

RENAULT KOLEOS / SUBARU FORESTER / HYUNDAI SANTA FE // 48

№8 (1034)

АВГУСТ 2017



# Зарулем



// 108 **ЛАДА ВЕСТА:** // 44



**350 «ЛОШАДЕЙ» ИЛИ МЕТАН?**

**МЕНЯЕМ  
ВЕТРОВОЕ  
СТЕКЛО**  
// 100

**ВЫБИРАЕМ  
НАДЕЖНЫЕ  
ЛАМПЫ H7**  
// 62



**АНТИКОР  
ПОДЕРЖАННОЙ  
МАШИНЫ**  
// 96

**ПЕРВЫЙ  
ТЕСТ** **НОВЫЙ  
КИА РИО**

// 22



16+

ISSN 0321-4249



17008



Читайте наш журнал  
на iOS и Android

// 66 **БЕЗ РАМЫ,  
НО С ХАРАКТЕРОМ**

**LAND ROVER DISCOVERY / AUDI Q7 / VOLVO XC90 / BMW X5**



# SUBARU FORESTER

## Энергия свободы



**ПРОИЗВЕДЕН  
В ЯПОНИИ**



**ГАРАНТИЯ  
100 000 КМ**



**КЛИРЕНС  
220 ММ**



**СИСТЕМА  
X-MODE<sup>1</sup>**



**ЯПОНСКАЯ  
СБОРКА**



**ПОСТОЯННЫЙ  
ПОЛНЫЙ ПРИВОД**



**SUBARU**

*Уверенность в Движении*

**Тест-драйв 8 (800) 555 00 20<sup>3</sup>**

<sup>1</sup> Икс-мод. <sup>2</sup> Высшая степень безопасности по результатам краш-тестов Евро NCAP.  
<sup>3</sup> Номер для бесплатного звонка с мобильного телефона по всей России. Реклама. Товар сертифицирован.

**subaru.ru**



# HAVAL H9

Настоящий рамный внедорожник  
для любых дорог

# HAVAL



## Система адаптации к дорожным условиям

С помощью многофункционального переключателя с информационным дисплеем на приборной панели водитель может выбрать самый подходящий режим из шести доступных («АВТО», «4L», «Спорт», «Песок», «Снег» и «Грязь»). Система автоматически контролирует тягу и торможение для достижения максимальной проходимости.



Конструкция кузова  
высокой жёсткости



Профессиональное  
внедорожное оборудование



Подушки безопасности  
со всех сторон



Роскошная внутренняя  
отделка





# HAVAL H9

Настоящий рамный внедорожник  
для любых дорог

**HAVAL**



[www.haval.ru](http://www.haval.ru)  
[facebook.com/HavalRus](https://facebook.com/HavalRus)  
[instagram.com/havalrussia](https://instagram.com/havalrussia)  
[youtube.com/c/HAVALRussia](https://youtube.com/c/HAVALRussia)







# ПЕРЕПЛАВКА ПАМЯТИ

**В**ы никогда не задумывались над тем, как будут изучать нынешние автомобили наши потомки? Смогут ли они запустить напичканный электроникой двигатель спорткара? Оживят ли жидкокристаллическую панель приборов дорогого седана, или она будет пугать их безмолвной чернотой?

Кроме шуток! Вы пробовали отремонтировать ламповый телевизор? Слава богу, пока еще живы седовласые мастера и есть еще смысл скрести по сусекам, надеясь нарвать нужные лампы. Но если села трубка – пиши пропало! Кинескопы давно уже не выпускают и не станут делать никогда. То же самое будет и с машинами, которые становятся всё более сложными и «одноразовыми». Реанимировать их лет через сто будет проблематичнее, чем сейчас поднять в воздух Ту-144. Да и захочет ли кто? Судя по всему, зашиваемые в головной мозг микрочипы станут интересовать будущие поколения гораздо больше, чем бездушные капсулы-автопилоты для перевозки людей и грузов из точки А в точку Б.

Я это к тому, что мы живем в удивительное время, когда можно довольно легко отмотать назад автомобильную историю. Потому что прежде автомобили делали преимущественно из металла, дерева, кожи, резины и прочих натуральных и «возобновляемых» материалов. Металлическое или алюминиевое крыло даже самой сложной формы можно вытянуть на «английском колесе» или просто выдолбить по деревянной болванке – при определенной сноровке, конечно. Можно купить ткань-шотландку для обивки сидений, а фирма Michelin, например, до сих пор выпускает небольшими партиями шины для «гадкого утенка», как окрестили французы свой послевоенный Citroen 2CV.

Россия – не Европа. Многие забыто, испорчено, уничтожено. Не берегли мы свою техническую историю. Переплавка была важнее памяти. Но тотальный дефицит научил нас быть запасливыми, и теперь из сусеков достают самое дорогое – запчасти! Отечественные машины холят и лелеют. Ралли, слеты, фестивали – каждый год.

Прошлым летом мне посчастливилось проехать одну гонку многоэтапного чемпионата Moscow Classic Grand Prix на Волге ГАЗ-24, а в нынешнем сезоне я уже дважды выходил на старт на подготовленном Москвиче-412 образца 1973 года. Непередаваемые ощущения! Когда ты держишь в руках не только баранку, но и весь автомобиль. И – буквально – свою судьбу.

«Чистый», не замутненный никакими усилителями руль, отсутствие ABS и прочих стабилизирующих систем поднимают уровень адреналина в крови до состояния абсолютной эйфории. В предельных режимах, когда уже «плывут» покрышки Тоуо и Москвич переходит в фазу контролируемого скольжения, на несколько мгновений проваливаешься в автомобильную нирвану, и лишь висащие на хвосте соперники отрезвляют мозг и возвращают к действительности.

Атмосферный двухлитровый мотор выдает честные 145 сил на тонну снаряженной массы, включая водителя. Двухкамерный Солекс и простейшая педаль газа работают на славу: сколько нажал – столько и получил. Даже бесхитростная четырехступенчатая коробка берет за душу: ты не включаешь передачу, а буквально заколачиваешь ее!

Тысячи инженеров бьются сейчас над тем, чтобы сделать понятными, близкими к водителю современные автомобили, которые напичканы электроникой и становятся сложнее, тяжелее и дороже. Между тем всё давно уже изобретено и пылится в гаражах и на свалках. Нужно лишь приложить немножко сил, знаний и времени, чтобы память окончательно не очерствела, а руки не забыли, что такое натуральная обратная связь рулевого управления. И чтобы было о чем рассказать будущим поколениям, которые уже и не ведают, что кнопки могут быть не только сенсорными.

О том, как проходят гонки MCGP, мы подробно рассказываем на с. 112. И о Москвиче, который немногим моложе меня. Он заслужил.

**Максим Кадаков,**  
главный редактор





Каким должен быть автомобиль будущего?

Пока другие пытаются это предвидеть, мы уже сделали его для Вас.

Встречайте новый KIA Rio! Превосходный дизайн и, пожалуй, лучший в классе интерьер.

Современная мультимедийная система с функцией интеграции со смартфоном, навигация

с указанием пробок, камера заднего вида и множество других инновационных возможностей.

Стоит сесть за руль нового KIA Rio, и Вы сразу поймете — будущее уже наступило.

Указанные опции представлены не во всех комплектациях. Подробности о комплектациях, в которых доступны указанные опции, у официальных дилеров KIA и на [www.kia.ru](http://www.kia.ru).  
\* Искусство удивлять. \*\* Гарантия 5 лет или 150 000 км действительна на условиях, указанных на сайте [www.kia.ru](http://www.kia.ru) и в сервисной книжке на автомобиль. Реклама.



