовремя. Один мужчина даже заплакал, когда услышал, что ему вынесли

В Госдуму внесен законопроект, который дает судам возможность смягчать наказание водителям, покинувшим место ДТП, – при отсутствии пострадавших и незначительном материальном ущербе

гуманное решение – год лишения прав. Это означало, что он теряет работу. У него двое малолетних детей и пожилая мать. Жена сидит с детьми. «Гуманнее» наказания не придумаешь. Кстати, так жестоко наказали его за трещину на бампере автомобиля Kia Rio. К делу подшили экспертизу, которую провела пострадавшая сторона, – ущерб оценили аж в 2500 рублей.

Я недавно вернулся из Индии. Так вот, там мелкие аварии с царапинами даже за ДТП не считают. Практика следующая: если хочешь, чтобы твой автомобиль был без царапин, ты покупаешь расширенную страховку, которая оплачивает соответствующий ремонт. Если не покупаешь такую страховку, то едешь с царапиной или устраняешь ее за свой счет. Виновный водитель может уехать с места аварии, если понимает, что ничего страшного не случилось и на другом автомобиле осталась лишь небольшая вмятина или царапина. Если бы в Индии действовали российские правила, то почти все тамошние водители остались бы без прав.

В Европе много автомобилей и мало места, поэтому практика парковки бампер в бампер и последующего расталкивания соседних автомобилей для того, чтобы выехать, является практически нормой. В некоторых городах сложно найти машины с непоцарапанными бамперами. Европейцы не делают из этих царапинок трагедии. Если бы в Европе действовали наши правила, то там тоже не осталось бы автомобилистов – всех лишили бы прав. Особенно в крупных городах.

У нас же по-прежнему считается, что ущерб даже на одну копейку должен быть оформлен как страховой случай и возмещен пострадавшему. Это открывает простор для мошенников, которые отслеживают потенциальных жертв, наносят характерные царапины на их автомобили, а потом вымогают большие суммы денег, угрожая заявить в ГИБДД – с соответствующими последствиями. Как правило, жертвы платят...

На мой взгляд, даже штраф, который предусмотрели в качестве альтернативы депутаты, в большинстве случаев несправедлив. Мы уже давно созрели для того, чтобы признать, что царапина на бампере автомобиля не является ущербом. И не является страховым случаем. Если горите желанием содержать бампер в девственном виде, приобретайте полис каско. Бампер надо исключить из перечня вреда, возмещаемого по ГК РФ, ОСАГО и КоАП РФ. И надо определить минимальную сумму ущерба, с которой начинает работать наше законодательство и правоохранительные органы: 1000, 2000 или 5000 рублей. Главное – чтобы небольшая царапина не приводила людей в суд и не грозила лишением прав.



GAC MOTOR* скоро в России

GAC MOTOR* производит седаны, кроссоверы, минивэны и электромобили, предлагает 13 разных моделей.

GAC MOTOR* занимает 1-е место по качеству автомобилей среди китайских брендов согласно исследованию качества новых автомобилей в Китае J.D. Power.



РЕКЛАМА

www.gac-motor.com

@GAC MOTOR gac_motor

*ГАК МОТОР



Исследование качества новых автомобилей J.D. Power в Китае

Где карта, Билли? Нам нужна карта!

ГИБДД опубликовала карту расположения всех комплексов фотовидеофиксации нарушений.
Есть ли от нее толк?

Петр Шкуматов

Карту обнародовали после решения Госсовета РФ и многочисленных скандалов, про которые даже президент России был вынужден высказаться в духе «не сто́ит прятать камеры в кустах». Критики негодуют: говорят, что водители перед камерой будут тормозить, а потом разгоняться. А если, мол, про камеру ничего неизвестно, то все будут ехать так, словно за каждым кустом камера, — и не будут нарушать. Это известное заблуждение, ведь давно существуют предупреждающие о камерах мобильные сервисы, в которых каждый может указать наличие передвижного комплекса фиксации нарушений, — живая карта камер уже много лет доступна водителям, тем не менее по-прежнему считается, что камеры эффективны и способствуют значительному (до 30 %) снижению аварийности в опасных местах.

Корни подобного заблуждения растут из зарубежной практики. Во многих странах Европы запрещено использование тех же радар-детекторов: считается, что если водитель заранее узнает о наличии камеры на том или ином участке, то он затормозит только перед камерой, а потом будет гнать как ни в чем не бывало. За использование устройств, предупреждающих о камерах, предусмотрены серьезные штрафы. Сами же устройства с точки зрения закона подразделяются на две категории: предупреждающие о камерах по их GPS-координатам (например, мобильные приложения) и специальные радар-детекторы.

Самая жесткая позиция в отношении систем предупреждения водителей о камерах — во Франции. Там запрещено использование не только радар-детекторов, но и навигаторов с предупреждением о камерах и соответствующих мобильных приложений. Наказание — штраф до 1500 евро, конфискация устройства и, возможно, даже автомобиля! Закон разрешает французской полиции проверять мобильный телефон на наличие нелегальных приложений! Недовольство подобными порядками стало одной из причин появления движения «желтых жилетов».

В Швеции полиция конфискует радар-детектор, водителя могут посадить в тюрьму — правда, на непродолжительный срок. А использование навигации со встроенной базой камер не возбраняется. Более того, многие шведские камеры предупреждают водителя специальным световым сигналом о зафиксированном нарушении, если оно было.

В Испании министерство транспорта само выпустило мобильное приложение со всеми координатами камер контроля скорости. Кроме того, большинство камер контроля скорости в этой стране помечено специальным дорожным знаком, поэтому

во многих случаях упомянутое приложение просто избыточно.

В Италии обнаружение камер контроля скорости с помощью радар-детектора является незаконным, штраф может составить несколько тысяч евро! Но, как и в Испании, использование мобильных приложений для предупреждения о камерах является законным. Карту размещения камер можно скачать с сайта полиции.

В Германии нельзя использовать радар-детекторы в движущемся транспортном средстве — грозит штраф, конфискация устройства и штрафные баллы в водительскую историю. Запрещено использование приложений и устройств, которые предупреждают о камерах по их местоположению, во время движения.

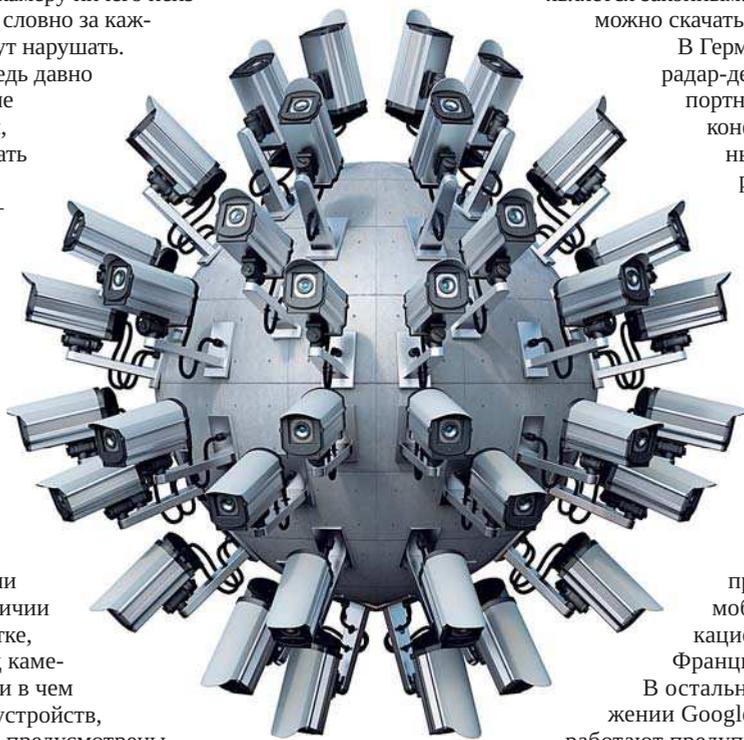
В Швейцарии законодательство похоже на немецкое: за использование различных устройств для обнаружения камер, в том числе мобильных приложений, предусмотрен штраф в несколько тысяч евро.

По сути, в Европе осталось лишь три страны, которые прямо запрещают использование мобильных приложений с геолокацией для обнаружения камер, — Франция, Германия и Швейцария.

В остальных странах в том же приложении Google Maps совершенно свободно работают предупреждения о камерах фиксации нарушений. База камер, которую использует Google, охватывает более 40 стран, в число которых входит и Россия. По статистике, аварийность в той же Испании не сильно отличается от аварийности в Германии, что говорит в пользу гипотезы, опровергающей целебное воздействие неинформированности о расположении камер на безопасность дорожного движения.

В России знак «40» и камера в кустах вызывают у водителей огромное раздражение. Когда на дорогах появились первые камеры фиксации нарушений, мы вздохнули: теперь не будет гаишников-взяточников, а беспристрастные чудо-устройства будут судить строго, но справедливо. Спустя десять лет всё вернулось на круги своя: камеры стали точно так же прятаться в кустах, но они не выпрыгивают оттуда с полосатой палочкой, а присылают платную фотографию автомобиля. Прежде мы ругали гаишников за взятки, теперь камеры частные и львиная доля уплаченных нами штрафов уходит владельцам камер, а не в бюджет региона, — деньги по-прежнему текут в карман, только в другой... Всё это рождает ощущение того, что камеры на дорогах стали использоваться не для безопасности, а для чьего-то заработка. Ощущение несправедливости.

Правда, в последнее время правила игры начали меняться прямо на глазах — и, похоже, в верном направлении.





Way of Life!



* Среди рамных компактных внедорожников. Реклама. 16+

Jimny. Такой один*

Компактный Jimny пройдёт там, где другие даже не станут пытаться. Функционален внутри и снаружи. Идеален для бездорожья.

www.suzuki-motor.ru

НОВЫЙ **Jimny**

АВТОМАТ В РУКАХ ПАТРИОТА

Впервые в истории: УАЗ Патриот – с автоматической коробкой!

Автор Александр Виноградов, фото автора и компании УАЗ

Запоздалая мечта

Патриот с двумя педалями должен был появиться еще лет десять назад – когда стало очевидно, что рукастыми покупателями, способными спокойно управляться с механической коробкой, круг потребителей не ограничивается. Более того, он постепенно сужается! Коробок рассматривалось много, но основные критерии были неизменны: надежность, цена и современная конструкция, чтобы после запуска в производство не менять трансмиссию

еще пять – восемь (а то и десять!) лет. Постепенно в поле зрения осталось лишь два шестиступенчатых кандидата – ZF 6HP и джиэмовская коробка 6L50. В конце концов выбор пал на достаточно современную шестиступку 6L50, которую выпускают в Страсбурге, на заводе Punch (бывшее подразделение концерна General Motors). От момента выбора трансмиссии до появления первых серийных машин прошло без малого два года.

Коробка рассчитана на 500 ньютонометров и 320 сил. Так что запас

огромен – мотору 3МЗ-Про нужно вдвое нарастить мускулы, чтобы приблизиться к пределу коробки. Адаптацией занимались инженеры фирмы Punch – опыта им не занимать. Автоматы GM там выпускают с 1968 года: начинали с трехступенчатых, а сейчас есть коробки и с восемью передачами.

Основные испытания для калибровок прошли в Сочи. Упор делали не на скорость переключения, а на плавность. А также на работу коробки при низких и средних скоростях. Например, в блок управления добавили режим движения со склона – на небольших скоростях при отпущенной педали газа коробка не переключится вверх, а будет держать низкую передачу, имитируя ассистент спуска с горы. Пришлось доработать систему стабилизации, чем занялись специалисты фирмы Bosch. А вот настройки подвески остались прежние: Патриот потяжелел на 33 кг, а это, по словам инженеров, не те изменения, ради которых сто́ит что-то менять.

Не успел автоматический «патрик» выйти на рынок, как по интернету пошел слух, что коробка полностью китайская. Это настолько сильно врзалось в умы, что убедить людей в американско-европейском происхождении автомата просто нереально.





Селектор автомата – единственное, что поставляют из Китая. Усилие на нем неожиданно и неоправданно большое. Однозначный плюс АКП – большинству водителей будет удобнее дозировать тягу на бездорожье.

Конечно, китайские комплектующие есть: это селектор (собственно рукоять, которую видит водитель) и его привод. Но остальное поставляется с головного завода в Страсбурге. И так будет всегда – у фирмы Punch есть контрактные обязательства перед General Motors, в соответствии с которыми французы не могут перевести свое производство в Китай. По этой же причине автомат никогда не будет локализован у нас.

Масло заливается на весь срок службы, а меняют по регламенту только фильтр. В качестве трансмиссионки используется «шестой» Dexhп, которого нужно десять литров. Гарантия на автомат такая же, как и на весь автомобиль, – три года или 100 тысяч километров. «Гибкий» маховик – фирмы Schaeffler.

Чтобы поставить новую коробку, пришлось изменить пол кузова в передней его части – нет нужды делать отверстие под рычаг переключения, необходимое в машинах с механикой.

Изменили также состав резины передних опор кузова и полностью



переработали заднюю опору, в результате вдвое снизился уровень вибраций.

Передний карданный вал стал длиннее, а задний – наоборот, короче. Главная пара та же. В отличие от машин с механикой, на которые ставят как раздаточные коробки Dymos, так и индийские Divgi, автоматическим Патриотам полагается только Divgi. Она та же – цепная, с отношением понижающей передачи 2,48.

Доработали систему охлаждения: термостат теперь одноклапанный вместо двухклапанного. Появился новый водяной насос, а отвод охлаждающей жидкости производится от головки блока, а не от блока цилиндра. Это должно улучшить прогрев салона на 20 %. Сработало или нет, узнаем зимой.

Стрельба с упреждением

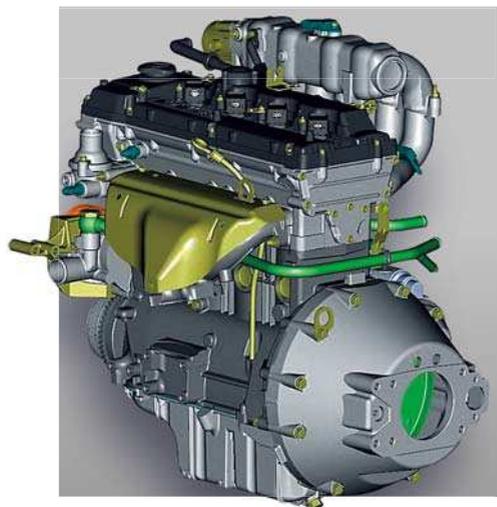
Патриот с автоматом можно вычислить по решетке радиатора (вместо хрома она

Шестиступенчатый автомат 6L50 уже разошелся двухмиллионным тиражом. Его ставили на многие модели, в том числе на предыдущие «трешки» BMW и кроссовер BMW X3. Сейчас эти коробки востребованы только индийской Татой и УАЗом.

обрамлена черным лаком) и оригинальным колесам. Понравилось новое водительское сиденье. Такое будет на всех автомобилях новой серии Edition I – с лучшей боковой поддержкой и в меру жесткой набивкой (не «табуреточной», как это было прежде). На фоне селектора автомата и двух педалей затерялась даже новая мультимедийная система, хотя ее тоже основательно перетряхнули

и дополнили функционал. Изменилось меню, улучшены отклики экрана на касания – теперь вместо чрезмерно медленных они просто медленные.

С пуском двигателя становится ясно, что над опорами колдовали не зря: вибраций от работающего двигателя заметно меньше. Спасибо надо сказать и селектору, который не связан с коробкой механически, – ведь на рычаг механики передавалось много зуда. Вот только усилие на селекторе непомерное. Чтобы дать понять, что он не для слабого пола?



Изменения коснулись и мотора 3МЗ-Про. У него новые опоры, одноклапанный термостат вместо двухклапанного, новый водяной насос. Забор охлаждающей жидкости для отопителя ведется из головки блока, а не из собственно блока.

Автоматы полностью собираются в Страсбурге и поставляются на УАЗ уже с залитым маслом.





Новая мультимедийка: изменен функционал, переработано меню, отклики стали быстрее. Но всё равно экран реагирует с задержкой.



На панели приборов появилась пиктограмма включенной передачи.

Сиденье версии Edition I заметно лучше стандартного как по профилю, так и по плотности набивки.



Трогается уазик резво. В городском потоке коробка вовремя меняет передачи, не заставляя сильнее давить на педаль. Но быстрыми очередями автомат 6L50 стрелять не умеет: если резко давишь на педаль газа, он, выдержав легкую театральную паузу, уходит вниз. После этого Патриот разгоняется под оглушительный рев двигателя. «Спортивного» режима нет и не нужно: желания держать высокие обороты – ноль. Впрочем, хороший саунд – это вообще не к УАЗу. Обидно, что даже при спокойном перемещении звук от выпускной системы порождает ассоциации разве что с пищеварительными процессами.

В разгоне до сотни внедорожник проигрывает самому себе с механикой около секунды. Скажу честно, это смехотворная расплата за возможность не замешивать тесто длиннющим рычагом. В городе комфорт на голову выше! Да и на трассе тоже – благодаря шести ступеням (отношение высшей передачи

автомата – 0,67 против 0,88 у механики) обороты на крейсерской скорости ниже, как и расход. А вот в пробках автоматический УАЗ ест больше – за 70 км пути у нас ушла четверть бака, а это около 15 литров.

И всё же новая версия «патрика» – отличный подарок для целевой аудитории. Той, что не хочет смотреть на подержанные Mitsubishi Pajero Sport или Land Cruiser Prado. Столь большого нового автомобиля с автоматом за эти деньги на рынке не найти. Делиться автоматом с другими, в первую очередь с Хантером, Патриот тоже не собирается.

Кстати, какие деньги? Точный ценник пока неизвестен, но ориентировочно наиболее дорогой Патриот с автоматом обойдется в миллион триста тысяч. Стоимость автоматической коробки в чистом виде – порядка 100 тысяч рублей. Выходит, остальное – доплата

за доработки, испытания и «прочие» расходы.

Опытная сборка на конвейере уже идет полным ходом, а товарные машины появятся у дилеров в сентябре. Уазовцы сказали, что квота первой партии уже выкуплена. А план – 8000 «автоматических» Патриотов в год.

Каким бы ни оказался рыночный расклад, автоматическая коробка – лучшее, что случилось с Патриотом за все последние годы. А ведь изначально этот автомат рассматривался для нового внедорожника

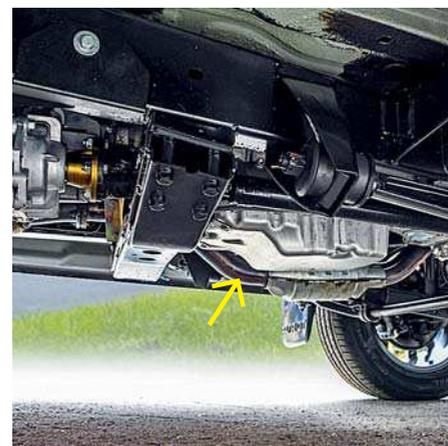
УАЗ-3170. Но, как бы нас ни уверяли в том, что этот проект жив, ситуация напоминает скорее искусственную кому. А жаль – нельзя же вечно выезжать на «патриотической» вереве в то, что чем больше и «железнее» автомобиль, тем он надежнее и безопаснее.

Езда на Патриоте с приличным автоматом намного приятнее, чем с механикой

Расход велик. И настройте уже выпускную систему!

3P

В разгоне до сотни Патриот с автоматом проигрывает самому себе с механикой около секунды. Не велика плата за комфорт!



Поддон автомата не имеет защиты, но висит высоко, а потому вне зоны риска. Патриот с автоматом способен преодолевать 70-сантиметровый брод.

Зимняя революция

Ты можешь стать избранным с IceContact™ 3

НА **10%**
ЛУЧШЕ
СЦЕПЛЕНИЕ
НА ЛЬДУ*


МЕНЬШЕ ШУМА
В САЛОНЕ*


УЛУЧШЕННОЕ
СОХРАНЕНИЕ
ХАРАКТЕРИСТИК
НА ПРОТЯЖЕНИИ
СРОКА
СЛУЖБЫ*



СКАЧАЙТЕ
МОБИЛЬНОЕ
ПРИЛОЖЕНИЕ
ПО QR-КОДУ
И ПОСМОТРИТЕ
НА ЭТУ РЕКЛАМУ
ЧЕРЕЗ КАМЕРУ!

 App Store  Google Play

Kia Seltos (предварительные данные)

Длина/ширина/высота/база

4370/1800/1615/2630 мм

Объем багажника 498 л

Снаряженная/полная масса 1345 кг*

Двигатель бензиновый, с турбонаддувом, P4,
16 клапанов, 1591 см³; 130 кВт/177 л.с.; 265 Н·м

Топливо АИ-95

Средний расход топлива 7,9 л/100 км*

Трансмиссия передний или полный привод;
роботизированная семиступенчатая коробка

* Переднеприводная версия.



У Селтоса большой потенциал, но усилия 177-сильного турбомотора сводит на нет медлительный робот. В России будут продавать атмосферные версии с классическими автоматами – и это к лучшему.

КРЕТА БОЛЬШЕ НЕ НУЖНА?

Если компактный кроссовер Kia Seltos в базе окажется не дороже 1,1 миллиона рублей, у Креты будут большие проблемы. И у Арканы тоже.

Автор Максим Кадаков, фото фирмы Kia Motors

Быть вторым еще не значит жить плохо. Если не считать домашний рынок, к которому все корейские автопроизводители относятся с особым пиететом, первым большим рынком для Селтоса стала Индия. Прежде марку Kia там вообще не знали, поэтому корейцы жахнули на все деньги: заточили Seltos под вкусы местных покупателей и запустили локальное производство в штате Андхра-Прадеш. Индийцы за подсобное внимание готовы снять с себя последнее – и в первый день продаж было реализовано больше шести тысяч машин.

Посмотрел я на тот Seltos: торчащий экран мультимедийки накрыли общим козырьком разом с панелью приборов, вместо электромеханического стояночного

тормоза (с клавишей) – обычный ручник. Материалы попроще, движки послабее, только передний привод... Нет-нет, давайте нам настоящий Seltos – корейский!

Европа-стайл

Мы будем не вторыми и даже не третьими. К нам Seltos зайвится лишь в будущем году (ближе к середине) – и зайдет через калининградские ворота: собирать его будут на Автоторе. И если ценник не будет отпугивающим, Seltos своё возьмет.

После угловато-рубленой Креты его микеланджеловская пластика держит взгляд похлеще флорентийского Давида. Есть и пресс, и накачанный плечевой пояс.

Вонзенные в светодиодные фары кльки переднего бампера либо выделяются (на светлых машинах), либо нивелируются

в темных тонах, из-за чего Seltos может выглядеть совсем по-разному. Светодиодная оптика – с пúшками ближнего и дальнего света, кубиками противотуманок и тянущимися к ноздрям решетки радиатора широченными ДХО на верхнем ярусе.

Смуцает лишь обрубленный капот (привет, Volvo!). Передняя его часть вместе с эмблемой срослась с решеткой радиатора, а через щель в подкапотное пространство будет затягиваться пыль и вода, поскольку резинового уплотнителя там нет.

Релакс-зона

Seltos создан на модернизированной платформе K2. На ней же базируется Elantra и новый Hyundai ix25, который, как вы знаете, представляет собой китайскую Крету. Новый ix25 представили весной на автосалоне в Шанхае (3P, № 6, 2019), и с ним китайцы идут на два шага впереди: с 2015 года у них продавалась машина первого поколения, затем вышла



Расстояние от спинки заднего сиденья до спинки переднего – 965 мм, поэтому даже длинноногим сидеть комфортно, чем в Крете и Аркане. Трансмиссионный туннель невелик, спинки регулируются по углу наклона, есть дефлекторы обдува и USB-розетка.



Обивка сидений – качественный перфорированный кожзам. Есть еще тканевая отделка и комбинированный вариант.

рестайлинговая версия, теперь вот дебютировало второе поколение. А в России Creta выпускается без изменений с 2016 года – и именно с ней какое-то время будет конкурировать Seltos.

Ощущение такое, что Seltos заметно крупнее нашей нынешней Креты, хотя он длиннее лишь на 10 см. Колесная база – одна из самых больших в классе: 2630 мм. Чувствуется это прежде всего на задних местах. Seltos явно просторнее Креты: запас в коленях заметно больше. И Arkana ему не ровня – ни по пространству для ног (она теснее), ни по высоте салона.

В последние годы корейцы нащупали удачный баланс между лаконичностью линий, качеством материалов и цветовой гаммой. Ни одного острого угла, ни одной раздражающей строчки. После бесхитростного салона Креты – другой уровень!

Китайский ix25 – это тоже новый уровень, но у него вертикально ориентированный огромный дисплей а-ля Tesla, который вырастает аж из центрального туннеля. По любому поводу надо тыркать в экран. В Селтосе подобных дизайнерских изощрений нет, и мне это нравится.

Главенствует над всем 10,2-дюймовый горизонтальный тачскрин, который разбивается на три тематических экрана – можно вывести, к примеру, карту навигации, список радиостанций и телефонный справочник. Дисплей не объединен в один блок с панелью приборов, как на индийских машинах, и это хорошо.

ДЛЯ ВАШЕЙ БЕЗОПАСНОСТИ ...



ВАЖНА КАЖДАЯ ДЕТАЛЬ АВТОМОБИЛЯ

www.heynermobil.de



Не перемудрили! Крупные циферблаты и семидюймовый дисплей между ними. Скорость дублируется цифрами в правом «ухе».



В режиме **Sport** появляется другое «ухе» с указанием текущей псевдопередачи. Сейчас его нет: позиция **P** отображается на дуге тахометра.



Проекция приборов на выдвинутой экранчик – технология устаревшая, но многим такое решение понравится.



Трудно представить себе человека, которого могут раздражать эти линии. По качеству материалов это даже не Sportage, а почти Optima.

Под черным стеклом – дисплей климат-контроля, но все кнопки настоящие, удобные.



Одна из фирменных опций, которой будут гордиться будущие владельцы Селтосов, – трехступенчатая вентиляция сидений. Рядом кнопки управления внешними камерами и обогрева руля.



Под блоком климат-контроля – очень удобная и большая площадка для беспроводной зарядки телефона, куда с запасом входит Samsung S10 Plus. Ниже – 12-вольтовая розетка и два USB-разъема.



Шайба **Drive Mode Select** позволяет выбрать настройки силового агрегата – есть режимы **Eco**, **Normal** и **Sport**. Спортом в любом случае не пахнет, но многим эта «фишка» приглянется.

Судя по всему, это один из последних Kia, у которого в блоке климат-контроля сохранены нормальные кнопки основных функций. Как же это удобно, когда за всякой мелочью не надо лезть в дебри мультимедийной системы! Но в скором времени этот анахронизм исчезнет: корейцы вот-вот перейдут на сплошные тачскрины. Буду грустить.

Едва ли не впервые в классе внедрены вентилируемые передние сиденья. Панель приборов гипнотизирует огромным семидюймовым дисплеем между циферблатами. А еще корейцы замутили неплохую аудиосистему с акустикой Bose, которой прежде в автомобилях Kia не было.

Конечно, будут версии попроще – с восьмидюймовым центральным дисплеем и пятидюймовым на панели приборов, без вентиляции сидений (но с обязательным обогревом всего и вся), без дорогой аудиосистемы, без проекции показаний приборов на выдвинутой экран и без эффектной двухцветной окраски кузова. Но общего позитивного настроения это не изменит.

И если кожа молодого дерматина, которой обтягивают рули, наконец-то

По отделке интерьера Seltos на две ступени выше Арканы и Креты и в чем-то даже приближается к Оптиме

станет более износостойкой, цены такому интерьеру не будет. Ни простодушная Creta, ни свежая Arkana со своим дубовым пластиком и рядом не стояли.

Нервно-жестко

Seltos может быть как с передним приводом (в этом случае сзади – простая скручивающая балка), так и с полным, в сочетании с которым сзади работает многорычажка. И это снова роднит Seltos с Кретой и ix25. Не уверен, что рычаги и стойки у них взаимозаменяемы, но визуально – один в один.

В Корее у Селтоса пока что два двигателя – бензиновый 1.6 T-GDI с турбонаддувом, из которого рвутся 177 «коней», и дизель 1.6 D мощностью 136 л.с. Оба – только в сочетании с семиступенчатым

роботом 7-DCT. Дизель – история не про нас, поэтому для знакомства корейцы выдали мне бензиновый турбо-Seltos – полноприводный, светодиодный, со всеми допами.

От R&D-центра компании до Сеула я накрутил по местным автобанам и второстепенным дорожкам около 300 км. Потенциал у мотора что надо, но рассеянный робот, который трясется над ресурсом своих сцеплений, портит всю малину. Ощущение такое, что под капотом нет и 150 сил, хотя заявлено 177.

Дать роботу по мозгам, чтобы не дергался без реальной необходимости, можно только одним способом – вращая шайбу, которая меняет настройки силового агрегата (Крете такая система и не снилась). В режиме **Sport** становится лучше, но до идеала далеко. И за всё это нужно платить сполна – литров двенадцать бензина в городе и не меньше десяти в смешанном цикле (парадные цифры в технических данных чуть веселее).

А еще робот в принципе не понимает, что такое бездорожье или просто крутой подъем, хотя электронная

GOODYEAR расширяет предложение зимних продуктов, обновляя линейку шин UltraGrip

Компания Goodyear обновила отмеченную многочисленными наградами линейку зимних шин UltraGrip. Новая линейка включает в себя модели UltraGrip Performance+, UltraGrip 9+ для спортивных автомобилей, компактных городских автомобилей, обладающие превосходным сочетанием ключевых для зимней эксплуатации характеристик.



Улучшение зимних характеристик Goodyear UltraGrip Performance+ на мокром и сухом покрытиях реализовано благодаря двум ключевым технологиям. Технология Traction Protect основана на применении каучука нового сорта, благодаря которому шины меньше деформируются и быстрее восстанавливают исходную форму. Такая особенность улучшает сцепление с поверхностью во время торможения. Технология Winter Grip — это состав на основе нового компаунда, повышающего эластичность резины при низких температурах, увеличивающего сцепление на заснеженном и обледенелом покрытии.

Благодаря новым технологиям, шины Goodyear UltraGrip 9+ демонстрируют превосходный набор характеристик на неровных дорогах в зимних условиях. Интегрированная технология Mileage Plus снижает риск возникновения трещин и отслоений частей протектора при эксплуатации в сложных дорожных условиях и увеличивает срок эксплуатации шин. Также в шины UltraGrip 9+ интегрирована техноло-

гия Winter Grip, повышающая уровень сцепления на заснеженном и обледенелом покрытии.

Обновленная линейка зимних шин Goodyear поступила в продажу с сентября 2019 года.



Goodyear UltraGrip Performance+

Шина с улучшенными показателями торможения и сцепления с поверхностью; для клиентов, ищущих шины с лучшими зимними характеристиками.



Goodyear UltraGrip 9+

Шина с более высокой износостойкостью и оптимизированным сцеплением на заснеженной и обледенелой дороге для компактных городских автомобилей.



Турбомотор губит вялый робот. У нас будут только атмосферники, и это к лучшему

Имитация блокировок неплохо помогает при диагональном вывешивании. Отпускаешь на горке тормоз, жмешь на газ – но машина откатывается назад. Ручником не придержишь (может, не зря индийцы отказались от электромеханики?), поэтому я пытался трогаться в горку в две педали – когда уже давишь на газ, но левой ногой еще держишь тормоз; однако такие издевательства – не лучший способ исправлять кривую прошивку.

Тормоза – отличные во всех режимах. Здесь полумер нет: вентилируемые диски спереди (диаметр от 280 до 305 мм) и сплошные сзади (от 262 до 284 мм).

Вторая ездовая беда – подвеска. По плавным волнам Seltos идет вполне комфортно, но все стыки – твои. И сваливать всё на 18-дюймовые шины я не стал бы – причина явно в настройках упругих элементов подвески. Это тонкий лед, по которому не всегда удается пройти без потерь. Когда в крутых поворотах появляется диагональная раскочка, а машину стаскивает с траектории, сомнений не остается: корейское шасси нам не годится, как и корейский дизель.

Подвеску для российских машин инженеры уже тестируют, причем доводка идет не где-то там,

а на наших дорогах. И есть надежда, что российские Селтосы поедут правильно. Я в этом даже уверен, поскольку мой опыт общения с инженерами-подвесочниками говорит о том, что проблему они понимают.

А вот с силовыми агрегатами пока непонятки. Теоретически возможны самые разные варианты. В той же Индии есть турбо 1.4 и дизель 1.5. А уж трансмиссии у концерна – на любой вкус: механика, роботы, вариаторы, классические гидромеханические автоматы...

Не думаю, что корейцы станут испытывать судьбу и потащат к нам турбо в связке с роботом. Дорого и рискованно. Наверняка всё ограничится базовым атмосферником 1.6 G4FC мощностью 123 л.с. (куда ж без него?) с механикой или автоматом и заслуженной двухлитровой G4NA (149 л.с.) в паре с шестиступенчатым автоматом. Ничего не напоминает? Это же кретовская парочка!

Вот и славно. А если сто раз окупившиеся силовые агрегаты позволят удерживать цены в разумных пределах, то еще лучше.

Будем ждать

В том, что фирма Kia проспала мелкокресовый бум и осталась в России с переднеприводным Rio X-Line (а выше – уже довольно большой Sportage), виноваты

не только маркетологи. Дружеский союз марок Hyundai и Kia не такой уж и равноправный. Сделав первый отжим российского рынка в секторе небольших кроссоверов, Hyundai позволил младшему брату Kia

Дизайн, интерьер, уровень оснащения

Шасси и силовой агрегат требуют перекалибровки



Емкость багажника «под полкой» – 498 литров. Это больше, чем в Крете. Жесткий пол можно опустить на 110 мм – при условии, что под ним узкая докатка. Если положить полноразмерное колесо, о подобной трансформации придется забыть. Сиденье складывается по частям в соотношении 2:3.

тоже порезвиться на этой территории. И Seltos может круто всё поменять.

Вангую, что базовый Seltos 1.6 на «ручке» может уложиться в 1,1 миллиона, а двухлитровая топ-версия со всеми пирогами и шестиступенчатым автоматом – в 1,6 миллиона. Это самый востребованный ценовой диапазон российского рынка компактных кроссоверов. То есть Seltos будет тысяч на сто дороже Арканы, а разница с Кретой составит около 150 тысяч.

И тут уж Селтосу все карты в руки. К нему переметнутся покупатели, которых Аркана отпугивает турбомотором в сочетании с вариатором. Потянутся и те, кто перерос Крету и переднеприводный Rio X-Line, но не готов выкладывать 1,8 миллиона за Sportage или Tucson.

А вы?

REDMOND

SMART *ИЗИРУЙСЯ!**



Умный чайник
SkyKettle RK-G210S

ГОРЯЧИЙ ЧАЙ В ОДИН КЛИК!

- ✓ ДИСКОЧАЙНИК
- ✓ ВСТРОЕННЫЕ ТЕМПЕРАТУРНЫЕ РЕЖИМЫ
- ✓ СВЕРХТОЧНЫЙ НАГРЕВ
- ✓ ЗАПУСК РЕЦЕПТА В ОДИН КЛИК
- ✓ КНИГА РЕЦЕПТОВ ЧАЯ/ПИТАНИЯ
- ✓ ФУНКЦИЯ НОЧНИКА
- ✓ УСТАНОВКА РАСПИСАНИЯ РАБОТЫ
- ✓ ЗАКАЗ ЧАЯ

И МНОГОЕ ДРУГОЕ ...

Работает
с Алисой



Управление из дальней зоны доступно при подключенном приложении R4S Gateway. * Смартизируйся!

redmond.company • multivarka.pro
store.redmond.company



СКАЧАЙ
ПРИЛОЖЕНИЕ
READY FOR SKY



Реклама 12+

ПРОТИВ ШЕРСТИ

Четвертое поколение «трешки» – это горячая внешность, старые моторы и странные комплектации.

Автор Михаил Гзовский, фото автора и компании Mazda

Наш красный цвет круче, чем у Ferrari, – попробуй поспорь с этим утверждением маздовцев, когда перед тобой сверкает такая красота! А знаете, в чем секрет ярко-красного оттенка Soul Red? В сочетании полупрозрачности покрытия и глубины цвета. На солнце машина буквально горит, а в тени смотрится как спелая вишня. Ради такого эффекта разработали роботизированную технологию Takuminuri: полупрозрачный слой краски наносится на отражающий праймер из микроскопических алюминиевых чешуек. Причем важно уложить чешуйки в определенном порядке. Вспомните, как это бывает с некоторыми тканями: гладишь по текстуре – один цвет, проводишь рукой против шерсти – совсем другой.

Российские продажи стартуют с «трешки»-хэтчбека. Это решение нельзя назвать логичным, учитывая пристрастие россиян к седанам (их появление ожидается к концу года).

Пластмазда

В Мазде всегда любили грести против течения. И если бы они ограничивались только цветом! Поэкспериментировав с тачскрином в прошлом поколении «трешки», японцы отказались от этой затеи и поставили в новую машину бесчувственный 8,8-дюймовый широкоформатный дисплей. Вот так челлендж в цифровую эпоху!

Когда-то я обладал парой предшественниц «трешки» – это были «триста двадцать третьи» из середины 1990-х. Азартные и харизматичные машины, но с эргономически примитивным и чёрствым салоном. Теперь Mazda рвется в премиум, и отделка на голову лучше, чем у уходящей модели. На ощупь интерьер даже богаче, хотя в наше время почти все производители

хитрят с материалами софт-лук, которые лишь кажутся мягкими.

Пластик элегантной передней панели податлив и отделан кожей со щедрой отстрочкой. Селектор автомата отодвинули от водителя, подлокотник удлиннили вдвое. Опираешься на него, и под пальцами оказывается шайба контроллера в окружении кнопок, среди которых кнопка Home: нажал – и попал на главную страницу меню. Надавил на клавишу со звездочкой – открыл меню навигации. Привыкаешь сразу, и можно бродить по меню, простите за каламбур, вслепую.

Классные сиденья точно распределяют нагрузку и ненавязчиво обнимают бока.

Багажный отсек без каких-либо ниш и тайников вмещает невеликие 295 литров. Под полом лишь докатка.

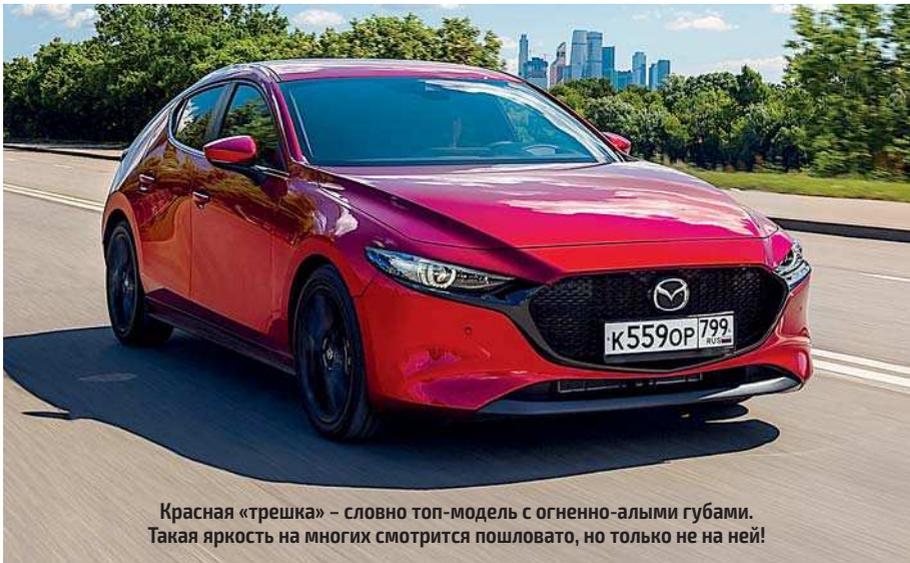


Mazda 3

Длина/ширина/высота/база
4460/1795/1435/2725 мм
Объем багажника 295 л
Снаряженная/полная масса 1362 кг
Двигатель бензиновый,
P4, 16 клапанов, 1998 см³;
110 кВт/150 л.с. при 6000 об/мин;
213 Н·м при 4000 об/мин
Время разгона 0–100 км/ч 9,3 с
Максимальная скорость 213 км/ч
Топливо/запас топлива АИ-95/51 л
Трансмиссия передний привод; А6



В дуэли полутора- и двухлитрового моторов однозначно побеждает последний: с ним машина обретает приятную динамичность, при этом реально уложиться в семь литров на сотню.



Красная «трешка» – словно топ-модель с огненно-алыми губами. Такая яркость на многих смотрится пошлово, но только не на ней!



Передние кресла великолепны. Пухлые на вид и на ощупь, но при этом достаточно цепкие.

В машинах в стандартной комплектации теперь регулируется наклон подушки. Диапазон продольной регулировки рулевой колонки увеличен на 10 мм – до 70 мм. В общем, водителям любого роста стало проще найти удобную посадку.

А вот рослым задним пассажирам грустовато. Чтобы попасть в машину, приходится сгибаться в поклоне, иначе можно приложиться головой о стойку крыши. В ногах и голове салон «давит». Разъемов USB нет. За какие грехи «премиальных» покупателей лишили кармана в спинке водительского сиденья? Намек на то, что журналы уходят в прошлое? Бог с ним, с обогревом задних сидений, – но где хотя бы дефлекторы вентиляции?

Багажник тоже с сюрпризом. Бросил я чемодан и хотел закрыть люк дверь, но увидел на ней кнопку. Наверное, электрпривод крышки. Щелк, и вместо



При росте 178 см я сел «сам за собой» очень плотно: колени почти в спинке, боковая стойка и потолок подавливают.



После разговоров о премиальных амбициях видеть экономию на дефлекторах вентиляции и кармане в спинке водительского кресла странно.

ожидаемого эффекта заблокировались все двери. А ключ тем временем лежит в салоне! Пришлось лезть в багажник, откидывать половину спинки сиденья и разблокировать заднюю дверь изнутри.

Огонька не найдется?

Хотите еще примеров из серии «против шерсти»? Маленькая и гордая компания в одиночку экспериментировала с роторно-поршневыми «ванкелями» (АВТОВАЗ не в счет) и моторами с циклом Миллера. На повестке дня



МЕТАН: АБСОЛЮТНАЯ ЭКОНОМИЯ

Использование природного газа (метана) на транспорте снижает топливные затраты автовладельцев в 2–3 раза. Стоимость 1 м³ топлива EcoGas, который по расходу равен 1 литру бензина, на газозаправочных станциях «Газпром» в среднем составляет всего 16 рублей, тогда как стоимость бензина АИ-95 – порядка 46 рублей.

Первыми массово переходить на природный газ в качестве моторного топлива стали российские таксопарки. Рассмотрим на их примере процесс экономии на топливных затратах.

Партнер Яндекс.Такси в Татарстане перевел на природный газ 70 автомобилей. По подсчетам компании, затраты на переоборудование таксопарка составили 4,5 млн рублей, то есть порядка 64 тыс. рублей на 1 автомобиль. При разнице в цене 30 рублей (см. выше) окупаемость оборудования наступит после заправки 2133 м³ топлива (64000/30 = 2133 м³). Таким образом, при средней заправке автомобиля такси 40–50 литров в сутки затраты на оборудование окупятся примерно за 1,5 месяца (2133/50 ≈ 42 дня). Дальше — чистая экономия: ежедневная заправка каждого автомобиля природным газом (50 м³) обойдется водителю службы такси всего в 800 рублей против 2300 рублей — 95-м бензином.

В настоящее время службами Яндекс.Такси эксплуатируется 4300 автомобилей на природном газе в Москве, Санкт-Петербурге, Краснодаре, Томске, Ярославле, Казани и в других городах России. Дальнейшему расширению применения метана на транспорте способствует реализация специальных маркетинговых программ компании «Газпром газомоторное топливо».