# НОВЫЙ KIA RIO

МАШИНА НОВОГО ВРЕМЕНИ



The Power to Surprise\*



7" мультимедиа,  
навигация, Android  
Auto и Apple CarPlay



Камера заднего  
вида



Кожанный салон



Подогрев передних  
и задних сидений



Система  
автоматического  
открывания багажника





# СОДЕРЖАНИЕ № 8, 2017

//28



## ЗР МОМЕНТ

- Слово главного редактора ..... 3
- Гран-при «За рулем»: вручаем автомобили читателям! ..... 10
- О перспективах российского автопрома ..... 12
- Российский авторынок: итоги первого полугодия ..... 14
- Эксклюзив! Заглядываем в багажник универсала Лада Веста SW Cross** ..... 16
- Новости ..... 18

## ЗР ПРЕМЬЕРА

- Kia Rio: ищем отличия от соплатформенного седана Hyundai Solaris** ..... 22
- Peugeot 408 после модернизации ..... 26
- Новый Volvo XC60: первый тест** ..... 28

//22



- Jeep Compass удивил своей проходимостью ..... 34
- Shortcut 527 – спорткар из отечественных комплектующих ..... 40
- Битопливная Лада Веста CNG: бензин + метан ..... 44

## ЗР ТЕСТ

- Новый Renault Koleos против одноклассников Hyundai Santa Fe и Subaru Forester** ..... 48
- Ресурсные испытания ламп с цоколем H7 ..... 62
- Land Rover Discovery, Audi Q7, Volvo XC90 и BMW X5 на асфальте и бездорожье** ..... 66

## ЗР ЭКСПЕРТ

- Подбираем клей для пластиковых деталей ..... 80
- Проверь себя: мокрое дело ..... 82

## Все автомобили номера

Audi Q7	66
BMW X5	66
Citroen C4 Sedan	102
Hyundai Creta	104
Hyundai Santa Fe	48
Jeep Compass	34
Kia Rio	22
Land Rover Discovery	66
Peugeot 408	26
Renault Kaptur	88
Renault Koleos	48
Shortcut 527	40
Subaru Forester	48
Volvo XC60	28
Volvo XC90	66
Лада Веста CNG	44
Лада Веста SW Cross	16
Москвич-412	112

## Коммерческие автомобили

МЗКТ-750440 8x8	130
DAF CF и XF	132
РАФ-977ИМ	124

//66

**Land Rover Discovery, Audi Q7, Volvo XC90 и BMW X5**

# by Hennady





# Volkswagen Polo

## Лазерная сварка и другие горячие предложения



Цена от **559 900** руб.<sup>1</sup>

Высокая прочность кузова и низкая стартовая цена не единственные горячие новости, которые ждут всех поклонников Volkswagen.

Главное и самое жаркое предложение — один из трех подарков на выбор<sup>2</sup>:



Комплект зимних шин



Три ТО (технических обслуживания)



Постгарантийная сервисная поддержка<sup>3</sup>



**Volkswagen**

Дополнительная информация — по тел. информационной линии Volkswagen 8-800-333-4441 и на сайте [www.volkswagen.ru](http://www.volkswagen.ru)

<sup>1</sup> Указанная цена является рекомендованной и действительна для модели VW Polo в комплектации Conceptline (концептлайн) при условии приобретения нового автомобиля у официального дилера Volkswagen в период с 1 июля 2017 г. по 30 сентября 2017 г. со сдачей прежнего автомобиля в зачет стоимости нового автомобиля (трейд-ин). <sup>2</sup> Подробности акции уточняйте у сотрудников отдела продаж и мастеров-консультантов в официальных дилерских центрах Volkswagen. <sup>3</sup> Предложение ограничено. Услуги страхования предоставляются в сотрудничестве с ООО «ФОЛЬКСВАГЕН Груп Рус» и ООО «Фольксваген Финансовые Услуги РУС» и администратором программы ООО «ЕВРОП АССИСТАНС СНГ» (страхование осуществляется ООО «Группа Ренессанс Страхование», лицензия ФССН С № 1284 77-22 от 14.10.2015 года). Узнайте подробности участия в программе для вашего автомобиля у официальных дилеров компании или на сайте [www.volkswagen.ru](http://www.volkswagen.ru). Предложение ограничено. Изображенный в рекламе автомобиль оснащен дополнительным оборудованием, которое устанавливается за отдельную плату. Реклама.





## // 108 Гоночная Лада Веста

### ЗР АКТИВ

Светофоры: кто за них отвечает? .....	84
Изучаем новое Наставление по работе ДПС .....	87

### ЗР РЕСУРС

<b>Тест-ремонт: Renault Captur</b> .....	88
Как делают современные отечественные радиаторы .....	94
<b>Антикоррозийная обработка подержанного автомобиля</b> .....	96
Своими силами:	
вклеиваем ветровое стекло .....	100
Парк ЗР: Citroen C4 Sedan .....	102
Парк ЗР: Hyundai Creta .....	104



// 112

### ЗР ОРИГИНАЛ

Формула-1: Гран-при Азербайджана .....	106
Чем гоночная Лада Веста отличается от гражданской? .....	108

### Стартуем в российской гоночной серии олдтаймеров на Москвиче-412 .....

Фильм с автомобилями в главной роли .....	115
Фестиваль скорости в британском Гудвуде .....	118

### Советский автомобильный дизайн: был он или не был? .....

<b>РАФ-977ИМ. Дежури́м на санитарке из 1960-х годов</b> .....	124
---	-----

### ЗР ТРАНСПОРТ

Новости:	
коммерческий транспорт .....	128
Седельный тягач МЗКТ-750440 8×8 .....	130
DAF CF и XF 2018 модельного года .....	132

### ЗР ИНТЕРАКТИВ

Ответы ГИБДД на вопросы читателей .....	134
Экзамен на дому .....	135
Форум: отвечаем на ваши вопросы .....	136
Знаете ли вы? .....	137
Специалисты НАМИ дают разъяснения .....	138
Конкурс знатоков-технарей .....	140
Советы бывалых .....	141



// 96



// 100



НОВЫЙ  
**PEUGEOT 3008**  
НОВАЯ МОДЕЛЬ ДЛЯ ПОДРАЖАНИЯ



Реклама

**Система Grip Control**

Адаптирует режим сцепления под любые дорожные условия

**Peugeot i-Cockpit®**

Усиливает впечатления от вождения

«Автомобиль года 2017» по мнению авторитетного жюри из 22 стран

Легендарный стиль. Харизматичный интерьер. Обновленная эргономика водительского места Peugeot i-Cockpit®. Адаптивный режим сцепления с дорогой Grip Control. Усовершенствованные системы помощи водителю. Когда эти впечатляющие характеристики соединяются воедино в новой модели Peugeot, она становится моделью для подражания, а также "Европейским автомобилем года". В марте 2017 года на Международном Автомобильном Салоне в Женеве 58 профессиональных журналистов из 22 стран, включая Россию, присудили эту престижнейшую награду именно Peugeot 3008. Вы готовы к тому, чтобы вам подражали?

НОВЫЙ PEUGEOT 3008

MOTION & EMOTION



PEUGEOT





# ГРАНТЫ – СЧАСТЛИВЧИКАМ!

В конце июня три белоснежные Гранты в исполнении Drive Active мы передали нашим читателям из числа тех, кто принял участие в голосовании Гран-при «За рулем». Эти машины мы разыграли еще в апреле, когда генератор случайных чисел определил номера анкет участников розыгрыша (видео всей процедуры можно найти

на нашем сайте zr.ru). Затем требовалось выполнить определенные формальности и выбрать день, когда счастливики из разных концов нашей большой страны смогли бы одновременно приехать в Москву.

Итак, 23 июня, дилерский центр компании Техинком на востоке столицы. Евгений Разин из Челябинска, Алексей Демин

из Кузнецка Пензенской области и Тимофей Евтеев из села Казаки Липецкой области – троица счастливых читателей в сборе! Команду «За рулем» возглавляет главный редактор Максим Кадаков. Познакомились, пообщались и...

Знаете что? Удивительное дело! Мы далеко не в первый раз вручаем автомобили



нашим читателям, но даже случайные свидетели из числа клиентов дилерского центра явно не слишком верили в происходящее. Да что там, сами призеры, похоже, до последнего момента сомневались в таком зигзаге удачи – пока документы и ключи от машин не оказались в их руках.

Гран-при «За рулем» – ежегодная национальная премия. Читатели журнала и посетители портала zr.ru прямым голосованием определяют лучшие автомобили среди тех,

что вышли на российский рынок в истекшем году. Мы провели уже 22-й по счету Гран-при, а за победу в нем боролись 53 новые машины! Мы распределили их по 11 категориям – от малолитражек до пикапов. Каждый автомобиль оценивался по трем критериям: техническое совершенство, дизайн и практичность (подробно об условиях и результатах Гран-при можно прочитать в предыдущих выпусках ЗР и на нашем web-сайте). Все читатели, принявшие участие

в голосовании, автоматически претендовали на одну из трех Грант в спортивной модификации Drive Active. Но достались они лишь счастливым!

Отрадно, что новенькие Гранты не остались в Москве, а разъехались по регионам, где их особенно ценят. Приятно, что каждый победитель этого розыгрыша намерен оставить машину в своей семье.

Пожелаем всем трем и дальше оставаться на волне удачи!

**ЗР**



У челябинца Евгения Разина водительский стаж 17 лет. Вскоре в его гараже рядом с Алмерой поселится новенькая Гранта.



Алексею Демину (город Кузнецк, Пензенская область) 26 лет, восемь из которых он за рулем. Есть у Алексея и личный автомобиль. Правда, не исключено, что его старенькая иномарка теперь уступит место новой Гранте.



Тимофей Евтеев родом из села Казаки (Липецкая область, Елецкий район), но сейчас живет в Воронеже. Туда и отправится его новенькая Гранта.