В частности, автовладельцам предлагаются льготные условия установки газобаллонного оборудования, возможность окупить первоначальные затраты при переходе на метан и др. Подробная информация по участию в акциях представлена на сайте gazprom-agnks.ru



Комсомолка и просто красавица



Без нового мотора – не спортсменка

По задумке дизайнеров, кокпит подчинен принципу симметрии. И в отсутствии чувства стиля их не упрекнешь.

Пока все бегут от контроллеров к тачскринам, Mazda вновь шагает наперекор моде. В новой машине 8,8-дюймовый экран широкоформатный, но не сенсорный.



Панель приборов – это стильные аналоговые шкалы по бокам и цифровой семидюймовый TFT-дисплей в центре комбинации. Но «объемная» комбинация с раструбами на машинах первых двух поколений была самобытнее.

SkyActiv-X 2.0 с приводным нагнетателем и воспламенением от сжатия, управляемым искровым зажиганием. Но эти два литра и 180 сил на российских машинах не появятся. Для нас оставили старые добрые двигатели SkyActiv 1.5 и 2.0 (120 и 150 л.с.) Первый – в паре с шестиступенчатой механикой или автоматом, а топовый двухлитровый – только с автоматом.

Что бы ни говорили инженеры про систему G-Vectoring Control Plus для точного следования траектории или модифицированные сайлент-блоки в передней подвеске McPherson, огонька от шасси не ждите – он канул в Лету вместе с многорычажной задней подвеской.

Mazda 3 образца 2019 года – это легкий руль с условным «нулем» (хотя и не без обратной связи), умеренно быстрые, но мягкие реакции при резкой смене курса и небольшие крены. Плавность хода? Не скажу, что «трешка» готова бить по этой части конкурентов. Полторалитровая машина на «восемнадцатых» колесях подпрыгивает на мелких неровностях, как будто в шины вдули пару лишних атмосфер. Двухлитровая

на «шестнадцатых» идет заметно мягче. Шумов и вибраций стало меньше, и это здорово. Однако расплата за дополнительные изоляционные материалы – выросшая минимум на 40 кг снаряженная масса. В итоге младшего 120-сильного хватает для неспешной езды в городе (0–100 км/ч за 12,4 с), но на трассе недостаток тяги очевиден. Догадывается об этом и расщепленный автомат, подтыкающий пониженную передачу даже в ответ на легкое касание педали газа. Так и едешь под периодически вскрикивающий у красной зоны тахометра мотор.

Так что мой выбор – два литра. Спортом здесь тоже не пахнет, но запаса под правой педалью и сбалансированности в связке мотор/коробка гораздо больше.

Неполный комплект

Казалось бы, какие загвоздки могут быть с выбором из трех линий исполнения и двух типов кузова? Однако первым в продажу поступает хэтчбек, хотя, по статистике продаж, среди машин прошлого поколения лучшим спросом пользовался седан. В российской Mazda грустно покажут плечами – мол, сами ждем. Возможно, седаны приедут к осени. Так что пока для нас – только хэтчбек, но и тут придется собрать пазл.

Самая простая «трешка» с полторалитровым мотором, на «ручке» и в начальной комплектации Drive стоит 1 490 000 рублей. Базовое оснащение, на первый взгляд, богатое: полный электропакет, кондиционер, проекция данных на ветровое стекло, датчики дождя и света, электрический «ручник», светодиодные фары, семь подушек безопасности (в том числе коленная для водителя), системы стабилизации,



Проекция на лобовое стекло (Active Driving Display) идет по умолчанию даже в начальной версии. Но, честное слово, я поменял бы ее на парктроник, – а он доступен только в самой дорогой версии Supreme.

антиблокировочная и распределения тормозных усилий, а также G-Vectoring Control Plus и еще кое-что по мелочи. Но в этом списке нет обогревов передних сидений и боковых зеркал, как и их электроприводов. За ними нужно идти в Active (от 1 590 000 рублей), который пока продается только с двухлитровым мотором.

Хотите электропривод сиденья, обогревы руля и дворников, подрулевые лепестки, память положения зеркал, парктроник с камерой заднего вида, 18-дюймовые колеса вместо «шестнадцатых»? Тогда вам за версией Supreme, а она пока предложена только с полторалитровым мотором и дорожке двухлитровой (от 1 683 000 рублей).

Даст бог, российское представительство добавит недостающие звенья в это маркетинговое недоразумение, иначе «трешке» придется несладко. Ведь за миллион семьсот можно купить не только премиальные «единичку» BMW или Mercedes-Benz A-класса. В 1 576 000 и 1 579 000 рублей оценены злейшие конкуренты Mazda 3 – локализованные во Владивостоке двухлитровые 150-сильные Mazda 6 и CX-5.

**nokian®
TYRES**



ОТКРЫВАЙ ЗИМУ

Первая в мире зимняя шина с революционной технологией ошиповки двумя типами шипов. Шипы в центральной части эффективно работают при разгоне и торможении на скользкой поверхности, шипы в плечевых зонах обеспечивают надежное сцепление в поворотах на обледенелых дорогах.

Технология двойной ошиповки препятствует скольжению и делает управление автомобилем предсказуемым и стабильным.

**ОТКРЫВАЙ НОВЫЕ МАРШРУТЫ.
ОТКРЫВАЙ ЗИМУ С ШИНАМИ NOKIAN TYRES**

NOKIANTYRES.RU

**NOKIAN
НАККАРЕЛИТТА® 9**



Реклама. ООО «Ноккиан Шина», 188640,
Ленинградская область, г. Всеволожск,
ул. Автомобильная, 14, ОГРН 1027808006676.

Плечевая линия, берущая начало у фары, обрывающаяся на дверях и финиширующая у заднего фонаря, отсылает к легендарному купе Audi Quattro 1980 года. Еще одна эффектная горизонталь прочерчена на уровне дверных ручек.



ДЕФОРС-МАЖОР

Модернизированный Audi A4: почему больше не будет самого популярного в России мотора?

Автор Михаил Гзовский, фото автора и компании Audi

Помните ту медиаволну, которая поднялась лет пятнадцать назад с появлением малолитражных турбомоторов? Нас убеждали, что идти другим путем решительно невозможно и скоро под капотами даже солидных седанов будут вздыхать турбинами двигатели объемом с бутылку шампанского.

«Тренд на даунсайзинг прошел», — не моргнув глазом заявляет теперь руководитель всей группы Volkswagen доктор Герберт Дисс. Мол, во всем вина экология — малолитражные моторы не в состоянии соответствовать новым нормам в реальных дорожных условиях.

Что дальше? В перспективе у концерна Volkswagen точно не будет мотора

меньше трехцилиндрового литрового бензинового для младших моделей (Polo, Up). Новых дизелей объемом менее 1,6 литра тоже не ждите. Тренд с радостью подхватила фирма Audi, и это отличные новости для нас с вами.

Так уж сложилось, что доверия к двум литрам в России больше, чем к полутора, — не придется бежать за добавкой. Шутки шутками, но самый популярный на нашем рынке A4 1.4 TFSI уходит. Обновленной «четверке» со старта продаж в первом квартале 2020 года положен как минимум двухлитровый TFSI для версии A4 35. Этот мотор дефорсирован до тех же 150 сил, что выдает 1.4, но момента побольше — 270 Н·м против 250. А разгон до сотни стал более ленивым — на 0,4 секунды.

Поймать «динамическую» разницу с «дореформенным» A4 1.4 TFSI мне не удалось. На первый европейский тест-драйв немцы из бензиновых версий выкатили только 40 и 45 TFSI: с тех же двух литров снято 190 и 245 л.с. соответственно. Обе появятся в России, первая — с передним приводом, вторая — со всеми ведущими. Следом ждем 190-сильный 40 TDI quattro. Коробка передач — исключительно семиступенчатый робот S tronic.

Рестайлинг по-ингольштадтски — это почти полностью новое кузовное «железо». Вроде бы силуэт не изменился, а седан смотрится свежо даже в профиль. Головная оптика больше не «молниеносная», но узнаваемость не хуже прежнего — спасибо зебре светодиодных ходовых огней. В том же ключе оформлены задние фонари. Кстати, передняя оптика теперь светодиодная уже в базе.

В интерьере — потери. Ушел в прошлое тачпад MMI, и теперь всё управление второстепенными функциями возложено на тачскрин. Что бы ни говорили цифровые апологеты — про переменный отклик, зависящий от длительности прикосновения, про послушность жестам перелистывания и касанию несколькими пальцами, — желание что-то настроить на ходу у меня пропало на второй попытке. Стерпится — слюбится?

Подвесочное «железо» — без новостей, и это здорово. Вопреки подкапотной революции, Audi продолжает гнуть универсальную настроечную линию. Мне нравится, что 40 TFSI в хорошем смысле слова нейтрален. Никаких резких или притупленных откликов на руль, раскачки или же излишней жесткости подвески, задумчивости



Audi A4 35 TFSI

Длина/ширина/высота/база
4762/1847/1428/2820 мм

Объем багажника 460 л

Снаряженная/полная масса
1515/2035 кг

Двигатель бензиновый,
P4, 16 клапанов, 1984 см³;

110 кВт/150 л.с.
при 3900–6000 об/мин;

270 Н·м
при 1350–3900 об/мин

Время разгона
0–100 км/ч 8,9 с

Максимальная
скорость 225 км/ч

Топливо/запас топлива
АИ-95/54 л

Трансмиссия
передний привод; P7



Тачпад исчез: отныне всё управление возложено на тачскрин диагональю 10,1 дюйма и разрешением 1540 × 720 пикселей. Предусмотрено три уровня отделки – базовый, design selection и S line. В составе первой пары пакетов есть двухцветная передняя панель. Цвет пластика – светло-серый, темно-серый, бежевый или черный.



Чтобы ввести название отеля, мне пришлось остановиться. В движении декларированное распознавание рукописных букв не сработало – по моим каракулям навигация ничего не нашла.

либо нервозности на правой педали. А разгон и управляемость на славу!

Включаешь режим «спорт» в Audi drive select, ответственный за калибровки дросселя, робота и адаптивной подвески, и машина охотно выстреливает на обгон, не давая на уши песней мотора. Интересно, что даже полноприводный дизельный 40 TDI плывет на той же комфортной волне. Казалось бы, две разные философии, но едут машины очень похоже. Турбонаддув на бензиновом моторе практически нивелировал отставание в тяге на низких оборотах и обеспечил более широкий рабочий диапазон. С другой стороны,

В 2020 году в России должны появиться шикарный универсал Audi A4 Avant и его «внедорожная» версия allroad quattro с увеличенным на 35 мм дорожным просветом. Конкурировать с кроссоверами последнему будет непросто, но если хочется выделиться из толпы – лучшего способа не найти. Вероятно, у нас allroad предложат в единственной вариации – с 245-сильным двухлитровым мотором и семиступенчатым роботом S tronic (45 TFSI). А в Европе будет доступен привод двух типов: quattro ultra, как у нашего 45 TFSI (подключаемая посредством муфты Haldex задняя ось), и классический quattro (постоянный полный привод с самоблокирующимся межосевым дифференциалом).



«Взрослый» мотор, универсальный характер и классная внешность



Придется отвыкать от полюбившейся шайбы контроллера MMI

дизель уступает TFSI по части вибраций и уровню шума в салоне лишь пару децибелов и заметно экономичнее: в среднем 5,6 л/100 км против 7,4.

Подозреваю, что и базовый 35 TFSI не расстроит на ходу. А чисто психологически два литра в сочетании с солидным шильдиком 35 – уж точно мажорный сценарий.

ЭР

Новые цвета сидений – коричневые Okapi Brown (на фото) и Cedar Brown, а также серый Manganese Grey.



КРУЧЕ, ЧЕМ ВИН ДИЗЕЛЬ

Топовая версия S4 – еще одна маленькая революция для «четверки». Трехлитровый дизель от SQ5 передает 700-ньютоную тягу (доступна с 2500 оборотов) и предельные 347 л.с. на все колеса через восьмиступенчатый гидроавтомат tiptronic и трансмиссию quattro с межосевым самоблоком. К сожалению, прочувствовать мощь и послушность, от которых я кайфовал на итальянских горных дорожках, на наших дорогах не удастся – в планах нет поставок таких машин в Россию.

Дизель 3.0 на модификации S4 TDI интересен сочетанием турбокомпрессора и электроприводного нагнетателя, компенсирующего инертность турбины на низких оборотах. Результат – плавное нарастание мощности без эффекта турбоямы. Электромотор мощностью 7 кВт, который раскручивает колесо компрессора до 65 000 об/мин примерно за 300 миллисекунд, интегрирован в 48-вольтовую бортовую схему. Эта же батарея обеспечивает работу умеренного гибрида Mild-Hybrid со starter-генератором, рекуперирующим энергию торможения: на выходе – расход топлива 6,2 л/100 км/ч и экономия до 0,4 литра на 100-километровом пробеге. Ах да, чуть не забыл – разгон до первой сотни отнимает у S4 в кузове седан всего 4,8 секунды.

БАЛАНС ПРОТИВОП

Марка Jaguar – новичок в сегменте кроссоверов, но сумела шокировать в нем уже не единожды. «Блин» у британцев вышел не комом, а практически идеальным.

Едва ли в автомобильном мире можно найти больших традиционалистов, нежели британцы. Приверженность давно сложившейся системе ценностей мешает жить

в условиях жесткой конкуренции и убастряющей цифровойизации.

Но Ягуару удалось найти правильный путь. До 2016 года у марки не было ни одного кроссовера – только легковушки. Теперь трендовых моделей в линейке аж три. Каждая из них способна удивить, а одна – так и вовсе революция глобального масштаба.



JAGUAR I-PACE

В гонку электрических вооружений включились все мировые автоконцерны, а победителем вышел Jaguar. Британцы первыми запустили в серию «дальнобойный» электрокар, по практичности максимально близкий к машинам с двигателями внутреннего сгорания. Никто из ключевых конкурентов этого пока не сделал.

На одной зарядке аккумулятора энергоемкостью 90 кВт·ч полностью электрический I-PACE проезжает до 470 км. Расчет произведен по новому циклу WLTP, приближенному к реальной жизни. Поэтому автономность больше четырех сотен километров не является утопией.

Большинству этого будет достаточно на несколько дней эксплуатации. Причем заряжать электрокар можно в собственном гараже и неплохо экономить, ведь электроэнергия дешевле бензина, а вдобавок электрические машины можно оставлять на городских парковках бесплатно.

Батарея расположена под полом, что обеспечивает низкий центр тяжести. Jaguar I-PACE с его четырьмя сотнями сил и разгоном до 100 км/ч за 4,8 секунды с полным правом можно назвать спортивным кроссовером. При этом он оснащен адаптивным полным приводом

и пневмоподвеской, которая в верхнем положении увеличивает клиренс до 230 мм. Кроме того – внедорожные ассистенты, которые есть на кроссоверах F-PACE и E-PACE. Так что электрический SUV вовсе не городской неженка. С помощью функции Smart Settings машина запоминает индивидуальные настройки для разных водителей. Причем не только зеркал и сидений, но и остальных систем, включая мультимедийный контент.

Вдвойне уникальным Jaguar I-PACE в России делает статус единственного в своем роде. Больше ни одного более-менее практичного электрокара на нашем рынке официально не продается. При этом цена кроссовера остается на уровне премиальных одноклассников при сопоставимом оснащении и большей привлекательности в глазах ценителей современных технологий, подтверждаемой статистикой продаж.

За первые семь месяцев в России продано 87 экземпляров Jaguar I-PACE, что при только развивающейся у нас электротрансформации можно назвать отличным результатом. I-PACE рискнул стать пионером в деле переворота сознания российских потребителей – и неплохо в этом преуспел.

ОЛОЖНОСТЕЙ

Любую модель Jaguar клиент может приобрести не выходя из дома: выбрать на сайте www.jaguar.ru машину из имеющихся в наличии, тут же внести за нее депозит банковским переводом и выставить свой старый Jaguar на онлайн-аукцион официальных дилеров, продав его предложившему максимальную цену. Кроме того, можно зафиксировать все расходы на текущее ТО, приобрести сервисный пакет на срок до 5 лет или 120 000 км.



JAGUAR E-PACE

E-PACE, как и положено младшему члену семьи, более задиристый, нежели старший F-PACE. Поначалу это можно и не заметить, а потом вдруг видишь фары в стиле бескомпромиссной двухдверки Jaguar F-TYPE и поручень в салоне между водителем и пассажиром, визуальнo разделяющий пространство на два индивидуальных копита.

Машина оказалась чуть ли не первым в истории Ягуаром, под капотом которого трудятся только четыре цилиндра. Моторная гамма сплошь состоит из «турбочетверок» Ingenium, но их отдача доходит до 240 л.с. в дизельном варианте и до 300 л.с. в бензиновом, так что на недостаток мощности жаловаться не приходится. Да и звуковое сопровождение не позволяет жалеть о недостатке цилиндров: маленький, но настоящий Jaguar!

E-PACE не меньше своего более крупного собрата любит быструю езду и способен порадовать искушенного водителя «правильными» повадками. Умному полному приводу помогают система адаптации к дорожному покрытию и режим старта на скользкой поверхности.

Набор опций не беднее, чем у машин классом-двумя выше. Матричные LED-фары, проекционный дисплей, колёса диаметром до 21 дюйма, возможность дистанционного контроля машины, цифровая комбинация приборов.

Стильный, отлично укомплектованный и экономичный E-PACE служит «входным билетом» в мир автомобилей Jaguar как самый доступный кроссовер. Выросших из него клиентов встретят старшие модели.



JAGUAR F-PACE

Первенец ягуаровской семьи SUV вырос из концепт-кара C-X17 2013 года. Характерная черта его дизайна – интеллигентная спортивность. Почти все стараются подчеркнуть выверенные ездовые повадки агрессивным обликом машины, а вот F-PACE усыпляет бдительность кошачьей грацией, чтобы обставить всех хоть на прямой, хоть на серпантине.

Jaguar F-PACE получил признание, став победителем сразу в двух классах конкурса «Всемирный автомобиль года – 2017». Авторитетное жюри поставило его на высшую ступень в главной номинации и категории «Лучший дизайн».

Кроссовер легче большинства конкурентов. Секрет – в фирменной архитектуре iQ[Al]. Доля алюминия в конструкции кузова доходит до 80 %, крылатый металл дополняют магний и композит. Из алюминия почти полностью сделана и подвеска.

Подкрепляют задиристый нрав разноплановые двигатели. Основа гаммы – турбированные «четверки» семейства Ingenium, покрывающие диапазон мощности от 180 до 300 л.с. Тем, кому этого недостаточно, предложен выбор из пары шестицилиндровых моторов, бензинового и дизельного. Ну а на вершине обосновался Jaguar F-PACE SVR, серьезно заряженный компрессорным агрегатом V8 мощностью 550 сил.

Из интересных решений выделяется браслет Activity Key – водостойкий и ударопрочный. Владелец надевает его, отправляясь заниматься спортом. Обычный ключ можно смело оставить в машине: он будет временно отключен. Для того чтобы открыть автомобиль, нужно поднести браслет к букве J шильдика на двери багажника.



Новый Kia Soul не имеет версии GT – он перешел в более простую лигу GT Line и опустился в налоговогодную нишу «до 200 л.с.».
Три самые упакованные версии Соула, включая GT Line, оснащены богатым дисплеем диагональю 10,25 дюйма. Подрезанный снизу руль – непременный атрибут всех Kia со «спортивными» литерами.



GT ДЛЯ НАРОДА

Почему люди покупают заряженные Kia разной степени «прожарки»?

Автор Кирилл Милешкин, фото фирмы Kia

Если посчитать спортивные и при-спортлиственные машины в российской гамме, то в массовом сегменте в лидерах окажется марка Kia: десять спортвариантов для семи моделей. Обозначений два: GT Line и GT.

GT Line – это «казаться». У таких машин – спортивный обвес и декор интерьера с красными акцентами, иногда чуть изменены характеристики подвески и рулевого управления. Силовой агрегат и прочее «железо» стандартные. Исполнение GT Line в своем портфолио имеют Picanto, Sportage, Sorento Prime, Soul, Proceed, Optima и Stinger.

GT – это «быть». Ко всем прелестям версии GT Line прилагается более мощный двигатель, который предусмотрен только для этой комплектации, больше опций и чуть взбодренное шасси. Таким статусом обладают только Proceed (200 л.с.), Optima (245 л.с.) и Stinger (370 л.с.).

Спрос на «горячее» неравномерный. Soul и Sportage в исполнении GT Line выбирают лишь 2 % покупателей. У Оптимы версия GT Line – в числе самых дорогих, но ее доля составляет аж 22 %. Рекорд – у Стингера: 46 %! На «чистый» GT у двух последних приходится 6 и 11 % соответственно.

Душечка

В прошлом поколении Soul имел версию GT, а теперь – только GT Line.

Stinger GT так цепляет взгляд, что его покупали бы даже с 150-сильным мотором. Турбомотор и диагональные распорки – верный признак «правильного» автомобиля. Красная кожа – привилегия исключительно Стингеров GT Line и GT. Причем у GT есть функция регулировки ширины валиков боковой поддержки водительского сиденья.



Нелогично, ведь 200-сильный двигатель положен только этой, топовой модификации. Неужели сказалась потеря четырех «лошадей», которые у мотора 1.6 T-GDi в 204 силы отняли из уважения к российским налоговым особенностям?

Соулу GT Line положены оригинальные амортизаторы и пружины, диаметр тормозных дисков больше на 25 мм спереди и на 22 мм сзади. Но... эмоций от езды кот наплакал.

Под полный газ квадратный «конёк» охотно подрывается вперед. В спортрежиме преселективный робот даже делает вид, что шустрее блуждает по семи передачам. Однако огонька, тянущего на титул GT, нет. Просто шустрая машина на каждый день с хорошим, но отнюдь не спортивным откликом на повороты руля.

Это и есть в понимании корейцев GT Line – чуть круче обычного. Назвать идеальными короткие отношения с просторным и неплохо оснащенным Соулом мне мешают две вещи. На шершавом асфальте явственнее, чем хотелось бы, слышно шины. А еще в топовой комплектации с массой новомодных примочек не нашлось места датчику дождя. Его вообще нет на новом Соуле, хотя у предшественника был. Забыли поставить?

Относительно старой машины новый «подогретый» Soul подорожал почти



на 100 тысяч – до 1 629 900 рублей. За эти деньги сложно найти сочетание 200 сил, разгона до сотни быстрее восьми секунд и отличного оснащения. Разве что у Октавии 1.8 TSI, которая за 1,6–1,65 млн рублей оснащена не хуже и превосходит Soul по внутреннему объему.

Оптимум для немногих

Иду по восходящей и беру ключи от 245-сильной турбо-Оптимы GT. Коробка передач родная – шестиступенчатый автомат, шустрый и логичный. Сулят разгон до сотни за 7,4 секунды. Mazda 6 с наддувной «четверкой» (2,5 л, 231 л.с.) продельвает то же упражнение за семь секунд ровно. На ней я ездил совсем недавно (ЗР, № 3, 2019), впечатления еще свежи, и сравнение напрашивается само собой.

У версии GT – свои пружины, амортизаторы и рулевая рейка с усилителем, поэтому такая Оптима несколько отличается по поведению от седанов с моторами 2.0 и 2.4. Что особенно ценно, без ущерба для комфорта пассажиров.

Kia Оптима GT ощутимо мягче Мазды, в которой на каждой кочке приходит мысль о жестоком обращении с железным животным. Отчасти это из-за шин: у Kia профиль на 6 мм выше. Но лишь отчасти. Подвеска Оптимы явно комфортнее, – но машина не столь четко следует за рулем. Для меня важнее первое, и я предпочел бы Kia.

Оптима GT стоит 2 054 900 рублей. Предтоповое исполнение GT Line на 170 тысяч дешевле, а выглядит так же. Лишь красных суппортов сзади нет (только спереди), а мотор на 57 сил слабее. Если построить систему координат относительно турбированной Мазды 6 и Самгу 3.5, окажется, что Оптима GT Line доступнее как минимум на 190 тысяч. Mazda 6 больше заточена под спортивные каноны, Toyota Самгу упирает на классическое понимание комфорта, Оптима – это баланс динамичности и комфорта.

Полет шмеля

А теперь – Stinger. Наделал он шороху два года назад! Как оказалось, едет практически по-немецки, классно рулится и умеет мести хвостом.

Kia	Soul GT Line	Optima GT	Stinger GT
Длина/ширина/высота/база	4195/1800/1610/2600 мм	4855/1860/1485/2805 мм	4830/1870/1400/2905 мм
Объем багажника (VDA)	364 л	510 л	406 л
Снаряженная/полная масса	1519/1860 кг	1755/2120 кг	1971/2325 кг
Двигатель	бензиновый, Р4, 16 клапанов, 1591 см ³ ; 147 кВт/200 л.с.	бензиновый, Р4, 16 клапанов, 1998 см ³ ; 180 кВт/245 л.с.	бензиновый, V6, 24 клапана, 3342 см ³ ; 272 кВт/370 л.с.
Время разгона 0–100 км/ч	7,8 с	7,4 с	5,3 с
Максимальная скорость	205 км/ч	240 км/ч	270 км/ч
Топливо/запас топлива	АИ-95/54 л	АИ-95/70 л	АИ-95/60 л
Расход топлива: смешанный цикл	6,9 л/100 км	8,5 л/100 км	11,0 л/100 км
Трансмиссия	передний привод; Р7	передний привод; А6	полный привод; А8

Stinger GT – это «шестерка» объемом 3,3 литра и отдачей 370 л.с. Полный привод и чуть больше пяти секунд до сотни. Ускорения – огонь! Управляемость – кайф! Нагнавший меня дождь дал понять, насколько далек предел возможностей Stingera. Нет ли у него в родственниках рельсового транспорта?

Коллеги, погнавшие Stinger на гоночном треке, восхищаются его заднеприводными повадками. А я на мокрой дороге рад полноприводной уверенности автомобиля. Перестроения через колеи, резкие ускорения – всё очень надежно. И зимой такой характер порадует.

Подвеска жесткая, но не зубодробительная. И все опробованные мной машины (Soul GT Line, Оптима GT и Stinger GT) выстроились в четкую иерархию: больше цена – жестче ходовая – ниже уровень шума. Stinger оказался самым тихим, но изоляцию колесных арок можно улучшить.

Цена 370-сильного Stingera – 3,4 миллиона рублей. Немецкие машины

близкой мощности на 500–600 тысяч дороже, а если дооснастить их до уровня Stingera, разница будет еще больше.

В сухом остатке: Soul GT Line самобытен и прилично едет. Но средний возраст покупателя – 43 года: это скорее семейная машина, а не «зажигалка».

Оптима в кроссоверную эпоху уверенно входит в топ-25 российского рынка, в своем сегменте проигрывая только Самгу.

За цену версии GT можно купить средний вседорожник с не самым хорошим оснащением и без особых намеков на спортивность. Поэтому для людей, еще не заразившихся SUV-вирусом, Оптима GT – интересный вариант.

Stinger GT – новый уровень для Kia. По соотношению цены и ходовых качеств аналогов нет. Но я остановился бы на 247-сильной версии – она ненамного дороже Оптимы GT при несопоставимо более яркой харизме. **ЗР**

Отличить Оптиму GT Line с мотором 2.4 от GT 2.0 турбо можно только по тормозным суппортам: красные – только спереди, а на GT – все четыре.

Интерьер в духе BMW предыдущих поколений слегка устарел. Восемидюймовый дисплей маловат для автомобиля бизнес-класса. Всё намекает на то, что жить Оптиме осталось недолго.

Оптимам GT Line и GT положены шины размерностью 235/45 R18, остальным – максимум 215/55 R17. Такие шины делают автомобиль жестче (но не критично) и послушнее.





МАСЛО ROWE

ЧИСТОКРОВНЫЙ «НЕМЕЦ»

Выбор моторного масла – популярнейшая тема в автомобильной среде. Предложений много, мнений еще больше. Но если вы решите сделать ставку именно на немецкий продукт, то ROWE – отличный выбор. Поэтому что это действительно настоящий «немец».

НАСТОЯЩИЙ НЕМЕЦ

Никакой рекламы в этом заявлении не содержится. Просто концерн ROWE MINERALÖLWERK GMBH, основанный в 1995 году, – это действительно истинно немецкое предприятие. Со своим колоритом аутентичности и продукцией со знаком качества *Made in Germany*.

Не секрет, что сегодня надпись на товаре «Сделано там-то» уже не вызывает доверия. Натуральное хозяйство давно вымерло. Какой смысл производить всё у себя, если у далекого восточного соседа то же самое можно получить по дешевке? Да и какой современный товар можно при этом изготовить? Конечно, валенки можно свалить и у себя в избушке, но для производства технически сложных товаров нужно сырьё, которое с должным качеством производится всего несколькими компаниями в мире. И без них не обойтись.

Взять, к примеру, моторное масло. Для его производства необходимы очень специфические компоненты – базовые масла, присадки с добавками и т. п. Всё это, как правило, закупается на стороне. Вот и получается, что при виде надписи типа *Made in Germany* современный покупатель давно не ощущает привлекательности Мерседесов былых времен, считавшихся «миллионниками». Он твердо уверовал в то, что в самой Германии расположена разве что штаб-квартира фирмы, которой принадлежит данный бренд, – а реальное производство при этом находится именно там, о чем все подумали.

Но это не всегда так. И не совсем так.

Действительно, наклеить на свой товар липовый знак качества *Made in Germany* сегодня несложно – хоть с надписью «Сделано на Марсе». Согласно немецкому законодательству использовать знак качества *Made in Germany* могут не все. Простая перепродажа чего-либо плюс прописка в Германии тут не сработают. И даже если сырьё, закупаемое на международных рынках, переработать в европейской

Самый большой и современный автоматизированный завод в Европе

компании для производства нового продукта, который затем импортировать в Германию и продавать как нечто новое, то такой товар не будет считаться *made in Germany*. Вообще-то, так и должно быть. Иначе, в условиях всеобщей глобализации, можно договориться до того, что все товары отныне являются «космополитами».

Настоящее же германское гражданство товару получить нелегко: он признаётся немецким исключительно в тех случаях, когда ключевые этапы его производства – в том числе основной производственный процесс, благодаря которому товар приобретает определяющие для потребителя характеристики, – осуществляются именно в Германии.

Изюминка концерна ROWE MINERALÖLWERK GMBH – не просто в том, что он немецкий. Гораздо интереснее то, что его основатель и генеральный директор – профессиональный инженер. Поэтому проектировал завод не подрядчик со стороны, а он сам! И если в автомире сегодня принято говорить, что автомобили, мол, нынче делают не инженеры, а маркетологи, то здесь на первом месте именно инженерный подход к решению любых проблем. Пример такого подхода – в организации отопления завода: оно... отсутствует! Зато базовые масла согласно технологии постоянно находятся в подогревом состоянии – эта же энергия и согревает цеха! Неудивительно, что завод при этом действительно является экологически чистым предприятием.

Само собой, производство и смешивание, являющееся процессом создания «высокотехнологичного продукта», происходят именно в Германии – так же как и окончательный розлив в емкости, поступающие в продажу. Канистры бренда ROWE концерн делает сам – отличный способ отличить бренд от подделки. А поскольку производственный процесс в Германии контролируется немецкими регламентом и законами качества и разработки новых продуктов, концерн ROWE MINERALÖLWERK GMBH содержит собственные лаборатории для входного и выходного контроля. Кстати говоря, помимо моторных масел ассортимент **ROWE гарантирует, что на российский рынок поступают точно такие же продукты, как и на немецкий!**



ROWE: ИСКУССТВО СОЗДАВАТЬ КАЧЕСТВО!

ВЫХОДИТ НА РОССИЙСКИЙ РЫНОК

продукции включает охлаждающие, трансмиссионные и гидравлические жидкости, промышленные смазочные материалы, а также биомасла и т. п.

Само собой, компания ROWE имеет юридический адрес в Германии. А свою продукцию она продает как в Германии, так и в 80 странах по всему миру. При этом узнаваемость бренда в самой Германии составляет аж 25,8%* – это очень высокий показатель.

Особо отметим, что ROWE разрабатывает и производит специальные масла для гоночных автомобилей – ROWE Racing Motor Oil. При этом в проекте ROWE RACING участвуют такие гранды автопрома, как BMW и Porsche! Это еще раз подтверждает немецкие корни бренда: немцы всегда любили гоночный спорт.

СТАНДАРТНЫЕ ВОПРОСЫ

Ссылки на стандарты обычно не действуют на потребителя: мол, про них говорят все, но покупатели в них всё равно ничего не смыслят. В общем-то, так оно и есть, однако поясним: IATF16949 (сокращение от «Международная автомобильная целевая группа») – это отдельный стандарт для поставщиков автомобильных компонентов. Соответствие ему абсолютно необходимо для производителя смазочных материалов, желающего напрямую поставлять свою продукцию мировым автопроизводителям. Отметим, что в состав этой целевой группы входят BMW,

* Sport AUTO – немецкий журнал, издание 12/2018.

Михаэль Цее (Michael Zehe),
основатель и руководитель компании ROWE:

«Мы производим ROWE только на территории Германии»

VW, Chrysler, Daimler, Fiat, Ford, General Motors, PSA и Renault. Уточнить соответствие продукции ROWE этому стандарту в эпоху интернета несложно, тем более что фирма активно проявляет себя во множестве социальных сетей.

ЧТО НЕМЦУ ХОРОШО, ТО РУССКОМУ...

Русскому, скорее всего, будет хорошо. Потому что россиянин давно истосковался по настоящим фирменным товарам с честной родословной. Понравятся ему и его автомобилю масла и прочие товары от ROWE или нет – вопрос другой: окончательное суждение о новом товаре рождается не сразу. Приобрести, испробовать на деле, оценить плюсы и минусы, если таковые найдутся, узнать мнение других – только после этого можно выносить вердикт новинке рынка. Уточнить любую интересующую информацию можно как на сайте ROWE.COM.RU, так и в наших последующих публикациях.

Впрочем, что немцу хорошо, то и россиянину должно быть GUT!



ДОКАЖИ, ЧТО НЕ ТЫ

За неделю в редакцию пришло три «письма счастья» с требованием уплатить штраф. И все три – ошибочные!

Автор Кирилл Милешкин

Сколько бы способов сравнительно честного отъема денег ни практиковал Остап Бендер, наше государство придумает еще больше. Один из самых эффективных называется «видеофиксация нарушений ПДД», и он поставлен на поток. Главная составляющая успеха – презумпция виновности: водитель сам должен доказать, что ехал по правилам или совершил нарушение вынужденно.

Случаи наиболее абсурдных штрафов становятся резонансными. Вспомним наказания за тень от машины на обочине, стояние в заторе, приравненное к парковке в запрещенном месте, за «ездю» на эвакуаторе и за скорость более 200 км/ч, в которой «уличили» Газель и вазовскую «классику». Но очевидная необоснованность наказания – вовсе не гарантия того, что его отменяют. Так, вынужденную остановку для замены пробитого колеса в Москве отказались считать уважительной причиной для отмены штрафа.

Мы наблюдали весь этот театр абсурда со стороны, пока в редакцию

за неделю не пришло сразу три «письма счастья». И все три очень удивили.

Datsun mi-DO, пострадавший от обрыва ремня ГРМ, завис в нашем техцентре, и тем не менее его «заметила» на превышении скорости камера в Крыму. Инспектора Акишева не смутило, что на фотографии – Лада Ларгус, а первый символ номерного знака – четкая буква У, которую электронный глаз почему-то распознал как Х, что и превратило госномер в принадлежащий редакционному Датсуну.

На редакционную Весту, которая закреплена за мной, пришло два штрафа за один день. Это же моя годовая «норма» по нарушениям! И снова парадокс: в кадре красуется Ford Mondeo, а на его номерах как минимум два символа можно трактовать неоднозначно. Инспекторы Бурый и Лобанов, якобы подписавшие постановления в подмосковном ЦАФАПе, подвох наверняка заметили бы, взгляни они на эти бумажки. Но «человеческий» подход тут не предусмотрен.

В онлайн-режиме можно оспорить только московские парковочные штрафы. Систему, позволяющую отправить в ГИБДД жалобу на абсолютно любое наказание, только предполагается создать. Но и она нам не помогла бы: раз машины зарегистрированы на юридическое лицо, извольте обратиться официально. Пришлось писать заказные письма. Частникам легче – они могут отправить жалобу через

официальный сайт автоинспекции. При этом далеко не факт, что не придется приезжать лично.

Штрафы, разумеется, были аннулированы: с явными расхождениями не поспоришь. Но, окажись на снимках автомобили таких же моделей, как и у нас, пришлось бы собирать весомые доказательства того, что в этот день и час они находились в другом месте. Какие? ГИБДД и суд это не интересует, выкручивайтесь, мол, сами.

Тем, кому повезло меньше, чем нам, остается платить. Согласно любимой российской судьями формулировке, «нет оснований не доверять сотрудникам ГИБДД». А уж вкупе с автоматической камерой – тем более! Методов борьбы с ошибками системы у водителей, увы, немного. Если завтра государство придумает, как зарабатывать на утверждении, что $2 \times 2 = 5$, инспекторы Акишев, Бурый и Лобанов станут отличными работниками созданного для этого ведомства. **ЗР**



STIHL



Реклама. Товар сертифицирован.

ОДНА ДЕТАЛЬ МЕНЯЕТ ВСЁ

Покупайте оригинальные запчасти только у официальных дилеров STIHL.

Оригинальные детали в разы дешевле капитального ремонта агрегата.



WWW.STIHL.RU | 8 800 4444 180

КАЛИФ НА ЧАС

Развитие краткосрочной аренды автомобилей породило новые проблемы.

Автор Сергей Зиновьев, фото: Георгий Садков

Судя по поведению Госдумы, с российским каршерингом что-то не так. В первом полугодии депутаты внесли ряд законопроектов, касающихся ужесточения правил пользования этой формой аренды автомобилей. Установить на каршеринговые машины алкозамки, запретить аренду постоянным нарушителям ПДД и, наконец, внедрить автоматическую самофиксацию превышения скорости (вся необходимая для этого электроника в каршеринговом транспорте есть). Добавила свое слово и ГИБДД: среди пользователей каршеринга в ночное время высок процент нетрезвых. А у лиц, лишенных водительских прав, почему-то сохраняется доступ к услугам каршеринга.

Почему именно каршеринг привлекает повышенный интерес властей?

Полезная вещь

Причин может быть две. Первая – у каршеринга большие доходы, а пользы бюджету от него слишком мало, этого нельзя допустить.

Вторая – от каршеринга исходит опасность для социума. В частности, водители,



Средний столичный тариф – 8–9 рублей. Подавляющее большинство пользователей выбирает машины попроще – нужно ехать, а не понты.

берущие машины в аренду, порой не имеют опыта вождения. В Москве полтора десятка каршеринговых компаний. Две из них не предъявляют никаких требований к водительскому стажу клиента – только наличие прав и возраст старше 18 лет. Три компании следят, чтобы стаж был не менее года, остальным нужен минимум двухлетний. И никого не интересует, каков реальный опыт вождения. Ограничения по возрасту в большинстве компаний – 19–20 лет.

Растет прослойка водителей (в основном это молодежь), получивших права исключительно для пользования каршерингом. Своих машин у них нет. Да и зачем они нужны? Ведь каршеринг (как и такси) удобен и выгоден тем, кто пользуется им всего пару раз в неделю

для перемещений по городу. Если пересчитать все расходы и пробеги, такая краткосрочная аренда обойдется в несколько раз дешевле, чем покупка и содержание собственного транспорта. Одна минута в Москве обходится в среднем в 8–9 рублей. Немудрено, что 12 % водителей зарегистрированы хотя бы в одном сервисе каршеринга, а услуга работает в нескольких десятках городов.

Врожденная опасность

Статистика ДТП с участием водителей каршеринга существует, но не дает полной картины. Есть число аварий, погибших и пострадавших, но их нельзя пересчитать в проценты, поскольку общее количество поездок и суммарный пробег – неопределенные. Можно лишь констатировать, что основные причины ДТП в этом сегменте совпадают с «нормой»: неправильный выбор дистанции и непредоставление преимуществ, затем следуют нарушения скоростного режима и правил построения, а также непропуск пешеходов.

Повышенная опасность заложена в саму идею каршеринга. Клиент арендует любой свободный автомобиль. Утром им может оказаться Polo, днем – Captur, вечером – Smart или Mercedes-Benz GLA. Все они по-разному управляются, по-разному тормозят, у них разные габариты



ДАЙ ДОРОГУ МОЛОДЫМ

Пока каршеринговый сервис не так уж и популярен. Лидерство по активности пользования принадлежит москвичам: в течение 2018 года они совершили в среднем по 33 поездки. Самые активные пользователи – граждане в возрасте 21–35 лет. И ездят чаще, и тратят больше. У молодежи (18–20 лет) своя специфика: чаще других арендуют машины по субботам и в ночное время.

Некоторые платные парковки в будние дни заполнены «каршерингом» более чем наполовину. А иных-то парковок в центре и нет.

и обзорность. Наверное, если так «скакать» годами, то появятся определенные навыки – и такой водитель не будет выделяться странным поведением на дороге. А если стаж вождения всего два-три месяца?

Петербургский депутат Владимир Петров выступил с предложением к Минтранс: в каршеринге – возраст не менее 25 лет и стаж свыше трех лет. Некоторые эксперты считают, что эти ограничения недостаточны, хорошо бы увеличить минимальный стаж. И у них есть основания так считать.

Источник трафика

Проблема, которая уже проявилась в Москве: по утрам машины каршеринга в некоторых офисных районах заполняют собой изрядные парковочные площади. Воротнички приехали на работу. Для арендных автомобилей все стоянки бесплатные! Выглядит это как вытеснение личного транспорта из центра всех больших городов.

По данным столичной мэрии, парк каршеринга в 2019 году продолжает расти, к августу уже числилось 21 500 машин. И все они занимают пространство. Пробочную ситуацию каршеринг при этом не облегчает, поскольку самые активные периоды пользования арендными машинами приходятся на часы пик. Словно нарочно делается всё возможное, чтобы перемещение по городу становилось как можно более неудобным.

Исследования, проведенные в США, показали, что у 75 % клиентов каршеринга и вообще «индустрии совместного использования автомобилей» есть собственные транспортные средства, нередко два или более. Краткосрочную аренду они воспринимают как временную замену своей машине. А первоначальный замысел был таков: группа горожан пользуется одним (!) автомобилем поочередно, трафик уменьшается. Реальный итог: к личным автомобилям горожан добавились автомобили временные, трафик растет.

Одно утешение: каршеринг, которому предсказывают успешное развитие, может

Руль – В ПОДАРОК!

У каршеринговых компаний хватает своих проблем. Фирма BelkaCar поделилась статистикой пропавших вещей за 2018 год: **147 аккумуляторов, 9 магнитол, 97 салонных ковриков, 7 рулей, 14 передних сидений, 2100 щеток для снега и 18 тысяч литров омывайки.** Впечатляет! Вполне можно представить «психологический портрет» среднего пользователя каршеринга.



В ЧЕМ ВЫГОДА?

По данным Сбербанка, типичный постоянный пользователь каршеринга расходуется на аренду 3467 рублей в месяц. Этой суммы хватило бы примерно на 75 литров бензина, что дает от силы тысячу километров пробега. Но при этом не надо обслуживать и чинить автомобиль, думать о том, где и как его парковать.

частично вытеснить такси. Возникает замкнутый круг. Чем теснее в городе, тем всё больше горожан предпочитают ехать не на своей машине (ее ведь нигде парковать) – и тем выгоднее наращивать парк каршеринга.

По правилам трети московских компаний действие аренды распространяется на территорию города и ближайшие окрестности. У остальных есть суточные тарифы, и они позволяют уезжать довольно далеко – на 200–300 км. Правда, завершать аренду (оставлять машину) можно не везде, а только в оговоренных локациях. В любом случае на дачный трафик каршеринг теперь тоже влияет.

Кругом жулики!

Бороться с каршерингом или требовать его запрета – занятие бесплодное. Но порядок наводить надо. Неизвестные мошенники (при содействии рядовых не порядочных граждан) активно развивают сервисы продаж левых или поддельных аккаунтов. Их можно найти, в частности, в социальных сетях.

Часть аккаунтов – так называемые фейковые: вы платите (деньги уходят в киви-кошелек)... и никуда не едете, поскольку вас просто кинули. Остальные дают возможность пользоваться услугами той или иной компании фактически по документам другого человека. Один из возможных результатов: добропорядочный семьянин, проведя всю ночь дома, обнаруживает, что ночью наездил

на полторы тысячи. И хорошо, если не сбил при этом пешехода.

Для сведения: пользование поддельным аккаунтом – уголовное преступление, расценивается как угон. Но спрос-то есть!

Широчайшие возможности для различных подстав открывает новый подход к формированию автопарка каршеринга: некоторые компании принимают в него автомобили от частных лиц. Обещают доход до 25 000 рублей в месяц и скидку 33 % на поездки. Расходы на ремонт компания берет на себя и возмещает ущерб, если машина не подлежит восстановлению. Не возьмусь предсказывать, какие неприятности эта схема может принести владельцу транспортного средства. Но наверняка может.

Пока полностью не исключены все обходные пути, нет смысла ставить алкозамки и вводить ограничение по стажу вождения. И вообще, конструкцию обычно продумывают до того, как построят. С каршерингом произошло наоборот. Зато депутатам теперь есть чем заняться. **ЗР**



Парк московского каршеринга составляют большей частью бюджетные модели. Но есть и другие: Mini, Smart, BMW, Mercedes-Benz, Genesis. Для них тарифы выше.

ХОЗЯИН ГОР

Зачем в городских условиях нужен американский внедорожник стоимостью больше четырех миллионов рублей, способный взобраться разве что не на Эверест? Затрудняетесь с ответом? А для поклонников Jeep проблем с ответом нет. Поэтому «За рулем» пригласил их протестировать четвертое поколение Wrangler.



СПЕЦИАЛЬНЫЙ ПРОЕКТ

JEEP
WRANGLER

Размеры: 4334–4882 × 1894 × 1821–1848 мм

Расход топлива:

11–12 л/100 км смешанный цикл,
15–16 л/100 км город,
8,5–9,2 л/100 км трасса

Снаряженная масса: от 1883 до 2103 кг

Двигатель: 2,0 л, 4-цилиндровый,
с 8-ступенчатым автоматом

Разгон до 100 км/ч: от 8,1 до 8,9 секунды

Цена: от 2 950 000 рублей

Это дорогой конструктор для мужчин



Алексей Захаренко,
42 года,
владелец компании
«УльтраЛэнд» по продаже
и обслуживанию
медицинского
оборудования

В собственности:
Wrangler Rubicon
3-е поколение, 2013 год

Я поклонник Jeep больше десяти лет. За это время у меня было 15 машин марки, 11 из которых – именно Wrangler. Мне всегда нравились красивые, большие и мощные автомобили. Однако в случае с приобретением первого Wrangler в 2005 году сработал другой принцип – вмешались семейные обстоятельства.

На тот момент у меня был внедорожник другой марки, но появился ребенок и жене тоже стала требоваться машина. Долго искал, думал, выбирал. И тут на глаза попался Jeep Wrangler. Тогда только-только повысили таможенные пошлины, а эта машина была из старого завода. Пробег маленький – 24 тысячи км. Я поехал ее посмотреть, и у меня загорелись глаза – машина красная, яркая, очень красивая. Взял не раздумывая. Поскольку я перфекционист, практически сразу начал свой Wrangler тюнинговать и наводить красоту как внутри, так и снаружи. На этой почве стал переписываться с другими владельцами Wrangler. Так меня и затянуло в джиперскую тусовку. Сегодня я общаюсь с поклонниками Jeep не только в других городах, но и за рубежом. Так что можно сказать, что Jeep объединяет людей по всему миру.

Я первый в России купил обновленный Wrangler JK в комплектации Rubicon (3,6 л, мощность 284 л.с. – Прим. ЗР) в 2011 году. Я бы описал его в трех словах: «индивидуальность», «надежность» и «прочность». Wrangler – такой мужской дорогой конструктор с возможностью реализовать свои идеи. В этом плане возможности практически безграничные. Хотите ненавязчиво выделиться из толпы? – Добро пожаловать в наш клуб. Но тут надо понимать, что на роль единственного автомобиля в семье он вряд ли подойдет – многим машина может показаться некомфортной и небыстрой. Но харизма перекрывает любые минусы. Wrangler стоит брать для души.

На Jeep Territory я приезжал неоднократно, и каждый раз это новые впечатления и исключительно положительные эмоции. Любопытно было протестировать новый Wrangler Rubicon (JL) и понять, на что он способен в условиях жесткого бездорожья. Внешне машина похожа на предшественника, однако ее концепция серьезно изменилась. Четвертое поколение Wrangler – это абсолютно другой салон, другой уровень комфорта для водителя. Изменились даже повадки автомобиля: он стал более динамичным и сбитым. Улучшилась управляемость. Раньше, чтобы преодолеть брод, диагональное вывешивание колес или взобраться на крутую гору, требовался определенный профессионализм водителя. Теперь благодаря различным электронным помощникам это под силу выполнить обычному водителю. То есть Wrangler JL сохранил в себе черты классического рамного внедорожника и вдобавок получил новое, более стильное и технически развитое наполнение.

После теста Wrangler JL меня расстроил только один момент. Я занимаюсь тюнингом своих Jeep уже много лет, это мое главное увлечение. А теперь я даже не знаю, что можно улучшить конкретно в этой модели, чтобы она стала индивидуальной. JL уже включает в себя все те элементы, которых мне не хватало в предыдущей версии. И это вызов: очень скоро новый Wrangler станет моим – и я найду для него новые решения!



Генератор «лайков»



Вячеслав Фролов,
51 год, адвокат
В собственности:
Wrangler Sahara
4-е поколение (JL), 2019 год

Wrangler нам с женой понравился задолго до того, как мы купили свой JL. Когда-то был советский фильм, в котором брутальный молодой человек ездил именно на Wrangler. С тех пор мы влюбились в машину, но долго ее не покупали – цена кусается.

Все свои машины мы приобретали, исходя не столько из технических характеристик, сколько из-за дизайна. В новый Wrangler с его неповторимым стилем не влюбиться невозможно. Когда увидели его в салоне, «начинка» большой роли уже не играла – мы даже тестировать не стали. Сегодня проверил на полигоне и удивился: не знал, что в машине кроется такой потенциал. Но свою я по такому бездорожью не погнал бы никогда – жалко.

Не скрою: я, конечно же, рассчитывал, что автомобиль будет привлекать внимание окружающих. Но никогда прежде ни на одной своей машине я не собирал столько «лайков» от прохожих и автомобилистов. А еще я никогда не сталкивался с тем, что обладатели Jeep, как мотоциклисты, при встрече друг друга приветствуют. Ты чувствуешь себя причастным к особой культуре.

Упражнение 1 Преодоление водного брода глубиной до полуметра



На правах рекламы

Мой второй дом



Елена Габерланд,
50 лет, коммерческий директор
компании «Весь мир»
В собственности:
Wrangler Sahara
4-е поколение, 2019 год

Полноприводный Wrangler нужен был мне прежде всего для работы. Моя компания находится в Подольске (город в Московской области. – Прим. ЗР), где качество дорог оставляет желать лучшего, а их ремонт длится едва ли не круглый год. К тому же для меня очень важен вопрос безопасности. Я уверена, что когда машина высокая и сделана из железа, а не из каких-то там композитных материалов, то она более безопасна. И ощущения в ней совсем другие – чувствуешь себя защищенной. Дальше в силу вступает третий фактор: мы, женщины, как правило, невысокого роста, поэтому уровень обзора за рулем у нас ограничен. А нам тоже хочется видеть как минимум край капота. После покупки Wrangler эта проблема разрешилась: даже с ростом 164 см я отлично вижу всё происходящее на дороге и могу грамотно оценить обстановку.

Спросите любого европейца, сколько ехать из Дюссельдорфа до Брюсселя, он ответит: «Около 200 км». Задайте тот же вопрос американцу, и он ответит: «Где-то 2 с половиной часа». Американцы измеряют расстояние в часах, потому что много времени проводят в поездках за рулем на дальние дистанции. И машины их сделаны так, что в них можно жить. В моем Wrangler эргономика салона – просто десять из десяти! Он просторный, комфортный, с большим сенсорным дисплеем, удобными подстаканниками, множеством разъемов для техники... Говорят, что салон в новом JL стал настолько практичным, что его можно мыть из шланга. Не проверяла – со своим внедорожником я такое проделывать не стану. Но в любом случае тот, кто проводит за рулем больше двух часов в день и для кого машина – почти второй дом, оценит салон нового Wrangler.

Упражнение 2 Дюны. Здесь проверяется скорость работы электронных систем машины



Многолетняя мечта



Андрей Родионов,
57 лет, индивидуальный предприниматель
В собственности:
Wrangler Sahara
4-е поколение (JL), 2019 год

Wrangler – это моя мечта с 2005 года. Тогда я впервые увидел машину вживую – это была трехдверка TJ с матерчатым кузовом. И меня она привлекла геометрическим дизайном – я не сторонник зализанных форм. К тому же я не привык зацикливаться на ямах и кочках. Уж если ты берешь машину, она должна быть проходимой и надежной.

Но Wrangler JL удивил меня не проходимостью (к этому я был готов), а покладистостью на дорогах общего пользования. Не ожидал, что он поведет себя как легкой автомобиль – за исключением, может быть, жесткости подвески и аэродинамики. Машину сделали удобной и комфортной для людей, которые не только колятся по горам, но и ездят в большом городе.

Упражнение 3 Проверка геометрической проходимости – спуск 30 градусов



Упражнение 4 «Западный склон» – песчаные участки чередуются с жесткими бетонными

Машина-трансформер



Александр Шипилов,
46 лет, директор компании по электромонтажным работам
В собственности:
Wrangler Rubicon
4-е поколение, 2018 год

Я много лет езжу на отечественных внедорожниках, так как люблю активные виды отдыха – охоту и рыбалку. В какой-то момент захотелось от автомобиля большего уровня комфорта без ущерба для ходовых качеств. И в итоге выбрал Wrangler. Во-первых, в горах машина демонстрирует безграничные возможности – забирается туда, куда нашим машинам даже не силось. Во-вторых, на обычной дороге благодаря своей динамике идет на равных с практически любыми автомобилями. И к тому же Wrangler – это машина-трансформер. Всё у нее разбирается: захотел – снял крышу (она двойная), захотел – двери. Для путешествия в горы очень интересный вариант. Сейчас она у меня стоит в загородном доме в Кисловодске, ждет очередной возможности отправиться в путешествие. Для повседневной езды я бы такую, пожалуй, не взял – не под эту задачу она заточена. На Rubicon четвертого поколения проехался по полосе препятствий на Jeep Territory и при всех моих умениях не ожидал, что Wrangler и такое может пройти.

ГРАНИЦЫ ОТКРЫТЫ!

Любой рекорд – это преодоление границ возможного. И шины MICHELIN не раз это делали.

В этом году в Книгу рекордов России* внесли новые достижения, которые были сделаны благодаря технологиям и разработкам, доступным каждому покупателю шин MICHELIN уже сегодня.

1 Самая большая скорость среди серийных SUV**

На фестивале «Дни Скорости на льду Байкала» оснащенный зимними шипованными шинами MICHELIN внедорожник Jeep Grand Cherokee SRT смог развить самую большую скорость среди серийных SUV – 280 км/ч.

2 Самая большая скорость серийных электромобилей на льду

Еще быстрее разогнался Jaguar I-Pace благодаря устойчивости шин MICHELIN X-Ice North 4 SUV***. Достигнув отметки 202 км/ч, он установил рекорд скорости для серийных электромобилей на льду.

3 Самая большая скорость гоночного автомобиля на льду

Впору пришлось зимние шины MICHELIN и гоночному болиду Формулы-1600, который смог разогнаться до 166 км/ч, установив рекорд в этой категории, а также гоночному автомобилю класса Туринг – VW Golf, развившему на шинах MICHELIN X-Ice North 4*** скорость 236 км/ч.

Все заезды проходили на природном голом льду озера Байкал. Чтобы заезд стал возможен, удалялись снежные перемыты, торосы, заливались наиболее глубокие трещины. Представить сложность пилотирования на льду не просто, но можно, например, иметь в виду, что тормозной путь со скорости 280 километров в час превышает полтора километра! Рекорды, установленные на фестивале «Дни Скорости» говорят о запасе прочности и уверенности, которые шины MICHELIN дают водителям.



Технологии рекордов для вас

Шипованные шины MICHELIN X-Ice North 4-го поколения создавались для сурового северного климата с 65-градусными морозами и оттепелями (то есть для нашего климата!). Они отличаются низким уровнем шума, прекрасными сцепными свойствами, а также высокой износостойкостью.



При испытаниях шины позволили проходить трассы на несколько секунд быстрее, сокращая тормозной путь на 3,7 метра. За устойчивость на льду отвечают шипы особой формы, а за отвод снега и стабильное поведение – новый направленный рисунок протектора с ребром жесткости и широкими секторами.

MICHELIN X-Ice North 4 SUV для кроссоверов и внедорожников имеют ко всему прочему увеличенную грузоподъемность за счёт двойного каркаса, а также у них до 313 шипов, в зависимости от типоразмера. Большая ширина протектора позволила разместить на нем и дополнительные блоки. Получившееся 6-реберное строение рисунка равномерно распределяет нагрузку в пятне контакта, заставляя работать каждый ламель.



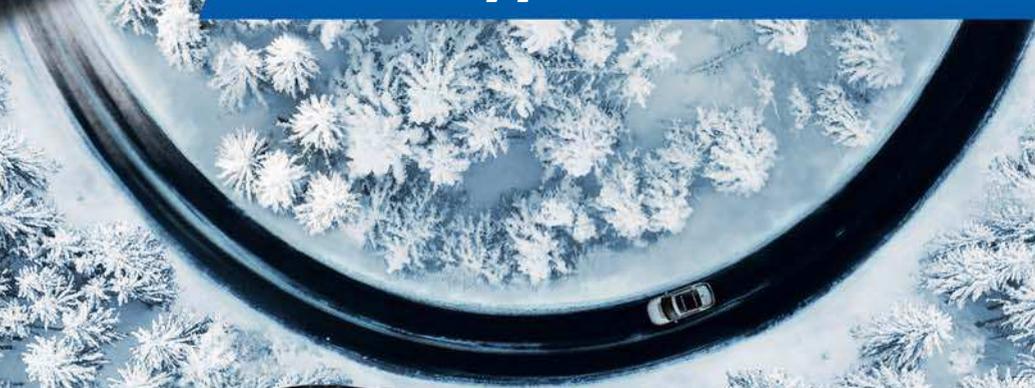
На правах рекламы * По результатам признания 24.04.2019 заволок 15.302 и 15.303 и 15.304 официальными рекордами России отделом экспертиз рекордологии Книги рекордов России. ** Sport Utility Vehicle – спортивно-утилитарный автомобиль. *** Заезд исторически-утилитарный автомобиль.

РУЛИ ЗИМОЙ!

АКЦИЯ
С 01.10.2019



**НЕ ПОНРАВИТСЯ —
ВЕРНЁМ ДЕНЬГИ**



250
ШИПОВ



SUV

БОЛЕЕ
300
ШИПОВ

MICHELIN X-ICE NORTH 4

**№ 1 НА ЛЬДУ В ТОРМОЖЕНИИ
И УПРАВЛЯЕМОСТИ ❄️**

* По результатам тестов TEST WORLD в 2017—2018 годах для MICHELIN X-Ice North 4 в размере 205/55 R16 и для MICHELIN X-Ice North 4 SUV в размере 225/65 R17.

Запатентованная технология производства шин гаммы MICHELIN X-Ice North 4 заключается в применении уникального сочетания формы, веса шипов, а также их высокой плотности и схемы расположения. Благодаря этому удалось добиться высокого уровня сцепных характеристик на льду при одновременно низком воздействии на асфальтовое покрытие.

Количество шипов зависит от типоразмера шины. SUV — вседорожник. Реклама.



MICHELIN

ОПАСНОЕ С

Сможет ли новый Haval F7 российской сборки одолеть Hyundai Tucson, или ему по зубам лишь Geely Atlas?

Автор Юрий Тимкин, фото: Георгий Садков



Китай, как говаривал Виктор Гюго, – это банка с заспиртованным зародышем. В том смысле, что идей было много (китайцы задолго до европейцев знали книгопечатание, артиллерию, воздухоплавание и хлороформ), но они так и остались в зачаточном состоянии. В двадцать первом веке всё по-другому! Если лет десять-пятнадцать назад продукция из Китая ассоциировалась исключительно с ширпотребом и слепым копированием чужих идей, то сейчас китайцы внедряют мобильную связь пятого поколения – 5G – и вот-вот начнут производство квантовых компьютеров. В прошлом году они вышли на первое место в мире по числу космических запусков, а в нынешнем впервые в истории человечества посадили зонд на обратную сторону Луны!

Недавно я летал в Китай и был ошарашен количеством электромобилей – преимущественно местных брендов. Автомобили стали совсем другими: современные турбомоторы, роботизированные коробки с двумя сцеплениями, множество электроники и привлекательный дизайн!

БЛИЖЖЕНИЕ

1600 000 1800 000 2000 000 2200 000 Р

1639 990*

1 819 000

2 214 000

Geely Atlas

ДВИГАТЕЛЬ:
бензиновый, 1,8 л (184 л.с.)
КОРОБКА ПЕРЕДАЧ:
6-ступенчатый автомат
ПРИВОД: полный
КОМПЛЕКТАЦИЯ:
Люкс

Haval F7

ДВИГАТЕЛЬ:
бензиновый, 2,0 л (190 л.с.)
КОРОБКА ПЕРЕДАЧ:
7-ступенчатый робот
ПРИВОД: полный
КОМПЛЕКТАЦИЯ:
Premium

Hyundai Tucson

ДВИГАТЕЛЬ:
бензиновый, 1,6 л (177 л.с.)
КОРОБКА ПЕРЕДАЧ:
7-ступенчатый робот
ПРИВОД: полный
КОМПЛЕКТАЦИЯ:
High-Tech Plus

*Здесь и далее цены
приведены
по состоянию
на август 2019 года.



Всё это можно сказать и про Haval F7, выпуск которого наладили на новом заводе под Тулой. Вполне взрослый автомобиль. Но и цены растут! Тестовый F7 оценен в 1 819 000 рублей. Разве десять лет назад мы могли предположить, что за китайскую машину будут просить такие деньжищи?

Главный конкурент Хавейла – Geely Atlas. В топ-исполнении он тоже не дешёв – 1 639 990 рублей. За такие деньги можно присмотреть кроссоверы более известных производителей. Мы так и поступили, взяв к китайской парочке Hyundai Tucson. Он дороже (2,2 млн рублей), но ведь это Hyundai!

Все машины оснащены турбомоторами мощностью 177–190 л.с., автоматическими коробками, полноприводными трансмиссиями и полными закрамами честолбия. Ну, кто кого?

Втерлись в доверие

Вы же помните первые ввезенные к нам китайские автомобили? Дурно пахнущие «ведра с болтами»! А машины последней волны вызывают чувство тревоги у производителей Кореи, Японии и даже Европы.

Импозантный Haval заставляет обернуться вслед. Это вы еще салон не видели! Витиеватая передняя панель с развернутой к водителю центральной консолью

ДААННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ

	GEELY ATLAS	HAVAL F7	HYUNDAI TUCSON
Снаряженная/полная масса	1745 кг/н.д.	1720/2230 кг	1803/2200 кг
Время разгона 0–100 км/ч	10,0 с	9,0 с	9,1 с
Максимальная скорость	195 км/ч	197 км/ч	201 км/ч
Радиус разворота	н.д.	5,9 м	5,3 м
Топливо/запас топлива	АИ-92, АИ-95/60 л	АИ-95/56 л	АИ-95/47 л
Расход топлива: смешанный цикл	8,5 л/100 км	7,3 л/100 км	7,5 л/100 км
ДВИГАТЕЛЬ			
Тип	бензиновый	бензиновый	бензиновый
Расположение	спереди, поперечно	спереди, поперечно	спереди, поперечно
Конфигурация/число клапанов	Р4/16	Р4/16	Р4/16
Рабочий объем	1799 см ³	1967 см ³	1591 см ³
Степень сжатия	н.д.	9,6	10,0
Мощность	135 кВт/184 л.с. при 5300 об/мин	140 кВт/190 л.с. при 5500 об/мин	130 кВт/177 л.с. при 5500 об/мин
Крутящий момент	285 Н·м при 1500–4000 об/мин	340 Н·м при 2000–3200 об/мин	265 Н·м при 1500–4500 об/мин
ТРАНСМИССИЯ			
Тип привода	полный	полный	полный
Коробка передач	А6	Р7	Р7
Передаточные числа: I/II/III/IV/V/VI/VII/з.х.	4,16/2,38/1,52/1,14/0,86/0,68/-/3,18	3,69/2,38/1,68/1,02/0,83/0,80/0,64/3,60	3,93/2,32/2,04/1,07/0,82/0,88/0,72/5,30
Главная передача	3,60	7,73/3,94	4,93/3,63
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ			
Подвеска: спереди/сзади	McPherson/многорычажная	McPherson/многорычажная	McPherson/многорычажная
Рулевое управление	реечное, с электроусилителем	реечное, с электроусилителем	реечное, с электроусилителем
Тормоза: спереди/сзади	дисковые, вентилируемые/дисковые	дисковые, вентилируемые/дисковые	дисковые, вентилируемые/дисковые
Шины	225/60 R18	225/55 R19	245/45 R19

Haval F7

Представлен в 2018 году на Московском автосалоне, на рынок вышел прошедшим летом. Продается только с автоматической коробкой. Производство – российское.

ДВИГАТЕЛИ:

бензиновые: 1.5 турбо (150 л.с.) – от 1 449 000 Р
2.0 турбо (190 л.с.) – от 1 549 000 Р

Hyundai Tucson

Продается с 2015 года, в 2018-м модернизирован. Один из немногих в сегменте – с дизелем. Сходит с российского конвейера.

ДВИГАТЕЛИ:

бензиновые: 2.0 (150 л.с.) – от 1 499 000 Р
1.6 турбо (177 л.с.) – от 2 024 000 Р
дизельный: 2.0 (185 л.с.) – от 1 889 000 Р

Geely Atlas

Вышел на российский рынок в 2018 году, в Китае продается с 2016-го. Этой весной гамму пополнила турбоверсия. Сборка – в Белоруссии.

ДВИГАТЕЛИ:

бензиновые: 2.0 (139 л.с.) – от 1 114 990 Р
2.4 (149 л.с.) – от 1 444 990 Р
1.8 турбо (184 л.с.) – от 1 464 990 Р



выглядит круто – равно как и двухуровневый туннель между передними креслами. Сборка хорошая, много мягкого пластика и еще больше – разномастных медиаразъемов (даже в салонное зеркало встроен один). И очень порадовала большая прорезиненная площадка под смартфон, на которой помещается и небольшой планшет.

Профиль и диапазоны регулировки передних сидений вопросов не вызывают. Но когда уже китайцы избавят нас от обивки из кожама? Через пять минут спина мокрая!

У красивого руля с «хватким» ободом недостаточен ход регулировки по вылету: даже самые длиннорукие из нашей тестовой группы пытались придвинуть баранку поближе. И почему-то слишком низко расположены кнопки на центральной консоли: тянешься к ним... и запястьем переводишь селектор коробки в «нейтраль». Но, несмотря на все эти досадные огрехи, салон F7 оставляет приятное впечатление. Для китайской машины – прорыв.

А ведь еще год назад самым приличным по нутру из всех доступных в России «китайцев» казался Geely Atlas (3P, № 7, 2018). Так вот, F7 заткнул его за пояс. Во многом потому, что в Атласе нет генеральной идеи. Массивный туннель с ручными вызывает ассоциации с Кайеном, верхняя часть передней панели – с Ниссанами, а виртуальная панель приборов



На ухабах подвеска отчаянно гремит, машину подкидывает, но до пробоев дело не доходит – похвальная энергоемкость.



Сзади просторно, но сидеть неудобно – сиденья сprofilированы неудачно, мало места для ступней. Верхний дефлектор только один – как будут делить тепло два пассажира?



Передние сиденья скроены неудачно: из-за выталкивающего профиля спинки уже через полчаса хочется выйти и размяться. Отделка хороша, но дизайн вторичен.

В отличие от соперников, Geely оснащен гидромеханикой, и она не отличается быстротой переключений.



В центральной части панели приборов – виртуальные шкалы, чрезмерно перегруженные информацией. При переходе в режим «спорт» приборка окрашивается багрянцем, а место спидометра занимает тахометр.



Картинка системы кругового обзора Атласа – самая наглядная и чистая.



Кнопки включения обогрева задних сидений находятся в торце подлокотника. А как быть, если едете втроем?



Задние пассажиры могут отодвинуть переднее пассажирское кресло – как в представительском седане.



В кармашки по краям центрального туннеля удачно встроены USB-разъемы.



На ухабистой дороге подвеска держится неплохо, ее проби-вает лишь на самых жутких неровностях.



По части простора во втором ряду F7 – на уровне конкурентов, а его среднее сиденье самое удобное. Есть двухступенчатый обогрев сидений, USB-разъем и регулировка спинки по углу наклона.



подозрительно схожа с той, что еще недавно ставили на Volvo. При этом приборка перегружена информацией, всё сливается. Руль озадачивает грубыми швами и неудобными приливами в местах постоянного хвата.

Сиденья обшиты таким же неприятным кожзамом (не на одной ли фабрике его закупают?). Посадка чрезмерно высокая, а подушка чересчур узкая. Но еще хуже то, что неудобная спинка с выталкивающим в плечах профилем вынуждает горбиться. Через полчаса пути хочется выйти и размяться. С передними «седлами» надо что-то делать!

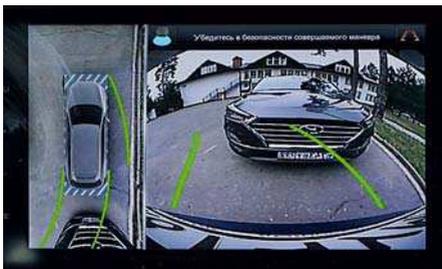
Заодно неплохо бы «допилить» и сиденье второго ряда – у их спинок такая же неудачная форма. И места для ступней сидящим сзади не хватает. Из плюсов – достаточный запас по ширине-высоте, колени не упираются в спинки передних сидений (есть даже солидный зазор). Что касается простора в заднем ряду, F7 не лучше, но сидеть в нем удобнее.

Самый уютный второй ряд (несмотря на чуть меньший запас для коленей) – в Hyundai. Профиль этих сидений достоин копирования! Обивка задних дверей сделана из мягкого пластика – китайцы так не расщедрились.

Впереди Tucson тоже лучше. Дизайн передней панели не такой захватский, как в Хавейле, но есть ощущение монолитности, цельности и продуманности. Посадка

Экран мультимедийки быстро покрывается неопрятными отпечатками пальцев.

Чуть выглянуло солнышко, и сразу появились блики. Строгий дизайн разбавлен занятыми трехугольными шкалами второстепенных приборов.



Картинку с камер кругового обзора омрачают подергивания. Процессору не хватает производительности?



Селектор роботизированной коробки красив, но его легко ненароком перевести в «нейтраль» прямо в движении.



Интерьер выдержан в текстиле, отнюдь не типичном для «китайцев». Качество отделки достойное, да и с оснащением полный порядок.



Подрулевыми лепестками может похвастаться только F7.



Очень многие операции (в частности, включение обогрева сидений) приходится проделывать через тачскрин мультимедиа-системы.



Рядом с салонным зеркалом примостилась USB-зарядка.

водителя явно удобнее, приборы легче читаются, логичнее и понятнее интерфейс информационно-развлекательной системы. К Tucsonу не нужно привыкать!

И комплектация у «корейца» хлебосольнее. Только у него есть система удержания в полосе, беспроводной зарядник для смартфонов и функция вентиляции сидений. Которые, кстати, обшиты перфорированной кожей.

Конечно, Hyundai тоже не идеал. Смущают хлипкие, люфтящие кнопки на руле и отсутствие авторежима у задних стеклоподъемников. Подсветка приборов белая, а индикация на центральной консоли почему-то синяя. Легче увидеть сугроб в Сахаре, чем встретить Hyundai без этой ядовитой синюшности.

Филы и фобы

В мощности и крутящем моменте Tucson уступает «китайцам», но при разгоне «в пол» запросто отрывается от них. А всё потому, что его семиступенчатый робот с двумя сцеплениями вне конкуренции: переключается молниеносно, проблем с резвыми обгонами нет. Но Tucson боится скопления машин! В плотном городском трафике робот дергается и скачет по передачам. Перевод коробки в режим «спорт» трансформирует повадки в более предсказуемые, но полностью проблему не снимает.

Naval ускоряется без искорки, которую ждешь от 190-сильного мотора. И он самый прожорливый в трио: на сотню



Пересеченную местность Tucson не любит – уж больно короткоходная у него подвеска.



Во втором ряду Hyundai – удобные сиденья и мягкая отделка дверных панелей (у «китайцев» она твердокаменная). Есть обогрев, верхние дефлекторы и силовой USB-разъем.



Оптиронные приборы читаются идеально и не бликуют даже при ярком солнце.



В отличие от соперников, Tucson располагает лишь камерой заднего вида.



По качеству сборки и отделки Hyundai сопоставим с соперниками, но его эргономика на голову выше. У сидений удобный профиль, есть вентиляция.



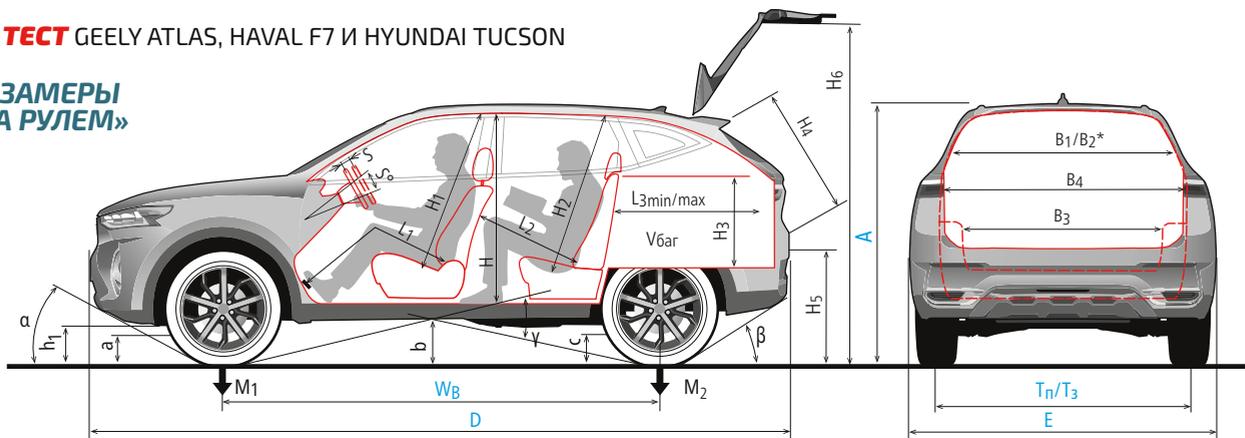
В отличие от «китайцев», топовый Tucson имеет систему удержания в полосе.

При активном разгоне робот «корейца» показывает себя лучше китайского. Но в равном городском трафике он утомляет дерганой работой.



Беспроводной зарядник – только у Hyundai. Спереди – всего один USB-разъем. Мало того по нынешним временам.

**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 _{бар} , 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 ₁ , мм	D, мм	W _B , мм	A, мм	E, мм	T _п /T _з , мм
GEELY ATLAS	1000/1200	1040	1410	1240	720/935	990	1370	860/1920	390	1105	830	340/397	995	850	1825	1018 (58,3)	728 (41,7)	1746	4,0/45	255	4519	2670	1694	1831	1560/1550
HAVAL F7	950/1180	1030	1400	1190	715/950	950	1370	920/1965	415	1055	780	324/723**	1040	815	1805	1017 (58,5)	721 (41,5)	1738	5,0/35	230	4620	2725	1690	1846	1585/1585
HYUNDAI TUCSON	970/1190	990	1445	1195	580/815	955	1380	885/1710	430	1030	850	364/488	1110	730	1800	947 (56,1)	741 (43,9)	1688	6,0/50	260	4475	2670	1660	1850	1604/1615

* По первому/второму ряду сидений.

** При загрузке под крышу.

Синий цвет – данные производителя.



Дорожный просвет под пластиковой защитой **Атласа** – всего 165 мм. Негусто, зато с углами въезда и съезда всё в порядке.



У **F7** тоже пластиковая защита, но клиренс больше – 180 мм. Юбка является составной частью бампера. Если треснет она, треснет и бампер.



Дорожный просвет **Туссана** – 180 мм. Но от контакта с земной твердью его защищает всего-навсего фетровый пыльник.

требует в среднем 12 литров бензина, а соперники – на полтора литра меньше. Семиступенчатый робот в городе работает более покладисто и предсказуемо, а при активных ускорениях лишь малость уступает корейской коробке в «скорострельности». Странно только, что «задняя» передача включается слишком долго – непростительные две-три секунды.

По динамике Geely Atlas не уступает Хавейлу F7, но эмоционально – еще грустнее. Мотор раскручивается вяло, шести-ступенчатая гидромеханика ленится. Жму кнопку спортрежима. Приборка поменяла конфигурацию (главенствующую позицию вместо спидометра занял тахометр) и окрасилась багрово-красным. Вот и весь спорт! Автомат, акселератор, руль – нигде не стало гуще, острее, точнее. Плацебо в чистом виде.

Эффективность тормозов у Атласа не хуже, чем у конкурентов, но привод – самый неинформативный. Чтобы с ходу остановиться в нужной точке, приходится постоянно играть педалью в режиме «верю-не верю» – сразу нажать как надо не получается. У F7 и – особенно – у Туссана с этим проблем нет.

По кочкам, по кочкам

После прошлогодней модернизации Tucson обрел то, чего ему так не хватало, – достойную плавность хода. По латаному-перелатаному асфальту он стелет с достоинством бизнес-седана. С таким же благородством переезжает через «лежачие полицейские». И бесшумно!

Haval вроде бы катит плавно, но подвеску в глубоких ямах иногда пробивает: за недельный тест это случилось несколько раз. Шасси Атласа пробоев не допускает, однако трясет в нем сильнее – особенно на неровностях с острыми краями. А какой грохот! Невольно сбрасываешь ход.

ПАРАМЕТРЫ ГЕОМЕТРИЧЕСКОЙ ПРОХОДИМОСТИ (замеры 3P)

	GEELY ATLAS	HAVAL F7	HYUNDAI TUCSON
Просвет			
a	165 мм	180 мм	180 мм
b	190 мм	195 мм	220 мм
c	210 мм	220 мм	215 мм
Угол			
α	24,0°	25,0°	20,5°
β	30,5°	28,0°	28,0°
γ	16,0°	16,0°	19,5°

Atlas управляется так себе. Руль – без обратной связи, а при быстром его вращении машина так резко виляет задом, что может напугать неподготовленного водителя. Кузов отвешивает глубокие поклоны каждому повороту. Этот кроссовер не для активной езды.

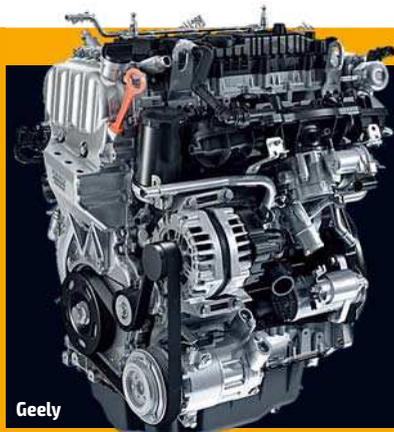
F7 на дуге стоит увереннее, меньше кренится, а руль в поворотах насыщается реактивным усилием. Это самый покладистый в управлении китайский кроссовер на моей памяти. А еще он удивил наличием адаптивного круиз-контроля. Вопросов к системе минимум. Разве что расстояние до ведущей машины держит слишком большое, а после остановки (на светофоре) скорость растёт о-о-очень медленно – приходится прищипывать акселератор. Баги исправимые.

А Туссану и исправлять ничего не надо. Адаптивный круиз-контроль действует без накладок, система удержания в полосе тоже работает предельно корректно – даже если разметка на асфальте не самая свежая. Но мне не хотелось отпустить вожжи: Tucson покладист и точен в поворотах разной крутизны, а запас устойчивости выше, чем у F7 и Атласа.

Ареал обитания Geely вне асфальта сильно ограничивается скромным клиренсом: 165 мм – почти легковой показатель. Лезть на нем в дебри – значит идти за трактором.



Haval



Geely

Алексей Ревин

ЧТО ПОД КАПОТОМ?

Автопроизводители в большинстве своем стараются максимально долго держать в российской моторной линейке атмосферники – спрос хороший. Иногда даже вычеркивают малообъемные турбомоторы, заменяя их безнаддувными агрегатами большей кубатуры. За примером далеко ходить не надо – на тестовом кроссере Hyundai Tucson установлен двигатель 1.6 T-GDi с непосредственным впрыском и турбонаддувом. Дни этого мотора на нашем рынке сочтены – его сменит атмосферник 2.4 GDi сравнимой мощности. Такую же рокировку недавно сделала фирма Kia.

Китайцы, наоборот, активно продвигают на наш рынок турбодвигатели. Geely Atlas весной обзавелся новым турбомотором объемом **1,8 литра**. В гамме кроссера Haval F7 – только наддувные агрегаты: **1.5 GDIT и 2.0 GDIT**. Может, китайцы знают какой-то секрет? Познакомимся с этими моторами поближе.

Мотор для Атласа создан не на пустом месте. Его прародитель, двигатель JL4G18TD, знаком российским покупателям по седану Geely Emgrand GT. Новый двигатель JLE-4G18TD китайцы делали сами, но, очевидно, не без помощи мотористов компании Volvo, которая принадлежит китайскому гиганту. Добавили регулировку фаз газораспределения на впуске,

оптимизировали рабочий процесс – мотор на 21 л.с. мощнее предшественника, крутящий момент прибавил 35 Н·м, а его полка стала шире: 1500–4000 об/мин.

Портрет двигателя Атласа содержит черты большинства четырехцилиндровых моторов с непосредственным впрыском топлива и турбонаддувом. Система изменения фаз газораспределения DVVT (на впуске и выпуске), два балансирных вала для снижения вибрации. Лопастный масляный насос переменной производительности обеспечивает смазку деталей на малых оборотах двигателя и при этом экономит топливо, не отбирая лишнюю мощность на высоких оборотах. Двухслойный выпускной коллектор с интегрированным перепускным клапаном снижает потери тепла, благодаря чему увеличивается эффективность турбонаддува. Интересными решениями являются насос системы охлаждения, который установлен на блоке цилиндров сбоку и приводится отдельным ремнем от заднего конца балансирного вала, и полые выпускные клапаны, заполненные жидким натрием для лучшего охлаждения.

Двухлитровый мотор, установленный на тестовом Хавейле F7, наддув несильно – на более тяжелых моделях концерна Great Wall с него снимают много больше 200 сил. Вероятно,

поэтому и полка крутящего момента у него уже, чем у мотора Атласа, что сказывается на ездовых характеристиках в определенных режимах.

По конструкции хавейловский 2.0 GDIT схож с мотором Geely. Ничего выдающегося: турбонаддув, непосредственный впрыск, управляемые фазы газораспределения на впуске и выпуске, балансирные валы. А вот мотор 1.5 GDIT более продвинутой. Например, система CVVL регулирует продолжительность открытия и высоту подъема впускных клапанов, что повышает экономичность и мощность. Оптимальную рабочую температуру в двигателе обеспечивают два термостата, обслуживающие блок цилиндров и головку блока. Кстати, этот мотор разработан самостоятельным подразделением Great Wall Motors. В процессе работы компания подала заявку на 91 патент.

Занятые факты можно выудить, покопавшись в регламенте сервисных операций. Оба производителя предписывают менять масло каждые 10 000 км. И это оправданно, тем более если машина эксплуатируется в тяжелых условиях российских мегаполисов. Но менять свечи зажигания на Атласе каждые 20 000 км или топливный фильтр на F7 каждые 10 000 км – это утопия. Причем это не единственные расходники, которые подлежат столь частой замене. Обслуживание таких автомобилей может влететь в копеечку!

TOTAL
QUARTZ
МОТОРНЫЕ МАСЛА

Снижает износ.
Продлевает
срок службы
двигателя

СПЕЦИАЛИСТЫ TOTAL
РЕКОМЕНДУЮТ:

TOTAL QUARTZ
9000 ENERGY
HKS 5W30

Для
**HYUNDAI
TUCSON**
с бензиновым
двигателем



TOTAL
Committed to Better Energy™

total-lub.ru

Реклама
* Мы делаем энергию лучше



Geely

Багажник, по нашим замерам, вмещает 340 литров. В пассиве – наибольшая погрузочная высота, в активе – кармашек справа, в котором удобно хранить тряпку и перчатки.



Hyundai

Багажник просторнее, чем у соперников, – 364 литра. В числе преимуществ – электропривод пятой двери.



Haval

Багажник лишь чуть-чуть уступил атласовскому в объеме – 324 литра. Аккурат над боковыми нишами-кармашками есть пара крючков для сумок и пакетов.

Клиренс Туссана – 180 мм, но чуть круче холмик – и упирается бампером: угол въезда всего 20,5°.

F7 увереннее держится на сложном рельефе: 180 мм под защитой картера и угол въезд 25°. И при диагональном вывешивании Haval ведет себя увереннее: срывается с места с минимальной задержкой, поскольку имитация межколесных блокировок работает безупречно. А соперники, подняв «лапу», долго соображали – ехать или нет.

На всех машинах можно заблокировать межосевую муфту, и перегрева мы ни разу не словили. А вот менять настройки трансмиссии позволяет только F7: есть возможность выбора между режимами «снег», «грязь» и «песок». Жара высушила всё вокруг, поэтому в деле мы оценили лишь «песок»: в этом режиме F7 охотно гребет колесами, поддерживая высокие обороты двигателя, что способствует уверенному продвижению вперед на зыбких грунтах. Во многом благодаря

СЕРВИС В ЦИФРАХ

	Периодичность ТО	Гарантия	Дилеры (СТОА)	* ТО-1 проводится при пробеге 2000 км.
GEELY ATLAS	10 000 км или 12 месяцев	5 лет или 150 000 км	59	
HAVAL F7	10 000 км или 12 месяцев**	3 года или 100 000 км	61	** ТО-1 проводится при пробеге 5000 км.
HYUNDAI TUCSON	15 000 км или 12 месяцев	3 года или 100 000 км	185	



Под полом – узкий блин доклатки, вокруг которого пропадает зря масса полезного пространства.



Tucson победил не без труда: Haval F7 смог навязать ему бой. Atlas отстал сильнее, но и эта машина далеко не провальная.

Юрий Тимкин



БАРАБАННАЯ ДРОБЬ

По нашей традиции мы загнали машины на роликовые платформы, имитирующие нулевой коэффициент сцепления, – на них отлично видна работа полного привода и ассистирующей электроники.

Упражнение номер один – кроссовер дол-

жен съехать с платформ, установленных под передние колеса. Это не составило труда ни для одной из тестовых машин.

Вторая задача уже посерьезнее. Устанавливаем ролики под переднее колесо и под заднее по другому борту – получается своеобразная имитация диагоналки.