Главный редактор журнала «За рулем» Максим Кадаков помогает Алексею Демину осмотреть машину перед дальней дорогой.



Новоиспеченному автовладельцу полезно заглянуть в инструкцию по эксплуатации.



# НАШ АВТОПРОМ К 2025 ГОДУ

Пять важнейших вопросов о будущем российской автомобильной промышленности.

Автор **Алина Распопова**

Прекратить господдержку автопрома, снизить количество автомобильных платформ, увеличить степень локализации, простимулировать рост производства, чтобы загрузить простаивающие мощности и больше экспортировать. А еще помечтать об электрокарах и беспилотниках. Все эти и многие другие предложения содержатся в основополагающем для автомобильной отрасли документе под громким названием: Стратегия развития автомобильной промышленности России до 2025 года.

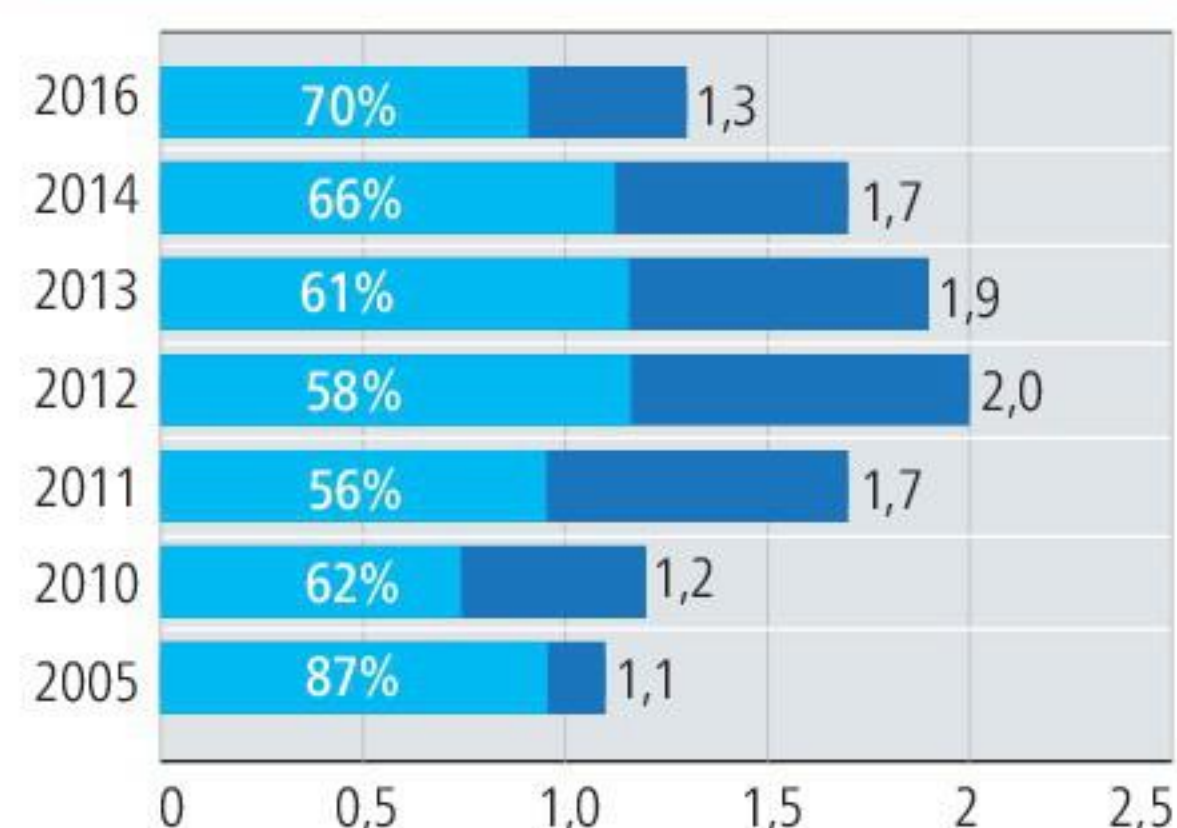
В Министерстве экономического развития наконец-то доработали этот документ и глобальных изменений в него уже не внесут. А значит, можно строить «долгоиграющие» прогнозы. Чтобы разобраться в том, куда чиновники хотят вывести российское автомобилестроение, мы осилили 125-страничный талмуд и перевели важнейшие моменты с чиновничьего языка на человеческий.

## Господдержка будет?

Нет! Чтобы заставить россиян раскошелиться на покупку новых автомобилей, государство запускало в последние годы множество стимулирующих программ – льготное автокредитование, утилизацию и трейд-ин, «Первый автомобиль», «Семейный автомобиль» и так далее. Бонусы в виде различных скидок оплачивались из казны. За период с 2014 по 2016 год на эти цели потратили 113 млрд рублей, а в 2017 году потратят еще 62,3 млрд. Но больше так продолжаться не может, рассудили в Минэкономразвития.

Эксперты министерства подсчитали, что государственная поддержка внутреннего спроса больше не оказывает заметного воздействия на рынок, как это было раньше. Сейчас на каждый дополнительный миллиард

## Объем производства легковых автомобилей в России, млн в год, и доля топ-7 платформ, %



рублей, направляемый на поддержку спроса, приходится лишь 5–10 тысяч проданных сверх плана автомобилей. Негусто. А бюджетные деньги тратить жалко. Авторы Стратегии уверены, что экономическая ситуация в России стабилизировалась, а те, кто в кризис откладывал покупку автомобиля, приобрели его сейчас – или вот-вот приобретут. Иными словами, желающие в ближайшее время купить новый автомобиль купят его без всяких скидок, а тех, кто пока не готов раскошелиться, не убедить ни за какие коврижки.

Есть и еще одна причина – это автокомпании. Каждый год, надеясь на поддержку со стороны государства, автопроизводители не меняют схемы работы в России и не оправдывают одно из главных чаяний чиновников: не снижают – или снижают, но не существенно – количество платформ для обеспечения так называемого эффекта масштаба. Теперь государство хочет поддерживать только тех, кто будет выполнять такое условие. Проще говоря, много разных нелокализованных платформ – никаких льгот и, как следствие, подорожание автомобилей. А нам этого не хотелось бы.

## Автомобильных платформ станет меньше?

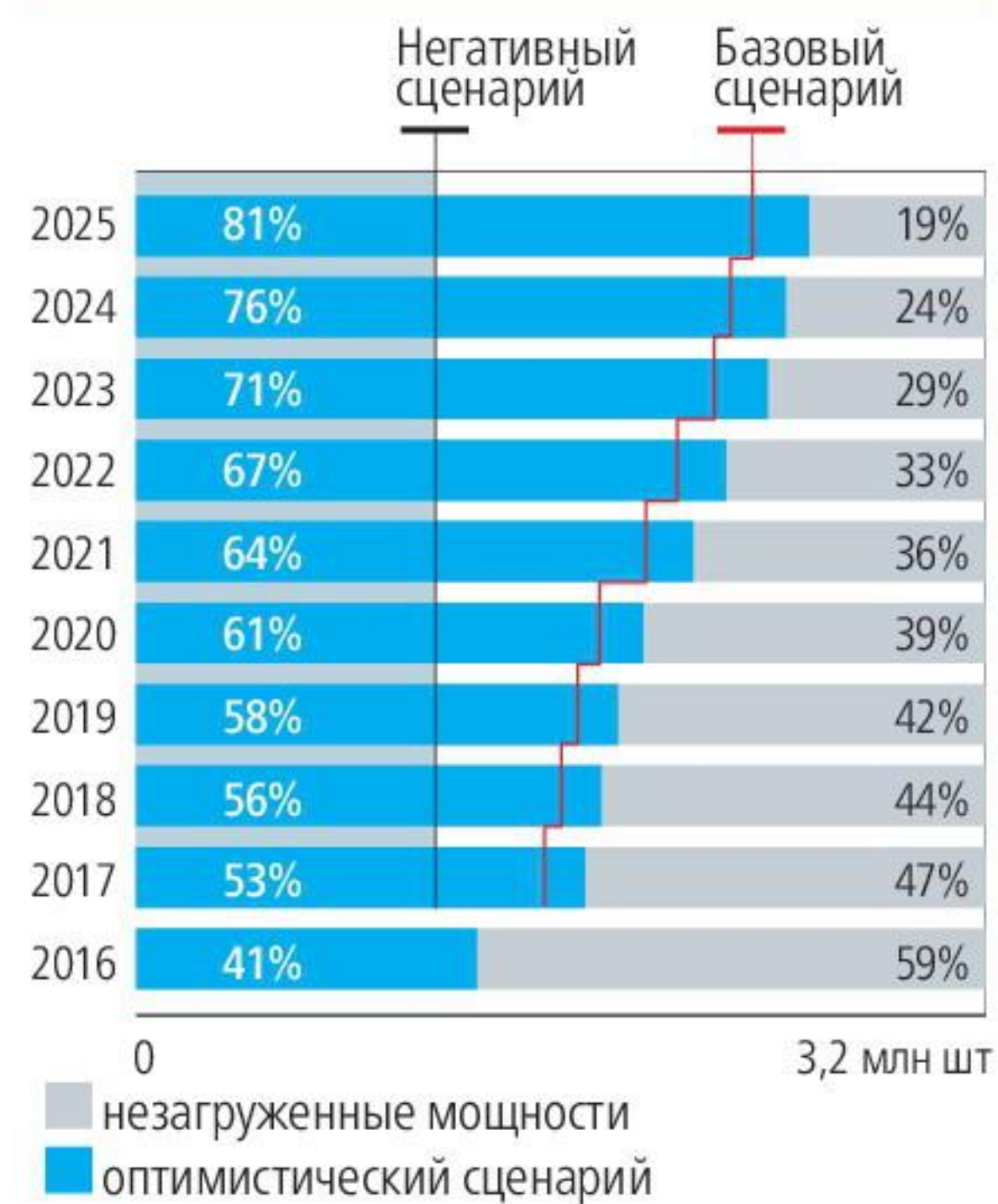
Чтобы возник эффект масштаба, необходима концентрация производства, которая измеряется средним объемом выпуска машин в пересчете на одну платформу. Логика проста: чем меньше у разных машин (моделей) различий в платформах, тем больше закупается одинаковых компонентов и тем ниже дополнительные издержки – затраты на настройку конвейера, логистику, поставку запчастей и т. д.