Geely Atlas вращает барабаны, но упорно стоит на месте – не помогла даже принудительная блокировка межосевой муфты. Точно так же повел себя и **Tucson**, разве что система стабилизации время от времени давала импульс стоящим на асфальте колесам. Впрочем, безуспешно. **Haval** удивил, съехав с платформ без малейшего напряжения. F7 – первый «китаец», который прошел этот этап испытаний! Впрочем, самое сложное задание (съехать с трех платформ) он не осилил. Тем не менее первое место! Tucson получает серебро – он хотя бы продемонстрировал волю к победе. Ну а третьим стал Atlas.

этой системе F7 вне асфальта надежнее соперников.

«Китайцы» приятно удивили! Даже занявший третье место Atlas, который отстает по управляемости, насыщенности электроникой и огорчает неудобными сиденьями. Несмотря на явные недочеты, это вполне состоявшийся автомобиль; пятилетняя гарантия – еще одно подтверждение выхода на новый технологический уровень.

Haval явно лучше. Он вызывает ощущение прочности и надежности – именно этого так не хватало китайским машинам прежде!

Tucson впереди по многим параметрам, включая управляемость и эргономику, но он и дороже.

Я легко отказался бы от мощного мотора, огромных колес и сонма электронных помощников – и в сухом остатке получил бы машину с автоматом и полным приводом, но уже за 1,75 млн рублей. А при схожей цене я, конечно же, выберу Hyundai, а не «китайцев». Но не поручусь, что через пару-тройку лет мой выбор не окажется иным. Да простит меня Виктор Гюю.



Tucson – единственный в трио снабжен полно-размерной запаской.



Только у Хавейла пороги прикрыты дверями – зачет!



Под полом F7 – тоже докатка, но вокруг нее – удобный органайзер.



ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА АВТОМОБИЛЕЙ

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

	Место водителя			Салон			Ходовые качества			Комфорт			Приспособленность к России			Поведение вне дороги			Промежуточная оценка	Общая оценка
	Сиденье	Органы управления	Обзорность	Передняя часть	Задняя часть	Багажник	Динамика	Тормоза	Управляемость	Шумоизоляция	Плавность хода	Микроклимат	Геометрическая проходимость	Сервис	Эксплуатация	Энерговооруженность	Выносливость	Ход подвески		
GEELY ATLAS	7	8	9	8	8	8	8	8	7	8	8	8	8	8	9	8,0	8	8	8	8,0
	<p>☑️ выгодный ценник, длинная гарантия; традиционная гидромеханика, которая для многих предпочтительнее робота</p> <p>☹️ скромный клиренс, тряская подвеска, глубокие крены в поворотах; неудобные сиденья, нечитаемая панель приборов</p>																			
HAVAL F7	8	7	8	9	9	8	8	8	8	8	8	9	8	8	8	8,13	9	8	8	8,17
	<p>☑️ стильный дизайн, богатая комплектация, удобные сиденья; отлично настроенная полноприводная трансмиссия</p> <p>☹️ руль расположен неудачно, «кожа» неприятна на ощупь, приборы и экран мультимедийки бликуют; высок расход топлива</p>																			
HYUNDAI TUCSON	9	9	8	9	8	9	9	9	9	9	9	10	8	9	9	8,87	8	8	7	8,67
	<p>☑️ выверенная эргономика, высокий уровень оснащения; отличная разгонная динамика, наименьший расход топлива</p> <p>☹️ скромный угол въезда, дерганая работа в пробках; самая высокая цена</p>																			



В Лапландии авторы тестировали шины совместно с Антоном МИШИНЫМ. На асфальтовых тестах к ним присоединились Антон АНАНЬЕВ, Владимир КОЛЕСОВ, Юрий КУРОЧКИН и Андрей ОБРАЗУМОВ.

ОСТОРОЖНО, СКОЛЬЗКО!

Тест дюжины комплектов фрикционных шин размерностью 195/65 R15 дал очень интересные результаты! Три модели подходят далеко не всем автомобилям, а одну мы и вовсе не советуем покупать.

*Авторы Сергей Мишин
и Дмитрий Тестов,
фото: Константин Якубов*

Мы взяли шины из разных ценовых групп – от 2470 до 5150 рублей за штуку. Самая свежая модель – Toyota Observe GSi-6, выкатившаяся на рынок в этом сезоне. Есть две прошлогодние новинки: немецкий Continental VikingContact 7 и финская



Nokian Hakkapeliitta R3. Обновлена в прошлом году Pirelli Ice Zero FR российского производства.

Из уже хорошо знакомых шин участвуют Hankook Winter i*sept iZ² родом из Кореи, а также отечественный Nordman RS2 с финскими корнями, младший брат покрышек Nokian. Еще – популярные на нашем рынке Gislaved Soft*Frost 200 из Германии (вторая линия Континенталь), отечественные Viatti Brina и корейские Roadstone WinGuard ice.

И куда же без «китайцев»? Сегодня их трое: Triangle SnowLink PL01, Cachland CH-W2002 и Sailun Ice Blazer WSL2.

Выражаем признательность шинным компаниям-производителям, предоставившим на тест свою продукцию, сотрудникам полигонов Technotrac и АВТОВАЗ, а также тольяттинскому Шинторгу за техническую поддержку. Отдельное спасибо – компании Hankook за предоставленный полигон Technotrac.

Triangle уже участвовал в нашем прошлогоднем тесте, двое других – таинственные незнакомцы.

Морозный Technotrac

На берегах «золотой реки» Ивалойоки, что в финской Лапландии, расположен поселок с созвучным названием Ивало. Когда-то он был пристанищем для старателей, а в наше время стал Меккой для испытателей. В его окрестностях расположено несколько собственных тестовых площадок производителей шин, а также независимый испытательный центр Test World. По соседству с ним

южнокорейская компания Hankook построила свой полигон Technotrac для зимних тестов. Мы стали первыми журналистами, которые, по приглашению хозяев, провели здесь сравнительный шинный тест.

Во время испытаний тридцатиградусные морозы чередовались с потеплением до минус десяти. Технические специалисты шинных компаний считают –27...–25 °С пороговым значением температуры и стараются не проводить тесты, когда столбик термометра опускается ниже. Однако ограниченная длительность командировки и частые снегопады не позволяли выбирать температурные условия.

Мы приступили к испытаниям, как только осадки прекратились, а работники дорожной службы полигона завершали подготовку трасс.

Σ СУММА БАЛЛОВ, НАБРАННЫХ В ТЕСТЕ			12 место	11 место	10 место	9 место	8 место	6-7 место
			788	800	819	839	855	875
Марка, модель			Cachland CH-W2002	Sailun Ice Blazer WSL2	Roadstone WinGuard ice	Viatti Brina	Triangle SnowLink PLO1	Nordman RS2
Средняя цена в интернет-магазинах на момент подготовки материала, Р			2470	2590	2840	2510	3030	3200
Экономия* Переплата* %			11	9	7	17	5	9
			Лучшее торможение на сухом покрытии; хорошая курсовая устойчивость на асфальте; достаточно мягкие	Тормозные свойства на мокром асфальте выше средних; негромкий внутренний шум; хорошая плавность хода	Высокий уровень акустического комфорта; удовлетворительное следование курсу на снегу	Среднего уровня сцепные свойства на льду и снегу; стабильные управляемость и курсовая устойчивость на снегу	Понятные управляемость и курсовая устойчивость на снегу; удовлетворительная проходимость; умеренный шум	Экономичность; уверенный разгон на снегу; отличная проходимость; четкое следование курсу на снегу и асфальте
			Худшие сцепные свойства на льду и снегу; самая низкая экономичность; плохая управляемость; худшая проходимость	Слабое сцепление на льду, сухом асфальте; худшая курсовая устойчивость на снегу; плохая управляемость; ограниченная проходимость	Низкие сцепные свойства; посредственная управляемость на льду и снегу; плохая – при экстремальном маневрировании на снегу	Худшее сцепление и плохая курсовая устойчивость на асфальте; низкая топливная экономичность при 60 км/ч; самые некомфортные	Невысокие сцепные свойства на льду и сухом асфальте; повышенный расход топлива при скорости 60 км/ч; очень жесткие	Скромные тормозные свойства как на мокрой, так и на сухой асфальтовой дороге; невысокая плавность хода

ЛЁД И СНЕГ. ЗАМЕРЫ СЦЕПНЫХ СВОЙСТВ: ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА

Тормозной путь (30–5 км/ч) на льду	с	20,9	19,9	19,5	17,9	18,3	18,5
Максимум 180 баллов	баллы	137,8	144,7	147,7	160,9	157,4	155,7
Время прохождения ледового круга	с	22,0	22,0	20,7	19,9	20,5	19,7
Максимум 95 баллов	баллы	79,5	79,5	84,4	87,8	85,3	88,7
Время разгона (0–30 км/ч) на льду	с	8,0	8,5	7,7	7,2	7,0	6,3
Максимум 50 баллов	баллы	36,9	34,7	38,3	41,0	42,1	46,8
Управляемость на льду	баллы	14,0	19,3	21,0	22,8	22,8	24,5
Максимум 35 баллов							
Тормозной путь (40–5 км/ч) на снегу	м	18,8	17,8	17,3	16,7	17,3	16,9
Максимум 140 баллов	баллы	119,1	125,8	129,5	134,1	129,5	132,5
Время разгона (0–40 км/ч) на снегу (с TCS)	с	6,4	6,4	6,0	5,8	6,0	5,8
Максимум 35 баллов	баллы	31,2	31,2	33,3	34,4	33,3	34,4
Управляемость на снегу при обычном вождении	баллы	11,0	10,0	12,0	14,0	15,0	14,0
Максимум 20 баллов							
Управляемость на снегу при активном вождении	баллы	5,5	5,0	6,0	7,0	7,0	7,0
Максимум 10 баллов							
Управляемость при выполнении экстремального маневра на снегу	баллы	13,0	12,0	11,0	14,0	15,0	14,0
Максимум 20 баллов							
Проходимость в глубоком снегу	баллы	18,0	22,5	27,0	29,3	31,5	36,0
Максимум 45 баллов							
Курсовая устойчивость на снегу	баллы	26,0	20,0	28,0	28,0	30,0	30,0
Максимум 40 баллов							
Σ Сумма баллов		492,0	504,7	538,2	573,3	568,9	583,6

АСФАЛЬТ. ЗАМЕРЫ СЦЕПНЫХ СВОЙСТВ: ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА

Тормозной путь (60–5 км/ч) на мокром асфальте	м	18,7	18,4	21,1	22,4	19,3	20,1
Максимум 100 баллов	баллы	96,3	97,8	85,3	80,4	93,3	89,6
Тормозной путь (80–5 км/ч) на сухом асфальте	м	30,4	32,5	32,6	34,1	32,5	32,3
Максимум 80 баллов	баллы	80	74,8	74,6	71,3	74,8	75,3
Курсовая устойчивость на асфальте	баллы	22,5	19,5	19,5	18,0	19,5	22,5
Максимум 30 баллов							
Σ Сумма баллов		198,8	192,1	179,4	169,7	187,6	187,4

КОМФОРТ: ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА

Внутренний шум	баллы	18,0	22,5	22,5	18,0	21,0	21,0
Максимум 30 баллов							
Плавность хода	баллы	14,0	14,0	13,0	11,0	11,0	13,0
Максимум 20 баллов							
Σ Сумма баллов		32,0	36,5	35,5	29,0	32,0	34,0

ЭКОНОМИЧНОСТЬ: РАСХОД ТОПЛИВА

Расход топлива при скорости 90 км/ч	л/100 км	6,6	6,5	6,5	6,5	6,5	6,3
Максимум 40 баллов	баллы	38,2	38,8	38,8	38,8	38,8	40
Расход топлива при скорости 60 км/ч	л/100 км	4,6	4,5	4,6	4,5	4,5	4,2
Максимум 30 баллов	баллы	27,4	28,0	27,4	28,0	28,0	30
Σ Сумма баллов		65,6	66,8	66,2	66,8	66,8	70

ИНФОРМАЦИЯ О ШИНАХ

Страна изготовления		Китай	Китай	Корея	Россия	Китай	Россия
Индекс нагрузки и скорости		91T	95T	91Q	91T	95R	95R
Глубина рисунка по ширине, мм		8,5	8,0	8,3	8,4	7,9	9,0
Твердость резины по Шору, ед.		57	63	55	53	55	52
Масса шины, кг		8,2	7,8	8,7	8,7	8,3	8,0

* Разность между справедливой ценой и средней ценой шин конкретной модели, выраженная в процентах относительно средней цены.



Во всех тестах использовали Октавию: платформу Гольфа испытатели уважают за «честное» переднеприводное поведение и прозрачную управляемость. Для выполнения замеров мы оборудовали Шкоду мерительным комплексом VBOX, работающим на основе GPS.

Ледяное поле

Ледовые испытания выполнили на «искусственном» льду, залитом на земле. Начали с замеров времени разгона (0–30 км/ч) и тормозного пути (30–5 км/ч). Для каждого комплекта шин достаточно от восьми до десяти «комбинированных» заездов в режиме «разгон-торможение». Первыми откатали «базовые» шины, которые потом устанавливали всякий раз после испытаний двух-трех комплектов тестовых шин – для отслеживания изменений покрытия.

На первые позиции прорвались два заклятых соперника – VikingContact 7 и Nokkapeliitta R3. При этом Continental оказался немного сильнее как в разгоне, так и в торможении. А хуже всех за лед цеплялись «китайцы» Cachland и Sailun. Первый ставил «рекорды» в торможении, останавливаясь на треть (30,6 %) дальше лидера, а второй разгонялся почти вполвину (на 44 %) медленнее.

Следующее испытание – оценка поперечного сцепления по времени прохождения ледового круга. На каждом комплекте проезжаем по окружности 15–20 раз, чтобы, прикатавшись к тестовому комплекту, показать лучшее время и подтвердить его. Состояние покрытия отслеживали так же, как и в предыдущем упражнении, – чередуя тестовые шины с «базовыми».

Дежавю! Фавориты те же, они лишь поменялись местами. Nokkapeliitta R3

Второй сезон мы оцениваем управляемость на снегу в двух режимах: обычном, на грани скольжений, и активном, проходя повороты боком.

обладает чуть более высоким поперечным сцеплением, чем VikingContact 7. И аутсайдеры не изменились – Cachland и Sailun. Их время практически на 20 % хуже, чем у Nokian.

Выезжаем на ледовую трассу управляемости, полностью отключив ESP. Два эксперта, сменяя друг друга через три-четыре круга, внимательно изучают нюансы поведения обутого в тестовые шины автомобиля и то, насколько просто и надежно можно им управлять. Завершив заезды, испытатели выставляют оценку, основываясь на зафиксированных замечаниях.

Самый высокий балл заработали Continental и Hankook. К ним у экспертов не возникло претензий. Антирекорд принадлежит шинам Cachland. На них ездить по льду можно лишь со скоростью пешехода. Чуть прибавишь – и автомобиль скользит, как камень в кёрлинге. Немного выше оценка у коварного Сайлуна. Без скольжений он управляется сносно, но становится опасным, как только поскользывается: «плывет» долго, отправляет Октавию в занос, требует от водителя шаманских действий для восстановления сцепления.

Снежная страда

Завершив ледовые испытания, переходим к тестам на снегу. Сначала выполняем замеры разгона (0–40 км/ч) и тормозного пути (40–5 км/ч). Процедура аналогична замерам на льду, лишь скоростная планка иная – более высокая.

Лучший разгон обеспечили шины Nokian. На 12,3 % дольше ускорилась

самая медленная парочка – Cachland и Sailun. В торможении первенствовали шины Pirelli. Хуже всего Octavia замедлялась на покрышках Cachland – тормозной путь длиннее на 17,5 %.

После замеров приступаем к оценке управляемости. Извилистая снежная трасса петляет между невысокими елями – зона безопасности явно не хватает. В таких условиях острее ощущаешь все огрехи, которые вносят в поведение автомобиля испытываемые шины.

Методика схожа с оценкой управляемости на льду, однако отметки выставляем две. Первая – за удобство и надежность управления машиной в сдержанном режиме, с аккуратным прохождением поворотов в начальной фазе скольжений. Вторая – в активном («адреналиновом») режиме, с боковыми скольжениями и использованием специальных приемов.

В плавном режиме симпатии испытателей завоевали шины Pirelli – они надеются Шкоду хорошими реакциями, высокой информативностью и стабильным



Электронный термометр показывает критические градусы – при более низких температурах шинники тесты не проводят.

3P ТЕСТ ФРИКЦИОННЫЕ ШИНЫ 195/65 R15

СУММА БАЛЛОВ, НАБРАННЫХ В ТЕСТЕ	6-7 место	5 место	3-4 место	3-4 место	2 место	1 место
	875	888	912	912	933	935
Марка, модель	Gislaved Soft*Frost 200	Toyo Observe GSi-6	Pirelli Ice Zero FR	Hankook Winter i*cept iZ ²	Nokian Hakkapeliitta R3	Continental VikingContact 7
Средняя цена в интернет-магазинах на момент подготовки материала, Р	3570	3500	3760	3280	4760	5150
Экономия*	3	5	7	23	9	15
Переплата*						
%						
	Сцепные свойства на льду выше средних; понятная управляемость на снегу; надежная курсовая устойчивость на асфальте	Высокое продольное и поперечное сцепление на льду; четкое следование курсу на снегу; хороший акустический комфорт	Отличное торможение на снегу и асфальте; хорошее сцепление на льду; отменная управляемость и понятная курсовая устойчивость на снегу	Высокое сцепление и надежная управляемость на льду и снегу; четкое следование курсу на снегу; катятся тихо и довольно мягко	Выдающиеся сцепные свойства на любой зимней дороге; высокая экономичность; лучшая проходимость; замечательная комфортность	Превосходное сцепление на льду, снегу и асфальте; надежная управляемость; высокий уровень комфорта
	Худшая топливная экономичность; посредственная плавность хода; повышен уровень внутреннего шума	Увеличенный расход при 60 км/ч; замечания к управляемости; слабая проходимость; жестковаты	Низкая плавность хода; немного повышен уровень внутреннего шума	Среднее торможение на мокрой и сухой дороге; замечания к курсовой устойчивости на асфальте	Легкие претензии к курсовой устойчивости на асфальте	Повышенный расход топлива при скорости 60 км/ч

ЛЁД И СНЕГ. ЗАМЕРЫ СЦЕПНЫХ СВОЙСТВ: ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА

Тормозной путь (30–5 км/ч) на льду	с	17,8	16,8	17,1	16,9	16,1	16,0
Максимум 180 баллов	баллы	161,8	171,4	168,4	170,4	178,9	180
Время прохождения ледового круга	с	19,3	18,9	19,3	18,8	18,4	18,6
Максимум 95 баллов	баллы	90,6	92,5	90,6	93,0	95	94,0
Время разгона (0–30 км/ч) на льду	с	6,7	6,4	6,5	6,3	6,1	5,9
Максимум 50 баллов	баллы	44,0	46,1	45,4	46,8	48,4	50
Управляемость на льду	баллы	24,5	22,8	26,3	28,0	26,3	28,0
Максимум 35 баллов							
Тормозной путь (40–5 км/ч) на снегу	м	16,5	16,7	16,0	16,4	16,4	16,3
Максимум 140 баллов	баллы	135,8	134,1	140	136,6	136,6	137,4
Время разгона (0–40 км/ч) на снегу (с TCS)	с	6,2	6,0	5,9	6,0	5,7	5,9
Максимум 35 баллов	баллы	32,2	33,3	33,8	33,3	35	33,8
Управляемость на снегу при обычном вождении	баллы	15,0	14,0	17,0	16,0	15,0	16,0
Максимум 20 баллов							
Управляемость на снегу при активном вождении	баллы	7,5	7,0	8,5	8,0	7,0	7,5
Максимум 10 баллов							
Управляемость при выполнении экстремального маневра на снегу	баллы	13,0	13,0	14,0	15,0	15,0	14,0
Максимум 20 баллов							
Проходимость в глубоком снегу	баллы	31,5	29,3	33,8	33,8	36,0	33,8
Максимум 45 баллов							
Курсовая устойчивость на снегу	баллы	28,0	30,0	32,0	34,0	32,0	32,0
Максимум 40 баллов							
Σ Сумма баллов		583,9	593,5	609,8	614,9	625,2	626,5

АСФАЛЬТ. ЗАМЕРЫ СЦЕПНЫХ СВОЙСТВ: ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА

Тормозной путь (60–5 км/ч) на мокром асфальте	м	19,3	19,4	18,1	19,1	18,1	18,0
Максимум 100 баллов	баллы	93,3	92,8	99,4	94,2	99,4	100
Тормозной путь (80–5 км/ч) на сухом асфальте	м	31,6	31,2	30,7	31,5	30,7	30,7
Максимум 80 баллов	баллы	77,0	77,9	79,2	77,2	79,2	79,2
Курсовая устойчивость на асфальте	баллы	22,5	21,0	22,5	19,5	21,0	24,0
Максимум 30 баллов							
Σ Сумма баллов		192,8	191,7	201,1	190,9	199,6	203,2

КОМФОРТ: ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА

Внутренний шум	баллы	19,5	22,5	21,0	24,0	24,0	24,0
Максимум 30 баллов							
Плавность хода	баллы	13,0	13,0	12,0	14,0	14,0	14,0
Максимум 20 баллов							
Σ Сумма баллов		32,5	35,5	33,0	38,0	38,0	38,0

ЭКОНОМИЧНОСТЬ: РАСХОД ТОПЛИВА

Расход топлива при скорости 90 км/ч	л/100 км	6,6	6,5	6,4	6,4	6,3	6,5
Максимум 40 баллов	баллы	38,2	38,8	39,4	39,4	40	38,8
Расход топлива при скорости 60 км/ч	л/100 км	4,6	4,5	4,4	4,4	4,2	4,5
Максимум 30 баллов	баллы	27,4	28,0	28,6	28,6	30	28,0
Σ Сумма баллов		65,6	66,8	68,0	68,0	70	66,8

ИНФОРМАЦИЯ О ШИНАХ

Страна изготовления	Германия	Япония	Россия	Корея	Финляндия	Германия
Индекс нагрузки и скорости	95T	91H	95T	95T	95R	95T
Глубина рисунка по ширине, мм	8,4	8,8	8,8	8,4	8,6	8,3
Твердость резины по Шору, ед.	49	56	48	53	48	43
Масса шины, кг	9,3	8,7	8,9	9,0	7,8	8,8

* Разность между справедливой ценой и средней ценой шин конкретной модели, выраженная в процентах относительно средней цены.



поведением. А вот Sailun и Cachland получили неудовлетворительные оценки. Sailun совсем не обеспечивает обратную связь, неожиданно поскользывается, полностью теряя сцепление. Cachland имеет те же недостатки, но поведение машины чуть более понятное. Эти два «китайца» могут напугать и довести до греха водителя средней руки.

Активный стиль не изменил расклада. Octavia, обутая в Pirelli, покорила экспертов понятными и предсказуемыми скольжениями, четкими реакциями на действия рулем и изменение тяги. Плохиши Sailun и Cachland и здесь схлопотали неуд. В скольжениях Octavia на шинах Sailun вообще не управляется. На покрышках Cachland – управляется, но архисложно, заставляя водителя буквально разбрызгивать адреналин.

А теперь оценим управляемость, выполняя на снегу очень распространенный среди российских водителей маневр – переставку, то есть резкую смену полосы движения. Во время такого экстремального маневрирования Skoda наиболее надежно ведет себя на шинах Hankook, Nokian и Triangle. Всем трим оценка немного снижена из-за легких задержек в реакциях. Опаснее всего выполнять переставку на шинах Roadstone. На них Octavia резко срывается в занос, требуя от водителя применения навыков контраварийного вождения, и долго восстанавливает сцепление.

Переходим к оценке курсовой устойчивости и поведения автомобиля при мягком перестроении на скорости 100 км/ч. В этом упражнении отличился Hankook – у Шкоды на этих шинах самый плотный и информативный руль. Больше всех

напряг испытателей Sailun: наделил Октавию опасным сочетанием низкой информативности, хороших реакций и избыточной поворачиваемости. На этих шинах очень просто перекрутить совсем пустой руль и вылететь с дороги.

Насколько уверенно наши испытуемые справляются с сугробами, выясняем на снежной целине.

Здесь как дома чувствуют себя Nokian и Nordman. На этих шинах Octavia уверенно едет вперед и маневрирует, а если упирается бампером в сугроб, то запросто выбирается назад. Хуже всех в этих условиях проявили себя покрышки Cachland. Они делают бесполезными любые попытки водителя сдвинуть машину с места в глубоком снегу.

«Белый» рейтинг

Подведем промежуточные итоги. В тестах на снегу и льду закономерно лидировали «топы». Лучшее из всех на «белых» дорогах чувствует себя Continental. Самую малость уступил ему Nokian. Hankook занял третью позицию, отгнав Pirelli на четвертое место. Худший результат – у «китайца» Cachland. Его соотечественник Sailun тоже выглядит очень слабо, хотя и набрал чуть больше баллов. В общем, на снегу и льду новички родом из Поднебесной с треском провалились.

Асфальтовый марафон

В апреле, когда сошел снег и подсохли дороги, мы приступили к «черным» тестам в окрестностях Тольятти, на родном асфальте полигона АВТОВАЗа. Работали

Скользить по ледовому стеклу на фрикционных шинах, в отличие от шипованных, весьма неприятно. Поэтому на льду хорошая «скандинавка» должна точно информировать водителя, когда начинается скольжение.

ночью, чтобы поймать стабильную невысокую температуру от +5 до +10 °С и избежать влияния ветра.

Первый пункт в нашем списке испытаний на «черных» дорогах – замеры топливной экономичности, совмещенные с оценкой курсовой устойчивости.

Начинаем комплексный заезд с прогревочного круга, где оцениваем, насколько ровно Octavia идет по прямой и как реагирует на аккуратные действия рулем для объезда препятствия или мягкого перестроения на скорости 130 км/ч (разрешенные на автомагистрали 110 км/ч плюс типичное превышение на 20 км/ч, за которое не предусмотрен штраф).

Безупречно проявили себя лишь шины Continental – обутая в них Skoda ведет себя надежно и понятно, четко реагируя на действия водителя. Худшая оценка – у Viatti. На этих шинах Octavia получила широкий пустой «ноль» на руле, недостаточную его информативность и подруливание задней оси, способное спровоцировать занос.

Автомобиль и шины прогреты. Начинаем замеры сопротивления качению на горизонтальном двухкилометровом участке. Дабы исключить влияние на результаты даже небольшого ветерка, заезды выполняем в прямом и обратном направлениях. И чередуем тестовые шины с «базовыми», чтобы отследить влияние изменяющейся температуры.

Продолжив многолетнюю традицию, Nokian и Nordman завоевали звание самых экономичных. А самыми расточительными оказались Cachland и Gislaved. По сравнению с лидерами они увеличивают расход



Шкоды на 0,4 л/100 км при скорости 60 км/ч и на 0,3 л/100 км при 90 км/ч. Не принципиально, но всё же.

Уровень комфорта оцениваем на служебных дорогах. Первичные оценки за уровень шума и плавность хода эксперты выставили еще на прогревочном круге. Теперь же, проехав по дорожным выбоинам, трещинам, вспученным швам и прочим дефектам асфальта, они смогут сделать окончательные выводы.

Тише всех катятся Continental, Hankook и Nokian, а громче остальных – Cachland и Viatti, озвучивая все дорожные неровности. Образцовой плавностью хода не смог похвастаться никто. Тем не менее Cachland, Continental, Hankook, Nokian и Sailun меньше других доучали толчками и вибрациями. А Triangle и Viatti оказались самыми жесткими и зудящими.

На финишной прямой асфальтового марафона выполняем торможение

Cachland CH-W2002 отменно закапываются в глубоком снегу. И в остальных дисциплинах на «белых» тестах они показали очень слабые результаты. Мы не рекомендуем их покупать!



на мокрой (60–5 км/ч) и сухой (80–5 км/ч) дороге.

По мокрому эффективнее всех Октавию замедляют шины Continental. Незначительно уступают им Nokian и Pirelli. Худший результат – у Viatti: на этих шинах тормозной путь Октавии почти на четверть длиннее, чем с Континенталем.

Сухой асфальт выводит на первый план Cachland, а позади всех вновь Viatti. На этот раз они уступили лидеру 12,2%.

На «асфальтовом» подиуме расположились по порядку Continental, Pirelli и Nokian. А провалившийся на «белых» тестах Cachland здесь показал четвертый результат. Слабее всех выступили Viatti, проиграв по всем пунктам. Примечательно, что два китайских незнакомца не выпали из обоймы, вписавшись в первую половину списка.

Итог

Традиционно мы разбиваем участников на группы в соответствии с достигнутыми итоговыми результатами. В группе «Отличные шины» – участники, набравшие 900 и более итоговых баллов. Открывает ее лидер нашего теста – Continental VikingContact 7 (935 баллов). Эта модель превзошла соперников как в «белых» тестах, так и на асфальте. К ее незначительным слабостям можно отнести разве что средние результаты по экономичности.

На второй строчке, с небольшим отставанием, – Nokian Hakkapeliitta R3 (933 балла). Эти шины сильны на любых зимних дорогах.

Проходимость – важная характеристика зимних шин даже для жителей крупных городов. Порой короткий путь с засыпанной снегом парковки до расчищенной дороги становится непреодолимым препятствием.

Их преимущества – проходимость и экономичность.

Оставшаяся пара отличников, набрав по 912 баллов, поделила третье и четвертое места. Hankook Winter i*cept iZ², войдя в тройку лучших по итогам «белых» тестов, показал средний результат на асфальте.

А в «черных» испытаниях более успешна Pirelli Ice Zero FR, при том что на снегу и льду тоже чувствует себя вполне уверенно. Лишь невысокий уровень комфорта немного подпортил общую картину.

Каждая модель из числа отличников наверняка придется по душе водителям любого уровня, независимо от стиля езды.

Следующую группу – «Хорошие шины» (850–899 баллов) – открывают расположившиеся на пятом месте покрышки Toyo Observe GSi-6 с неплохо сбалансированными характеристиками – и на «белых», и на «черных» тестах результаты на среднем уровне, иногда даже чуть выше.

Еще два претендента на одно место – Gislaved Soft*Frost 200 и Nordman RS2. С результатом 875 баллов они поделили шестую и седьмую строчки. Оба одинаково уверенно чувствуют себя на снегу и льду, но первый чуть лучше выглядит на асфальте. При этом по топливной экономичности они антиподы: Nordman сделал Октавию наиболее экономной, а Gislaved – прожорливой.

Все три твердых хорошиста лишены серьезных недостатков, но вряд ли смогут порадовать ценителей отточенной управляемости. А вот неискушенным автомобилистам придется впору.

Замыкают группу «Хорошие шины» расположившиеся на восьмой строчке итогового рейтинга покрышки Triangle SnowLink PL01 (855 баллов). Их достижения на снегу, льду и асфальте близки к средним. Основной минус – низкая плавность хода. Triangle больше подойдет для хороших дорог и водителей, редко отправляющихся в дальние поездки.

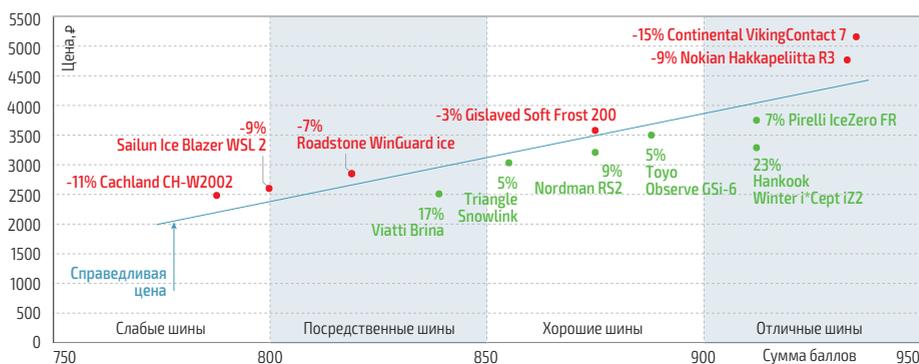
Группу «Посредственные шины» (800–849 баллов) «распечатывает» Viatti Brina с 839 итоговыми баллами и девятым местом в общем зачете. Неплохо проявив себя на снегу и льду, эти шины провалили «черные» тесты и отметились худшим уровнем комфорта. Подойдут для заснеженной глубинки, где водители практически не выезжают на очищенные асфальтовые дороги.

На десятой строке нашего рейтинга обосновался Roadstone WinGuard ice (819 баллов). Эти шины слабо держатся за лед и асфальт, а на снегу сцепление сносное. Однако снег выявил коварное свойство – опасное поведение при экстремальном маневрировании. Такие шины подойдут лишь неспешным и аккуратным водителям, не допускающим резких действий рулем.

Набравший 800 баллов Sailun Ice Blazer WSL2 еле-еле втиснулся на последнюю ступеньку в группе «Посредственные шины» и занял одиннадцатое место в общем зачете. Похвастаться может разве что неплохим уровнем комфорта. На асфальте Sailun выступил средне, на «белых» покрытиях оказался откровенно слабым. Потому использовать его лучше тем, кто всю зиму проводит на чистых асфальтовых дорогах.

Последнее, двенадцатое место занял единственный представитель группы

Насколько переоценены или недооценены шины



«Слабые шины» Cachland CH-W2002 (788 баллов). Показав хорошие результаты на асфальте, он оказался откровенно плох и на снегу, и на льду. Учитывая низкий уровень потребительских свойств, мы не можем рекомендовать эти шины к покупке.

Внимание! Шины Roadstone WinGuard ice, Sailun Ice Blazer WSL2 и Cachland CH-W2002 мы настоятельно не рекомендуем устанавливать на автомобили, не оборудованные системой стабилизации. Они опасны на скользких покрытиях!

Справедливости ради

Мы расставили шины по местам согласно набранному баллам. А теперь посмотрим, насколько экономически выгодно покупать те или иные покрышки. Для этого сравним среднюю цену каждой модели с так называемой справедливой ценой – соответствующей уровню ее потребительских свойств, то есть количеству заработанных баллов.

Самым выгодным предложением оказался Hankook Winter i*cept iZ2 с ценой на 23 % ниже справедливой. Немного меньше (17 %) позволит сэкономить Viatti. При покупке шин Nordman RS2, Pirelli Ice Zero FR, Toyo Observe GSi-6 или Triangle SnowLink PL01 выгода составит от 9 до 5 %.

За остальных участников теста придется переплачивать. Минимальная переплата – 3 % – ждет при покупке шин Gislaved Soft*Frost 200. Стоимость шин Roadstone WinGuard ice, Nokian Hakkapeliitta R3 и Sailun Ice Blazer WSL2 выше справедливой на 7–9 %. Замыкают рейтинг два отличившихся участника теста – победитель... и проигравший. За аутсайдера Cachland CH-W2002 придется переплатить 11 %. Он оказался не настолько дешев, насколько слаб. А вот Continental VikingContact 7, самый дорогой участник, переоценен на 15 %. Хотите качественный и сбалансированный продукт – будьте готовы раскошелиться.

ЗР



КОГО УБЬЕ



Renault Duster

ДВИГАТЕЛЬ:
бензиновый, 2,0 л (143 л.с.)
КОРОБКА ПЕРЕДАЧ:
6-ступенчатая механика
ПРИВОД: полный
КОМПЛЕКТАЦИЯ:
Adventure + опции

1178 430*

Renault Kaptur

ДВИГАТЕЛЬ:
бензиновый, 2,0 л (143 л.с.)
КОРОБКА ПЕРЕДАЧ:
4-ступенчатый автомат
ПРИВОД: полный
КОМПЛЕКТАЦИЯ:
Play + опции

1341 930

Renault Arkana

ДВИГАТЕЛЬ:
бензиновый, 1,3 л (150 л.с.)
КОРОБКА ПЕРЕДАЧ:
вариатор
ПРИВОД: полный
КОМПЛЕКТАЦИЯ:
Style + опции

1471 960



Стоит ли новейшая Arkana своих денег и чем принципиально отличается от Дастера и Каптюра?

Автор Кирилл Милешкин, фото: Георгий Садков

Дuster, Kaptur, а теперь еще и Arkana. На сокращающемся российском рынке Renault выводит практически в одну нишу уже третью модель! Неужели они настолько разные? Мы собрали троицу вместе и теперь знаем, в чем «фишка» каждого кроссовера.

Борьба с бюджетом

Время – страшная сила. Когда Duster только появился в России, он играл в системе координат двух древних Нив и был на голову выше. Три года назад за сопоставимые деньги появились Creta и Kaptur – и в одночасье Duster превратился в бедного родственника.

Он воспринимается как сгусток эргономических недоразумений. Регулировка зеркал – под ручником, кнопки обогрева сидений – под бедрами, управление «круизом» и ограничителем скорости рассеяно по салону. Мультимедийный дисплей воткнут ниже некуда, а управляться с блоком микроклимата приходится исключительно вслепую: смотреть на него всё равно без толку: у панели обратный наклон, ничего не видно. Сиденья в Дастере самые неудобные в трио, с проваленной «поясницей». В сочетании с регулирующимся только по высоте рулем это усложняет поиск удобной посадки.



ТАРКАНА?



Duster силен на бездорожье. Благодаря мягкой подвеске он самый «всеядный» на асфальте. Резвиться в «песочнице» на машине с механикой – одно удовольствие. Ходовая позволяет без стеснения валить поперек колеи.



Renault Duster

Первый бюджетный кроссовер-иномарка, быстро обошедший по продажам обе Нивы. В Европе уже два года продается машина второго поколения, у нас же с 2015-го идет рестайлинг первого. Сборка – в Москве.

ДВИГАТЕЛИ:

бензиновые:
1.6 (114 л.с.) – от 719 000 Р
2.0 (143 л.с.) – от 997 990 Р
дизельный:
1.5 (109 л.с.) – от 1 036 990 Р

Интерьер – густок эргономических проблем.



Передним сиденьям недостает боковой и поясничной поддержки.

Сзади комфортно сидеть вдвоем, удобств – минимум.



Места под клавиши на руле в избытке, однако управление «круизом» умудрились разнести по трем точкам салона.

Регулировка зеркал – аккуратно под ручником. Экономия на длине проводов и заодно намек: пользуйтесь только на стоянке.



Блок управления микроклиматом архаичный и слепой, клавиши на консоли передают привет из прошлого века.

Конечно, Duster модернизировали – и он, как мог, окружил уютом задних пассажиров. Появилась отдельная розетка, плафон освещения, один подстаканник. Втроем – откровенно тесно, но жить можно.

Из Каптюра лепили «Duster для города». Внешне и внутренне получилось ярко, стильно, молодежно. В московском и питерском потоках Каптур мелькает чаще, а вот стоит выбраться за пределы двух столиц, картина меняется на противоположную: машина для регионов – Duster.

Сиденье в Каптюре удобнее, и на него моя спина начинает жаловаться гораздо позже, чем на дастеровское. Эргономику правили основательно. Верхнюю часть передней панели инженеры привели в порядок, приладив на правильную высоту дисплей и воткнув блок управления автоматическим «климатом». Похоже, в этот момент пришли финансисты и сказали, что денег больше не дадут. Эргономисты как раз держали в руках шайбу трансмиссионных режимов и кнопку включения круиз-контроля. От обиды



Подстаканники неглубокие и при использовании по назначению перекрывают органы управления.

первую запулили в недра темной ниши перед рычагом коробки, а вторую уронили под ручник.

Хорошо хоть, успели выпросить куцый откидной подлокотник для водителя – не только для машин в двух самых дорогих комплектациях. Тестовый Каптур Play его не имеет. Зато в наличии мультимедийка с Яндекс.Авто. Работала всю неделю теста получше, чем на редакционной Весте (3P, № 7, 2019), однако без зависаний не обошлось.

Когда реношники засели за Аркану, то ли бухгалтерии стало стыдно, то ли ее



Комбинация приборов лаконичная и хорошо читается. Дисплей в правом колдодце только кажется большим, по факту он однострочный.

дверь предусмотрительно забаррикадировали. Альтернативно-бюджетных решений не видно, как ни смотри. Даже вечную ценность Renault не пощадили: клавиши обогрева сидений – неужели? – переехали на центральную консоль и стали двухпозиционными.

Передняя панель салона – практически как у нового Дастера, которого в России пока нет. Все клавиши наконец-то на правильных местах, искать с собаками не приходится. Сиденье удобнее на порядок, руль обрел регулировку по вылету, пусть и в скромном диапазоне (40 мм).

Renault Kaptur

Гибрид дизайна европейской модели Captur и полноприводной платформы Global Access. Производство в столице идет с 2016 года, рестайлинг пока не было.

ДВИГАТЕЛИ:

бензиновые:
1.6 (114 л.с.) – от 945 000 Р
2.0 (143 л.с.) – от 1159 990 Р



Поднимать песчаные фонтаны мешал задумчивый автомат. Если гнать поперек накатанной колеи или по диагонали, трясет нещадно. На ходу Картур заметно жестче Дастера. Ему комфортнее на хорошем асфальте.



У Дастера – полочка, у Картюра – полноценный бардачок. Сюда бы еще розетку...

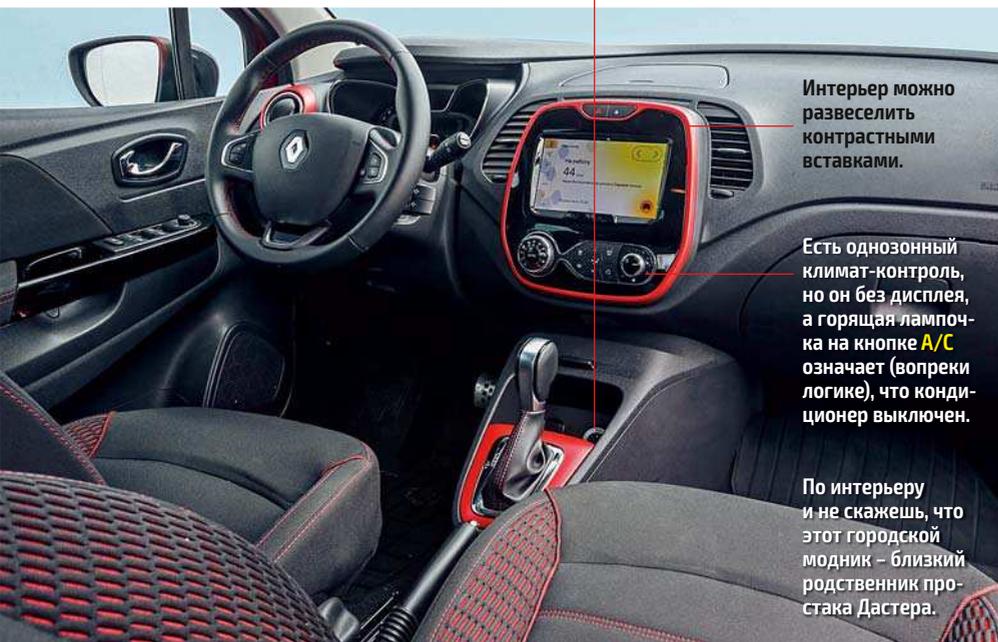


Шайбу выбора трансмиссионных режимов и тут перекрывает подстаканник. Вдобавок всё это упрятано в темную и глубокую нишу.



Передние сиденья ненамного удобнее дастеровских. Кнопка обогрева сиденья всё там же, в мертвой зоне.

По простору Kaptur и Duster ровня, но ехать в первом жестче.



Интерьер можно развеселить контрастными вставками.

Есть однозонный климат-контроль, но он без дисплея, а горящая лампочка на кнопке А/С означает (вопреки логике), что кондиционер выключен.

По интерьеру и не скажешь, что этот городской модник – близкий родственник простака Дастера.



Огромный цифровой спидометр – это класс. Воспринимать показания стрелочных приборов мешают абсурдно частые риски.

Проблем две. Реношники с заслуженной гордостью прожужжали все уши, что Arkana своим рождением обязана прежде всего идеям российского офиса. Однако он, видимо, слишком «офранцузился»: оцифровка спидометра «нечетная». В городе, где нужно держать ухо остро со скоростью, градация «70–90–110» неудобна.