Кризис производства 2014–2015 годов обернулся тем, что сейчас в России на одной платформе строят значительно меньше автомобилей, чем это делают автопроизводители за пределами нашей страны: отстаем по этому показателю от развивающихся стран (Индия, Таиланд, Мексика) в 1,5–3 раза, а от стран-лидеров – в 4–7 раз.

Для автокомпаний такая политика со стороны чиновников означает постепенный отказ от «лишних» разноплатформенных моделей, которые не локализованы в России, и наращивание количества «родственных» соплатформенных.

Для покупателей это поначалу обернется снижением вариантов выбора: производители не станут инвестировать дополнительные средства в локализацию новых моделей на одной платформе, когда спрос на них недостаточно высок, – проще оставить

## Загрузка производственных мощностей в сегменте легковых и легких коммерческих автомобилей



на конвейере то, что уже локализовано в России и востребовано. Вот и будут у нас на дорогах одни условные Volkswagen Polo, Kia Rio и Hyundai Solaris, в то время как весь мир готовится ездить на электрокарах и беспилотниках. Но в перспективе, когда вырастет количество потенциальных покупателей с деньгами, россиянам предложат более широкий выбор моделей – пусть родственных, но всё же разных. Которые, согласно эффекту масштаба, должны еще и подешеветь.

## Сколько будем выпускать?

Если в провальном 2009 году объем российского авторынка упал до 1,4 млн проданных автомобилей, а в 2016 году россияне купили 1,31 млн машин, то к 2025 году, по самому оптимистическому сценарию, емкость рынка вырастет до 2,5 млн.

Есть и консервативный прогноз – 2 млн машин к 2025 году. А есть базовый, средневзвешенный – 2,2 млн. Это означает, что созданные к 2015 году в предвкушении новых волн спроса производственные мощности уже сейчас обеспечивают полное удовлетворение совокупной прогнозной потребности внутреннего рынка вплоть до 2025 года. Ведь в лучшие времена инвестиции в российский рынок и строительство новых заводов делались в надежде на расширение его объемов до 3,4 млн машин! Выходит, даже у оптимистов появятся «лишние» автомобили.



## Значит, нужно экспортировать – но куда?

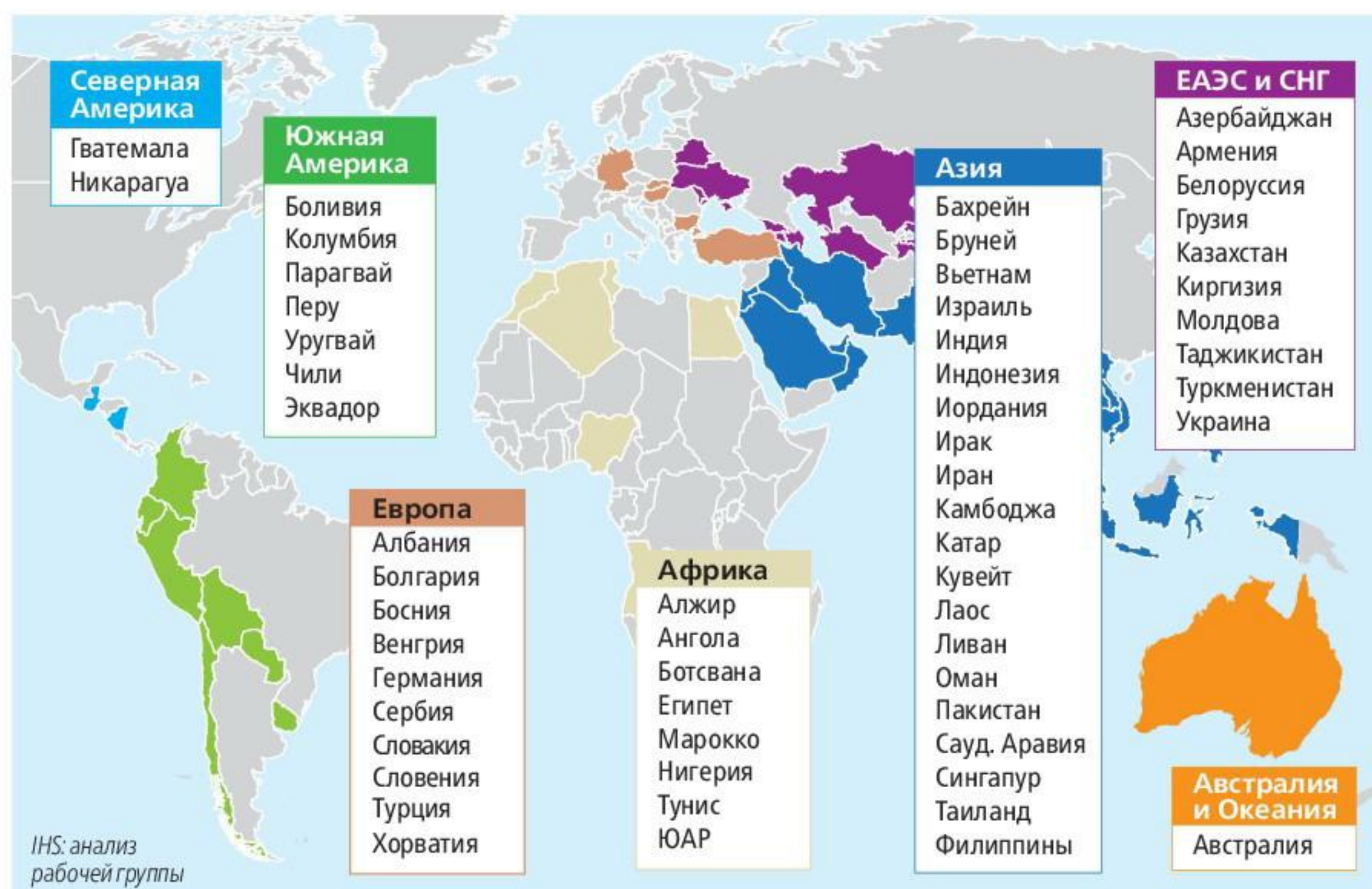
Излишки производства можно попытаться направить на экспорт. Но нынешние объемы экспорта легковых автомобилей и даже будущие ожидания весьма скромны. В 2016 году за границу из России ушло всего 70 тысяч автомобилей. Если ничего не менять, то в 2025 году, согласно базовому прогнозу, экспорт подрастет до 250 тысяч машин. Однако этого недостаточно, чтобы автокомпании могли получить достойную прибыль и не пытались компенсировать свои потери из-за недостаточной загрузки мощностей очередными повышениями цен в России.

Чтобы улучшить положение, в Минэке предлагают разработать новые меры, направленные на стимулирование экспорта (сейчас, например, экспортерам частично компенсируют транспортные издержки), а также заключать новые соглашения о свободной торговле с приоритетными рынками. Если всё получится, то в целевом сценарии доля экспорта составит не менее 9–11% (140–160 тысяч машин) к 2020 году и 13–15% (300–400 тысяч машин) к 2025-му. Экспортировать намерены во Вьетнам, Иран и Египет. А машины поприличнее станем даже отправлять в Европу – в Албанию, Германию, Словакию, Сербию, Турцию, Болгарию, Боснию, Венгрию и Словению.

## Электрокары и беспилотники у нас будут?

Авторы Стратегии признают, что до мирового уровня развития нам далеко. Ведь даже отставание в продажах на четыре-пять лет считается самым благоприятным сценарием. Согласно такому сценарию, на российском рынке к 2020 году лишь около 1–1,5% общего объема продаж будет приходиться на электрокары (15–25 тысяч машин). При этом основная надежда – на премиальный сегмент,

## Потенциальные целевые рынки для экспорта легковых автомобилей



поскольку к тому времени электрокары по-прежнему будут недешевым удовольствием в силу дороговизны батарей. А вот в период с 2020 по 2025 год, если батареи подешевеют до \$100–150 за кВт·ч, могут появиться и электромобили подешевле – тогда их доля достигнет 4–5% (85–100 тысяч) от общего объема продаж новых машин.

Темпы роста продаж электромобилей после 2025 года будут зависеть от развития зарядной инфраструктуры в регионах. В пессимистическом варианте картина совсем безрадостная. Во избежание этого Минэк предлагает дать компаниям больше льгот, субсидий и скидок на развитие инфраструктуры и технологий.

Утилизация батарей? Об этом нет ни слова. Что касается беспилотных автомобилей (авторы Стратегии называют их

«самоуправляемыми»), то по ним прогноз схож с тем, что пророчат электрокарам. Разве что распространятся они чуть позже и продаваться будут в меньших объемах.

В отсутствие нормативной базы ждать, что беспилотники поедут по нашим улицам, бесполезно. Поэтому чиновники надеются, что термин «автомобиль с интеллектуальной системой» наконец-то появится в Венской конвенции о дорожном движении, а потом и в регламенте Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» – уже в 2018 году. К 2019 году чиновники хотят утвердить новые ГОСТы дорожного строительства – с учетом «самоуправляемых» автомобилей.

Планируется принять новые поправки в закон «О безопасности дорожного движения», в Гражданский кодекс, Кодекс об административных правонарушениях и Уголовный кодекс. Ведь в них нужно закрепить такие базовые понятия, как «беспилотник», «водитель беспилотника», а также определить, за что такой водитель отвечает.

\*\*\*

Вот такая Стратегия. Местами безрадостная, местами сомнительная. Как, к примеру, заставить производителей выпускать автомобили на общих платформах? Это практически то же самое, что на все квартиры лестничной клетки завести общую кухню и оставить одну стиральную машину – дешевле же! Благодаря чему должен вырасти экспорт? В приказном порядке?

Очевидно одно: государство умывает руки, автопроизводители, которые увязли со своими инвестициями в России, будут предоставлены сами себе. Выживут – молодцы. Загнутся – туда им и дорога.

Между тем достаточно изменить одну переменную, чтобы производители справились с ситуацией без посторонней помощи, – нужно, чтобы повышалось благосостояние людей, росла их покупательная способность. Но таких раскладов в Стратегии нет.

ЗР

## Масштаб производства легких коммерческих автомобилей на одну платформу в России и в зарубежных странах в 2015 году, тыс. автомобилей в год

Ford Transit, Турция	259
Fiat Doblo, Турция	225
Hyundai Porter, Корея	211
Ford Transit, США	146
Fiat Doblo, Бразилия	109
Газель, 2012	103
Chevrolet Express, США	100
Ford Transit Courier, Турция	65
Ford E-Series, США	53
Газель Next, 2015	42
Nissan NV200, Мексика	31
Ram ProMaster, Мексика	30
УАЗ-452, 2015	28
Hyundai Mighty, Корея	26
Mercedes-Benz Sprinter, США	23
Fiat Fiorino, Бразилия	20
Fiat Ducato, Бразилия	12
Daewoo Damas, Корея	8
Renault Master, Бразилия	7
Daewoo Labo, Корея	6
Hyundai HR, Бразилия	6





# ПОДЪЕМ С ГЛУБИНЫ

Радуемся первому за несколько лет росту продаж новых автомобилей в России.

Автор **Кирилл Милешкин**

**Д**авно это было... В январе 2013 года российский авторынок в последний раз показал уверенный рост (+ 5%), после чего вошел в период затяжной рецессии: падение на 4% в марте того же года, на 8% в апреле, на 12% в мае. Вслед за рынком в пропасть устремилась и национальная валюта, убив надежду на скорое улучшение ситуации даже у отчаянных оптимистов.

За 2016 год рубль частично отыграл свои позиции по отношению к мировым валютам: его курс вырос с 77,9 до 59,6 рубля за доллар и с 84,8 до 63,6 рубля за евро. Однако автопроизводители пока не собираются снижать цены. Более того, некоторые заявляют, что кризис оставил их в минусе, а потому прайсы будут переписываться только в сторону увеличения.

Но покупатель, судя по всему, повеселел: к ноябрю-декабрю 2016 года рецессия сократилась до 0,6–1%. В первые два месяца нынешнего года спрос упал на 4–5%, но уже в марте знак сменился. В начале весны автомобили стали расходиться на 9,4% лучше, чем годом ранее. Май и июнь подтвердили тенденцию: рост на 14,7 и 15,0% соответственно.

Временный просвет? Или начало долгожданного устойчивого роста? Наш прогноз позитивный. В худшем случае рынок останется на уровне 2016 года, в лучшем – будет рост на 5–10%. Уровень реальных доходов населения постепенно падает, но ежегодное количество тех, кто вне зависимости от ситуации меняет автомобиль на новый, составляет около полутора миллионов человек – именно столько покупателей нашлось

## Самые популярные модели российского авторынка\*, шт. (по данным АЕБ)

	Январь – июнь 2017	Январь – июнь 2016	Динамика
1 Kia Rio	46 158	39 454	6704
2 Лада Гранта	41 996	43 967	– 1971
3 Лада Веста	34 595	22 894	11 701
4 Hyundai Solaris	32 745	45 930	– 13 185
5 Hyundai Creta	24 143	–	–
6 Volkswagen Polo	21 718	21 359	359
7 Renault Duster	19 809	23 306	– 3497
8 Toyota RAV4	16 016	16 169	– 153
9 Лада XRAY	15 453	8042	7411
10 Chevrolet Niva	14 436	14 540	– 104
11 Renault Kaptur	14 141	554	13 587
12 Toyota Camry	13 984	13 178	806
13 Skoda Rapid	13 936	12 453	1483
14 Лада Ларгус	13 687	14 547	– 860
15 Renault Sandero	13 472	13 498	– 26
16 Renault Logan	13 334	13 830	– 496
17 Лада 4x4	13 025	13 067	– 42
18 Kia Sportage	12 800	8635	4165
19 Volkswagen Tiguan	12 048	4126	7922
20 Skoda Octavia A7	10 779	10 591	188
21 Nissan X-Trail	10 431	8786	1645
22 Nissan Qashqai	9801	9178	623
23 Лада Калина	9784	10 591	– 807
24 Datsun on-DO	8536	6000	2536
25 Mazda CX-5	8027	6307	1720

## Топ-5 моделей российского рынка в первом полугодии 2017 года (по данным АЕБ)

	Январь	Февраль	Март	Апрель	Май	Июнь
1 Kia Rio	Kia Rio	Kia Rio	Kia Rio	Kia Rio	Kia Rio	Лада Гранта
2 Лада Гранта	Лада Гранта	Лада Гранта	Лада Гранта	Лада Гранта	Лада Гранта	Kia Rio
3 Лада Веста	Лада Веста	Лада Веста	Hyundai Solaris	Hyundai Solaris	Лада Веста	Hyundai Solaris
4 Hyundai Solaris	Hyundai Creta	Hyundai Creta	Лада Веста	Лада Веста	Hyundai Solaris	Лада Веста
5 Hyundai Creta	Volkswagen Polo	Hyundai Creta	Hyundai Creta	Hyundai Creta	Hyundai Creta	Hyundai Creta