А мультимедийная система настолько сырая, что с нее разве что не капает. У Дастера функционал с дизайном попроще, зато понятна логика, клавиши не отключаются по чудному алгоритму, а регулировка громкости не выводит из себя.



Под ручник упрятали кнопку включения «круиза» и ограничителя скорости. Лучше бы оставили там управление зеркалами, как в Дастере.

Задних пассажиров, отведавших Арканы, в два других Renault не переманишь. Иначе и быть не могло – с таким-то преимуществом в колесной базе. Плюс хороший для «купе» запас воздуха над головой, обогрев сидений и откидной подлокотник. Правда, кнопки «грелок» почему-то ставят на заводе на место USB-разъемов (либо едешь зимой в тепле, либо заряжаешь гаджеты), а в подлокотник забыли вмонтировать подстаканники.

В общем, по нутру Arkana – лучшая. Duster устроит непритязательных. А Kaptur – это серединка: городской

костюмчик прикупил, но «село» из себя вывел не до конца.

Помериться силами

Тестовый Duster – с механической коробкой передач, что подчеркивает его непригодность к городу. Автомат ставят только с мотором 2.0 и полным приводом, и это не лучший вариант ни для мегаполиса, ни для трассы – Duster неаппетитен и прожорлив. На «ручке» быстро привыкаешь трогаться со второй передачи, оставляя очень короткую первую для бездорожья. Атмосферник эластичен и не заставляет лишний раз орудовать рычагом. Если ездить без пробок, то лучшего варианта и желать нечего.

Городской Kaptur – это тандем двух атмосферных литров и заслуженного четырехступенчатого автомата. Коробку в прежние годы часто ругали за ненадежность, но к появлению на кроссоверах Renault ее явно подлечили. На редакционной Алмере такая отходила 120 000 км без единого вопроса.

Arkana обладает самыми «асфальтовыми» настройками в тройце. Она меньше, чем Kaptur, кренится и точнее следует за рулем, при том что по жесткости они сопоставимы. Вариатор не сильно стесняет водителя в желании пошутрить. Параметры геометрической проходимости неплохи, хотя длинную на фоне собратьев базу никуда не денешь.



Renault Arkana

Первый доступный купе-кроссовер, воплощенная идея российского офиса Renault. Базирована на дальнейшем развитии платформы B0/Global Access. Выпускается в Москве с середины 2019 года.

ДВИГАТЕЛИ:

бензиновые:
1.6 (114 л.с.) – от 1 015 000 Р
1.3 турбо (150 л.с.) – от 1 249 990 Р



Баллов в копилку посадки добавляет не только более удобное кресло, но и наконец-то появившийся центральный подлокотник с регулировкой по длине.

Такой уровень комфорта пассажирам Дастера и Каптюра и не снился: есть и подлокотник, и обогрев. Места тоже заметно больше.



Слева под рулем обосновался блок управления второстепенными функциями. У Арканы есть обогреваемый руль. Вместо заглушки устанавливается кнопка системы контроля мертвых зон.



В Аркане трансмиссионная шайба переехала к ручнику. Но тут они друг другу не мешают.



Интерьер с вкраплениями от пока недоступного нам Дастера второго поколения – самый современный в тройке. Центральная консоль на спортивный манер слегка развернута к водителю.

Блок микроклимата однозонный, но оформлен очень стильно и удобно.

Уж думал, не дождемся от Renault: все кнопки «круиза» и ограничителя скорости сошлись в правильном месте.

С автоматом обгоны просчитываешь заранее. Лучше не лениться и самому сбросить передачу перед выходом на встречу. А вот в борьбе с бензиновым аппетитом никакие ухищрения не срабатывают. Если укладываешься в десятку на сотню в смешанном цикле, считаешь это маленьким чудом.

На Kaptur 1.6 ставят вариатор: экономично и для города условно достаточно. Об Аркане с двигателем 1.6 и вариатором сказать нечего. Журналистам такую машину пока не дают и, подозреваю, не дадут. Там всё должно быть грустно: даже Kaptur, который на 100–200 кг легче Арканы, с этим агрегатом – не самолет.

А топовый 150-сильный турбомотор 1.3 в связке с вариатором – песня! Легко крутится и вселяет уверенность – на обгоны выходишь без опаски. Конечно, после 100 км/ч запас под педалью невелик, но у Каптюра и Дастера нет и этого, – разве что двухлитровые версии на «ручке» могут показать что-то похожее.

Arkana однозонно заслуживает высшей оценки за силовую агрегат. С одной

оговоркой: маленькому турбомотору еще предстоит доказать свою надежность.

Жесткость не порок?

Родство платформ не означает одинаковых ездовых повадок. Duster самый мягкий и всеядный из тройцы. Ему абсолютно по барабану, что там под колесами. Асфальт кончится – не заметит. В поворотах платформа B0 играть в подвесочную аристократию не пыгается. Так что держись за руль крепче и радуйтесь, что сиденье с аморфной боковой поддержкой не мешает компенсировать крен кузова наклоном тела.

Kaptur более жесткий. Причем не скажу, что валкость в поворотах заметно меньше. Тряска сильнее, это да. Спереди она чувствуется в меньшей степени, но, доведись мне выбирать машину для поездки на заднем сиденье, предпочел бы Duster.

Ощутимее проявляется в Каптюре известная болезнь платформы B0/Global Access. Я про приходящие на руль удары: на разбитой дороге проще пересилить себя



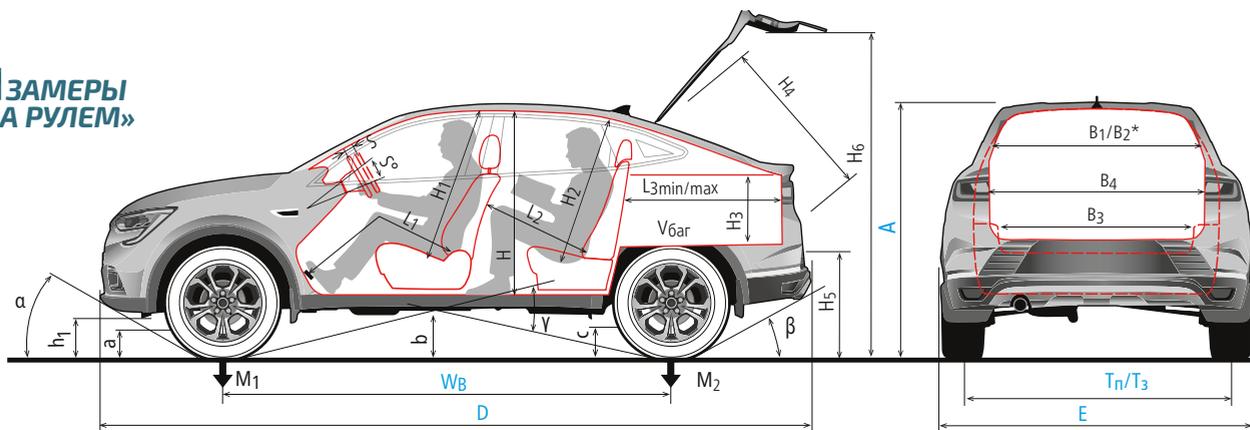
И снова этот ненужный часток на циферблатах! В остальном к приборам не придираться.

и расслабить руки, чем пытаться утихомирить баранку крепкими объятиями.

Пересев в Аркану, удивляешься: руль вращается намного легче – и не в ущерб обратной связи. Переход на электрический усилитель практически полностью отрезал удары от ям и заплаток – у Арканы «чистый» руль!

Подвеска по жесткости примерно такая же, как на Каптюре. Но крены меньше, а шумоизоляция эффективнее. И общее впечатление совсем другое – Arkana приятнее.

Для хороших дорог лучше подходит Arkana. В ее характере нет ни капли спортивности, но она комфортна для всех



	L1, мм	H1, мм	B1, мм	H, мм	L2, мм	H2, мм	B2, мм	L3min/max, мм	H3, мм	B3, мм	H4, мм	Vбар, л	B4, мм	H5, мм	H6, мм	M1, кг (%)	M2, кг (%)	M (M1+M2), кг	S°, град./S, мм	h1, мм	D, мм	WB, мм	A, мм	E, мм	Tn/Tz, мм
RENAULT DUSTER	930/1160	1020	1390	1210	650/860	965	1390	965/1920	455	1010	800	340/408	980	770	1930	837 (58,5)	594 (41,5)	1431	6,5/-	270	4315	2673	1695	1822	1560/1567
RENAULT KAPTUR	1000/1200	1020	1400	1215	635/855	970	1380	850/1830	490	1000	780	364/387	920	760	1860	779 (59,8)	523 (40,2)	1302	6,5/-	250	4333	2673	1613	1813	1564/1570
RENAULT ARKANA	975/1170	1000	1385	1180	680/880	930	1350	990/1980	455	1005	995	304/409	875	795	1815	856 (58,4)	609 (41,6)	1465	4,0/40	265	4545	2721	1565	1820	1562/1576

* По первому/второму ряду сидений.

Синий цвет – данные производителя.

ПАРАМЕТРЫ ГЕОМЕТРИЧЕСКОЙ ПРОХОДИМОСТИ (замеры ЗР)

	DUSTER	KAPTUR	ARKANA
Просвет			
a	205 мм	200 мм	210 мм
b	215 мм	215 мм	220 мм
c	240 мм	260 мм	235 мм
Угол			
α	30,0°	21,5°	22,5°
β	35,0°	32,0°	27,0°
γ	18,0°	18,0°	18,5°

обитателей салона. Duster был и остается королем разбитых дорог и на хорошей трассе не заставляет бороться с собой.

Идеальные условия для Каптура, признаться, определить не берусь.

Коробочный вопрос

Неделя проливных дождей – и каждая проселочная дорога превращается в серьезное бездорожье. Прежде мы не единожды проверяли им Duster и знаем, что он не неженка. Вот только на подстраховке всегда стояли коллеги-соперники – УАЗ или «шнива». Теперь же в компании – родственники, которые мало способны помочь.

Муфта подключения задних колес на всех машинах одна и та же. И работает по одному принципу: поддерживает режим Lock с распределением тяги 50:50 на скорости до 80 км/ч. Как уже доказал Duster, перегреть ее сложно. Так что шансы

на преодоление пересеченной местности, при прочих равных, зависят от геометрической проходимости. А она по совокупности параметров лучше у Дастера. Но Каптур и Аркана, прикинувшись городскими франтами, генов прародителя не утратили и тоже способны показать класс.

Памятуя о различиях в коробках передач, свернули в песчаный карьер. Засесть тут нереально, но рыхлый песок сразу проявляет особенности управления тягой. В лидерах, и это было очевидно заранее, – Duster с механикой. Вруби вторую – и носись как душе угодно. Отклик на педаль газа мгновенный и адекватный.



ВОЗРАСТАЮЩАЯ ЦЕННОСТЬ

Duster стартует с «рекламной» комплектации Access за 719 000 рублей: 1.6, механика, 4×2. Такая же пустая машина с полным приводом стоит уже 839 990 рублей. Реальные цены начинаются с 879 990 рублей за внедорожник в комплектации Life. «Автоматические» Дастеры стоят от 1 047 990, дизельные – от 1 036 990 рублей.

Климат-контроля, обогрева задних сидений, датчиков света и дождя у Дастера нет в принципе. Зато есть заводской автопуск Renault Start, а мультимедийка последней итерации поддерживает Android Auto и Apple CarPlay 1.

Самый доступный Каптур Life оценен в 945 000 рублей: 1.6, механика, 4×2. С вариатором тот же набор опций, не самый бедный, отдают за 995 990 рублей. Минимальная цена двухлитровой версии – 1 159 990 рублей, автомат добавляет к ней еще 50 тысяч.

Каптур может похвастаться яркими пакетами персонализации, двухцветной окраской кузова, ключ-картой и кнопочным пуском мотора уже в «базе», а также уникальными для В-сегмента полностью светодиодными фарами. Эксклюзивно для комплектации Play предлагают мультимедиа систему на платформе Яндекс.Авто 2.

Владельцем Арканы можно стать, выложив 1 015 000 рублей (1.6, меха-

ника, 4×2). Вариатор поднимет планку до 1 069 990 рублей. Отправная точка для полноприводной версии – 1 185 990 рублей (1.6, механика), для турбомотора – 1 249 990 (вариатор, 4×2). Полный комплект из турбомотора, CVT и полноприводной трансмиссии тянет на 1 439 990 рублей.

LED-фары и фонари входят в базовое оснащение. Впервые на бюджетных Renault есть фоновая подсветка салона, обогрев руля и задних сидений, шторки безопасности, сканер мертвых зон, четыре камеры внешнего обзора. Но климатическая установка – однозонная. Система Яндекс.Авто не предустановлена, а доступна по аналогии с Android Auto и Apple CarPlay – через смартфон 3.

1.3 турбо – только с вариатором, 4×2 или 4×4
1.6 – 4×2, вариатор или 5-ступенчатая механика;
4×4, 6-ступенчатая механика

1.6 – только с 4×2
2.0 – только с 4×4
вариатор – с мотором 1.6
4-ступенчатый автомат – с мотором 2.0



Все три машины подтвердили родство платформ: съехали с роликов под передними колесами и остались стоять на расставленных диагонально. Это значит, что в тяжелой ситуации при диагональном вывешивании придется бежать за трактором.



Arkana скромно приняла всего 304 литра (под полкой). А на взгляд и не скажешь, что ее багажник меньше. В подполье лежит полноразмерное колесо.



В Kaptur влезло тарированных кубиков на 364 литра. Лучший результат теста, но секрет – под полом: там узкая докатка.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ

	RENAULT DUSTER	RENAULT KAPTUR	RENAULT ARKANA
Снаряженная/полная масса	1395/1870 кг	1426/1874 кг	1571/1954 кг
Время разгона 0–100 км/ч	10,3 с	11,2 с	10,5 с
Максимальная скорость	180 км/ч	180 км/ч	191 км/ч
Топливо/запас топлива	АИ-95/50 л	АИ-95/50 л	АИ-92, АИ-95/50 л
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл	10,1/6,5/7,8 л/100 км	11,7/7,3/8,9 л/100 км	9,1/6,1/7,2 л/100 км
ДВИГАТЕЛЬ			
Тип	бензиновый	бензиновый	бензиновый
Конфигурация/число клапанов	Р4/16	Р4/16	Р4/16
Рабочий объем	1998 см ³	1998 см ³	1332 см ³
Мощность	105 кВт/143 л.с. при 5750 об/мин	105 кВт/143 л.с. при 5750 об/мин	110 кВт/149,6 л.с. при 5250 об/мин
Крутящий момент	195 Н·м при 4000 об/мин	195 Н·м при 4000 об/мин	250 Н·м при 1700 об/мин
ТРАНСМИССИЯ			
Тип привода	полный	полный	полный
Коробка передач	М6	А4	CVT
Передаточные числа: I/II/III/IV/V/VI/з.х.	4,45/2,59/1,69/1,17/0,87/0,67/4,48	2,72/1,50/1,00/0,71/-/2,46	2,63–0,38/1,96
Главная передача	н.д.	4,70	н.д.
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ			
Подвеска: спереди/сзади	McPherson/ многорычажная		
Рулевое управление	реечное, с гидроусилителем	реечное, с электроусилителем	реечное, с электроусилителем
Тормоза: спереди/сзади	дисковые, вентилируемые/барабанные		
Шины	215/65 R16	215/65 R16	215/60 R17

Arkana не отстает! Вариатору в охотку чуток похулиганить, спросив разрешение (до 50 км/ч) у системы стабилизации. На газ машина реагирует почти без задержек, как и при езде по асфальту. Никаких замашек из серии «я тут умнее!» бесступенчатая трансмиссия себе не позволяет. Значит, выбираться из грязи водителю будет проще. Главное – не переусердствовать: по части перегрева вариатор более слабое звено, нежели муфта задних колес. С Кэптуром не повеселишься. В рамках одной передачи автомат держать себя не умеет. Заторможенные переключения, с которыми можно мириться на асфальте, в песке приводят к заметной потере тяги. Классическая четырехступка отбросила машину в арьергард внедорожной части испытаний.

В сухом остатке: Duster страдает возрастными и эргономическими болезнями, но ни асфальтовой, ни грунтовой борозды не испортит. По части доступности и проходимости конкурировать с ним, как

1.6 – только с механикой
2.0 – только с 4x4
4-ступенчатый автомат
есть дизель



В багажнике Дастера – удобная ниша под канистру с незамерзайкой, а под полом – полно-размерная запаска. Измеренный нами объем – 340 литров, средний в тесте.

и в прошлые годы, могут только Нивы и УАЗы. Для жителей регионов и не самых экстремальных любителей природы это по-прежнему отличный вариант. Каптур и Аркана заметно дороже, а выигрывают только в дизайне и навороченности, которые целевой аудитории Дастера не слишком нужны (точнее, не по карману).

В лице купе-кроссовера Renault впервые в бюджетном сегменте предлагает автомобиль без эргономических недоработок, со стильным дизайном и современным уровнем оснащения. Цена за такой набор качеств пока гуманная. Как городской кроссовер, не пасующий при необходимости на бездорожье, Аркана хороша. Конкуренты дороже.

Каптур кажется в этой компании лишним. Середина, но совсем не золотая. Разница в цене с Арканой не настолько велика, чтобы мириться с минусами на фоне кросс-купе. Даже по практичности Каптур не в состоянии переиграть Аркану! Похоже, фирма Renault выпустила не дополнение к Каптуру, а его убийцу.

ЭР



Duster



Captur



Arkana

РОДОВЫЕ ЧЕРТЫ

Алексей Ревин

Общая архитектура подвески у машин одинаковая: стойки McPherson спереди, а сзади балка (если передний привод) или многорычажка (у машин с приводом на все колёса).

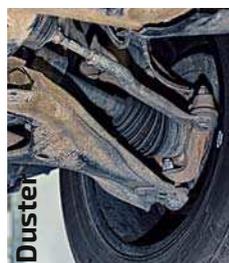
У Арканы спереди установлены рычаги от Каптюра, а поворотный кулак – как на Дастере. Размеры, пружина и амортизаторная стойка оригинальные: машина отличается по массе, размерам и характеру.

С турбомотором ставят стабилизатор поперечной устойчивости увеличенного до 21,7 мм диаметра.

Подрамник доработан: по сравнению с Дастером добавлены усилители в задней части, увеличено количество повышающих жесткость и уменьшающих резонанс акустических тяг, изменена и форма.

Задний подрамник версии 4x4 такой же, как на Дастере с Каптуром. Рычаги взяты от Дастера с одним изменением: на левом продольном закреплен датчик угла наклона фар, поскольку на всех Арканах стоит LED-оптика с автокорректором.

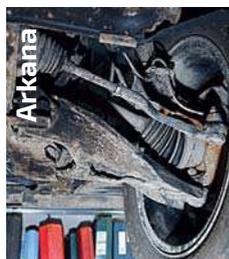
Как и спереди, амортизаторные стойки и пружины сконструированы специально для Арканы.



Duster



Captur



Arkana

Задняя балка моноприводной версии по крепежным размерам – как у Дастера и Каптюра, но с усиленным стабилизатором поперечной устойчивости (диаметр увеличен до 15,2 мм).

Рулевой механизм с электрическим усилителем впервые представлен в России на бюджетном Renault. Усилитель пристроили на рулевой колонке.

Тормозная система Арканы такая же, как у Дастера и Каптюра. Единственное исключение: привод вакуумного усилителя на версии с турбомотором – от своего насоса. Решение традиционно для наддувных двигателей из-за недостаточной степени разрежения.

Вариатор в связке с 150-сильным мотором – Jatco JF016 E, а с двигателем 1.6 работает знаковый по Каптуру и Loganу Stepway вариатор Jatco JF015 E.

Угловой редуктор, приводящий во вращение карданный вал Арканы 4x4, уже давно ставят на Koleos.

Карданный вал с промежуточной опорой длиннее, чем у Дастера и Каптюра, из-за увеличения колесной базы.

Задний редуктор с муфтой унаследован без изменений, включая недостаточную защиту жгута электропроводки.

ВЫМЫТЬ НАСУХО

Чтобы вымыть машину, вода необязательна? Мы проверили пять препаратов для так называемой сухой мойки кузова. И вывели всех на ЧИСТУЮ ВОДУ. Авторы Михаил Колодочкин и Алексей Ревин, фото: Константин Якубов

Рекламщики явно недоработали. Продавцы в магазинах удивлялись искренно: «Сухая мойка? Нет, не слышали». И хотя подобные препараты выпускают многие фирмы, о них никто толком не знает. Нам удалось приобрести пять «сухих моек». Все – отечественные и недорогие: от 130 до 195 рублей.

Что и как проверяли

Если автомобиль участвовал в Кэмел-трофи или, хуже того, прокатился после дождя по родной грунтовке, ему поможет только полноценная мойка – с водой, керхерами, шампунями. Задача «сухих моек» – освежить запыленную машину, простоявшую пару недель на городской стоянке. При этом еще и удалить типичные биологические загрязнения – последствия атаки эскадрильи голубей или следы тополиной бомбардировки.

Поскольку редакционная стоянка находится под открытым небом, недостатка в одинаково загрязненных автомобилях мы

не испытываем. Поэтому перед каждым из препаратов поставили задачу отмыть один кузовной элемент, расправившись

при этом с несколькими голубиными отметинами, следами от тополиных почек и прочими непонятными загрязнениями. Всякий раз мы наносили препарат на обрабатываемую поверхность, выдерживали некоторое время и протирали поверхность одинаковыми



ASTROhim AC-319, Россия

«Сухая мойка». Автошампунь-полироль для безводной мойки

Цена, Р	Объем, мл
~ 130	500

” Производитель не рекомендует применять препарат как при отрицательных температурах, так и на горячей поверхности. Струя бьет примерно на два метра! Без проблем и царапин удалил всю грязь, включая следы тополиных почек и «визитные карточки» голубей. Удельная стоимость самая низкая в нашей выборке. Отличный результат.



AutoDoctor AD3503, Россия

«Автомойка без воды»

Цена, Р	Объем, мл
~ 140	350

” Отдельно указана способность обрабатывать стекла и зеркала – у других препаратов такой опции нет. С легкой грязью справился очень хорошо, а с тополиной немного закопался. Струя довольно слабая. Удельная стоимость самая высокая в нашей выборке. Но в целом неплохо.



Eltrans EL-0804.15, Россия

«Сухая мойка». Автошампунь-полироль для безводной мойки кузова

Цена, Р	Объем, мл
~ 195	500

” Рекомендовано использовать при температуре не ниже +10 °С. Струя распылителя мощная. С легкой грязью расправился играючи, с отметинами тополей и голубей возился чуть дольше. Удельная себестоимость одна из самых высоких в нашей выборке.

салфетками из микрофибры. Второй, тоже сухой салфеткой полировали обработанный участок и оценивали результат.

В сухом остатке

С мытьем кузова справились все! Если не цепляться к оставшимся кое-где крошечным пятнышкам битума или застаревшей тополиной смолы, результаты экспресс-мойки оказались отличными. При этом все испытанные препараты продемонстрировали хорошие полирующие способности. По крайней мере, вода скатывается с кузовных панелей, как после нанесения обычного полироля. Поэтому советуем приобрести подобный препарат и положить в багажник: обязательно пригодится. Испытания показали, что полулитрового флакона хватает, чтобы дважды привести в божеский вид не слишком уделанный автомобиль.

В мелочах результаты всё же различаются. К примеру, AutoDoctor чуть хуже других убирал тополиные пятна, а Eltrans забуксовал в сражении с голубиным пометом. Но тот же AutoDoctor подтвердил заявленную способность мыть не только металл

» Если автомобиль прокатился после дождя по родной грунтовке, ему поможет только мойка с водой и шампунями

с пластиком, но и стекла с зеркалами. Это важно! Если препараты для таких целей не предназначены, на стекле образуется нежелательная пленка, которую придется удалять с помощью другой автхимии.

Распылители на всех флаконах – двухрежимные: они могут выдавать как облачко, так и тонкую струю препарата. Сильная струя поможет, например, при очистке высокой крыши. По этому параметру явные лидеры – ASTROhim и AutoDoctor.

Совсем без замечаний удалили грязь ASTROhim и Grass, на них мы и рекомендуем обращать первоочередное внимание при покупке «сухой мойки». Средство Астрохима оказалось еще и самым дешевым в пересчете на миллилитр продукта.

Счастливого пути на чистой машине!

3P

КАК ПОМЫТЬ МОТОР?



Можно ли применять «сухую мойку» для очистки моторного отсека? Можно. И даже нужно! Такая чистка лучше и безопаснее, чем традиционная влажная уборка. Однако и она требует аккуратности, ведь, несмотря на название, препараты «сухой мойки» все-таки сделаны на жидкой основе. И ими тоже несложно залить генератор, стартер или блок предохранителей. Так что не стоит использовать их исключительно ради красоты под капотом – рискуете потратиться на дорогостоящий ремонт.

Если вы все-таки решились помыть мотор, первым делом хорошенько пропылесосьте моторный отсек, чтобы удалить высохшую листву, тополиный пух, скопившийся песок. Затем следует снять легкоъемные детали – крышки двигателя и блока предохранителей и т.п. Их можно помыть обычным способом, например шампунем и струей воды.



Но можно использовать и препараты «сухой мойки».

Для полноценной уборки лучше демонтировать пластмассовую накладку под поводками дворников. После этого откроется доступ к нише, где скапливаются кучи прелой листвы. С ними необходимо срочно распрощаться – иначе забудете про чистый воздух в салоне. Залежи перегноя удаляем, а очищенные поверхности протираем тряпкой, смоченной хлоргексидином – это отличное и недорогое антибактериальное средство, которое используют для очистки кондиционеров.

Остальные загрязненные детали кузова и двигателя, а также шланги и жгуты проводов можно очистить ветошью. Идеальные средства для этой цели – как раз препараты «сухой мойки». Любой из них удалит грязь и маслянистые отложения быстрее, чем вода или тряпка, смоченная «вэдэшкой». Только обязательно действуйте по инструкции: смачиваем, выжидаем, удаляем вместе со следами грязи.

А вот на радиаторы наносить средства «сухой мойки» не следует. На неостывших после поездки ребристых поверхностях теплообменников они могут образовывать трудноудаляемую пленку, снижающую теплоотдачу.

3P



Grass Art. 211605, Россия

«Сухая мойка» Цена, Р Объем, мл
~ 145 500

» Температурные ограничения не указаны. С легкой грязью, «тополями» и «голубями» справился очень хорошо. Струя распылителя слабовата – менее метра. Удельная себестоимость одна из лучших в выборке. Понравился.



Runway RW5061, Россия

«Автомойка без воды» Цена, Р Объем, мл
~ 170 500

» Забавно звучит рекомендация: при сильных загрязнениях предварительно смыть грязь струей воды. Температурных ограничений нет. Легкие загрязнения убрал спокойно и быстро, а вот тополиные почки ему не понравились. Струя распылителя слабая. Удельная стоимость средняя.



На улице идет дождь, а у нас идет концерт.

Из к/ф «Покровские ворота»

ПОД ДОЖДЕМ – И БЕЗ ДВОРНИКОВ

Испытываем препараты типа «антидождь». Есть ли от них реальная польза?

Авторы Михаил Колодочкин, Алексей Ревин

Человек не может жить без дождя. Стук капель по крыше, перебаты в водосточной трубе, ныряние небесной хляби в переполненную бочку... И, конечно же, знакомое любому автомобилисту «туда – сюда, туда – сюда». Какой современный дождь без автомобильных стеклоочистителей?

Замены автомобильным дворникам нет, и с прошлого тысячелетия они практически не меняются. А препараты типа «антидождь» всё время пытаются расправиться с дождевыми каплями без всяких «туда – сюда». Инструкция – проще некуда: нанести средство должным образом и, в общем-то, всё – капельки должны скатываться сами.

Что по этому поводу думает сам дождь? В нашем распоряжении десяток препаратов схожего предназначения – проверим, на что они способны. Участников испытаний мы расположили в алфавитном порядке. Напоминаем, что результаты наших исследований относятся только

к конкретной выборке продукции.

Нанесение препаратов

Действуем по инструкции – предварительно очищаем стекло, наносим препарат с помощью штатного распылителя и располировываем салфеткой из безворсовой микрофибры. Если препарат не снабжен распылителем, сразу пользуемся микрофиброй, хотя это, конечно же, неудобно. После испытаний очередного препарата обрабатываем наше стекло универсальным обезжиривателем.

Виды испытаний

Для натуральных испытаний в статике мы обрабатывали каждым из препаратов поочередно одну половину ветрового стекла редакционного Ларгуса – чтобы было с чем сравнивать. Затем всякий раз равномерно окатывали стекло пятью литрами воды, после чего на 240 секунд включали дворники (как же без них-то?), имитируя реальную езду по загруженной магистрали. Если разница

между половинками стекла сразу бросается в глаза, проводим второй цикл испытаний. Если потребуется, третий... Впрочем, третий этап нам ни разу не потребовался. Капельки на обработанной поверхности спустя несколько минут скатывались со стекла примерно так же, как и с необработанной.

Оценки – экспертные, по пятибалльной шкале.

Следующие испытания – в динамике, ездовые. Нынешним летом в столице мечтать о дождике не приходилось: он и так лил беспрестанно. Эта проверка была, конечно же, субъективной: водитель-испытатель всякий раз пытался ехать, по возможности не пользуясь дворниками. А еще препараты ради интереса наносили на боковые стёкла. Оценки снова экспертные, по пятибалльной шкале.

Последняя проверка – лабораторная. На обработанное каждым из препаратов стекло направляем поток воздуха от вентилятора. Медицинским шприцем наносим каплю

воды, всякий раз фиксируя объем капли, при котором она придет в движение. На скользкой поверхности даже крошечная капля сразу начинает двигаться под действием «ветра»: имитируется сдувание капли с ветрового стекла на скорости. С ростом коэффициента трения капля становится «задумчивой», срываясь с места только тогда, когда размеры заставляют ее катиться подобно шарик.

Объем капли, срывающейся с места, пересчитали по пятибалльной шкале; лучший препарат получил 5 баллов, худший – 1 балл.

Итоговая оценка каждого препарата – среднее арифметическое результатов трех этапов испытаний.

Мокрый дождя не боится

Ни один из протестированных препаратов восторга у нас не вызвал. Да, какой-то положительный эффект наблюдается, но, обработав таким образом стекло, ездить в дождь без вкрученных стеклоочистителей всё же не стоит. Сразу



Bullstone RainOK
Art. 11910900, Корея

Цена, ₰ | Объем, мл
~ 330 | 380

- Приемлемая цена, необычный распылитель
- Эффективность невысокая



Eltrans EL-00406.03,
Россия

Цена, ₰ | Объем, мл
~ 110 | 210

- Привлекательная цена, неплохая на общем фоне эффективность
- Неприятный запах



Grass Antirain
Art. 135500, Россия

Цена, ₰ | Объем, мл
~ 470 | 500

- Один из лучших в нашем многоборье; привлекательная цена
- Явных проколов нет, разве что запах не из лучших



Hi-Gear HG 5624,
Россия

Цена, ₰ | Объем, мл
~ 160 | 150

- Компактный флакончик можно возить на всякий пожарный
- Эффективность не очень высока



Liqui Moly Art. 7505,
Германия

Цена, ₰ | Объем, мл
~ 600 | 125

- Хорошие «антидождевые» характеристики; компактная упаковка
- Огромная цена



Nekker Anti Rain,
Россия

Цена, ₰ | Объем, мл
~ 110 | 300

- Показатели можно назвать удовлетворительными, и цена невысока
- Флакон без распылителя – несовременно



Runway Rain Guard
RW2008, Россия

Цена, ₰ | Объем, мл
~ 170 | 200

- В лабораторном тесте показал невысокую «скользящую»
- Распылитель не из лучших



Sapfire Anti Rain
SQK-1814, Россия

Цена, ₰ | Объем, мл
~ 260 | 300

- Приемлемая цена; один из лучших препаратов в нашей выборке
- Слабых мест не обнаружено



ВЭЛВ
Россия

Цена, ₰ | Объем, мл
~ 70 | 168

- Низкая цена
- Невысокая эффективность



Умка
Мультифункциональная добавка в бачок стеклоомывателя, Россия

Цена, ₰ | Объем, мл
~ 490 | 100

- Добавка в бачок – удачное решение
- Неудобный флакон, запечатанный на манер медицинского препарата

можем отметить препарат Умка, который рекомендовано добавлять в бачок стеклоомывателя: в использовании он самый удобный. Вот только цена не обрадовала.

Какой-либо существенной разницы в эффективности препаратов мы не обнаружили – один чуть лучше, другой чуть хуже. По сумме упражнений несколько выделяются на общем фоне отечественные

Grass и Sapfire. Приобретать такие препараты мы советуем тем, у кого в непогоду вдали от сервиса сломались стеклоочистители, а ехать нужно во что бы то ни стало. И еще тем, у кого дворники начали противно скрипеть и плохо чистить, а новые нужного размера и с правильным креплением прямо сейчас не купить.

Счастливого пути и хорошего обзора!

Результаты испытаний (по пятибалльной шкале)

	На автомобиле в статике в динамике		Лабораторные	Итоговый (средний) балл
Bullstone RainOK	3,0	3,0	2,3	2,8
Eltrans EL-00406.03	3,0	3,0	3,7	3,2
Grass Antirain Art. 135500	4,0	4,0	5,0	4,3
Hi-Gear HG 5624	3,0	3,0	3,3	3,1
Liqui Moly Art. 7505	4,0	3,0	4,3	3,8
Nekker Anti Rain	3,0	3,0	3,7	3,2
Runway Rain Guard RW2008	3,0	3,0	2,3	2,8
Sapfire Anti Rain SQK-1814	4,0	4,0	5,0	4,3
ВЭЛВ	3,0	3,0	1,0	2,3
ЗР Умка	3,0	4,0	4,0	3,7



Для чего зимой кондиционер?

Молва гласит, что кондиционер зимой так же необходим, как и летом. Дескать, он сушит воздух, борясь с запотеванием.

А на самом деле?

Авторы Михаил Колодочкин и Алексей Ревин

Автомобильные кондиционеры и зима... У одних они работают при любой забортной температуре, у других – нет. По крайней мере, так утверждают владельцы автомобилей разных марок.

Апологеты «зимних кондеев» утверждают, что охлаждение воздуха, дескать, вовсе не единственная функция кондиционера. Воздух, проходя через холодный испаритель, оставляет на нем почти всю влагу, она-то и стекает потом по трубочке под машину. (Аналогичное явление в быту мы наблюдаем при запотевании бутылки, вынутой из холодильника. Покрыты конденсатом и все трубы холодного водоснабжения.) Прошедший испаритель кондиционера, обезвоженный воздух жадно впитывает влагу и, если направить поток на запотевшие стекла, довольно быстро сделает их прозрачными.

А что в действительности?

Правильный ответ должны знать производители автомобилей – к ним мы и обратились с просьбой прояснить ситуацию. Любопытно, что поначалу наш вопрос не был понят: все, как один, стали объяснять, что их климатические установки всепогодные и так далее. Пришлось задать вопрос в лоб: существует ли предельная температура, при которой отключается компрессор кондиционера? Или же он

будет исправно пахать и на экваторе, и в крещенские морозы?

Официальные ответы из различных представительств мы свели в таблицу.

	Минимальная температура функционирования компрессора
BMW	+1 °C
Avant	-5 °C
Kia	+2 °C
MPSA (Mitsubishi-Peugeot-Citroen)	+5 °C
Nissan	-5...-2 °C
Porsche	+2...+3 °C
Renault	+4...+5 °C
Skoda	+2 °C
Subaru	0 °C
Volkswagen	+2...+5 °C

Объединяет все полученные ответы одно: компрессоры кондиционеров отключаются вблизи нулевой отметки шкалы Цельсия. И еще одна тема для пересудов на форумах рухнула: никакой кондиционер ничего на морозе не сушит!

Множество разговоров на эту тему вызвано тем, что кондиционеры практически всех фирм не информируют пользователя о своей работе. Даже если включена функция охлаждения (активен индикатор AC), компрессор системы не обязательно всё время работает. Задействован ли компрессор и в какой степени – такой индикации не предусмотрено. И только если водитель отключит функцию охлаждения

(погаснет индикатор AC), станет ясно, что компрессор системы не работает и остается только вентиляция. Такой режим может быть полезен для тех, кто боится простудиться или хочет сэкономить топливо.

Вспомним, как работает система кондиционирования воздуха. Сжатый хладагент должен перейти в газообразное состояние и в этот момент снизить свою температуру. Такой переход в газообразное состояние в испарителе возможен примерно при 0 °C. Когда на улице зима, хладагенту недостаточно тепла от проходящего воздуха, чтобы превратиться в газ. Это контролируют датчик температуры окружающей среды и датчик в системе климат-контроля в салоне. Поэтому при определенных условиях снаружи автомобиля система управления запретит включение компрессора кондиционера.

Если температура опустится ниже указанного предела, то конденсат, образующийся во время работы системы на испарителе, сменит агрегатное состояние на лед. При этом испаритель покроется коркой льда и заблокирует циркуляцию воздуха через отопитель. И еще: из-под машины с включенным кондиционером потихоньку капает конденсат, а твердые «отходы производства» система отводить не обучена.

Иными словами, зимой климат-контроль даже самых навороченных автомобилей работает «как простые Жигули» – кондиционирования нет, все функции поддержания комфортного микроклимата в салоне обеспечивает обычная «печка», пусть и в автоматическом режиме.

Как ездили зимой Жигули?

В холода вступает в игру другой метод борьбы с избыточной влагой в воздухе. По науке его называют ассимиляцией. Такое «осушение» основано не на удалении влаги, а на физической способности теплого воздуха удерживать большее количество водяных паров по сравнению с холодным. Указанный метод обеспечивается вентиляцией с предварительным подогревом свежего воздуха – что и делали владельцы Жигулей.

Способность воздуха поглощать водяные пары довольно скромна и непостоянна. Она зависит от температуры и абсолютной влажности атмосферного (приточного) воздуха. Очевидно, что сушить стёкла туманным сырým забортным воздухом придется дольше, чем сухим морозным.

Заметим, что автомобили с высокоэффективными двигателями типа дизелей или турбонаддувных бензиновых моторов прогреваются зимой весьма медленно, а потому описанный выше метод осушения воздуха в них весьма затруднен. В таких машинах для предотвращения запотевания и замерзания стекол приходится дополнительно применять электрические подогреватели воздуха.



ZERO ВО ВТОРОЙ СТЕПЕНИ

Поспела к производству новая шина Pirelli Ice Zero 2. И она заметно отличается от предшественницы! *Автор Сергей Мишин*

Новинка продолжает развивать тему, начатую предыдущей моделью Ice Zero. Инженеры сделали упор на устранение поводов для нареканий, а это достаточно высокое сцепление на льду и высокая шумность.

«Второй» Ice Zero отличается более агрессивным протектором направленного типа. Его особенности – плотно сплетенный рисунок в средней части и диагональные водоотводящие канавки, расширяющиеся к плечевым зонам. На боковой части плечевых шашек расположены «зубастые» снегозацепы для улучшения проходимости.

Еще одно принципиальное отличие – увеличенное с 130 до 190 количество шипов. Они расположены по всей ширине

протектора, что стало возможным благодаря уменьшению размеров «гвоздика», использованного в шине первого поколения, примерно на 10–15%. А масса его снижена с 1,1 до 0,9 грамма.

Матрица шипов выстроена с помощью компьютерных технологий таким образом, чтобы улучшить сцепление и одновременно снизить шум. Теперь шипы в пятне контакта занимают 24 продольные линии, а их расположение с переменным шагом исключает резонансные явления.

Несмотря на увеличившееся количество «гвоздей», шум снижен на два децибела. Для улучшения тормозных свойств на льду шипы развернуты на 180 градусов – теперь торможение обеспечивает самая широкая кромка в сечении твердосплавной вставки.

Опробовать эти шины довелось на новом зимнем полигоне Pirelli, имеющем в своем активе пятнадцать ледовых и снежных трасс длиной от 350 метров до двух километров. Шин-конкурентов для сравнения не предоставили, зато был богатый выбор автомобилей-носителей. На льду – тяжелый Audi Q7, среднеразмерный Volvo XC60 и компактный VW Tiguan. На снежных трассах палитра еще шире – от Volvo V60 и «трешки» BMW до кроссовера Porsche Cayenne и «электрички» Jaguar I-Pace. На сладкое – тест по дорогам общего пользования на электрическом Audi e-tron. Все тестовые автомобили на шинах Pirelli Ice Zero 2 ехали быстро и уверенно – каких-то серьезных «косяков» мне отловить не удалось.

Кроме того, можно было проехать пассажиром на Lamborghini Urus, которым управлял профессиональный раллист, запуская в поворотах 600-сильный кроссовер «веером».

Новые шины будут производить в Воронеже. Исключение составят лишь версии ран-флэт – их российский завод освоит чуть позже.

Pirelli Ice Zero 2 – добротные «шиповки» диаметром от 16 до 20 дюймов, которые придется в пору любому автомобилю. Для кроссоверов и внедорожников предлагается усиленная версия Scorpion Ice Zero 2 посадочным диаметром до 22 дюймов. Дополнительно будут доступны 20 разноразмерных шин в исполнении ран-флэт.

Особая гордость компании Pirelli – шины Scorpion Ice Zero 2 в исполнении SUV, размерностью 285/45 R21 и 315/40 R21, омологированные для кроссовера Lamborghini Urus.

Примечательно, что шины Ice Zero первого поколения останутся на рынке – по более доступным ценам.

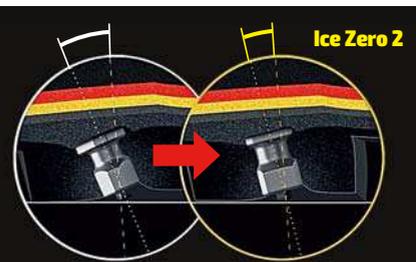
3P

Сердечник шипа из карбида вольфрама для повышения износоустойчивости.

Плоская и широкая поверхность для повышения ударопрочности.

Разнонаправленные трапеции корпуса шипа для снижения подвижности.

Уменьшенный размер (10 мм) позволил снизить вес шипа до 0,9 грамма, что привело к снижению уровня шума.



Угол наклона посадочного отверстия был изменен, что позволило увеличить усилие сцепления на 20%.

Новый протектор и шипы четырех типов, в том числе обрезиненные, – это лишь некоторые внешние признаки, отличающие новую шипованную шину Continental IceContact 3 от предшественницы.

Автор Сергей Мишин



КОНТИ ЗАДАЕТ НАПРАВЛЕНИЕ

В отличие от шины предыдущего поколения с асимметричным протектором, новая имеет направленный рисунок с широкими канавками, способными быстро отвести воду из пятна контакта. А своеобразные «мостики», связывающие шашки по диагонали, улучшают четкость реакций и повышают сцепление на укатанном снегу и асфальте. Обновленная резиновая смесь замешана на рапсовом масле, что позволяет ей сохранять эластичность при низких температурах.

Но главная особенность «третьего контакта» – это новая технология ошиповки TwinStud (шипы-двойняшки).

Одни шипы обеспечивают максимальное продольное сцепление на льду, то есть отвечают за разгон и торможение; их можно назвать направленными, поскольку в сечении твердосплавной вставки «тормозная» кромка шире «разгонной». Другие заботятся о поперечном «зацепе», поскольку их «фреза» имеет более широкую кромку, обращенную в сторону боковины.

Начиная с 17-дюймового размера эти шины оснащают более эффективными шипами ContiFlexStud. Дословно это словосочетание переводится как «гибкие шипы Конти». Они являются копиями алюминиевых, только без фасок на пятках. Корпус у них мягче (сделан не из легкого металла, а из резины), а потому удар о дорожное покрытие менее громкий и не столь разрушительный. Разработчики шины говорят о 20-процентном снижении износа асфальта.

Главное: на льду такие шипы работают лучше металлических, поскольку при наклоне твердосплавных вставок во время интенсивного торможения мягкие корпуса шипов деформируются и не ограничивают

глубину проникновения «гвоздиков» в лед. По заверению производителя, «резиновые» шипы эффективнее металлических на 7 %.

В ходе короткой пробной поездки по снежной дороге реакции «трешки» BMW, обутой в шины IceContact 3, были точными, а переходы в скольжение и восстановление сцепления – довольно мягкими и прогнозируемыми.

Оценить шины на льду в обычных режимах не удалось. Поведение выделенного для езды по ледовой трассе полноприводника Seat Leon Cupra ST с туговатым рулем показалось неточным и непонятным. Он гораздо охотнее ехал боком, провоцируя всё время «держать угол». Четко переключался из одного виража в другой, как раллийный «аппарат» на шинах со спортивными шипами, в скольжениях вел себя понятно и точно. Можно предположить, что и на более спокойных машинах эти шины будут вести себя достойно.

Уровень шума я оценил в сравнении с предыдущей моделью Continental IceContact 2. На асфальте новинка шумит чуть меньше – издает более глухой, не столь раздражающий звук. По методике, которую мы используем в собственных тестах, IceContact 3 с «резиновыми» шипами комфортнее старой модели на 1 балл (по десятибалльной шкале).

В этом сезоне шины Continental IceContact 3 будут продавать в размерах от 14 до 21 дюймов, включая опциональные исполнения SSR (ран-флэт), ContiSeal (самогерметизация в случае прокола) и ContiSilent (пониженный уровень шума).



Шины Continental IceContact 3 с посадочным диаметром до 16 дюймов **A** включительно имеют алюминиевые шипы (для бокового **1** и продольного **2** сцепления), а начиная с 17 дюймов **B** – обрезиненные (для бокового **1** и продольного **2** сцепления).

SKODA OCTAVIA: 2013–2019

Ищем подводные камни в машине с хорошей репутацией на вторичном рынке. Автор Сергей Зиновьев



i Octavia третьего поколения (A7) сконструирована на платформе MQB, агрегаты – общие с моделями Volkswagen и Audi. Лифтбеки собирают в России, универсалы – в Чехии. Рестайлинг 2017 года коснулся внешности, оптики, интерьера и оснащения; механическая часть осталась без изменений.

👍 Просторный и удобный салон, огромный багажник, хорошая эргономика, современное оснащение. **⊕** Надежная подвеска не боится плохих дорог. **⊕** Похвальные динамика, управляемость и экономичность. **⊕** Высокий уровень безопасности.

👉 Все двигатели – с фольксвагеновскими капризами и не переносят АИ-92. **■** Ремонт и обслуживание не из дешевых. **■** Системы отопления и вентиляции не лучшим образом справляются с зимой. **■** Странная аэродинамика: грязь оседает на боковых окнах. **■** Много машин попадает на вторичку, поработав в роли такси.

👉 Из начальной гаммы моторов в России постепенно выпали бензиновый 1.2 и турбодизель 2.0. Их мало на рынке; при выборе можно учесть, что по характеру 1.2 TSI очень схож с 1.4 TSI (семейство EA211).

Турбодизель (без сажевого фильтра – 143 л.с., с фильтром – 150 л.с.) в целом хвалят, обещая бесперебойную работу до 150 000 км. Особых нареканий мотор **1.8 TSI** (180 л.с., семейство EA888) также не вызывает, у него долговечный цепной привод ГРМ.

1.4 TSI (140 или 150 л.с.) по инерции считают проблемным, ведь его



В корпусах боковых зеркал заднего вида в сильный дождь или при мойке часто накапливается вода. Сами зеркала маленькие, из-за чего страдает обзорность.

одноименный предок часто и разнообразно болел. У мотора нового поколения большинство детских болезней излечили, хотя некоторые еще сохранились. Он может внезапно озадачить шумом фазовращателей, залеганием колец или заклинением актуатора турбины (выпускают ремкомплект). Но при хорошем уходе часто служит до 300 000 км.

Если не считать 1.8 (его ставят только на машины в дорогих комплектациях), то самый надежный вариант – **атмосферник 1.6 MPI**. Слабые места есть, но лечатся без высоких затрат; двигатель ходит до 400 000 км. Для всех бензиновых моторов завод допускает масложор до 0,5 л/1000 км.

👉 Робот DSG7 (особенно в версиях до 2014 года) после окончания гарантии лучше обходить стороной. У модернизированного варианта тоже случаются поломки сцепления и мехатроника (на любом пробеге). Агрегат **DSG6** более надежен (ресурс – около 200 000 км), но доступен только с мотором 1.8.

Шестиступенчатый автомат – японский Aisin 09G. Ничем особо ужасным он себя не проявил. Не любит резких стартов и пробуксовок, склонен к перегреву (вплоть до необходимости остановиться и остудить). Основные болезни связаны с засорением внутренностей продуктами износа (чаще меняйте масло!).

Пятиступенчатую механику (MQ250) относят к числу неубиваемых, вменяя ей в вину только ускоренный износ подшипников (иногда).

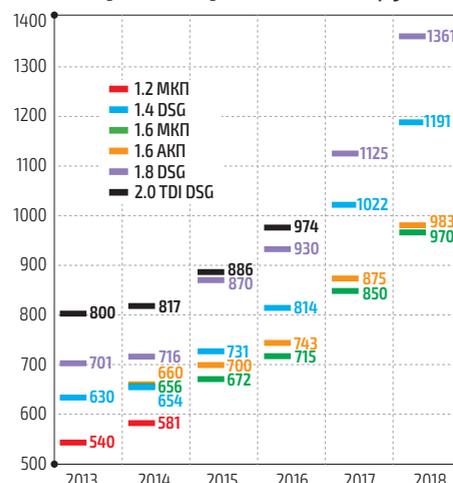
👉 Слабым узлом называют термостат в сборе с насосом охлаждающей жидкости: может сломаться и то и другое; течи лечатся заменой всего узла. **👉** Стук стоек задних амортизаторов – особенность адаптированной подвески, но в ряде случаев производили замену по гарантии; задние амортизаторы сами по себе живут недолго. **👉** Часто перегорают лампочки наружного и внутреннего освещения из-за тряски на плохих дорогах.

EURO NCAP 2013 год: ☆☆☆☆☆
Водитель/пассажир – 93 %, ребенок – 86 %, пешеход – 66 %, системы безопасности – 66 %

Самое массовое предложение на вторичке: лифтбек 1.4 DSG.

3P **Лифтбек 1.6 МКП или АКП**

Ориентировочные цены на вторичном рынке,* тыс. руб.



* Приведены данные только для лифтбеков.

ЗА ТЕ ЖЕ ДЕНЬГИ

Ford Focus
Opel Astra
Kia cee'd
Chevrolet Cruze
Toyota Corolla

Шипованные шины Dunlop для легковушек, кроссоверов и внедорожников.

Автор Максим Гомянин, фото автора и фирмы Dunlop



ЛЕДОХОДЫ

Бренд Dunlop неспроста прочно обосновался в гонках на выносливость. Основная «фишка» всех моделей – высокая износостойкость. Новые зимние шины Dunlop SP Winter Ice 03 не исключение.

Если вы думаете, что успех шине можно обеспечить лишь хитроумным расположением ламелей, то заблуждаетесь. Всё начинается гораздо раньше, еще на стадии проработки резиновой смеси. Химики применили компьютерное моделирование, чтобы добиться оптимального сочетания силики (диоксид кремния), высокомолекулярного полимера и смягчающих добавок. В результате шина

У шин **Dunlop SP Winter Ice 03** и **Grandtrek Ice 03** рисунок протектора одинаковый. Разница лишь в том, что одна предназначена для легковых автомобилей, а другая – для кроссоверов и внедорожников.



SP Winter Ice 03 получилась не только стойкой к износу, но и сбалансированной по жесткости и эластичности. Это важно и для сцепления на льду и снегу, и для сопротивления ударным нагрузкам. На бумаге всё красиво – а на деле?

Прыгаю в Audi A4 на шинах SP Winter Ice 03 и выезжаю на ледовый трек. Держась внешней стороны виража (там намело больше снега), прохожу пару скоростных поворотов. «Зацеп» неплох, реакции автомобиля предсказуемы. Резкого срыва в скольжение нет. Наоборот, покрышки до последнего оттягивают этот момент, давая понять, что идешь на пределе.

При торможении на голом льду основную роль играют шипы – их на 60 % больше, чем в старой модели SP Winter Ice 02. Новый шип компактнее и легче прежнего, поэтому масса шины не увеличилась.

Как и прежде, в основе алюминиевого шипа – вольфрамовый сердечник. Но теперь та часть твердосплавной вставки, которая вгрызается в лед, скошена. Основное преимущество такого решения проявляется... на асфальте. Нагрузки на шип при торможении гораздо ниже, уменьшается и шум: по данным производителя, аж на два децибела.

Из невидимых глазу изменений – форма основания шипа. Теперь он меньше смещается в посадочном гнезде, и вылетать



Новый шип весит 0,8 грамма, старый – 1,1 грамма. Разрабатывали шип в Германии.

такие «гвозди» должны реже. К сожалению, по асфальту проехать было негде, поэтому поберегу окончательные выводы об уровне шума до нашего сравнительного теста. А пока сажусь в Land Cruiser 200 на шинах Dunlop Grandtrek Ice 03 и отправляюсь топтать глубокий снег.

От модели SP Winter Ice 03 эти шины отличаются лишь индексом нагрузки, поскольку предназначены для кроссоверов и внедорожников. Достоинство V-образного рисунка протектора со множеством разнонаправленных ламелей в том, что кромки ламелей получились острые. Ими шина цепляется за снег, а через глубокие длинные канавки снежно-водяная каша отводится из пятна контакта, словно насосом. В глубоком снегу шины гребут отменно. Да и «крузак» есть «крузак»!

Новые шины поступают в продажу этой осенью. Легковая покрышка SP Winter Ice 03 представлена в 26 типоразмерах: посадочный диаметр от 14 до 20 дюймов, профиль – 40–65 %. Кроссоверная шина Grandtrek Ice 03 имеет диаметр от 16 до 22 дюймов и профиль 40–65 %.

Помню, на Dunlop SP Winter Ice 02 зимы 2014–2015 годов заломили немалую цену, потому продажи не пошли. Надеюсь, на этот раз такого не будет. На снегу шины SP Winter Ice 03 ведут себя стабильно и предсказуемо, а на льду так вообще очень понравились. Дело за адекватным ценником.

SUBARU FORESTER: 2012–2019

Кроссовер с неплохими внедорожными способностями славится надежностью и долголетием. По праву?

Автор Сергей Зиновьев



Классический автомат в Россию не поставляли.

А пятиступенчатая механика (в сочетании с 150-сильным мотором) – большая редкость на вторичке. Живет долго, ломается редко (слабое звено – подшипники валов). Если вы не противник ручного труда, берите не раздумывая.

Жизнь «симметричного полного привода» продлит учащенная замена масла в редукторах и раздаточной коробке. Рекомендованный заводом интервал замены для б/у машин лучше сократить вдвое – до 30 000 км. Вискомуфта достаточно живучая и менее нежная, чем у конкурентов.

ЗА ТЕ ЖЕ ДЕНЬГИ

Hyundai Santa Fe
Renault Koleos
Nissan X-Trail
Honda CR-V
Toyota RAV4

i Forester четвертого поколения (SJ) для российского рынка выпускали в Японии. По японским традициям легкий рестайлинг был проведен дважды. Постепенно обновили мультимедиа-систему и оптику, улучшили «шумку», поменяли настройки некоторых узлов и агрегатов.

👍 Полный привод и крепкая подвеска, солидный дорожный просвет – более 200 мм. **⊕** Большой багажник, симпатичный интерьер. **⊕** Неплохое лакокрасочное покрытие и коррозионная стойкость. **⊕** Отлично отлажены системы активной безопасности.

👉 Тесноват салон, особенно сзади. **■** Разорительные цены на ремонт и обслуживание. **■** Некоторые сервисные операции сложны: например, для замены свечей нужно снять аккумулятор, впускной коллектор, бачок омывателя и воздушный фильтр. **■** Шумоизоляция на машинах до 2016 года слабая.

🔧 Двухлитровый FB 20 (150 л.с.) очень надежен, ходит до 250 000 км. При капремонте часто не требуется менять поршневую группу. Цепь ГРМ служит до 200 000 км.

Специфика оппозитника – высокий риск масляного голодания из-за маленького объема картера. Чаще других голодает четвертый цилиндр, оповещающая об износе стуком. За уровнем масла надо тщательно следить на всех субаровских моторах, учитывая неизбежный масляжор на старых машинах.

Мотор 2.5 (171 или 175 л.с.) – родственник (увеличен диаметр цилиндров).



Высоко ценимые фирменные достоинства Subaru – оппозитные двигатели и симметричный полный привод.

Серьезных недостатков тоже не имеет, но склонен к перегреву (промежутков между цилиндрами меньше). Рекомендуют промывать радиаторы минимум раз в два года. И контролировать охлаждающую жидкость.

Турбоверсию 2.0 (241 л.с.) в России продавали нерегулярно, на рынке таких машин мало.

В сложных режимах этот мотор еще сильнее греется, вплоть до разрушения поршней, но ресурс оценивают в 150 000–200 000 км.

⚙️ Вариатор Lineartronic претендует на звание самого надежного. Случаи выхода из строя до 150 000 км единичны и связаны с некорректной эксплуатацией.

Масло в похоловшем вариаторе лучше менять чаще, чем в свежем, – каждые 40 000–45 000 км; предпочтительнее применять дорогую фирменную жидкость Subaru.

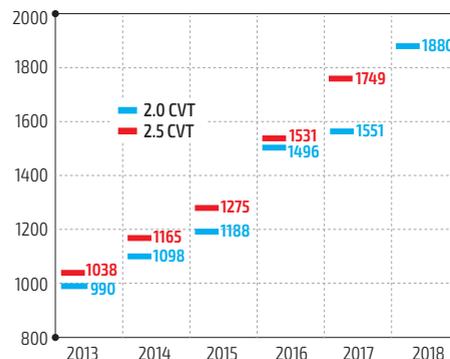
🔍 Стойки стабилизатора – расходники, ступичные подшипники (в сборе со ступицей) редко доживают до 100 000 км. **✔️** При регулярных кроссах по грейдерам быстро сдается рулевая рейка; стук не означает срочную замену – бывает, что можно подолгу ездить и с ним. **✔️** Дверные уплотнители довольно быстро дубеют и пропускают в салон пыль и грязь. **✔️** «Лесная» болезнь нескольких поколений: на многих немолодых машинах задняя дверь отказывается закрываться с первого раза.

🛡️ NCAP 2013 год: ☆☆☆☆☆
Водитель/пассажир – 91 %, ребенок – 91 %, пешеход – 73 %, системы безопасности – 86 %

Самое массовое предложение на вторичке: Forester 2.5 CVT.

ВЫБОР 3P Forester 2.0 CVT

Ориентировочные цены на вторичном рынке, тыс. руб.



СПЕЦИАЛЬНЫЙ
ПРОЕКТ

FAW
BESTURN X40

Высоко сижу — далеко гляжу

В казино не любят новичков — им везет. А мы в «За рулем» любим приглашать поработать экспертами читателей — они всегда видят привычное под неожиданным углом. В новом китайском кроссовере FAW Besturn X40 они разглядели и сильные, и не такие сильные стороны.



На правах рекламы



**Владимир Никитин, 35 лет,
инженер сервисного центра:
Мне всё видно**

– Машина разгоняется очень уверенно и позволяет свободно держаться в потоке. Тормоза подхватывают быстро. На неровной дороге автомобиль сильно не трясет, стыки на мостах он проходит мягко: я даже не почувствовал разницы между брусчаткой и асфальтом. Так что ощущения, что едешь на «погремушке», не возникает. Хотя, конечно, бывают и более мягкие подвески.

В повороты автомобиль входит без особых кренов, при этом руль не пустой, но и не тяжелый: баланс мне нравится.

По размеру FAW Besturn X40 сопоставим с Hyundai Creta и по ощущениям от вождения тоже близок, хотя объем двигателя здесь меньше.

Очень нравятся большие зеркала! В такие «лопухи» хорошо всё видно. Правда, передние стойки довольно широкие и могут закрывать машину или пешехода – это особенность, к которой надо привыкнуть. Благодаря высокой посадке хорошо



виден капот: можно без проблем парковаться. К интерьеру вопросов не имею, все органы управления для меня на привычных местах. В общем, сел и поехал.

Перед тест-драйвом были опасения относительно размеров машины: думал, что она будет меньше и теснее. Но они не оправдались: здесь весьма вольготно и в ширину, и в высоту, и по длине. Возможно, коротковата подушка сиденья, но определить это точно можно только в длительной поездке, а за сорок минут езды негативных ощущений не получил.

Разительных отличий от «корейцев» я не наблюдаю. Раньше, говорят, «китайцы» были хуже, но сейчас разницы не видно.



**Алексей и Ксения Швайковы,
34 года, менеджер по продажам,
и 33 года, руководитель HR-службы:
Много свободного места**

Алексей. Посадка для меня очень высокая. Мой рост 177 см, я опустил сиденье до конца вниз и всё равно сижу непривычно высоко. Очень не хватает регулировки руля по вылету. Хотелось бы вытянуть его на пару сантиметров на себя.

Сиденья мягкие и удобные, валики боковой поддержки держат отлично. Хорошо всё видно через стёкла и боковые зеркала.

Пластик везде жесткий, но фактура приятная. В дверях – мягкие вставки из экокожи.

Площадки под мобильник, увы, не вижу. Примостить его негде, кроме как в одном из центральных подстаканников. Еще один минус – отсутствие индикации температурного режима.

Очень хорош шестиступенчатый автомат Aisin: при резком нажатии на педаль газа он честно скидывает две, а то и три передачи вниз. Переключается плавно и незаметно, вовремя подтыкая нужные передачи. Тандем мотора и коробки в городе отрабатывает весьма достойно.

Автомобиль выглядит гармонично и современно. Собран и окрашен аккуратно, зазоры ровные, нигде ничто не отходит и не топорщится. Выделиться в потоке на таком не получится, но зато через несколько лет дизайн не будет выглядеть устаревшим.

Ксения. Я оценивала как пассажир, и мои впечатления исключительно положительные. Нравится цветовое решение интерьера: светлый верх и темный низ – это идеальное сочетание цветов. Дизайн передней панели не слишком вычурный, при этом всё хорошо видно даже с заднего сиденья. Кстати, сзади очень много свободного места. Много света и пространства: и за счет люка, и из-за больших стекол.





Дмитрий Крисс, 38 лет, аналитик автоматизированных систем:

Признаки премиальных марок

Автомобиль с первых же минут удивляет уровнем комфорта! Очень удобное и мягкое кресло. Пространства для ног водителя имеется с избытком, при этом за водителем может разместиться довольно-таки крупный пассажир. Ну и конечно, основное преимущество кроссовера заключается в том, что сидишь высоко. Не то что на моей нынешней «пузотерке».

Мне нравится тонкий руль, большие зеркала, но главное – люк! Летом в Москве – какая же красота! Загорать даже можно.

Автомобиль едет бодро, несмотря на небольшой объем двигателя. Подвеска мягкая – «лежачие полицейские», кочки проглатывает «только в путь».

Нравится необычная панель приборов в стиле хай-тек, с белым ободком. Удобно, что вся информация выводится на экранчик: передача, пробег, расход топлива – классно!

Приятно удивил большой сенсорный дисплей, расположенный на центральной консоли на оптимальной высоте. Это вообще для меня неожиданность, что китайская машина обзавелась признаками премиальных марок.

Вопреки ожиданиям, FAW Besturn X40 оказался не «девчачьей» или «пенсионерской» машиной, а вполне бодрым средством передвижения, которое подойдет многим.



На правах рекламы



Татьяна Левина, 45 лет, маркетолог:
Хороший вариант на каждый день

Первые впечатления: радует хорошая отделка салона, удобный руль. Конечно, часть отделочных элементов – из недорогой пластмассы, но, думаю, это болезни роста.

Немного не хватает мощности двигателя. Был момент, когда мне понадобилось вклинуться перед автомобилем, но двигатель не успел раскрутиться... Впрыгнуть не удалось.

В машине очень просторно. Не знаю насчет пяти взрослых, но четверым здесь будет комфортно. Шумоизоляция неплохая, однако когда ускоряешься, то двигатель все-таки слышно.

Дизайн экстерьера и интерьера – в русле общих тенденций. Я бы не сказала, что он передовой или экстраординарный. Это хороший, рабочий вариант на каждый день.

Существует стереотип, что китайские автомобили – это большие «погремушки». Я не ждала ничего выдающегося, а в итоге оказалась приятно удивлена!

FAW Besturn X40 1.6	M5	A6
Длина/ширина/высота/база	4310/1780/1680/2600 мм	
Объем багажника (VDA)	375/1525 л	
Снаряженная масса	1290 кг	1325 кг
Двигатель	бензиновый, Р4, 16 клапанов, 1598 см ³ ; 84 кВт/108 л.с. при 5500 об/мин; 155 Н·м при 3600 об/мин	
Максимальная скорость	173 км/ч	168 км/ч
Топливо/запас топлива	АИ-92/50 л	
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл	7,8/5,7/6,7 л/100 км	9,0/5,8/6,9 л/100 км
Подвеска спереди/сзади	McPherson/торсионная балка	
Тормоза спереди/сзади	дисковые, вентилируемые/дисковые	
Рулевое управление	реечное, с электроусилителем	
Трансмиссия	передний привод; М5	передний привод; А6



Цена: от 949 тысяч рублей (с учетом спецпредложений – от 809 тысяч).

СПЕЦИАЛЬНЫЙ ПРОЕКТ

FAW
BESTURN X40

На правах рекламы



Илья Пименов,
эксперт «За рулем»:
Цена решает

Что есть у этого автомобиля такого привлекательного для нашего покупателя?

1

Разумеется, цена – около миллиона в базовой комплектации. При том что автомобиль оснащен всем необходимым для кроссовера, включая электронные системы помощи водителю. А гарантия на модель составляет пять лет или 100 000 км.

2

Дизайн. FAW Besturn X40 выглядит не просто не хуже одноклассников, но даже поинтереснее многих.

3

Удобный салон. У машины приятный руль, отличные передние кресла и просторный задний ряд благодаря величине колесной базы в 2600 мм.

4

Автомобиль неплохо управляется. У него собранная подвеска, чуткие тормоза и четкая настройка рулевого с электроусилителем. Трудно даже поверить, что в основе машины заслуженная платформа PQ32: спереди – McPherson, сзади – торсионная балка. Видно, что китайцы над ней основательно поработали. В Китае автомобиль продается с бензиновым атмосферником 1.6, развивающим 114 л.с. В России этот же мотор числится уже 108-сильным. Для поездок по городу мощности достаточно. Тем более что двигатель оказывается довольно экономичным даже в сочетании с шестиступенчатым автоматом Aisin, а заправляться можно 92-м бензином.



НАКРЫЛИСЬ ТОРМОЗА?

Устранить неисправность в тормозной системе по силам не каждому. Но самостоятельно определить ее причину можно!

Авторы Михаил Колодочкин и Алексей Ревин, фото: Георгий Садков

Тормоза, конечно же, придумали трусы – это скажет любой лихач. Но когда понимаешь, что с ними «что-то не так», садиться за руль становится страшновато: поездка может оказаться последней. Мысли типа «и так сойдет» решительно гоним прочь: шутки кончились. Важно определить тип неисправности – хотя бы предварительно.

⚠️ Большой свободный ход педали

Как правило, увеличенный свободный ход сопровождается ростом тормозного пути. Чаще всего это происходит, когда тормозная система «хватанула» воздуха; при этом после нескольких

нажатий педаль как бы накачивается, становясь более тугой. По какой причине это произошло, вопрос отдельный, – систему в любом случае придется прокачивать, заодно определяя возможные утечки тормозной жидкости.

Иногда педаль становится свободной вследствие разбухания тормозных шлангов. Тот же эффект дают порванные нити корда шланга. Но подобное происходит только с левыми компонентами. Иногда может закипеть тормозная жидкость, но и это случается либо с откровенно некачественным продуктом, либо с очень старой тормозухой, которую вообще никогда не меняли.

Еще одна возможная причина – очень большое биение одного или

нескольких тормозных дисков. Кроме того, может не работать автомат поддержания зазора в барабанных тормозных механизмах.

⚠️ Очень жесткая педаль

Тугая педаль, короткий ход при нажатии... При торможении машина теряет курсовую устойчивость, норовя уйти в сторону. Чаще всего такое случается при заклинивании цилиндров суппорта в одном из контуров системы. Если машину никуда не заносит, а неприятность выражается только в резко возросшем усилии при торможении, виноватым может быть вакуумный усилитель тормозов или подводящий разрежение шланг.

Иногда повышенное усилие на педали вызвано применением низкокачественных тормозных колодок, а также чрезмерным загрязнением, замасливанием как самих колодок, так и поверхностей дисков или барабанов. Но такое случается довольно редко.

Еще возможен полный износ тормозных колодок или их обрыв. Бывает, что на поверхности дисков образуется ледяная или соляная корка. Не исключено и низкое качество накладок тормозных колодок, а также сильная коррозия тормозного диска (зачастую больше с внутренней стороны).

Горит индикатор неисправности тормозной системы

Чаще всего причина банальная – вроде низкого уровня тормозной жидкости в бачке или чрезмерного износа тормозных колодок, оснащенных соответствующими датчиками. Другой простейшей причиной может стать... включенный стояночный тормоз (бывает, что просто глючит концевик). Однако причиной понижения уровня могут быть и утечки тормозухи – их необходимо срочно выявить и устранить.

Стояночный тормоз неэффективен

Затянули рычаг, а машина всё равно пытается скатиться под уклон? В простейших случаях стояночный тормоз нужно просто нормально отрегулировать. Кроме того, может сказаться замасленность тормозных колодок. Бывает, что тросы заклинены в оболочках. Среди возможных причин встречаются замасленные диски или барабаны. Виноватым может быть полный износ колодок. А если стояночный тормоз не отпускает автомобиль, то, скорее всего, колодки примерзли или приржавели к тормозным барабанам.

Капризничает ABS

Неисправность любого из компонентов ABS приводит к отключению всей системы и загоранию символа неисправности системы в комбинации приборов. Автомобиль сохранит способность тормозить, причем интенсивность торможения в большинстве случаев не пострадает. Но важно то, что на скользком покрытии колёса будут блокироваться, а это риск потери курсовой устойчивости!

Машину уводит в сторону

Понятно, что в уводе автомобиля с курса могут быть виноваты не только тормоза – тут способны хулиганить

и углы установки колес, и сами колёса, и рулевое управление. Однако же довольно часто вопросы возникают именно к тормозам, особенно если машину тащит вбок при торможении. Чаще всего виноваты заклинившие поршни в цилиндрах одного из контуров. Возможно подтормаживание колёса из-за ослабления болтов крепления направляющей колодок к поворотному кулаку, а также замасливание колодок или попадание на них тормозной жидкости.

Возможно, на поверхности колодок образовалась ледяная или соляная корка либо колодки просто намокли. Или не работает один из контуров тормозной системы – при этом педаль низкая и эффективность торможения невелика. Виноватыми могут быть также биение тормозного диска, износ ступичного подшипника и овальность тормозного барабана.

Ощутимая тряска, вибрации при торможении

Бывает, что при торможении машину сильно трясет – такая неприятность обычно случается с бывальыми автомобилями. Виноватыми могут оказаться биение колесной ступицы и тормозных дисков, люфты колесных подшипников, овальность тормозного барабана, подклинивание суппортов или рабочих цилиндров. Другие возможные причины: накладка тормозной колодки отслоилась от основания, ослабла или сломана стяжная пружина барабанных тормозов.

Перегрев тормозов

Такого рода неисправности обычно определяют по появлению запаха гари. Этому, как правило, сопутствует увеличившийся ход педали, которая стала казаться ватной, а также повышенный тормозной путь. Причиной перегрева может быть как излишне активная езда с постоянными торможениями, так и банальная забывчивость, то есть затянутый стояночный тормоз.

Кроме того, в число возможных виновников входят подклинивающие цилиндры и суппорты.

Чрезмерный износ дисков и барабанов

Понятно, что сам по себе износ в глаза не бросается. Однако же ему сопутствуют снижение эффективности торможения, высокое усилие на педали, а также загорание индикатора неисправности тормозов.

Ни при каких обстоятельствах не откладывайте ремонт тормозной системы на потом. Это может плохо кончиться!

Причиной износа может быть как банальная старость автомобиля, так и стиль езды владельца, пользующегося педалями в режиме «вкл/выкл» – без промежуточных положений. Само собой, к повышенному износу способно привести заклинивание цилиндров и суппортов.

Шум при торможении

Высокочастотный шум, визг, свист могут возникнуть как при торможении, так – порой – и при обычном движении. Причина – нерасчетный режим трения фрикционного материала о рабочую поверхность тормозного диска. Виноватыми могут быть предельный износ тормозных колодок, сильная коррозия тормозного диска (причем часто с внутренней, «невидимой» стороны). Бывает, что накладка тормозной колодки отслоилась от основания. Список возможных причин продолжают загрязнение колодок, коробление диска вследствие локального перегрева, неправильное крепление колодок в суппорте, левые колодки или диски и т. п.

Неполное растормаживание всех колес

Обычно проявляется как отсутствие свободного хода педали тормоза. Возможные причины: неправильно отрегулирован вакуумный усилитель (допустим, при замене), разбухли манжеты в цилиндрах вследствие попадания посторонних агрессивных жидкостей, заклинило поршень в главном цилиндре из-за коррозии, сломалась пружина в ГТЦ.

При отпущенной педали тормоза одно из колес притормаживает

На подозрении следующие причины: заклинивание поршня колесного цилиндра, разбухание тормозных манжет, деформация тормозной трубки, заедание колодок из-за загрязнения направляющей, отслоение накладки тормозной колодки барабанного тормоза. Бывает, что ослабла или сломалась стяжная пружина колодок барабанного тормоза, перетянут стояночный тормоз, трос заклинен в оболочке. **ЗР**

Автомобили парка 3P



CHEVROLET AVEO
2012 | 166 000



CHEVROLET COBALT
2013 | 115 000



CHEVROLET NIVA
2013 | 127 000



CITROEN C4 SEDAN
2013 | 99 000



DATSUN mi-DO
2015 | 68 000



LADA KALINA
2013 | 75 000



LADA LARGUS
2012 | 126 500



LADA VESTA
2015 | 79 500



LADA XRAY CROSS
2018 | 10 000



NISSAN X-TRAIL
2018 | 20 000



RENAULT LOGAN STEPWAY
2018 | 10 000



VOLKSWAGEN CADDY
2013 | 136 000



VOLKSWAGEN GOLF VI
2011 | 122 500



VOLKSWAGEN GOLF VII
2013 | 105 000



VOLKSWAGEN POLO
2019 | 4000

год выпуска | текущий пробег, км



Сергей Мишин

ПРИБАВКА К ПЕНСИИ

Заявленный изготовителем ресурс (90 000 км) наша «шнива» отката еще полтора года назад. Показания одометра перевалили за 125 000 км – по человеческим меркам уже пора на покой или хотя бы на пенсию. Но в стране кризис – и пенсионерам приходится работать. Тем более что предшественница отслужила в редакции двойной срок, намотав на спидометр 180 тысяч. Решено: испытания продолжаем.

Любители старых Нив (ныне их бездушно называют Лада 4x4) и «шнив» говорят, что эти автомобили почти вечные. Тут подшаманил, там заменил, здесь подмазал – доедешь тысяч до трехсот. Да, возможно, – но только в том случае, если следишь за автомобилем и постоянно прикладываешь к нему руки.

Мы следим. И прикладываем. Поэтому наша «шнива» выглядит молодо-жаво, несмотря на пробег и возраст. Нутро – под стать внешности. Мотор работает исправно, масложором не страдает, мощность не упала. Коробка передач, раздатка, передний редуктор и задний мост не гудят и не потеют маслом. Так что порох в пороховницах еще есть! Только вот расходы на обслуживание и ремонт возросли почти вдвое (см. график).

ТО-105 000 км и ТО-120 000 км, как обычно, сопровождались заменой расходников (тормозные колодки, щетки стеклоочистителя, лампочки с потемневшими колбами). Дополнительно потратились на автохимию для поддержания внешнего

вида и на новый колпак запасного колеса взамен развалившегося. «Сверхплановые» ремонты случались не слишком часто по меркам нивоводов – примерно раз в квартал машина требовала внимания и денежных вливаний.

Аккумулятор Зверь, второй по счету, отслужил два с половиной года. Зимой его заряд стал таять не по дням, а по часам. Процесс «снять-зарядить-установить» с каждым разом терял эффективность. Возникло предположение, что разряжает аккумулятор сигнализация с автопуском. Оно подтвердилось, когда по возвращении из недельной командировки я обнаружил, что энергии едва хватило, чтобы открыть дверь. Сигнализацию демонтировал, а измученного частыми разрядами Зверя пришлось утилизировать. Вырученные деньги пошли в зачет нового аккумулятора Reactor 620, за который пришлось доплатить пять с половиной тысяч.

Весной машину стало тянуть в сторону во время торможений. А на мелких неровностях от передних колес доносились странные побрякивания. Поменял тормозные колодки (они почти сносились) – не помогло. Исследовал тормозные механизмы – с правой стороны один исполнительный цилиндр накрепко закип, с левой тоже заедал. После замены суппортов машина стала тормозить равномерно, а дребезжание исчезло.

Камень, вылетевший из-под колес грузовика, увеличил расходы на 6500 рублей: из-за длинной трещины ветровое стекло

Chevrolet Niva

Изготовитель – GM-АВТОВАЗ, Россия
 Год выпуска – 2013
 В эксплуатации «За рулем» – с мая 2013 года
 Пробег на момент отчета – 127 000 км
 Публикации в ЗР
 № 10, 2013; № 1, 8, 2015;
 № 7, 2018



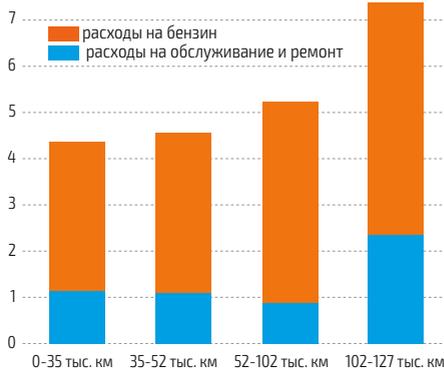
Правая опора двигателя основательно задубела и растрескалась, левая – чуть мягче, но назвать ее резиновой язычок не поворачивается.

Расходы на эксплуатацию и обслуживание (0–127 000 км)*, ₽

Расходы на содержание: 0–102 000 км	493 395
Из них на бензин (АИ-95, средний расход 10,5 л/100 км)	390 895
Расходы на содержание: 102 000–127 000 км	184 489
Из них на бензин (АИ-95, средний расход 11 л/100 км)	125 249
ТО-105 000 км + колпак запасного колеса	10 430
ТО-120 000 км + щетки стеклоочистителя, передние тормозные колодки, автохимия	11 310
Аккумулятор	5 690
Суппорты передних тормозов	8 000
Ветровое стекло	6 520
Ремень генератора + ролики натяжения	3 870
Лампы фар	1 600
Насос системы охлаждения	2 880
Термостат	570
Расширительные бачки, патрубки системы охлаждения, антифриз	4 390
Прокладка ГБЦ + прокладки впуска/выпуска	3 500
Опоры двигателя	480
Общие расходы	677 884
Стоимость 1 км пробега	5,42

* Без учета расходов на полисы ОСАГО и каско.

Как менялась стоимость километра пробега, ₽



пришлось заменить. Летом захрустели натяжные ролики ремня генератора и сам ремень сильно вытянулся. Покупной «комплект» отходил 45 000 км, в полтора раза меньше, чем установленный на конвейере.

Эпопея с последовательной заменой почти всех основных элементов системы охлаждения двигателя растянулась на полгода. Потекший радиатор, о котором я рассказывал в предыдущем материале, был первым звонком. Затем один за другим стали лопаться расширительные бачки. Прервать череду однотипных поломок позволила лишь установка фольксвагеновского, более прочного бачка взамен штатного. Всё это сопровождалось неоднократным разрушением патрубков системы охлаждения и доливом антифриза. Потом заклинил термостат, а следом потек насос системы охлаждения, отработавший 120 000 км. И это можно считать прогрессом – на предшественнице за такой пробег поменяли четыре «помпы».

Финальным аккордом этой эпопеи стала замена прокладки головки блока, которая начала пропускать антифриз в первый и четвертый цилиндры. И только после ее замены все неисправности в системе охлаждения прекратились.

Вырисовывается стройная теория: все эти неисправности – звенья одной цепи. И тянется она как раз от прохудившейся прокладки. Ее уплотнительные кольца начали потихоньку прогорать еще при пробеге около 90 000 км. Отработавшие газы «газировали» антифриз – давление



Пластик неплохо противостоит царапинам. Это следы от частых перевозок шипованных шин в салоне.



Виновница выхода из строя многих компонентов системы охлаждения. Прокладка головки блока отслужила 95 000 км и начала потихоньку сифонить. Постепенно прогорела полностью, пустив антифриз в первый и четвертый цилиндры.

в системе поднималось, детали не выдерживали и выходили из строя.

Одна из свежих неисправностей случилась, когда я писал этот материал. При разгоне и интенсивном торможении двигателем из-под капота стали доноситься стуки и скрежет. Высохли, потрескались и расслоились опоры силового агрегата, и он под нагрузкой стал закручиваться. Опоры недороги, но их замена требует самоотверженности. Приходится поддомкрачивать двигатель сначала с одной стороны, затем с другой. Кстати, когда я приподнимал мотор, лопнул один из патрубков системы охлаждения – его я еще не менял.

Наша Chevrolet Niva 2013 года выпуска показала, что завод заметно подтянул качество комплектующих и агрегатов по сравнению с первыми машинами 2003–2004 годов. Шаровые, амортизаторы, «помпы» тогда меняли и вовсе каждые 25 000–30 000 км.

Ресурс комплектующих, по моим наблюдениям, сопоставим с предполагаемым сроком службы автомобиля и составляет примерно 90 000–100 000 км. Полагаю, строить «шниву» из деталей, которые будут служить 200 000 км и более, нерентабельно – машина все-таки бюджетная. Однако в начале «второй» жизни «шнива» потребовала обновления многих компонентов, вследствие чего сильно выросли расходы на ремонт. Интересно, что будет дальше?

Ну и риторический вопрос: ресурс 90 000 км – это всерьез или насмешка? **ЭР**



Этой весной появились и начали интенсивно расти очаги коррозии в задних колесных арках. И не только в местах, прикрытых задними углами дверей. Мастика стала отслаиваться и внутри арок, в открытых, хорошо продуваемых местах. Неприятно, но не очень страшно – подмажем-подкрасим.

ЛАДА КАЛИНА
Год выпуска – 2013



Станислав Панин

При проезде неровностей появились устойчивые стуки впереди. Загнал Калину на подъемник, покачал подвеску – и обнаружил люфт в шарнире одного из рулевых наконечников. В памяти осталось, что эти детали уже меняли, причем меньше 20 000 км назад. Так и есть: при пробеге 55 000 км у родных наконечников порвались чехлы, в шарниры попала грязь – и детали заменили. Тогда фирменные запчасти не удалось найти и установили неоригинальные. Если судить по ходимости, их качество оказалось невысоким. И с заменой пришлось помучиться. Долго смачивал проникающей жидкостью прикипевшую гайку – она не поддавалась, упорно прокручивалась вместе с пальцем и не желала отворачиваться. Теперь установил оригинальные наконечники, чтобы максимально отсрочить подобную работу в будущем.



NISSAN X-TRAIL
Год выпуска – 2018



Максим Сачков

При очередном беглом осмотре автомобиля обнаружил разбитую противотуманную фару. Почему стекло разлетелось на куски? Загадка. Возможно, причиной стал снайперски отброшенный впередиидущей машиной камень. Но вокруг фары нет никаких повреждений – ни царапины, ни скола. Поэтому не исключено, что стекло треснуло от резкого перепада температур – на включенную противотуманку попала вода. Обязательно выясню, покрывается ли этот случай страховкой, – ведь оригинальная фара у дилера стоит около 20 000 (!) рублей. Впрочем, есть шанс сэкономить: даже для рестайлинговых Икс-Трейлов можно найти бэушную светотехнику. Состояние – как у новой, а цена в три-четыре раза ниже.





Константин
Васильев

ЖИВЧИК НЕ СДАЕТСЯ

Renault Logan Stepway City

Изготовитель – АВТОВАЗ
Год выпуска – 2018
В эксплуатации «За рулем» –
января 2019 года
Пробег на момент отчета –
10 000 км
Публикации в ЗР
№ 3, 5, 2019

Расходы на эксплуатацию и обслуживание (1300–10 000 км)*, ₽

Расходы на содержание	41 740
Из них на бензин (АИ-95, средний расход 10,6 л/100 км)	40 950
Моторное масло Elf Evolution 900 SXR 5W-40, синтетическое, 1 л	540
Набор для ремонта шины (жгуты и клей)	250
Стоимость 1 км пробега	4,8

* Без учета транспортного налога, а также стоимости полисов ОСАГО и каско.

Renault Logan Stepway живет в редакции с января 2019 года. Удивительно, что за прошедшее время средний расход топлива практически не изменился. Можно было бы свалить всё на бортовой компьютер, но я проверял по чекам с АЗС, а это реально потраченный бензин. Выходит, что летом наш Logan съедает те же 10,6 л/100 км, что и зимой (в обоих случаях – в городском цикле).

Видимо, топливо, что зимой тратилось на прогрев двигателя, летом расходуется на работу кондиционера и более интенсивный разгон – сцепление с дорогой в теплое время года лучше, а средняя скорость движения выше.

Машину мы нагружали как могли: регулярно выкручивали стрелку тахометра к максимальным значениям, специально не объезжали ямы и просевшие колдезные люки. Даже скорость перед «лежачими полицейскими» не всегда снижали до черепашьей. Но Logan так и не дал слабину. В работе подвески и рулевого управления не появилось никаких посторонних звуков, в обивках салона не поселились «сверчки». Неубиваемая машина.

Кстати, о подвеске Stepway-версии. Сильно ли она отличается от подвески обычного Логана? Оказалось, сильно. Пружины и амортизаторы, а также



Заправочный объем масла для двигателя Н4М составляет 4,8 литра. Производитель допускает расход масла не более 0,5 л/1000 км.

передние стабилизаторы поперечной устойчивости у Степвея оригинальные. Даже жесткость задней балки иная.

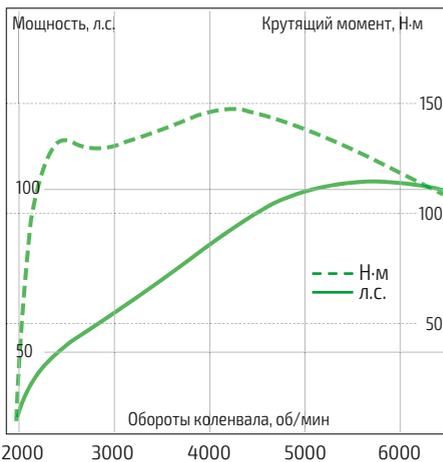
Так что не верьте разговорам о том, что машину просто «лифтанули».

Stepway настраивали комплексно. Что это дало? «Высокий» Logan рулится не хуже обычного Логана. Даже в предельных режимах движения нет и намека на излишнюю валкость, продольную или диагональную раскачку. Bravo, специалисты Renault, – отличная работа!