## Продажи новых легковых и легких коммерческих автомобилей в России<sup>1</sup>, шт.

	январь – июнь 2017	январь – июнь 2016	Динамика
Лада	140 231	124 353	13%
Kia	85 189	69 766	22%
Hyundai	70 588	64 334	10%
Renault <sup>2</sup>	60 834	52 041	17%
Toyota <sup>2</sup>	43 895	44 239	-1%
Volkswagen	39 627	33 624	18%
Nissan <sup>2</sup>	35 208	36 324	-3%
Skoda	28 701	26 890	7%
ГАЗ, коммерческие автомобили	25 053	24 750	1%
Ford <sup>2</sup>	21 907	20 678	6%
УАЗ <sup>2</sup>	18 410	21 310	-14%
Mercedes-Benz	17 726	19 141	-7%
Chevrolet	14 889	14 783	1%
BMW	14 571	14 161	3%
Mazda	11 051	9 147	21%
Datsun	10 895	8 229	32%
Lexus	10 577	11 088	-5%
Mitsubishi	8 711	8 709	0%
Audi	8 408	11 132	-24%
Lifan	7 152	7 565	-5%
Ravon <sup>3</sup>	4 946	-	-
Land Rover	4 557	4 739	-4%
Volkswagen, коммерческие автомобили	3 195	2 653	20%
Volvo	3 158	2 344	35%
Mercedes-Benz, коммерческие автомобили	2 749	2 731	1%
Infiniti	2 632	2 271	16%
Chery	2 625	2 673	-2%
Subaru	2 533	2 630	-4%
Peugeot <sup>2</sup>	2 215	1 870	18%
Suzuki	2 039	2 883	-29%
Citroen <sup>2</sup>	2 006	2 127	-6%
Jaguar	1 205	721	67%
Porsche	1 956	2 361	-17%
Geely	1 085	3 108	-65%
Fiat <sup>2</sup>	1 023	1 232	-17%
Haval	869	-	-
Jeep	747	606	23%
Changan	737	307	140%
Cadillac	726	599	21%
Mini	694	623	11%
Genesis <sup>4</sup>	515	-	-
Honda	479	719	-33%
Zotye <sup>5</sup>	469	74	534%
Smart	338	135	150%
Isuzu <sup>2</sup>	317	248	28%
DFM	265	608	-56%
FAW	230	500	-54%
Iveco <sup>2</sup>	176	318	-45%
Foton <sup>2</sup>	124	27	359%
Brilliance	95	646	-85%
BAW <sup>2</sup>	73	93	-22%
SsangYong	70	1 020	-93%
Hyundai, коммерческие автомобили	53	-	-
Chrysler	5	16	-69%
Alfa Romeo	-	53	-
Acura <sup>6</sup>	-	163	-
Daewoo <sup>7</sup>	-	8 574	-
Haima	-	114	-
<b>Итого</b>	<b>718 529</b>	<b>672 050</b>	<b>6,9%</b>

<sup>1</sup>По данным АЕБ.

<sup>2</sup>Продажи легких коммерческих автомобилей включены в общий объем продаж.

<sup>3</sup>Продажи автомобилей Ravon в России начались в июне 2016 года.

<sup>4</sup>Продажи автомобилей Genesis в России начались в октябре 2016 года.

<sup>5</sup>Продажи автомобилей Zotye в России начались в марте 2016 года.

<sup>6</sup>Продажи автомобилей Acura в России временно приостановлены в июне 2016 года.

<sup>7</sup>Продажи автомобилей Daewoo в России остановлены в июне 2016 года.

в 2016 году, и ниже этой отметки продажи не рухнули в кризисном 2009-м. Кто не купил новую машину на волне ажиотажа в конце 2014 года, стал ждать более удобного случая. За два с половиной года он так и не представился, поэтому люди обновляют транспорт в нынешних условиях. Благо скидки, кредитные программы и прочие зацепочки есть у всех марок. К дилерам потянулись и те, кто купил машину до обвала рубля. Большинство брендов дают гарантию на два-три года – значит, автомобили, купленные под занавес 2014 года, ее уже утратили. Пора менять.

В 2017-м правительство выделило на поддержку автопрома 62,3 млрд рублей – вдвое меньше, чем в 2016-м, однако и это поможет продать около 737 тысяч машин (по расчетам Минпромторга), то есть половину годового объема рынка. По данным Минпромторга, из 452 тысяч автомобилей, реализованных в России с января по апрель, с господдержкой продано 240 тысяч. Дополнительным стимулом станет увеличение с 1,15 млн до 1,45 млн рублей максимальной цены машины, доступной по кредиту с господсубсидией.

Из марок, входящих в топ-15 рынка, падение продаж в первом полугодии зафиксировано только у четырех. Среди них, например, Nissan и Toyota, хотя их основные конкуренты уже показывают двузначные проценты роста. УАЗ, благополучно переживший весь кризис с ростом продаж, в период просветления рынка, напротив, ушел в минус.

Вернулась в число пятнадцати лучших Mazda, модельная линейка которой скромна до неприличия: три четверти продаж обеспечивает кроссовер CX-5, оставшаяся четверть практически полностью на счету «шестерки».

Компания SsangYong объявила о возобновлении поставок автомобилей, огласила цены на новый компактный кроссовер Tivoli – и затихла. Робкое какое-то возвращение.

## Продажи легковых и легких коммерческих автомобилей в Российской Федерации в 2013–2017 годах по месяцам, шт. (по данным АЕБ)



## Временный просвет? Или начало долгожданного устойчивого роста? Наш прогноз позитивный

Любопытные перемены произошли в рейтинге моделей. Hyundai Solaris в последние месяцы привлекает меньше покупателей: в феврале он опустился аж до седьмой строчки, хотя долго держался в тройке лидеров.

Отчасти это можно объяснить тем, что покупатели ждали машину нового поколения. Но в мае-июне Solaris уже всю продавался, а всплеска продаж нет, хотя цены подросли на мизер: диапазон сместился с 624–861 тысячи рублей до 625–900 тысяч.

Часть покупателей у Соляриса отъезла Creta, которая в первом полугодии заняла пятое место в «абсолюте» и уверенно лидирует среди кроссоверов всех мастей.

А вот соплатформенный Kia Rio, наоборот, пошел в гору. И машина нового поколения наверняка закрепит этот успех.

У АВТОВАЗа неплохо выступают Веста и XRAY, а прочие модели валяются всё ниже. Приора в топ-25 уже не входит, скоро в нем не будет и Калины, к середине второй десятки откатился не имеющий прямых конкурентов Ларгус.

Громкая сенсация только одна: Volkswagen Tiguan ворвался в список самых востребованных моделей и заставил нервничать конкурентов. Nissan X-Trail уже повержен, на очереди Kia Sportage. А там, глядишь, Tiguan с калужской пропиской доберется и до RAV4. Чем черт не шутит.

В сухом остатке: рынок – на легком позитиве. И есть надежда, что этот тренд устойчив.

**ЭР**





# ЛАДА ВЕСТА SW CROSS:

## ЧТО ВНУТРИ?

Заглядываем в багажник универсальной Весты и удивляемся по-европейски продуманным решениям.

Автор **Максим Кадаков**

**В**сё начинается с замка. Универсал не имеет традиционной для вазовских машин личинки: пятая дверь открывается нажатием на расположенную под козырьком номерного знака кнопку, которую заимствовали у Икстрея. Кроме того, багажник можно открыть с брелока. Кнопку вместо личинки обретут и седаны.

Дверь поднимается высоко: при росте 186 см я прохожу под ней с запасом. А поскольку острых углов нет, то непредвиденный контакт (например, если машина стоит на неровной поверхности) будет безопасен. На внутренней обивке двери – две крепкие и удобные рукоятки под естественный хват. Причем усилие подобрано так, что даже хрупкая женщина закроет дверь без особого труда.

Объем багажника «под шторкой» – 480 литров, как у седана. Другого и не следовало ожидать, поскольку нижняя часть машины, включая задний бампер, унифицирована между седаном и универсалом – для снижения себестоимости производства. Из-за этого погрузочная высота не самая маленькая, а проем не самый большой, но это неизбежная жертва.

Если сложить заднее сиденье, объем багажника увеличивается почти

вдвое – до 825 литров. Вазовцы традиционно указывают объем не до крыши, а до подоконной линии. Если же грузить под завязку, получится далеко за кубометр.

### До мелочей

Но не только лишь вместимостью хороша универсальная Веста. Изюминка багажника – двойной пол, разделенный на две секции.

Каждая секция – это вместительный органайзер (серый пенопластовый лоток) для мелких вещей и жесткая крышка. Лотки – одинакового размера, крышки – тоже. Поэтому их можно менять местами, ставить друг на друга или вертикально либо вовсе вынуть, конфигурируя багажник по своему усмотрению. Емкость подполья – 95 литров.

Мне больше всего понравились крышки: жесткие, прочные. Если положить такую на два ящика, получится удобная скамеечка для пикника.

Под органайзерами – еще один пол, но уже мягкий. Под ним – полноценное запасное колесо диаметром 16 дюймов. Это значит, что для версии SW Cross, у которой колёса только 17-дюймовые, такая запаска будет играть роль временной. С другой



Дальний от нас органайзер с крышкой – на месте, а ближний к нам вынут. Шторка, которая ездит по направляющим, прикрывает багаж.