Единственная неисправность, которая случилась за это время, – пропал ближний свет фар на пробеге 6000 км. Причину обнаружили быстро – плохой контакт в левом подрулевом рычажке. Контакт (а вместе с ним и ближний свет) появлялся, если пошевелить



Расстояние между метками на шупе соответствует полтора-двам литрам масла в системе.



На стенде Logan выдал 101,5 силы (75 кВт) при 5611 об/мин и 145,8 Н·м при 4100 об/мин. А производитель обещал 113 л.с. (83 кВт) при 5500 об/мин и 152 Н·м при 4000 об/мин.

Большую часть крутящего момента двигатель выдает уже на 2200 об/мин. Правда, на средних оборотах есть небольшой провал, который ощущается при разгоне. Ускорение до 100 км/ч у нашего Логана занимает 13,5 секунды вместо обещанных 12,1.

вмешательства ремонтников через неделю после появления (машина эксплуатируется ежедневно) и больше не проявлялась.

На 9400 км в крутом повороте загорелся индикатор недостаточного уровня моторного масла. Достал я щуп – масло на минимуме. Пришлось долить примерно литр, чтобы восстановить уровень, который был изначально. Вообще, производитель предписывает обратиться в сервис при расходе масла свыше 0,5 литра на 1000 км (конечно, если речь идет не о периоде обкатки двигателя). При этом интервал между отметками *MINI* и *MAXI* на щупе соответствует объему 1,5–2 литра (в зависимости от модели двигателя).

В нашем случае обкатка уже закончилась и на 5000 км расход составил примерно литр масла. А это в пределах нормы, хотя и на грани. И никаких масляных подтеков на корпусе двигателя не обнаружено. Получается, мотор поджирает масло, причем с неплохим аппетитом. Опыт эксплуатации других машин альянса Renault-Nissan говорит о том, что расход масла ниссановских моторов 1.6 (серия H4M) из-за конструктивных особенностей чуть выше, чем у двигателей аналогичного рабочего объема из стана Renault (K4M). До первого ТО еще 5000 км – понаблюдаем за динамикой расхода масла и обязательно расскажем о результатах в следующем материале.

наконечник рычажка. Дело в том, что производитель с целью удешевления конструкции исключил реле из электрической цепи ближнего света. Из-за этого через контакты проходит довольно большой ток, со временем они обгорают, вот машина и «слепнет». Но обычно это происходит на больших пробегах (после 100 000 км). Видимо, наш Logan оказался исключением. Но еще более странно, что неисправность самоустранилась без



На 6000 км ближний свет фар перестал включаться из-за плохого контакта в подрулевом рычажке. Ремонт не потребовался: через некоторое время неисправность пропала и больше не проявлялась.

ЛАДА XRAY CROSS
Год выпуска – 2019



Александр Виноградов

XRAY Cross мне знаком еще по пробегу Москва – Каракумы, который мы провели год назад. Тогда на Кроссе с аналогичным силовым агрегатом (мотор 1.8, пятиступенчатая механика) и в схожей комплектации я проехал несколько тысяч километров и, как мне казалось, составил исчерпывающее мнение о нем. Ан нет! Нынешний XRAY Cross, который проходит у нас длительные испытания, продолжает подкидывать новую пищу для размышлений. Например, появившийся обогрев руля – функция, бесспорно, полезная, но кнопка его включения вытеснила со штурвала клавиши, предназначенные для перелистывания музыкальных треков и радиостанций. Теперь приходится снимать руки с баранки и тыкать в экран мультимедиа-системы. Неудачно расположена и розетка на 12 вольт: когда в нее включена зарядка, пользоваться подстаканниками неудобно. А так – всё хорошо. За пройденные 10 000 км ничего серьезного не случилось.



DATSUN mi-DO
Год выпуска – 2013



Денис Панов

При остановках на светофоре педаль тормоза стала постепенно проваливаться под усилием ноги. Недолгий консилиум со специалистами нашего техцентра постановил: виноват главный тормозной цилиндр. Все попытки найти в продаже эту деталь успехом не увенчались – цилиндр поставляется только в сборе с вакуумным усилителем. И стоит эта парочка как чугунный мост – 10 000 рублей! Рассмотрели все возможные варианты ремонта; вспомнив Жигули, готовы были даже перебрать деталь. Но и тут нас ждала неудача: цилиндр оказался неразборный, ремкомплектов к нему не выпускают. Деваться некуда – покупаем и меняем. Заодно освежим тормозную жидкость.



ЭР

Фишки собираете?

Эту машину можно открыть с часов. В ней мультимедийная система и кондиционер управляются жестами. Есть обогревы всех сидений, руля, лобового стекла и даже форсунок стеклоомывателя. И это кроссовер с двухлитровым двигателем. Новый! А продается... за миллион.

Мы ведь уже смирились, что современные автомобили становятся одинаковыми, да? Дизайн и технические характеристики – как под копирку, различия в нюансах. Скучно!

Но вот появляется Chery Tiggo 4, новинка нашего рынка – продажи начались в начале второй недели августа. У автомобиля свое, довольно симпатичное лицо, он превосходит многих конкурентов по характеристикам, предлагается по удивительно разумной цене, и у него есть две... нет, три яркие особенности, то есть фишки.

Фишка 1. Смарт-часы

Они идут как стандартное оборудование в топовой комплектации Techno. Производитель предпочитает называть устройство умным ключ-браслетом, но, в принципе, это, скорее, умные часы, тем более что именно время сейчас показывает в первую очередь. Еще он умеет: открывать и закрывать двери автомобиля, поднимать/опускать стекла и даже дистанционно пускать двигатель. Кроме того – уведомлять о сообщениях и звонках, напоминать о событиях, подсчитывать шаги, пройденную дистанцию и израсходованные калории, вести мониторинг сна и сердечного ритма, напоминать о нахождении в сидячей позе и искать телефон... Синхронизируется со смартфонами как на Android, так и на iOS. Выдерживает погружение под воду до 30 метров. Chery Tiggo 4 – первый компакт-кроссовер с таким девайсом в штатной комплектации.



Ключ можно не использовать, если есть умный браслет. Он полностью заменяет ключ и к тому же выполняет дополнительные функции.

Фишка 2. Жесты

Проводишь рукой перед большим дисплеем – меняется частота радио или трек, покачиваешь пальцем – прибавляешь или убавляешь громкость, подносишь к сенсору открытую ладонь – переходишь на управление кондиционером и так далее. Конечно, пару дней придется привыкать, но потом окажется, что управление жестами – это удивительно удобно. И безопасно: не нужно отрывать взгляд от дороги, искать кнопки (реальные или виртуальные). Впрочем, они всё равно есть и дублируют все функции. На отдельные кнопки конструкторы «повесили» включение и выключение обогревов и переключение режимов работы силового агрегата (*Eco* и *Sport*).

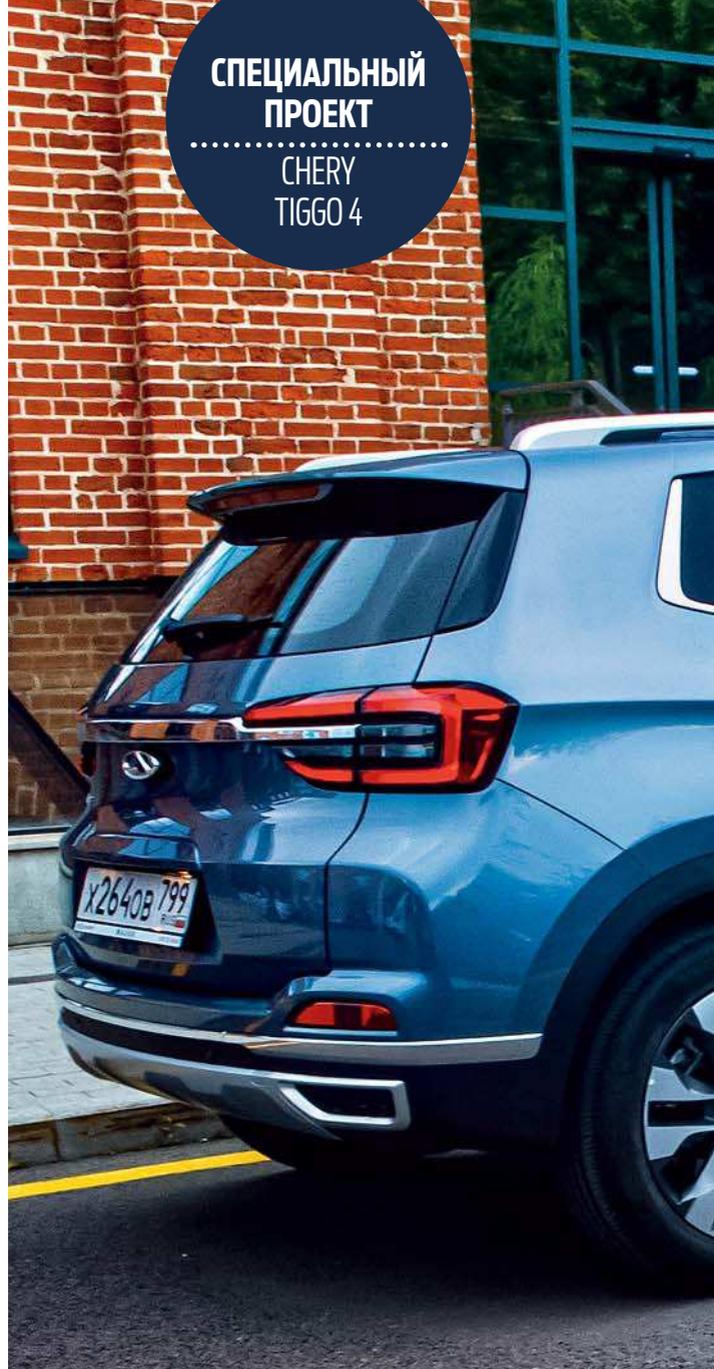


Жест, позволяющий сменить частоту радиостанции или звучащий трек.



Управление громкостью.

СПЕЦИАЛЬНЫЙ
ПРОЕКТ
CHERY
TIGGO 4



Управление кондиционером.



PHOTOGRAPH BY BRUNO

Фишка 3. Помощники

У модели – впечатляющий список электронных систем, идущих уже в базовой версии. Посмотрите на состав комплектаций (мы намеренно привели его почти без купюр) – узнаете читать список! К тому же у машины наибольший в классе, 7-дюймовый монитор на приборной панели с изменяемым тоном подсветки, есть система контроля давления и температуры в шинах, умная система освещения. Плюс оцинковка кузова с элементами из высокопрочной (с низким содержанием углерода) стали пяти сортов. Гарантия – на пять лет или 150 000 км.



Комплектации и цены

MT5 Start	17-дюймовые колесные диски; релинги; окраска «металлик» (на выбор); фары ближнего света прожекторного типа (линзы); передние ДХО; зеркала заднего вида с электрорегулировкой, обогревом, повторителями поворотов; ЭРА-ГЛОНАСС; иммобилайзер; задние датчики парковки; система мониторинга давления и температуры в шинах; антиблокировочная система; система курсовой устойчивости; система помощи при экстренном торможении; система помощи при старте в гору; система помощи при спуске с горы; противобуксовочная система; регулятор тормозных сил в повороте; система снижения вероятности опрокидывания; подушки безопасности водителя и переднего пассажира; Isofix; блокировка замков задних дверей от открывания детьми; датчик света; follow me home; центральный замок с ДУ; дистанционное открытие двери багажника; обогрев передних сидений; кондиционер; электростеклоподъемники; радио, CD-проигрыватель и 4 динамика; USB-разъем	899 900 рублей
CVT Comfort	Дополнительно к MT5 Start: камера заднего вида (с системой динамической разметки); датчик превышения заданной скорости; круиз-контроль; переключатель режимов Sport/ECO; обогрев лобового стекла и форсунок стеклоомывателя; кожаное многофункциональное рулевое колесо; сенсорный 9-дюймовый дисплей центральной панели; 7-дюймовый дисплей бортового компьютера в панели приборов; система Cloudrive 2.0 и система «свободные руки»; 2 USB-разъема	1 029 900 рублей
CVT Techno	18-дюймовые колесные диски; бесключевой доступ в автомобиль и пуск двигателя кнопкой; обогрев задних сидений и рулевого колеса; кожаная отделка сидений; водительское сиденье с электрической регулировкой в 6 направлениях и регулировкой поясничного упора; электростеклоподъемники с защитой от защемления; центральный задний подлокотник; 6 динамиков; система распознавания жестов; «умный» ключ-брелет	1 099 900 рублей

Двигатель и подвеска

У Tiggo 4 – двухлитровый шестнадцатиклапанник SQRD4G20, который ставят и на другие модели марки. Развивает нормальные для этого класса 122 л.с. и 180 Н·м с приемлемым расходом АИ-92. В нашей комплектации сочетается с вариатором на семь виртуальных передач. Базовая комплектация Start идет с пятиступенчатой механикой.

Китайские автопроизводители традиционно не сообщают данные о разгоне до сотни. Субъективно: динамика в спортивном режиме как минимум не хуже, чем у одноклассников. В экономичном режиме стартует неспешно (бережет вариатор), но достаточно быстро набирает темп, так что ездить можно довольно бодро – тем более что это позволяют и плотная подвеска, и хорошая настройка рулевого (оснащенного гидросилителем).

Приготовьтесь только к тому, что на руль будут приходить неровности асфальта и стыки бетонных плит: это городской кроссовер для хороших дорог. При этом у него минимальный просвет в 190 мм и неплохие параметры геометрической проходимости. Он вывезет и на раскисшей грунтовке даже с дорожными шинами (не забудьте только отключить ESP) – я пробовал. Недаром платформа TX, на базе которой построена модель, создана в содружестве со специалистами всемирно известного британского концерна.

Для своего класса автомобиль реально хорош. Передние кресла отличные даже для крупногабаритных ездоков (бонус – перфорированная обивка в комплектации Techno). Я при росте 181 см спокойно сажусь «сам за собой». На задний ряд влезают трое взрослых мужиков – проверено.

При этом самое главное – в максимальной комплектации Tiggo 4 стоит меньше 1 100 000 рублей, а Chery традиционно предлагает снизить цену, используя трейд-ин и кредитные программы. То есть самую навороченную комплектацию Techno можно взять за 999 900. И вот это круто.



Интерьер этого автомобиля выполнен из хороших материалов и вполне удобен. Отдельной похвалы заслуживают передние кресла (водительское – с электрорегулировками!).

СПЕЦИАЛЬНЫЙ
ПРОЕКТ
CHERY
TIGGO 4



На правах рекламы



Среди прочих функций приборная панель позволяет выбрать цвет 7-дюймового дисплея: золотистый, терракотовый, ультрамариновый – по настроению.



Chery Tiggo 4

	M5	CVT7
Длина/ширина/высота/база	4318/1831/1662/2610 мм	
Объем багажника (VDA)	340/1100 л	
Снаряженная масса	1440 кг	1494 кг
Двигатель	бензиновый, P4, 16 клапанов, 1971 см ³ , 90 кВт/122 л.с. при 5500 об/мин; 180 Н·м при 4000 об/мин	
Максимальная скорость	180 км/ч	174 км/ч
Топливо/запас топлива	АИ-92/57 л	
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл	10,6/6,5/8,0 л/100 км	11,2/6,4/8,2 л/100 км
Подвеска спереди/сзади	McPherson/многорычажная	
Тормоза спереди/сзади	дисковые, вентилируемые/дисковые, невентилируемые	
Рулевое управление	реечное, с гидроусилителем	
Трансмиссия	передний привод; M5	передний привод; CVT7



САМИ С УСАМИ

Налаживаем дружеский контакт с одним из самых неординарных автомобилей начала шестидесятых – Ситроеном Ami 6. Автор Сергей Канунников



СТАРЫЙ ДРУГ

Citroen Ami 6 выпускали с 1961 года с двухцилиндровым воздушником мощностью 22 л.с. и четырехступенчатой коробкой передач. В 1964-м появился двигатель мощностью 26 л.с., а в 1968 году – 28-сильный. Такой агрегат ставили и на Ami 8.

Последняя модификация Ami Super 1971 года получила четырехцилиндровый 55-сильный мотор литрового объема. Автомобили делали также в Испании и Аргентине. До 1979 года изготовили 1840 396 экземпляров.

Такие автомобили равнодушными никого не оставляют. Этот седан может вызвать иронию, ненависть, улыбку и даже любовь, и всякий раз это будет живое, неподдельное чувство. Чопорные англичане, у которых собственного автопрома практически не осталось и которые по этой причине особенно строги к чужому, как-то называли Citroen Ami одним из самых уродливых автомобилей в истории... Да, он особенный, чудной. Но ведь он – дитя самого начала бурного десятилетия, в котором случилось много всякого. Один из основных лейтмотивов тех лет – тяга к новому, непривычному, неординарному.

Говорите по-французски?

Над миром в начале 1960-х витал дух свободы и даже

революционности. Этому не смогло помешать даже строительство Берлинской стены, начавшееся в августе 1961 года. Время упорно брало свое. Но выразалось это по-разному. Например – в авангардной музыке и кинофильмах. Скажем, кому раньше пришло бы в голову смело трактовать библейские сюжеты на современном материале? А режиссер Жюльен Дювье в нашумевшей в 1962 году картине «Дьявол и десять заповедей» это сделал.

Стремительно менялась политическая карта мира: за короткий срок на ней появилось почти два десятка новых независимых государств – бывших колоний. В том числе, кстати, и бывших колоний Франции. До бурных студенческих протестов 1968-го оставалось еще несколько лет. А многие автомобили начала десятилетия

уже резко отличались от предшественников. Поэтому и оставили след в истории.

Таким был и Citroen Ami 6, дебютировавший осенью 1961 года. Главный французский бестселлер тех лет – знаменитый массовый Citroen 2CV был по-прежнему очень популярен. Но сколько можно ездить на дедушкиной машине, нарисованной еще в 1940-е? Время требовало чего-то нового, даже эпатажного. А уж от фирмы Citroen, еще в 1955 году поразившей мир авангардным седаном DS, – тем более.

Новый друг французского народа (фр. *ami* – друг) был совсем не похож... ни на что. Кстати, считают, что именно этот Citroen, наряду с ровесником – западногерманским седаном Ford Taunus, первым получил прямоугольные фары. Но тут и помимо фар есть на что обратить

внимание. Чего сто́ят нависающий над выступающим багажником козырек крыши и заднее стекло с обратным наклоном!

Но немудреная французская хитрость состояла в том, что под авангардным кузовом скрывались проверенные дешевые узлы и агрегаты массового «дешво», как величали Citroen 2CV (фр. *deux chevaux* – две лошади). Двухцилиндровый 0,6-литровый моторчик воздушного охлаждения развивал 22 л.с. и приводил передние колёса. Основные конкуренты к переднему приводу лишь подступались, а тут – всё уже отработано и никакой революционности не требуется.

А вот дизайн и в самом деле революционный, эпатажный. Но за ним – грамотные и вполне рациональные технические и компоновочные решения. Сзади, как и в «дешво», вполне полноценные по меркам тех лет местá. Пол ровный, без туннеля. Плоскость руля близка к горизонтальной не из каприза инженеров – так обеспечивается удобная посадка водителю



Двухцилиндровому моторчику места более чем достаточно. Потому с ним соседствует запаска.

Багажник просто огромный для такой машины.



Реклама

Новая линейка грузовых шин Goodyear KMAX GEN-2

GOODYEAR



Goodyear KMAX GEN-2 — новая линейка шин для рулевой и ведущей осей грузовых автомобилей, обеспечивающая высокие характеристики пробега. Оптимизированный срок эксплуатации шины в различных дорожных условиях — основное достоинство новой линейки **KMAX GEN-2** для региональных автопарков. Шины **KMAX GEN-2** не уступают в ходимости шинам предыдущего поколения и улучшают характеристики шины за счет увеличения эффективности сцепления. В линейку Goodyear **KMAX GEN-2** входят 9 типоразмеров шин

для рулевой оси KMAX S GEN-2 и 7 типоразмеров шин для ведущей оси KMAX D GEN-2.

Все шины новой линейки соответствуют требованиям маркировки 3PMSF («три горных пика и снежинка») и обладают характеристиками, соответствующими современным строгим требованиям законодательства европейских стран к зимним шинам.

Шины новой линейки могут быть интегрированы в системы управления и мониторинга шинного хозяйства благодаря меткам радиочастотной идентификации (RFID). Наличие метки упрощает передачу данных о шине, включая серийный номер, на облачный сервер, что способствует повышению эффективности управления шинным хозяйством.

Больше информации о компании Goodyear и ее продукции вы можете найти на сайте www.goodyear.ru





Лишней информацией водителя не отягощали.

Руль чуть ли не горизонтальный, но особого привыкания это не требует.

ЛИЦЕВОЙ СЧЕТ

Первые автомобили модели Ami имели кузов седан. Позднее машина обросла модификациями.



С ноября 1964 года в производство пошел **универсал**.



В небольших количествах выпускали **фургоны**, построенные на базе универсала.



С 1969 года делали версию Ami 8 с кузовом **хэтчбек**.



Citroen M35 – трехдверный роторный автомобиль на базе модели Ami. Машины с литровым двигателем мощностью 50 л.с. не продавали, а давали на испытания самым верным приверженцам марки. Сделали всего 267 экземпляров.



Рычаг ручного тормоза – под панелью приборов.

Конструкция заднего стекла обусловила установку зеркала на панель приборов.



Забавная «кочерга», которой переключают передачи, требует некоторого привыкания. Ее надо вытягивать из панели, поворачивать и вновь вставлять, но спустя какое-то время это уже не раздражает.

Все педали – напольные

Табличка напоминает алгоритм переключения. Он не самый банальный.



любой комплектации. Наконец, у Ami, в отличие от модели 2CV, багажник достаточно вместительный. Что еще нужно обычной семье – небогатой, но уже пожелавшей чего-нибудь эстетически свежего?

Тяни-толкай

Откровений от 22-сильного моторчика я не ждал. Но разгон у милого французского друга просто чудовищный! Пейзаж перед ветровым стеклом плывет, словно в замедленной киносъемке. Экспансивные французы-современники нетерпеливо сигналият, подпирая корму моего Ami. Ничего не поделаешь, придется потерпеть! Мы с Citroenом и так делаем всё возможное: разгоняемся с педалью в пол, а я стараюсь как можно быстрее

орудовать забавной «кочергой», переключая передачи.

Сказать, что рычаг, который надо то вытягивать из передней панели, то задвигать в нее, удобен для переключения передач, не могу. Но ведь Ami для многих покупателей был если не первым, то вторым автомобилем после 2CV, потому сравнивать им было, считай, не с чем. Да и вообще, приоровившись, начинаешь переключать передачи с уверенностью, что попал в верную лузу. Освоил я и хитрость перехода с третьей на четвертую: сначала, не выключая третьей, нужно повернуть ручку вправо, а уж потом толкать ее вперед.

И пусть себе сзади сигналият! Зато уже вторая пожилая пара, прогуливающаяся по зеленому парижскому предместью,

улыбается нам вслед. Они-то помнят, как всё это было!

В автомобильных журналах оboжали публиковать фото, на которых Ami в крутых поворотах несолидно, по-щенячьему задирает заднее колесо. Ну да, так и было. Но какому нормальному владельцу такого седанчика, выделившему из совсем не гигантского семейного бюджета деньги на необычный новый автомобиль, пришло бы тогда в голову штурмовать виражи в раллийном стиле? Те, кто покупал Ami, ценили плавность хода, а она потрясающая, особенно по нынешним временам. Поэтому-то перед «лежачим полицейским» я гордо не сбросил скорость и оторвался от нетерпеливого преследователя. Правда, ненадолго.



Сзади более-менее пристойно – с учетом возраста и класса автомобиля. На двери – некое подобие мягкой обивки.



Форточка сдвижная. Рычажок открывания двери в торце ручки найдешь не сразу.



Из перчаточного ящика торчит клюка вентиляционной заслонки.

Давай дружить!

Можно сколько угодно иронизировать по поводу его уродства. Плох ли автомобиль или хорош, определяют покупатели. А они приняли Ami очень благосклонно. Дружественно! Поначалу Ami отставал от самой дешевой модели 2CV, которую продолжали производить. Новый Citroën был примерно на 35 % дороже, чем «дешво», тем не менее уже в 1962 году продали более 85 тысяч машин. А в 1966-м Ami стал самым продаваемым автомобилем на французском рынке – в тот год выпустили более 180 тысяч экземпляров!

Конечно, машину модернизировали сообразно моде

Этот седан может вызвать иронию, ненависть, улыбку и даже любовь, и всякий раз это будет живое, неподдельное чувство

бурных 1960-х – всё более раскрепощенной, но одновременно стремительно идущей к практической стилистике унисекс. Примерно в таком духе выглядел универсал Ami 6, а потом и хэтчбек Ami 8.

Правда, обретя практичность, эти машины потеряли некоторую обаятельную сумасшедшинку первого седана. Но зато именно они, сотканнные уже по новой моде, позволили продолжить производство модели Ami аж до 1979 года!

Сейчас поклонники марки больше всего ценят именно ранние седаны – и в «количестве симпатий» эта машинка, похрюкивая малахольным 22-сильным моторчиком, опережает многих своих ровесников, не говоря уже о потомках. **ЭР**

С ДНЕМ РОЖДЕНИЯ!

В этом году фирма Citroën отмечает столетие. Основанный Андре Ситроеном завод выпустил первый автомобиль в 1919 году. Родилась легендарная марка! Очень многие Citroëны стали эпохальными – сенсационными и конструктивно, и по дизайну.



CITROËN TYPE A

– первый автомобиль марки, не отличался оригинальностью. Но машина с 18-сильным мотором объемом 1,3 литра за два года разошлась тиражом более 24 тысяч экземпляров. По тем временам – успех.



CITROËN TRACTION AVANT

во множестве версий делали с 1934 по 1956 год. Один из первых в мире массовых переднеприводных автомобилей отличали просторный салон, высокая плавность хода, отменная управляемость. Выпустили более 759 тысяч экземпляров.



CITROËN 2CV

– один из самых массовых и «долгоиграющих» народных автомобилей за всю историю. Дешевую, надежную переднеприводную машину с высокой плавностью хода делали в 1948–1990 годах. Помимо Франции – во многих странах, от Аргентины до Югославии. Изготовили около 3,9 миллиона машин всех модификаций.



CITROËN DS

поразил в 1955 году авангардным дизайном, алюминиевыми деталями кузова, гидроневматической подвеской с изменяемым дорожным просветом (на упрощенной версии ID подвеска была обычной). Машины в разных версиях собирали в нескольких странах, в том числе в Австралии. Изготовили 1 455 746 автомобилей.



CITROËN AMI ONE

– потомок модели 1961 года и подарок фирмы себе и своим поклонникам к 100-летию. Концептуальный электромобиль длиной 2,5 м и массой 425 кг, снаряженный двигателем мощностью около 5,4 л.с., способен разогнаться до 45 км/ч. Во Франции и некоторых других странах Европы можно ездить без водительских прав.

11 электрических фургонов MAN eTGE начали работать на доставке посылок в Швейцарии. Запас хода – до 173 км по циклу NEDC. Благодаря «электричкам» выбросы CO₂ сократятся на 40 тонн за год. К 2023-му в парке почтальонов будет уже 400 таких машин.



25 лет исполнилось нижегородской Газели. Тираж машин перевалил за два миллиона экземпляров. Имя стало нарицательным в классе полупорок. Газель и сегодня остается единоличным лидером в сегменте.

ДАЛЬНОБОЙ ПО-ИТАЛЬЯНСКИ

Компания Iveco выкатила магистральный тягач следующего поколения. Из Стралиса его переименовали в S-Way, что продолжает концепцию представленной ранее стральной серии X-Way.

Прежний каркас кабины усилили и навесили на него абсолютно другие кузовные панели. Изменение формы крыши добавило 16 см к высоте потолка (теперь – 215 см). Передняя панель изменилась в меньшей степени, однако итальянцы уверяют, что она стала намного удобнее.

Двигатели у Iveco S-Way пока те же, что

были у Стралиса. Это 9-, 11- и 13-литровые агрегаты мощностью от 270 до 570 л.с., включая два газовых.

Вместе с серийным вариантом компания показала два концепт-кара. Fit Cab оснащен спортивным инвентарем – резиновыми жгутами снаружи, турником и тренажером для ног внутри. Предполагается, что они помогут водителю поддерживать хорошую форму. Машина с «приставкой» Magirus – это роскошное исполнение с большим ЖК-телевизором, микроволновой печью и двухцветной кабиной.

Stralis начал меняться



ПЛЮС ОДИН

Китайская марка JAC вывела на наш рынок пикап Т6 казахстанской сборки. Официальный старт продаж – 1 сентября. Машина выпускается с 2015 года, но в этом классе за модой особо не гонятся, так что возраст недостатком не считается.

Подобно всем конкурентам, JAC Т6 предложат исключительно с двухрядной пятиместной кабиной. Конструктив тоже в традициях жанра: передняя пружинная и задняя рессорная подвески, гидроусилитель руля, задние барабанные тормоза, жестко подключаемая передняя ось. Коробка передач – шестиступенчатая механика.

Но есть интересная особенность. Наряду с 136-сильным дизелем 2.0 в линейке значится бензиновый двигатель – с наддувом! С двух литров сняли 177 сил. Если не брать в расчет премиальные AmaroK и X-класс, это почти самое мощное предложение в сегменте. Для машины с мотором на тяжелом топливе заявлен клиренс 216 мм, для бензиновой версии – 198 мм.

Уровней оснащения два – Intermediate и Full Extra. Первый предусматривает литые колёса, электропакет, противотуманки, кондиционер, отделку салона черной тканью, задний парктроник, две подушки безопасности, ABS, «музыку» с USB-портом и управлением на руле. Full Extra – это дополнительно коричневая кожа, ESP, система помощи при трогании на подъеме, контроль давления в шинах, камера заднего вида и бесключевой доступ.

Цены гуманные. Бензиновый JAC Т6 в комплектации Intermediate, с бензиновым двигателем стоит 1 299 000 рублей. Доплата за вариант Full Extra – 100 тысяч. Дизельный Т6 в топовой версии отдадут за 1 499 000 рублей.



«ШИШИГА» XXI ВЕКА

В прошлом году на выставке коммерческого транспорта в Ганновере ГАЗ показал прототип полноприводника Садко Next, наследника легендарного ГАЗ-66 и предыдущего Садко со старой кабиной и агрегатами. В продажу он пока не пошел, но в базу Росстандарта уже попало одобрение типа транспортного средства. Это означает, что сертификация

машины завершена и скоро мы увидим ее на дорогах.

При полной массе 6850 кг Садко Next может брать на борт от 2260 до 2620 кг (в зависимости от модификации). Двигатель – 149-сильный ЯМЗ-534, знакомый по Газонам. Его турбина произведена на том же ЯМЗ. В трансмиссии трудятся пятиступенчатая механика и раздатка с передаточным числом пониженного ряда 1,982.

Подвеска спортивного средства – зависимая, рессорная;

16,7 тысячи Мерседесов X-класса продано в 2018 году. Рыночный провал премиального пикапа заставил концерн Daimler задуматься о его досрочной отставке. Преемника при таких «успехах» точно не будет.



ХАЙ, ТОУОТА!

Японская маршрутка

У российских дилеров Тойоты появились микроавтобусы Hiace шестого поколения.

Предшественник покинул нас больше полутора лет назад. Новинка перешла на модульную платформу и полукапотную компоновку, благодаря чему в салоне стало больше места.

В наличии пока только один вариант – Toyota Hiace длиной 5915 мм и высотой 2280 мм, которая берет на борт 13 человек. Клиренс приличный – 185 мм. Дизельная «четверка» 2.8 развивает 150 л.с. и 420 Н·м. Тяга от двигателя через шестиступенчатую механическую коробку уходит на задние колеса.

Машина за 3 043 000 рублей оснащена галогенными фарами и противотуманками, однозонным «климатом», отдельным кондиционером и отопителем для задней части салона, датчиком света, аудиосистемой, ESP и двумя подушками безопасности.



Ближе к концу года ожидается бизнес-комплектация с кожаным салоном, меньшим количеством кресел и автоматической коробкой. Она станет более доступной альтернативой тойотовскому Альфарду, цены на который начинаются с 4,8 млн рублей.



ГАЗ-66 по-новому

тормоза – пневматические, барабанные по кругу, с АБС. В перечне заводских опций указаны система регулировки давления в шинах,

механическая лебедка (с ней длина грузовика увеличивается с 6270 до 6530 мм), второй топливный бак, предпусковой подогреватель.



МОЩЬ. ИНТЕЛЛЕКТ. КОМФОРТ

- Увеличенная грузоподъемность до 21 тонны
- Самосвальная платформа 16 куб.м. с обогревом
- Современная комфортабельная кабина



KAMAZ - 6520 LUXE

АКЦИЯ «ЛОВИ УДАЧУ!»
ТОННА* ТОПЛИВА В ПОДАРОК

Акция действует до 31.12.2019 г. Подробности об организаторе акции, правилах ее проведения, количестве топливных карт, сроках, месте и порядке получения карт уточняйте на сайте www.kamazleasing.ru и по телефонам специалистов (8552) 45-27-32, 45-27-33.

* Количество топлива указано из расчета 49 руб. за литр. Лизинг автотехники осуществляет АО «Лизинговая компания «КАМАЗ».

KAMAZ

8-800-555-00-99
callcentre@kamaz.org
www.kamaz.ru

Профи с двухрядной кабиной стоит от **875 900 рублей**, на 51 тысячу дороже «короткого». Тестовая машина – полноприводная, со всеми опциями – потянула на **1087600**.



УАЗ Профи на ходу не так плох, как его малюют: с ним управится даже тот, кто прежде имел дело только с легковушками.

Фары с лампами Н4 не заслужили ни похвалы, ни упрека. Противотуманки эффективные, что ныне редкость: обочину освещают хорошо и своих денег (5900 рублей) стоят.

ПРОФИНАНСЫ

Проверяем асфальтом и грунтом самый навороченный УАЗ Профи – с двухрядной кабиной и полным приводом.

Автор Кирилл Милешкин, фото автора и Константин Якубова

Бомбой на рынке УАЗ Профи не стал. По данным АЕБ, в 2018 году дилеры пристроили 4415 машин, а Газели разошлись в количестве 54628 штук. Ничего себе разница! Древние «буханки» и «головастики» и те популярнее полторки почти вчетверо.

За полтора года продаж ульяновцы не смогли перебороть силу четвертьвековой репутации Газели. Быть может, это удастся с появлением новых версий? Я взял полноприводный Профи с пятиместной кабиной (на таком мы еще не ездили) и неделю колесил по Подмосковию и немножко по Москве.

Проверка городом

Профи – машина довольно крупная, но в стесненном пространстве дискомфорта не доставляет. Хороший индикатор – возможность поперечной парковки во дворе и выезда с нее в один заход. В Профи аж шесть метров длины, но

УАЗ Профи 4x4 с двойной кабиной

Длина/ширина/высота/база
5990/1990/2520/3500 мм
Количество мест 5
Внутренняя длина/ширина грузовой платформы
2350/1870 мм
Снаряженная/полная масса
2225/3500 кг
Погрузочная высота* 991 мм
Двигатель
бензиновый, Р4, 16 клапанов, 2693 см³; 110 кВт/149,6 л.с. при 5000 об/мин; 235 Н·м при 2650 об/мин
Максимальная скорость
130 км/ч
Топливо/запас топлива
АИ-92/68 л
Расход топлива при скорости 80 км/ч 11,6 л/100 км
Трансмиссия
полный привод; М5
** Замер 3P.*

я влез с одного захода, хотя радиус разворота у полноприводной версии ощутимо больше: семь метров против 5,9 метра у заднеприводной.

Пустой Профи вполне динамичен. Можно трогаться на второй передаче – благодаря 150-сильному мотору ЗМЗ-Просо смещенной вниз тяговой характеристикой. Понятно, что сейчас мы в системе координат грузовой полторки, а не легкого внедорожника. Пересаживаешься на Патриот с тем же двигателем – и динамики уже не хватает.

Широкий кузов при двухрядной кабине не ставят, эта опция за 8100 рублей – привилегия короткой версии. Зато зеркала при узкой платформе – человеческие: с электроприводом, цивильным креплением и даже не сильно дрожащими стекляшками. Обзор через них уверенный, можно даже шустрить в потоке, как и положено «настоящему газелисту».

Совсем без мертвых зон не обошлось, но спасает тип кабины. Если смотреть через плечо, видишь не глухой железный

угол, а огромное стекло задней двери. Маневры под острым углом абсолютно не напрягают. Разве что, сдавая назад, наружные зеркала приходится опускать, чтобы контролировать бордюры и углы припаркованных машин. Не помешала бы дополнительная панорамная секция в нижней части зеркального элемента.

Мягкий характер

Задняя подвеска не раздражает «козлением», и машина проходит неровности очень мягко. В поворотах напрочь отсутствует ощущение, что легкую корму может переставить наружу. Даже «лежачие полицейские» не заставляют играть железный оркестр из бортов и дуг фургона.

Шумоизоляция для отечественного коммерческого автомобиля более чем достойная. За одним исключением. Электронного ограничителя скорости в Профи нет, но есть... акустический: после 95 км/ч от раздатки идет такой дребезг на весь салон, что невольно сбрасываешь скорость. И это не традиционный вой агрегата, а старания рычага: он зудит громче, чем всё, что расположено под полом. А кто-то ждал от уазовской трансмиссии другого?

Без подруливателей не обойтись, однако и звания «баржи» Профи



Сзади места достаточно, спинка стоит вертикально (кабину взяли у Пикапа). Она откидывается вперед: между ней и стенкой есть небольшой отсек для поклажи.



не заслуживает. Правда, есть один нюанс. Перед тем как выдать мне автомобиль, его загоняли на стенд схождения/развала. Для УАЗа с пробегом едва за 4000 км это, видимо, норма. На исходе совместно проведенной недели руль начал слегка косить, намекая, что следующая регулировка не за горами.

Вот и думай, долго ли Профи способен оставаться с идеальными настройками ходовой и прилично вести себя на дороге. Да и сервис нынче недешев.

Подать под погрузку

Профи предстоят две 150-километровые ходки с полной нагрузкой: нужно перевезти с одной дачи на другую кирпич и клинкер. Погрузочная высота платформы – почти метр. Забираться в кузов удобно по подножке, но мне предстоит таскать в него по кирпичу, так что расшнуровываю тент по краям и работаю сбоку.

Пол покрыт фанерой: можно двигать груз в любом направлении и не чертыхаться – ступенек на полу нет. Во многом благодаря этому удалось в одиночку закидать в кузов 1250 кг за полтора часа. Заявленная грузоподъемность полноприводного пятиместного Профи – 1275 кг. С учетом водителя получился

Приборная панель – от Патриота, но слегка упрощенная.

Сиденья отменные: правильная жесткость, хороший профиль, регулировки по высоте и вылету поясничного упора. Спина, занывшая после погрузки, быстро успокоилась.



Круиз-контроль самый примитивный – одна кнопка «вкл/выкл». Но работает и помогает, а это главное.



Центральный туннель тоже упрощенный. Клавиши не такие, как у Патриота, и расположены в мертвой зоне. Подлокотник очень низкий.



Ни обогрева сидений, ни отдельной печки второму ряду не положено. Машина-то рабочая.



КАМАЗ ЛИЗИНГ
МАШИНА ВАШЕГО БИЗНЕСА

АКЦИЯ «Лови удачу!» ТОННА* ТОПЛИВА В ПОДАРОК



Акция действует до 31 декабря 2019 г. Подробности об организаторе акции, правилах ее проведения, количестве топливных карт, сроках, месте и порядке получения карт уточняйте на сайте www.kamazleasing.ru и по телефону специалистов (8552) 45-27-32, 45-27-33. * Количество топлива указано из расчета 49 руб./за литр.

Весь товар сертифицирован. Лизинг автотехники осуществляет АО «Лизинговая компания «КАМАЗ». Реклама.

8-800-555-00-99
www.kamazleasing.ru
www.kamaz.ru



Подробную информацию о программах приобретения автотехники КАМАЗ в лизинг читайте на сайте www.kamazleasing.ru

КАМАЗ-ЛИЗИНГ в официальных дилерских центрах ПАО «КАМАЗ» по всей России



даже небольшой перегруз. Трогаюсь в путь и начинаю заново привыкать к Профи. Крены в поворотах, подруливания на прямой, плавный разгон на каждой передаче – для загруженного под завязку грузовичка это в порядке вещей. Корма просела не так сильно, как можно было бы ожидать от подвески, мягкой у порожней машины. Неровности слышишь, но практически не чувствуешь: рессоры работают – кузов не шелохнется.

То, что он просел в заданных пределах, косвенно подтвердил корректор фар. В нижнем положении колесика регулировки пучки света смотрели ровно в те же точки, что и на нулевом уровне с пустым фургоном.

Крейсерская скорость на трассе упала, но я мог поддерживать 80 км/ч, не слишком раздражая попутчиков. Круиз-контролем на груженой машине лучше не пользоваться. Выгоднее ехать в «ножном» режиме, позволяя Профи чуть сдавать, забираясь в горку. А электроника на любом подъеме старается сохранить заданную скорость, поэтому в трубу улетает гораздо больше топлива.

Маршрутный компьютер по-прежнему бережет нервы водителя: о среднем расходе бензина он умалчивает. А указатель уровня в баке настолько «интерактивен», что возникают серьезные сомнения в его полезности. В зависимости



На машине с пяти-местной кабиной горловина бензобака оформлена цивильно, не торчит хлипкой трубкой под кузовом, как на «коротышке».

» Блокировка заднего дифференциала – полумера. Лучше доплатить 58 000 рублей за полный привод

от наклона дороги и количества выбоин индикаторная шкала показывает плюс-минус два кубика. Но их всего восемь, так что точность – на грани фантастики. Аналогично гуляет и прогнозируемый запас хода. Дельта в 50 км особенно «доставляет», когда бензин подходит к концу.

Полный вперед!

Дорога до места разгрузки хорошая, но сам участок еще не облагорожен – глинистый, с явными колеями от других грузовиков. Едва ступив на него, Профи встал, поскольку шины Кама И-359 замылились мгновенно. Вывод не нов: для использования за пределами асфальта заднеприводный Профи непригоден.

Включаю блокировку заднего дифференциала (опция за 38 900 рублей). Прогресс есть, но небольшой. УАЗ пытается тронуться, но под обоими колесами одинаково скользкое покрытие – и получается плохо. Глина достаточно твердая, и Профи скорее выбрался бы враскачку, нежели сел окончательно. И всё же блокировка – лишь полумера.

Полтора года назад, зимой, я ездил на моноприводном Профи с задней блокировкой. В неглубоком снегу картина была такая же, но тогда существенно помогли породистые зимние шины. Так что не стоит сбрасывать со счетов вопрос обувки, если ареал обитания машины не ограничен чистым асфальтом.

Пусть вас не вводит в заблуждение кажущаяся ровность дороги. Машина с задним приводом на ней беспомощна, с блокировкой дифференциала – едва ерзает. Внедорожный арсенал у Профи такой же, как у Патриота, но у грузовика база длиннее на 740 мм и задний свес гигантский, что вносит коррективы в предельные возможности.



Безобидную с виду колею не преодолеть на штатных шинах и заднем приводе. Нужен полный!



Подключаю передний мост. И это полновесное решение всех проблем – выбрался легко!

Жаль только, что обретение уверенности оборачивается необходимостью слушать неприятный трансмиссионный вой.

Полный привод обойдется в 58 000 рублей. Если вылазки с твердых дорог не планируются, можно ограничиться межколесным «блоком». Хотя на порожней машине без достаточной загрузки заднего моста пользы от него немного, особенно в сочетании с плохими шинами. Лучше доплатить еще 20 000 рублей и взять не блокировку, а полный привод.