стороны, она лежит свободно, с зазорами – сюда поместится и 17-дюймовое колесо.

Освещение багажника – это пара фонарей (по одному слева и справа), интегрированных в боковые панели багажного отделения. На всякий пожарный на правой панели предусмотрели 12-вольтовую розетку.

На боковинах сделаны крючки для фиксации сумок и пакетов. Кроме того, есть петли, на которые вешают три штатные сетки: большую квадратную для фиксации груза на полу, поперечную сетку-мешок и небольшую сеточку вдоль ниши по левому борту. Отличное решение!

Расположенный в арке правого колеса ящик, закрываемый крышкой, можно использовать для хранения аптечки или сложить в него инструменты. А в левом крыле сделана ниша под пятилитровую канистру – удобно держать здесь масло или омывающую жидкость.





Мне симпатичны яркие оранжевые вставки, хотя многих они наверняка отпугнут.

**В кои-то веки Лада выглядит как иномарка не только снаружи, но и внутри – включая багажный отсек!**



↑ Оранжевое обрамление шкал – в тон броскому декору.

→ Форма заднего сиденья – как на седане. Но обивка другая. Из спинки откидывается подлокотник с двумя подстаканниками.



Обе крышки органайзеров на своих местах. Большая сетка будет фиксировать груз на полу. Позади сиденья натянута сетка-мешок. В левой арке – небольшая сетка, которая отгородит канистру. Рядом с ней – небольшая полочка под мелкие вещи. По правому борту – закрывающаяся ниша и розетка. По обеим сторонам – крючки, подсветка. Фальшпол и органайзеры вынуты.

## Просторнее!

Заднее сиденье – как у седана. Лишь слегка изменили обивку, подправив швы и стыки. Соответственно сиденье складывается, как и у седана, в пропорции 2:3 – спинка просто ложится на подушку. Идеальной погрузочной площадки не получается, но небольшой горбик прижмется тяжелыми вещами – и выровняется.

Откидывающийся из спинки заднего сиденья довольно удобный центральный подлокотник имеет два подстаканника. За подлокотником – пластиковая стенка. Я предполагал, что в ней окажется лючок для перевозки длинномеров, например лыж,

карнизов, – но лючка пока нет, и не факт, что он появится в ближайшее время.

В торце заднего туннеля расположена 12-вольтовая розетка, USB-порт и – прорыв для Лады! – кнопки обогрева задних сидений.

Поскольку крыша универсала более пологая (это заметно по изменившимся оконным рамкам задних дверей), расстояние от сиденья до потолка увеличилось на 25 мм, и это существенно! Рослые пассажиры, к коим отношусь и я, будут чувствовать себя комфортнее, поскольку крыша не давит.

## Что еще?

Интерьер базового универсала Веста SW решен в том же ключе, что и седановский. А вот версия SW Cross выделяется акцентами. Оранжевые световые кольца опоясывают циферблаты приборов. На передней панели и дверных ручках использован черный глянцевый декор.

Любителям спокойных решений адресована серая фактурная обивка. А тем, кто жаждет пободрее, предложат контрастные оранжевые вставки на дверных панелях

и обивке сидений. Крышка охлаждаемого перчаточного ящика (его объем 14 литров) теперь не падает при открывании, а плавно опускается – и радуется внутренним органайзером с подстаканником.

Между передними сиденьями размещен вместительный бокс для мелких вещей, а его крышка играет роль подлокотника.

В остальном всё как на седанах в дорогих исполнениях: регулируемая, в том числе по вылету, рулевая колонка, оснащенное микролифтом сиденье водителя с выраженной поясничной поддержкой и трехступенчатым обогревом.

\*\*\*

Красивый и удобный автомобиль! В кои-то веки Лада выглядит как иномарка не только снаружи, но и внутри – включая багажный отсек. Я бы расшифровывал аббревиатуру SW не как station wagon, а как sport wagon. Впрочем, без разницы, как называть. Хоть просто универсалом. Куда важнее внимание к мелочам и человеческое отношение к покупателю, ради чего всё и затевается. Похоже, это удалось.

ЗР



17 778

седанов и хэтчбеков Datsun отзывают в России из-за возможного перетирания топливной магистрали. Кампания затрагивает автомобили, собранные с сентября 2015 года по январь 2017-го.



9

млрд долларов убытка и более 100 млн дефектных подушек безопасности – результат деятельности японской компании Takata. Она объявила о банкротстве в последних числах июня и попросила о защите от кредиторов.



Пополнение в семье «грандов»

В сегменте дорогих машин почти одновременно состоялось несколько премьер. Самая массовая новинка – BMW X3 третьего поколения. Кроссовер подрос, обойдя по длине и величине колесной базы X5 первой генерации, и сменил старую платформу на модульную архитектуру CLAR, которая уже известна по большим седанам BMW. Модули CLAR станут основой и для следующего X5.

Унаследованные от седанов нововведения вроде ключа зажигания с ЖК-дисплеем и управления мультимедийной системой с помощью жестов уже не удивляют. Примечательно другое. BMW постепенно меняет «взгляд» головного света. Измененную графику ходовых огней примерили все новинки, начиная с «семерки». А на X3 дебютировали еще и шестиугольные противотуманки.

В списке опций нового X3 нет пневмоподвески, хотя ее предлагают почти все конкуренты: Audi Q5, Mercedes-Benz GLC, Porsche Macan и Volvo XC60. Зато в гамме появилась



## РАЗНООБРАЗИЕ ПРЕМИУМА

«подогретая» версия M40i xDrive с рядной 360-сильной «шестеркой». Она динамичнее, чем Mercedes-AMG GLC 43: на разгон до 100 км/ч уходит 4,8 секунды против 4,9.

Имени BMW 6 Gran Turismo в линейке баварцев доселе не было. Это преемник «пятерки» GT, выведенный

в отдельное семейство. Повышение индекса можно оправдать тем, что колесная база пятидверки – 3070 мм, как у седьмой серии! Но это сомнительная логика. Ведь «пятерка» GT была машиной практичной, семейной, а в шестое семейство всегда входили имиджевые купе и кабриолеты. Похоже, двухдверки BMW шестой серии скоро отправят

на покой, заменив их более крупной и солидной восьмой серией. Вот такая рокировка.

Jaguar тоже «гуляет», но премьеры нишевые. Британцы верят, что классические универсалы еще не отжили свое, поэтому запустили в серию бизнес-универсал XF Sportbrake. Динамичный силуэт! Линейка силовых агрегатов – как у седана. Задняя подвеска – пневматическая по умолчанию, а задний бампер защищен от повреждений, возможных при погрузке, специальным чехлом. По заявленному объему багажника (от 565 до 1700 л) XF Sportbrake сравним с универсалом на базе «пятерки» BMW.

Седан XE стараниями придворного тюнинг-ателье SVO обрел сумасшедший характер. Пятилитровую компрессорную «восьмерку» раскатали до 600 л.с., машину облегчили карбоновыми кузовными элементами, титановым выпуском и прочими ухищрениями, а вместо стандартных сидений можно заказать пару гоночных «ковшей» и полукаркас безопасности за ними. Результат – 3,3 секунды от нуля до 96 км/ч и 320 км/ч максималки. Чем ответят немцы?







LIFAN

РАДУЙСЯ ЖИЗНИ  
ВМЕСТЕ С LIFAN

# LIFAN MURMAN КУРС НА УСПЕХ



**5** ЛЕТ  
ГАРАНТИИ  
150 000 КМ



Линзованные галогеновые фары



Комфортный кожаный салон



Светодиодные задние фонари

Новый LIFAN MURMAN. Надежный, уважаемый и безопасный автомобиль бизнес-класса, способный удовлетворить ожидания самых требовательных владельцев. Усиленный кузов, системы активной и пассивной безопасности, эргономичный салон, аудиосистема с 6 динамиками, информативная приборная панель, multifunctional руль, увеличенный клиренс, адаптация для российских условий эксплуатации. LIFAN MURMAN создан для комфорта!

[www.lifan-car.ru](http://www.lifan-car.ru) | 8-800-555-43-26 Горячая линия LIFAN



**2** линии АВТОВАЗа с июля начали работать в усиленном режиме. В связи с ростом спроса дополнительные субботние смены введены на производстве Гранты/Калины и автомобилей на платформе В0.



**1 000 000** -й автомобиль эвакуировали с улиц Москвы в конце июня. «Юбиларом» стал Volvo S80. В столице служба перемещения машин нарушителей активно работает уже более трех лет.



Кроссовер на смену вэну



## ПОКОРИТЕЛИ БОРДЮРОВ

В европейской автомобильной культуре нет традиции прыгать по бордюрам, но кроссоверы и там любят. И если поначалу разномастные кроссоверы развивались как бы в сторонке, то со временем они начали пожирать своих сородичей. Пока что жертвами каннибализма становятся преимущественно однообъемники. Свежий пример – Citroën C3 Picasso, на смену которому пришел C3 Aircross.