Темная история

В целом позитивное впечатление от Профи подпортил предпоследний день. На одном из светофоров поравнявшийся со мной дальнобойщик предупредил, что не работают стоп-сигналы. До дома я ковылял предельно осторожно, вручную включая на каждом торможении заднюю противотуманку.

Осмотр задней оптики поверг в шок: шесть негорящих лампочек! Отсутствовали не только «стопы», но и оба габаритных огня, левый «задний ход» и одна подсветка номера. Работоспособность последних двух при получении УАЗа не проверял, но с остальными точно был порядок.

Сложно поверить, что на пробеге 5000 км лампочки могут скончаться от естественных причин. Решил звонить в сервис, но прежде вооружился отверткой и препарировал фонари. Теория заговора провалилась – лампы действительно просто перегорели. Такое качество комплектующих – позор.



ОРИГИНАЛЬНЫЕ ЗАПЧАСТИ KAMAZ



Наш груз – клинкер и облицовочный кирпич. Приподняв тент, можно грузить машину с трех сторон. Стойки тента не крадут внутренний объем. Поскольку они опираются на борта, последние не откинуть, пока не демонтируешь каркас.



Кузов стоит высоко, газовый баллон помещается. Но на Профи с длинной кабиной ГБО на заводе не ставят.



ПРОВЕРЬТЕ ПОДЛИННОСТЬ

За всё время Профи смолотил 138 литров бензина, что дает средний аппетит 15,3 л/100 км. Причем из 900 км только треть пройдена с нагрузкой (полной), а остальные шестьсот машина проехала пустой в практически полноценном трасовом режиме.

Недорогого, надежного и достаточно мощного дизеля в хозяйстве УАЗа нет. А пропан-бутановое ГБО на заводе ставят только на машины с короткой кабиной.

И всё же ульяновский трудяга мне понравился. У него комфортная кабина, достаточно мощный мотор и приемлемые ходовые качества. На бездорожье он и вовсе в своей стихии. А высокой надежности и безотказности от УАЗов никто не ждет. Если завод поборет эту проблему, а потом сломает и стереотип – дела поедут в гору.

ЭР

Система фиксации не самая удобная. В одиночку приходится «растягиваться» между левой и правой сторонами, заводя или выводя борт из-за язычков-ограничителей.



Комфорт, проходимость, хорошее поведение на дороге



С расходом бензина и низкой надежностью нужно что-то делать



Так выглядит Профи с максимальной нагрузкой. Рессоры распрямляются, шины сплющиваются даже при рекомендованном повышенном давлении. При этом не возникает ощущения, что задняя подвеска трудится на пределе.



8-800-555-00-99

www.azkamaz.ru



Renault Master

Длина/ширина/высота/база 5548/2070/2736/3682 мм
 Размеры грузового отсека 3083 × 1765 × 2144 мм
 Объем грузового отсека 11,7 м³
 Полная масса 2490 кг
 Двигатель дизельный, Р4, 16 клапанов, 2299 см³;
 92 кВт/125 л.с. при 3500 об/мин; 310 Н·м при 1500 об/мин
 Топливо/запас топлива ДТ/100 л
 Расход топлива: смешанный цикл 8,1 л/100 км
 Трансмиссия передний привод; М6

МАСТЕР ОК

Грузим одиннадцатикубовый Renault Master.

Автор Александр Виноградов, фото: Георгий Садков

Большую часть LCV-пирога съедают Газель и Транзит. Остальные выступают массовой, но среди них есть весьма популярные актеры. Например – Renault Master.

Совсем недавно мы опробовали Volkswagen Crafter (3P, № 6, 2019) – и основательно с ним намучились. Ведь фургону грузоподъемностью полторы

тонны путь в пределы столичного Третьего транспортного кольца заказан. Да и с парковкой длиннобазного фургона непросто. Так что в этот раз мы остановились на технике поменьше и взяли «средний» Master – в версии L2H3. Со средней базой, высокой крышей и, самое главное, грузоподъемностью в тонну. На сей раз наши перемещения по столице не ограничены – кто посмеет остановить яркий фургон?

Перевезти мне предстояло мотоцикл Triumph весом около 280 кг. После небольшого ДТП пришлось транспортировать его из подмосковного Серпухова в столицу. Высота порога кузова – всего 55 см, так что закатить тяжелый мот было несложно даже вдвоем. Как и закрепить – на полу и стенках полно транспортировочных колец, через которые мы и протянули страховочные ремни.

Возможностей дизеля М9 Т объемом 2,3 литра и мощностью 125 л.с. хватает Мастеру за глаза. Динамика – вполне. Экономичность – что надо.

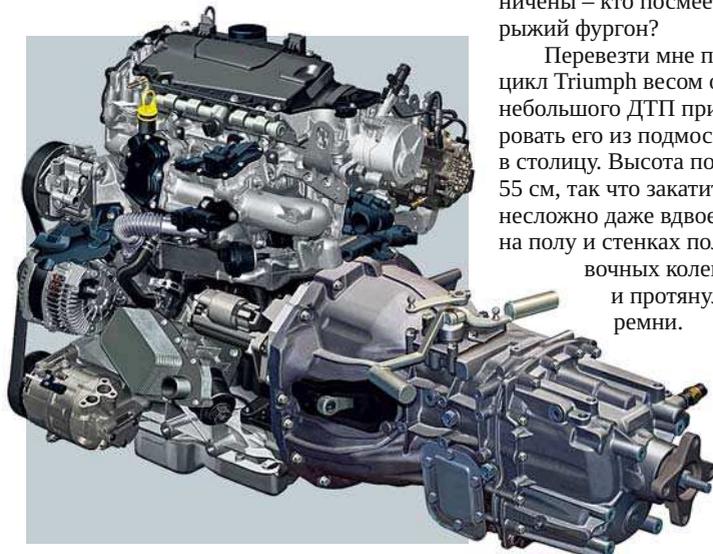
Даже с неполными 300 кг загрузки поведение Мастера сильно изменилось – в первую очередь это касается плавности хода. «Козление» задней оси исчезло, и Renault перестал скакать на всех неровностях. А вот в остальном перемен не последовало: 125-сильный дизель объемом 2,3 литра в паре с шестиступенчатой механикой отлично тащит машину.

Master уверенно разгоняется до крейсерских 100–110 км/ч. При этом не напрягает ни шум, ни расход – на трассе нетрудно уложиться в 8 л/100 км. Да и в городе аппетит дизеля остается в пределах 10 л/100 км. Отличный результат!

Не понравилась вибронегруженность. Дизель на холостых оборотах от души наполняет кабину неприятной дрожью, вводя в резонанс часть пластика передней панели и дверей. Такой «тракторный» характер совсем не вяжется с городской внешностью трудяги. Но это чуть ли не единственный просчет.

В остальном этот «рыжий» – Мастер своего дела с большой буквы. И выглядит неплохой альтернативой тому же Транзит. Ведь ценник не кусается – за наш фургон с транспортировочными кольцами, внутренней отделкой боковин грузового отсека, опциональной перегородкой кабины со стеклом и кучей других приятных опций просят меньше двух миллионов. По нынешним временам достойная плата за современный вместительный LCV. **3P**

Редакция «За рулем» выражает благодарность Александру Ветрову за предоставление мотоцикла.





В качестве опции есть «внедорожный» режим: отклики на акселератор притупляются, что удобно вне твердых дорог.

Рабочее место неприязнательное, но вполне удобное. Вот только отделения в верхней части панели недостаточно глубокие.



В грузовом отсеке объемом 11 кубов – множество крюков для фиксации груза. Мы легко закрепили 280-килограммовый мотоцикл. Распахивающиеся на 270° двери – опция, которая обойдется в 8000 рублей.



ПОД КАБЛУКОМ

Разумеется, Renault Master не одинок в коммерческой линейке. Помимо фургона есть и «каблучки». На смену некогда популярному Kangoo пришел **Dokker**, выстроенный на вездесущей платформе ВО. И кроме обычных пассажирского и грузопассажирского «каблучков» в гамме есть версия **Stepway**.

В отличие от других представителей внедорож-

ной линейки Renault, в случае со Степвеем обошлось без увеличения клиренса: у него те же 190 мм. Появился лишь внедорожный обвес. Базовый автомобиль с 82-сильным бензиновым мотором и механической коробкой стóит миллион пятьдесят тысяч. Дизельный 90-сильный Dokker (мотор знаком по дорестайлинговому Дастеру) тянет уже на 1180 000 рублей.

Обычный Kangoo покинул наш рынок, но его

электрическая версия Z.E. остается. Возможность обходиться без заездов на традиционные АЗС и заботиться об экологии влетит в копейку: самый дешевый «электрокаблук» тянет на 2,6 миллиона рублей. Грузоподъемность – 600 кг, а запас хода в реальной эксплуатации – 150 км. Динамика вполне достаточна для города и пригорода: **60-сильный электромотор разгоняет Kangoo Z.E. до 130 км/ч.**



TOTAL
RUBIA
МОТОРНЫЕ МАСЛА

Сила внутри

Моторное масло для работы в жестких условиях



Защита от износа, коррозии и образования отложений

Мощная экономия топлива до 3%



Реклама * Мы делаем энергию лучше

TOTAL
Committed to Better Energy*

ОТВЕТЫ ГИБДД



На вопросы читателей отвечает начальник Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения МВД России генерал-лейтенант полиции **Михаил Черников.**

БЕЗ СТЕКЛА НЕЛЬЗЯ

? Ночью в машине разбили переднее боковое стекло с водительской стороны. Закажал новое, но, поскольку модель редкая, ждать придется почти месяц. На время ожидания затянул проем полиэтиленовой пленкой. В первый же день остановили ваши сотрудники и оштрафовали как за тонировку. Они правы? Как быть в такой ситуации?

Михаил Зубрицкий, Воронежская область

Рекомендую поставить машину на стоянку и пока не пользоваться ею. Пункт 7.3 Перечня неисправностей и условий, при которых запрещается эксплуатация транспортных средств (приложение к Основным положениям по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностям должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения), не допускает движение, если установлены дополнительные предметы или нанесены покрытия, ограничивающие обзорность с места водителя. В вашем случае согласно пункту 2.3.1 ПДД разрешается лишь «следовать к месту стоянки или ремонта с соблюдением необходимых мер предосторожности». В иных случаях, в том числе при регулярном повседневном использовании автомобиля с пленкой вместо стекла, действия водителя квалифицируются по части 1 статьи 12.5 КоАП РФ, предусматривающей в качестве меры административного наказания предупреждение или штраф в размере 500 рублей.

РЕБЕНОК И КРЕСЛО

? Вез десятилетнюю дочку, не пристегнутую ремнем безопасности. Вину признаю. Однако меня оштрафовали не за ремень, а за отсутствие детского кресла. Как так? Ведь теперь разрешено возить детей без кресла!

Валентин П., Москва

Вы не правы в оценке ситуации. Чтобы развеять заблуждение, напомним требования пункта 22.9 Правил дорожного движения. Так, перевозка детей младше семи лет в легковом автомобиле или кабине грузового автомобиля, конструкцией которых предусмотрены ремни безопасности либо ремни безопасности и детская удерживающая система Isofix, должна осуществляться с использованием детских удерживающих систем (устройств), соответствующих весу и росту ребенка. Перевозка детей в возрасте от 7 до 11 лет (включительно) в легковом автомобиле или кабине грузового автомобиля, конструкцией которых предусмотрены ремни безопасности либо ремни безопасности и детская удерживающая система Isofix, должна осуществляться с использованием детских удерживающих систем (устройств), соответствующих весу и росту ребенка, или с использованием ремней безопасности, а на переднем сиденье легкового автомобиля – только с использованием детских удерживающих систем (устройств), соответствующих весу и росту ребенка. Таким образом, штатный ремень безопасности может использоваться только при перевозке детей в возрасте от 7 до 11 лет включительно на заднем сиденье легкового автомобиля. При этом, учитывая, что правила перевозки детей регламентируются специальными нормами, их нарушение влечет за собой ответственность не по «общей» статье 12.6 (нарушение правил

применения ремней безопасности или мотошлемов), а по статье 12.23 КоАП РФ (нарушение правил перевозки людей) – на водителя налагается штраф в размере 3000 рублей.

Многочисленными исследованиями доказано, что «взрослые» ремни безопасности не могут обеспечить сопоставимый уровень защиты ребенка весом до 36 кг и ростом до 150 см по сравнению с официально одобренными детскими удерживающими системами (устройствами). В связи с этим положение об использовании ремней безопасности в качестве альтернативы указанным системам надо рассматривать не как лазейку в законодательстве для отказа от приобретения удерживающей системы, а исключительно как выход из ситуации, когда в силу определенных причин (невозможность подобрать устройство под вес и рост ребенка, инвалидность и тому подобное) ее использование невозможно.

ПОЧЕМ НОМЕРНЫЕ ЗНАКИ?

? Читал, что новый Закон о регистрации транспорта, введение которого недавно перенесли на следующий год, отдаст право изготавливать номера коммерсантам. Не получится ли так, что цены резко вырастут?

Николай Демидов, Иркутск

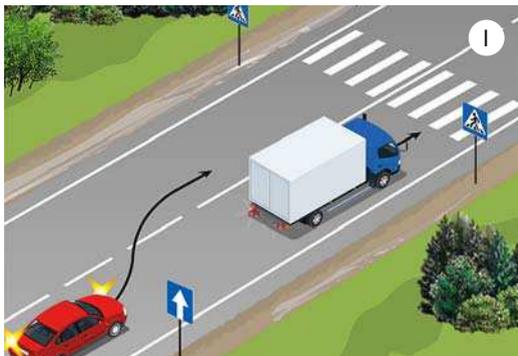
Действительно, федеральным законом от 3 августа 2018 года № 283-ФЗ «О государственной регистрации транспортных средств в РФ и о внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ» (вступает в силу 1 января 2020 года) закреплено право юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, зарегистрированных в России, на изготовление государственных регистрационных знаков. Установление порядка изготовления знаков делегировано Правительству РФ, а предельного уровня тарифа – федеральному органу исполнительной власти, уполномоченному осуществлять правовое регулирование в сфере государственного регулирования цен (тарифов) на товары (услуги). Таким образом, изготовители не смогут устанавливать тариф выше определенного Федеральной антимонопольной службой. По желанию заявителя государственные регистрационные знаки могут быть получены в регистрационном подразделении Госавтоинспекции. В этом случае уплачивается государственная пошлина, размер которой регламентирован статьей 333.33 Налогового кодекса.

КОГДА НА ТЕХОСМОТР?

? Машина выпущена в 2016 году, однако куплена новой в 2017-м. Страховой агент уверяет, что в этом году надо пройти техосмотр (иначе не оформит полис ОСАГО). Однако всегда срок считали с года покупки – именно так было с предыдущей машиной. Кто из нас прав?

Николай, Москва

Прав страховой агент. В соответствии с федеральным законом от 1 июля 2011 года № 170-ФЗ «О техническом осмотре транспортных средств и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», для легковых автомобилей, не относящихся к такси, проведение технического осмотра не требуется в первые три года, включая год их выпуска. Таким образом, начиная с 2019 года прохождение технического осмотра обязательно.



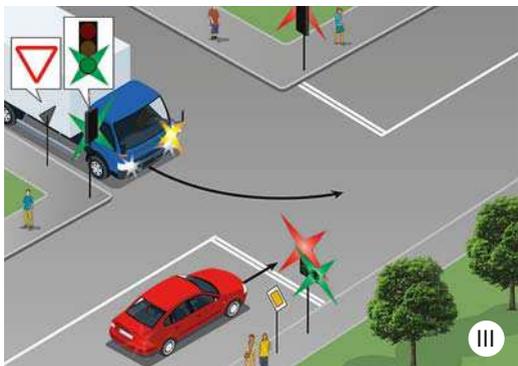
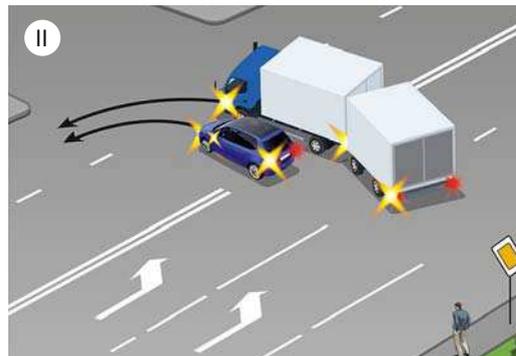
I. Запрещено ли опережение

грузовика в этой ситуации?

- 1 – запрещено
- 2 – не запрещено

II. Водитель из-за большой длины автопоезда вынужден разворачиваться из средней полосы. Он:

- 3 – не вправе выполнять такой маневр
- 4 – пользуется преимуществом перед легковым автомобилем
- 5 – должен уступить дорогу легковому автомобилю



III. У какого автомобиля преимущество?

- 6 – у грузового
- 7 – у легкового

IV. Нарушил ли водитель Правила, припарковавшись у шлагбаума при въезде в жилую зону?

- 8 – нарушил
- 9 – не нарушил



V. Пассажиры трамвая проезжую часть уже покинули, но двери пока остаются открытыми. Можно ли начинать движение?

- 10 – можно
- 11 – нельзя

VI. Ночью в машине разбили переднее боковое стекло. Поскольку ждать поступления нового стекла нужно несколько дней, владелец вынужден был затянуть проем полиэтиленовой пленкой. Можно ли эксплуатировать машину с таким «тюнингом»?

- 12 – можно
- 13 – можно, но только для следования к месту ремонта
- 14 – нельзя



Ответы на задачи: 2, 3, 6, 8, 10, 13

I. Водители едут по дороге с односторонним движением, на что указывает знак 5.5. Поэтому выезд на левую полосу проезжей части для опережения в данном случае не запрещен. Разумеется, при условии, что будут выполнены требования Правил, направленные на обеспечение безопасности пешеходов (главным образом пункты 14.1–14.3).

II. Вообще говоря, Правила разрешают отступать от ряда требований, касающихся маневрирования, если габариты транспортных средств не позволяют выполнить маневр с их соблюдением (пункты 8.7, 8.8). Но не в этом случае. Стрелы разметки 1.18, нанесенные перед перекрестком, разрешают разворот только из крайней левой полосы (приложение 1 к Правилам). **Нарушение чревато штрафом в размере 1000–1500 рублей по части 2 статьи 12.16 КоАП РФ.**

III. Поскольку светофоры работают, водители должны руководствоваться ими, а не знаками приоритета. Согласно пункту 13.5 Правил при движении в направлении

стрелки, включенной в дополнительной секции одновременно с желтым или красным сигналом светофора, водитель обязан уступить дорогу транспортным средствам, движущимся с других направлений. **Невыполнение этого требования влечет за собой наложение административного штрафа в размере 1000 рублей (часть 2 статьи 12.1 КоАП РФ).**

IV. При выборе места остановки и стоянки важно не только обеспечить возможность проезда транспортных средств, но и не создавать помех для движения пешеходов (пункт 12.4 Правил). **Частично перекрыв тротуар, водитель об этом не позаботился, за что рискует получить предупреждение или штраф 500 рублей по части 1 статьи 12.19 КоАП РФ.**

V. Пункт 14.6 Правил предписывает водителю уступить дорогу пешеходам, идущим к стоящему в месте остановки маршрутному транспортному средству или от него (со стороны дверей), если посадка

и высадка производятся с проезжей части или с посадочной площадки, расположенной на ней. Поскольку пешеходов на пути водителя автомобиля нет, начинать движение ему не запрещено. Однако надо быть готовым к тому, что в любой момент на дорогу может выскочить человек, ведь двери пока открыты. **Непредоставление преимущества пешеходу «стбит» от 1500 до 2500 рублей в соответствии со статьей 12.18 КоАП РФ.**

VI. Какой бы прозрачной ни была пленка, она ухудшает обзорность с места водителя. Таким образом, с учетом требований пункта 2.3.1 Правил и пункта 7.3 Перечня неисправностей и условий, при которых запрещается эксплуатация транспортных средств, разрешено движение только к месту ремонта с соблюдением необходимых мер предосторожности. **За нарушение предусмотрена ответственность по части 1 статьи 12.5 КоАП РФ: предупреждение или штраф в размере 500 рублей.**

ВРАЩАЮЩИЙ МОМЕНТ

За ответ на задачу № 136 «Кручу-верчу» (3P, № 6, 2019)

Александр Самойленко, житель Ставрополя, получает от компании Playme-Russia комбоустройство «3 в 1» Playme Turbo.



Читателям нужно было ответить, какие детали мотора вращаются. Причем задание касалось конкретного двигателя – восьми-клапанного мотора Гранты.

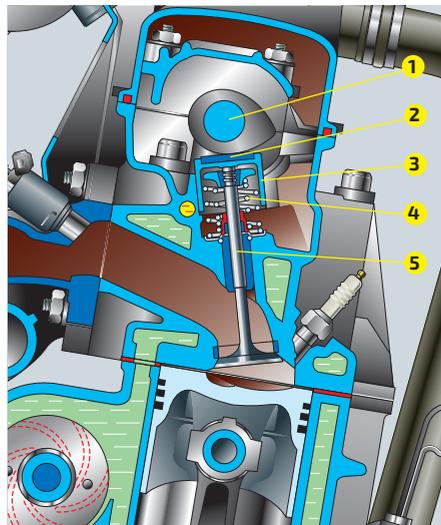
Ответов пришло множество, ведь наши автомобилисты неплохо знают конструкцию двигателя, ведущего биографию от «восьмерочного» силового агрегата, который был показан еще на выставке «Автопром-84».

Неправильных ответов практически не было. Некоторые указали, что вращаются подшипники коленчатого и распределительного валов.

Помните, что означает слово «подшипник»? То, что находится «под шипом». То есть в двигателе шип (вал) вращается, а подшипник нет.

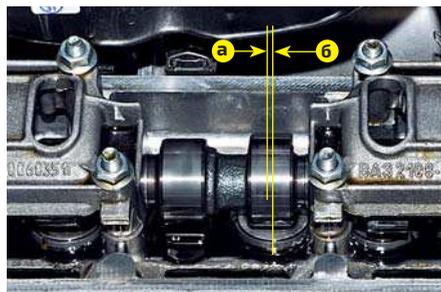
Кое-кто вспомнил даже о циркулирующей по кругу жидкости в системе охлаждения. И про два ремня вспомогательных агрегатов и ГРМ. Один дотошный читатель насчитал 182 вращающиеся детали, включая заклепки сепараторов подшипников. Но куда интереснее было указать на те детали, которые вроде бы не вращаются, хотя конструктивно вращаться обязаны. Пояснения изложены **в полном и правильном ответе**.

Пальцев для перечисления всех деталей действительно не хватит. Вращаются коленчатый и распределительный валы, маховик с элементами сцепления, масляный насос, насос охлаждающей жидкости, ролики ремня ГРМ и привода вспомогательных агрегатов. Вращаются также оба ремня – приводной и ГРМ. Это всё просто.



Вращающиеся детали механизма ГРМ:

- | | |
|--------------------------|---------------|
| 1 – распределвал | 3 – толкатель |
| 2 – регулировочная шайба | 4 – пружины |
| | 5 – клапан |



Ось кулачка распределвала (а) смещена относительно оси толкателя (б).

Дальше идут детали, у которых скорость вращения не совпадает с оборотами коленвала, а кратна им с определенной редукцией. Например, распределвал крутится вдвое медленнее коленвала, генератор – приблизительно в два с половиной раза быстрее. Вращается также множество деталей в приводе дроссельной заслонки.

И, наконец, существует группа неспешно проворачивающихся деталей. Зачем они это делают? Для более равномерного и, как следствие, меньшего износа. Ведь детали не притираются друг к другу в одном положении – из-за поворачивания масло в зазоре постоянно обновляется и продукты износа выводятся из зоны контакта.

В числе таких деталей – поршневые кольца, которые постепенно поворачиваются в канавках поршней. Поршневые пальцы, с тех пор как стали плавающими (их теперь не запрессовывают в шатуны), тоже потихоньку поворачиваются как в бобышках поршня, так и в малой головке шатуна. И, конечно, множество деталей ГРМ: вращаются стаканчики-толкатели, регулировочные шайбы, клапаны с пружинами. Специально для придания вращения шайбам и толкателям ось кулачка распределвала смещена от оси колодца под толкатель в головке блока цилиндров. Это приводит во вращение регулировочные шайбы, которые, в свою очередь, за счет трения подкручивают толкатели.

А еще при скорости вращения коленчатого вала выше 4000 об/мин из-за вибраций проворачиваются клапаны и клапанные пружины. Происходит это потому, что пружины еще и скручиваются при подъеме клапана.

Кстати, в двигателях грузовиков ЗИЛ клапаны были снабжены специальным устройством, напоминающим храповой механизм, которое принудительно проворачивает клапаны.

Забавно, что в случае масляного голодания двигателя появляются еще как минимум две вращающиеся детали – вкладыши.

3P

Александра Самойленко
поздравляем с победой!



ЗАДАЧА
№ 139

Что дают датчики

«Вот раньше жизнь была, – сетует бывалый гаражный авторемонтник Петрович. – Из датчиков на Жигулях были лишь указатели температуры движка и давления масла. А теперь!.. Черт ногу сломит». – «Так

это что, – вторит ему Николаич. – Появляются датчики новых типов, а старые вымирают, как динозавры. Слышал, есть датчик, который живет в «мозгах» машины. И что он там делает?»

Помогите автолюбителям вспомнить датчики, которые установлены на современных моторах, – и их назначение.

Напоминаем, что короткие ответы не рассматриваются.

Ответ с пометкой «Конкурс» отправить до 1 октября 2019 года по адресу: **107045, Москва, Селивёрстов пер., 10** – или по e-mail: **exr@zr.ru**. Укажите ваш контактный телефон или иной способ быстрой связи.



Многоуважаемые знатоки Автомобиля!

Присылайте советы на адрес редакции или на exp@zr.ru. Прилагайте иллюстрации. Указывайте почтовый адрес с индексом, ФИО (полностью) и телефон. Это ускорит отправку вам заслуженных призов.

НАДЕЖНОЕ КРЕПЛЕНИЕ

А. Кузьмин, Москва



У моего кроссовера Nissan X-Trail T31 после восьми лет эксплуатации начали отскакивать крепления уплотнителей на нижних кромках дверей. Вместо штатных заклепок в отверстия двери вставил пластиковые дюбели диаметром 5 мм и длиной 20 мм. Закрепил уплотнитель саморезами длиной 17 мм. Крепление получилось очень прочное. Этот способ могут взять на заметку и владельцы других автомобилей.



Приз автору совета – **канистра масла ZIC** компании SK Lubricants

МОЩНЫЙ АККУМУЛЯТОР

Ю. Румянцев, Санкт-Петербург

Встроенный аккумулятор видеорегистратора при многократных зарядках довольно быстро «кончается», а мертвая батарея от бортовой сети автомобиля уже не заряжается. Приобретать новую под конкретную модель регистратора проблематично и дорого. Альтернативный вариант – запитать устройство от внешнего аккумулятора большей емкости. Приобрел в отделе аксессуаров для мобильных телефонов батарею на 2000 мА·ч, прикрепил липучкой к верхней части зеркала заднего вида и подключил к видеорегистратору. Аккумулятор работает уже два года.

Приз автору совета – **дневные ходовые огни** фирмы Osram



ДВА ИЗ ОДНОГО

О. Бредников, Калуга

Регулировать сцепление на ВАЗ-2114, как и на других ранних переднеприводных моделях ВАЗ, очень неудобно – в стесненных условиях обычными ключами удается поворачивать гайки на слишком маленьком угле. Чтобы упростить задачу, предлагаю немного доработать ключ «на 17». А именно расширить пополам и проделать прорезь под трос в кольце накидной стороны. Таким ключом



работать легче и быстрее. Приз автору совета – **набор автокосметики** ASTROhim



ДЛИННЫЙ НОСИК

Е. Воробьев, Санкт-Петербург

Для долива масла в агрегаты с небольшими отверстиями (например, в коробку передач или задний мост) обычную воронку использовать не получается – либо не влезает, либо коротка. Для этих целей я применил пластиковый носик-лейку от пробки пластиковой канистры из-под моторного масла. Если потребуется, конструкцию можно нарастить с помощью большей воронки.

Приз автору совета – **автомобильный компрессор** Airline



ПРИЦЕЛ ТОЧНЫЙ

О. Кузьмин, Москва

Когда часто пересеживаешься из одной служебной машины в другую, порой путаешься в расположении некоторых элементов. Например, удерживающая капот штанга и отверстие для ее фиксации у всех автомобилей расположены по-разному. Я приклеил прямо

на отверстие под штангу яркую светоотражающую пленку. Теперь, когда открываю капот на ночной трассе, чтобы долить омывающую жидкость, место установки штанги сразу бросается в глаза.

Приз автору совета – **аккумулятор PowerBank** на 5400 мА·ч компании Heyner

БЫСТРОСЪЕМ

С. Елфимов, Самара

Во время дальних поездок сильно страдает (не столько



от насекомых, сколько от камней) нижняя часть радиатора, расположенная за воздухозаборником в бампере. Смятые пластины снижают эффективность радиатора. По размерам отверстия я вырезал защиту из металлической сетки с ромбовидными ячейками 4 × 8 мм, края обрбил изолентой.

Для временного крепления достаточно прикрепить сетку



к штатной решетке в трех местах. Из проволоки делаю «галочку» с концами разной длины. Вставляю в отверстие сетки, цепляю за решётку, потом вытягиваю «галочку» за длинный конец и делаю скрутку. Чтобы снять защиту, достаточно обрезать скрутки боковыми обрезами.

Приз автору совета – **набор инструментов** Airline

А ЗНАЕТЕ ЛИ ВЫ?

Есть вопросы? Задавайте! kolodochkin@zr.ru

ВАЛЮТНЫЕ АККУМУЛЯТОРЫ

В советское время автовладельцы, имевшие возможность приобретать автомобильные аксессуары в валютных магазинах «Березка», иногда попадали впросак. Взять, например, аккумулятор. Тогда «пойти и купить» его было невозможно: сначала сдавали старую батарею, получали справку, записывались в очередь и ждали. В «Березке» удивляло не столько наличие аккумулятора в свободной продаже, сколько его внешний вид: он был заклеен яркой пленкой и не имел пробок! Про необслуживаемые АКБ тогда никто не слышал, а потому каждый второй покупатель начинал отдиравать красивую пленку, полагая, что это всего лишь разновидность упаковки, скрывающая доступ к банкам. Поэтому на витринах появились рукописные объявления: «Пленку не отрывать!».



ЗИС МЕНЯЕТ ВНЕШНОСТЬ

У шикарного для своего времени представительского ЗИС-110, появившегося на свет в победном 1945 году, было много изюминок. Одна из них – необычная облицовка радиатора, которая... меняла внешность автомобиля. Составляющие ее вертикальные ребра одновременно работали как жалюзи – поворачивались для регулировки потока набегающего воздуха. Соответственно изменялся и внешний вид машины: ее нос оказывался то сплошным, то ребристым.



НА КАТКАХ ПО ЛЕСТНИЦЕ

В 1958 году на кафедре колесных машин МВТУ имени Баумана при участии коллег из НАМИ создали пневмокатковую машину, обладавшую завидной проходимостью. Во всяком случае, по лестницам она карабкалась без затруднений. В чертах вездехода, известного как МВТУ-2, угадывается ГАЗ-69, которому пришлось развернуться на 180 градусов, чтобы вписать громоздкий поворотный механизм пневмокатков. Конструкцию признали удачной, однако резина пневмокатков довольно быстро протиралась до дыр. Поэтому позднее подобные вездеходы у нас стали обувать в арочные шины сверхнизкого давления.



КРУИЗ-КОНТРОЛЬ НА ПОБЕДЕ

Круиз-контроля во времена производства Победы ГАЗ-М20 не было и быть не могло. Зато и на Победе было нечто такое, чего сегодня не встретить. Лево́й рукой водитель вытягивал рукоятку ручного управления дроссельной заслонкой, повышая частоту вращения двигателя до желаемого значения. Инструкция предписывала полностью утопить эту ручку во время движения, но... кому не хотелось хотя бы иногда убрать затекшую ногу с педали и чтобы машина сама поддерживала скорость? Главное – не забыть вовремя утопить рукоятку обратно!

ЧАСЫ БЕЗ НАНОТЕХНОЛОГИЙ

Встроенные стрелочные часы типа АЧВ (автомобильные часы виброзащищенные) на Волге ГАЗ-21 отличались необычным принципом работы. Электроэнергию они потребляли только в момент автоподзарядки, которая осуществлялась каждые две-четыре минуты. Всё остальное время балансовый механизм с анкерным спуском работал на запасенной энергии пружины. При снижении напряжения бортовой сети ниже восьми вольт часы автоматически отключались. Их погрешность составляла около полутора минут в сутки.



КАК СПРЯТАТЬСЯ ОТ ДОЖДЯ?

Множество спартанских решений помогало знаменитому неубиваемому ГАЗ-69 выживать в любых условиях. В частности, боковых дверных окон в привычном виде не было: низенькая дверца – примерно по локоть. По инструкции в холодную или дождливую погоду для защиты водителя и пассажиров на двери устанавливались съемные боковины, причем в левой предусмотрен открывающийся клапан, чтобы водитель мог дотянуться рукой до поворотной лампы-фары. С приходом теплой и сухой погоды боковины укладывали в задний борт кузова.



ЕЩЕ 5 ЛЕТ ВМЕСТЕ

«Тотал Восток» и «Киа Моторс Россия и СНГ» официально объявили о продлении сотрудничества. Новое соглашение, которое вступит в силу 1 августа 2019 года, станет продолжением предыдущего пятилетнего контракта. Ближайшие 5 лет Total сохранит статус рекомендованного поставщика смазочных материалов для послепродажного обслуживания автомобилей Kia. С начала стратегического сотрудничества компаний в России в официальные дилерские центры Kia по всей России было поставлено более пяти миллионов литров моторного масла Total Quartz.



ЧЕРНЫЙ-ЧЕРНЫЙ БАМПЕР

Чернитель бампера ASTROhim предназначен для любых черных элементов внешней отделки автомобиля, изготовленных из резины, пластика и винила. Препарат быстро и эффективно снимает загрязнения, маскирует обесцвечивание и восстанавливает первоначальный цвет и блеск. Обеспечивает длительную защиту обновленных поверхностей, устойчив к воде. Может использоваться для маскировки потертостей на пластиковых порогах в салоне автомобиля.

Ориентировочная цена тюбика объемом 100 мл — **111 р.**



ПЫЛЕСОС ДЛЯ ДОМА И АВТО

Мощный беспроводной пылесос Redmond UR360 — это пылесос «2 в 1»: для дома и автомобиля! UR360 может работать от аккумулятора до 25 минут — времени хватит на повседневную уборку квартиры или очистку салона и багажника машины. В комплектацию беспроводного пылесоса входят 3 насадки: турбошетка с подсветкой и антистатической щетиной из углеродного волокна, насадка «2 в 1» для мебели и щелевая насадка.

Емкий Li-ion аккумулятор полностью заряжается всего за 4 часа: поставьте UR360 на зарядную станцию сразу после окончания уборки, и когда пылесос потребуется вам снова, он будет полностью готов к работе!



ПОЛНЫЙ ПАРАЛИЧ

Компания Airline предлагает автомобильный фумигатор для защиты от комаров. Прибор работает от автомобильной сети 12 В и использует пластины универсального размера, которые пропитаны действующими веществами-инсектицидами (в комплект не входят). Под воздействием температуры пластины выделяют губительные для насекомых вещества. Инсектицидные компоненты оказывают воздействие на нервную систему комаров: сначала паралич, потом гибель.

ВМЕСТО ОРИГИНАЛА

СтартВОЛЬТ начал поставки стартеров для популярных в России моделей: Hyundai/Kia Solaris/Creta/Rio 1.4i/1.6i, Лада Веста/XRAY 1.6i, Renault Kaptur, Daewoo/Chevrolet Gentra/Cobalt 1.5i. Стартеры полностью идентичны оригинальным изделиям по выходным характеристикам и посадочным размерам. Гарантия на новинки — 2 года с момента продажи.



ГОТОВЬ ШИНЫ ЛЕТОМ

Новинка от Bridgestone — премиальная зимняя нешипованная шина Blizzak Ice. Применение уникальной технологии Active Multicell Compound II обеспечивает лучшую управляемость на льду и на снегу. Также за счет повышения жесткости и меньшей деформации блоков протектора удалось повысить износостойкость новинки. Шины имеют маркировку *Extra Load*, что говорит о повышенной грузоподъемности.

ДЛЯ ЕВРОПЕЙСКИХ РАБОТЯГ

TOTAL RUBIA TIR 9900 FE 5W-30 — синтетическое моторное масло нового поколения для тяжелонагруженных дизельных двигателей грузовых автомобилей европейских производителей (DAF, Daimler, Iveco, MAN, Scania, Volvo). Благодаря пониженной сульфатной зольности, низкому содержанию серы и фосфора, масло подходит для дизелей, оснащенных сажевыми фильтрами. Применение такого масла позволяет сократить расход топлива в среднем на 1% в сравнении с маслом класса SAE 40 и способствует достижению расширенных интервалов замены масла, установленных большинством производителей.



ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР

Максим Кадаков

EDITOR-IN-CHIEF Maxim Kadakov

ОБОЗРЕВАТЕЛЬ

Сергей Канунников

ИСПЫТАНИЯ

Михаил Гзовский (зав. отд.),
Александр Виноградов,
Геннадий Емелькин,
Денис Панов, Юрий Тимкин

АВТОМОБИЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

Максим Сачков (зав. отд.),
Сергей Зиновьев, Михаил Колодочкин,
Сергей Мишин, Кирилл Милешкин,
Илья Пименов, Алексей Ревин

ОФОРМЛЕНИЕ

Владислав Крупчинский (арт-директор),
Александр Мандрусов (главный художник),
Ольга Кладовикова, Ольга Джишкариани;
Дмитрий Конин, Александр Кульнев,
Георгий Садков, Константин Якубов;
Евгений Ветохин

ЦИФРОВЫЕ ВЕРСИИ

(iPad, iPhone, Android) help@zr.ru
Дмитрий Пильников (руководитель проекта),
Сергей Патмар

РЕКЛАМНОЕ БЮРО «ЗА РУЛЕМ»

Степан Кузьменко (директор),
Алексей Копотов
тел. (495) 363-47-27

РЕАЛИЗАЦИЯ ЖУРНАЛА

Евгений Терemenko, Геннадий Алидин
тел. (499) 267-30-65, 261-71-81
Формат 207 × 270 мм
Отпечатано в типографии
Quad/Graphics Europe Sp. z o.o. (Польша)
Выходит один раз в месяц



ТИРАЖ
320 000 экз.

Премия Национальной
тиражной службы
«Тираж – рекорд года»

УЧРЕДИТЕЛЬ ООО «За рулем»
ИЗДАТЕЛЬ ООО «За рулем»
ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР Алексей Васин

Адрес: 107045, Москва, Селивёрстов пер., 10, стр. 1
Тел. (495) 215-29-31, факс (495) 737-43-07, info@zr.ru
107045 Russia, Moscow, Seliverstov lane 10

Журнал зарегистрирован Комитетом РФ по печати.
Свидетельство № ФС77-68938 от 07.03.2017.

Материалы, опубликованные в журнале, –
собственность ООО «За рулем».

Их перепечатка допускается только
с разрешения ООО «За рулем».

Материалы под рубрикой «Рекламная публикация»
печатаются на правах рекламы. Редакция не несет
ответственности за достоверность информации,
опубликованной в рекламных материалах.

Подписка на журнал в отделениях связи СНГ

Каталог Роспечать

подписной индекс полугодие 7031, на год 72390

Каталог Почта России

подписной индекс полугодие П3857

Подписка онлайн.

Роспечать - <https://press.rosp.ru/>

Почта России - <https://podpiska.pochta.ru/>

© «За рулем», 2019

В БЛИЖАЙШИХ НОМЕРАХ:



Полный привод
за полтора миллиона –
это **Renault Arkana!**
Nissan Qashqai и
Kia Sportage дороже,
но лучше ли?

Не прогревается салон?
Рассказываем, как
продиагностировать
неисправность



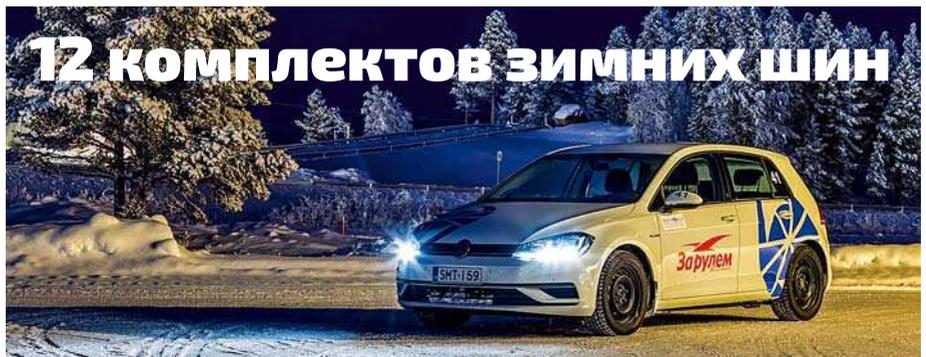
Лада XRAY
с вариатором
на дорогах и вне.
А стоит ли брать?

Сравниваем пять
аккумуляторных
батарей,
изготовленных
по разным
технологиям



16+

12 комплектов зимних шин



Сравниваем дорогие
шины, середнячков
и бюджетные покрышки.
Разбор результатов
фантастический –
от восторга
до откровенного
уныния!

Skoda Kamiq – самый
доступный чешский
кроссовер



ДС «МЕГАСПОРТ»

**1 ДЕКАБРЯ
18:00**



МИЦ
ДЕВЕЛОПМЕНТ

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ПАРТНЁР

ВСЁ ЛУЧШЕЕ!

ВСЕНАРОДНАЯ
ТАНЦПЛОЩАДКА

**РАЗЭЖ
РАЗГУЛЯЙ!**

**М.ШУФУТИНСКИЙ А.НОВИКОВ
С.МИХАЙЛОВ О.ГАЗМАНОВ
С.ТРОФИМОВ Е.ГРИГОРЬЕВ
Т.ПОВАЛИЙ Д.МАЙДАНОВ
В.КОРОЛЁВ Т.ГВЕРДЦИТЕЛИ
М.БУБЛИК «ЛЕСОПОВАЛ»
«ДЮНА» И ВСЕ ЗВЁЗДЫ**

ЗАКАЗ БИЛЕТОВ ПО ТЕЛЕФОНУ +7(495)

CONCERT.RU

644 2222

СПЕЦИАЛЬНАЯ СЕРИЯ
KIA EDITION PLUS*
БОЛЬШЕ ПЛЮСОВ



The Power to Surprise**

Новые комбинации опций — новые преимущества...
Это наша новая остросюжетная серия KIA Edition Plus.
В главных ролях — крутые версии автомобилей KIA:
Optima, Sportage, Sorento Prime и конечно же Rio!

KIA серии Edition Plus. Ещё больше плюсов



СВЕТОДИОДНЫЕ
ДНЕВНЫЕ ХОДОВЫЕ ОГНИ



МУЛЬТИМЕДИЙНАЯ
СИСТЕМА С КАМЕРОЙ
ЗАДНЕГО ВИДА



ЗАДНИЕ ДАТЧИКИ
ПАРКОВКИ



ЛЕГКОСПЛАВНЫЕ
ДИСКИ



*Серия Плюс. Внешний вид автомобилей может отличаться от представленного в рекламе. Указанные опции доступны не во всех комплектациях. Информация о соответствующих моделях и комплектациях, возможности приобретения моделей автомобилей в указанных комплектациях, ценах у Дилеров и на сайте www.kia.ru. Товар сертифицирован. Не является публичной офертой. Количество автомобилей ограничено. **Искусство удивлять. ***Гарантия 5 лет или 150 000 км действительна на автомобили, реализуемые Дилерами KIA с 1 марта 2009 года на условиях, указанных на сайте www.kia.ru и в сервисной книжке производителя. Реклама