Небольшой **C3 Aircross** построен на компактной платформе PF1, на которой базируется и хэтчбек C3. По французской традиции привод – только передний. Клиренс неплох для «горожанина» – 175 мм. Для кроссовера доступно 90 сочетаний цветов кузова

и отделки салона, а в палитре преобладают яркие тона. Есть возможность играть распределением места между пассажирами и багажом, сдвигая по частям заднее сиденье. Citroën C3 Aircross берет обаянием и городской практичностью, оставляя в тени не слишком продвинутой технической частью. Машина может появиться в России, но оценят ли у нас трехцилиндровые «жужжалки»? А иных бензиновых моторов C3 Aircross не имеет.

**Hyundai Kona** и **Kia Stonic** дебютировали с разницей в несколько дней. Оба – компактные кроссоверы В-класса. Одинаковая начинка с разной оберткой? Как бы не так!

Kona с передком а-ля Jeep Cherokee базируется на абсолютно новой платформе, которая допускает использование полноприводной трансмиссии (с заменой полузависимой задней подвески на многорычажную), а в моторную линейку входит даже 177-сильный турбомотор 1.6. Основной же спрос

в Европе придется на наддувный «литр» отдачей 120 л.с. и дизель объемом 1,6 литра (115 или 136 л.с.). В США машину предложат с двухлитровым 150-сильным атмосферником.

Stonic попроще. В его основе – европейский Rio нового поколения. Вариант со всеми ведущими колесами Stoniku не положен, а моторный максимум – это 136 сил дизельной «четверки». В арсенале есть совсем скромные бензиновые атмосферники 1.3 (84 л.с.) и 1.4 (99 л.с.), хотя имя Stonic образовано от слов *speedy* (скоростной) и *tonic* (тонизирующий).

На фотографиях обе машины выглядят внушительно, но это оптический обман: они короче нашей Креты! Kona – на 105 мм, а Stonic – на 130 мм. В Россию они не заявятся: корейцы говорят, что пока хватит с нас и Креты. Надеяться можно лишь на то, что появится нечто кроссовероподобное под маркой Kia – это будет приподнятый хэтчбек Rio с практичным пластиковым обвесом.



Хватит с нас и Креты





Innovation  
that excites\*

# ОСТАВАЙТЕСЬ ОРИГИНАЛЬНЫМ

## ОРИГИНАЛЬНЫЕ ЗАПЧАСТИ + ЗАМЕНА НА ПРИВЛЕКАТЕЛЬНЫХ УСЛОВИЯХ

Мы предлагаем владельцам автомобилей Nissan старше 3 лет оригинальные запчасти «Преимущество 3+» и их замену на привлекательных условиях.

АКБ  
от **7 199 руб.**<sup>1</sup>

Воздушный  
фильтр  
от **929 руб.**<sup>2</sup>

Салонный  
фильтр  
от **1 299 руб.**<sup>3</sup>

Комплект  
задних  
тормозных дисков  
и колодок  
от **11 799 руб.**<sup>4</sup>

Комплект  
передних  
тормозных дисков  
и колодок  
от **12 999 руб.**<sup>5</sup>

**3+**

**NISSAN**  
**СЕРВИС**



<sup>1</sup> Указана рекомендованная розничная цена предложения для запчасти «Преимущество 3+» артикул B441061D0MVA, включая замену. <sup>2</sup> Указана рекомендованная розничная цена предложения для запчасти «Преимущество 3+» артикул A6546JD20BVA для автомобиля Nissan X-Trail T31, включая замену. <sup>3</sup> Указана рекомендованная розничная цена предложения для запчасти «Преимущество 3+» артикул B7277EN00MVA для автомобиля Nissan Qashqai J10E, включая замену. <sup>4</sup> Указана рекомендованная розничная цена предложения для запчасти «Преимущество 3+» артикул D32068H30EVA и артикул D40608H38EVA для автомобиля Nissan X-Trail T30, включая замену. <sup>5</sup> Указана рекомендованная розничная цена предложения для запчасти «Преимущество 3+» артикул D02061K1BVA и артикул D1060JD0VA для автомобиля Nissan Qashqai J10, включая замену.

Цена предложения зависит от устанавливаемой запасной части «Преимущество 3+», модели вашего автомобиля, мощности и объема двигателя и других технических параметров. Акция для владельцев постгарантийных автомобилей. Предложение действует с 15.05.2017 г. по 31.12.2017 г. Предложение ограничено. Подробную информацию об акции, дилерах-участниках, стоимости предложения для других моделей автомобилей Nissan узнавайте у вашего дилера или на сайте [www.nissan.ru](http://www.nissan.ru). Не является публичной офертой. Дилер имеет право устанавливать стоимость предложения ниже указанной рекомендованной максимальной цены. \* Инновации, которые восхищают.

РЕКЛАМА



# РИОПЛАСТИКА

Седлаем Kia Rio четвертого поколения спустя пару дней после запуска производства в России.

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

**М**ожете не верить, но в десятом и одиннадцатом классах со мной училось сразу три пары близнецов. Все шестеро на зависть способные ребята, но самые «одинаковые» братья иногда проворачивали дерзкий фокус, чтобы не ударить в грязь лицом на занятиях. Скажем, если близнец «М» безупречно подготовился к семинару по биологии, а близнец «Р» по какой-то причине путает анемию с анурией, «М» отвечал и за себя, и за брата.

Чтобы всё выглядело идеально, они дожидались, пока преподаватель повернется

лицом к доске, и без лишнего шума менялись местами и пиджаками.

В автомобильном бизнесе такие трюки называют бейдж-инжинирингом. Причем, в отличие от выходок одноклассников-близнецов, жульничеством этот подход не считается. Унификация помогает экономить время и деньги. А до того, что Kia Rio и Hyundai Solaris, по сути, один автомобиль, большинству нет дела. За несколько недель до официальной премьеры нового Rio я отправился в Санкт-Петербург, чтобы выяснить, чем он отличается от родственного Соляриса и, конечно, от предшественника.

## Око Китая

Новый Rio – красавчик! И почему-то особенно приятно, что такой автомобиль нельзя приобрести ни на одном другом рынке, кроме российского.

Наш Rio – этакий собирательный образ идей корейских инженеров и дизайнеров. Узкую радиаторную решетку, массивный воздухозаборник переднего бампера и кругляши противотуманных фар, встроенные в вертикальные жабры воздухопроводов, он заимствовал у одноименного европейского хэтчбека. Передние фары, уголки которых пересекают экватор капота, без изменений перекочевали с китайского седана Kia K2.

В профиль отличить китайский K2 от российского Rio не удастся – один в один! Зато сзади нашу машину опять же ни с какой



Бумеранги блоков «противотуманка – катафот» выгодно отличают российский Rio от китайского.



другой не спутаешь. Стильная горизонтальная перемишка, соединяющая задние фонари на манер кроссовера Sportage, украшает и китайский K2, но блок противотуманок и бутафорский диффузор, на который крепится регистрационный номер, отличаются значительно. Чем-то новый Rio напоминает мне недоступный у нас седан Dodge Dart. И с этого ракурса он выглядит гораздо дороже своих денег.

В части техники – никаких откровений. Rio унаследовал те же конструктивные изменения, что и Hyundai Solaris при смене поколений. Неудивительно, если вспомнить, что модели попеременно идут по конвейерной нитке питерского завода Hyundai Motor Manufacturing Rus.

Колесная база вытянулась на 30 мм – до 2600 мм. Задние амортизационные стойки встали практически вертикально – под углом 8,4° вместо прежних 25°, существенно увеличилась доля высокопрочных сталей в конструкции кузова, а топливный бак вмещает на 7 литров больше бензина (50 литров). Плюс адаптация для России: аккумулятор на 60 А·ч и увеличенный до 4,6 литра бачок омывателя.

Недорогим версиям Rio полагается новый 1,4-литровый 100-сильный двигатель семейства Карра. Топовым – 1,6-литровый мотор Gamma, выдающий 123 силы.

По большому счету такой же устанавливали и на Rio прежнего поколения, но теперь – фазовращатели на впуске и выпуске, впускной тракт переменной длины и новые поршневые кольца с уменьшенным коэффициентом трения.

Львиная доля продаж придется на Rio 1.6 – и именно такую машину я взял на заводе, чтобы прохватить по Петербургу и его окрестностям.

Коробок передач по-прежнему две – шестиступенчатые механика и автомат. Гидромеханику корейцы модернизировали: доработали гидротрансформатор и блок клапанов, применили иные подшипники. Наш главный редактор, успевший раньше меня поехать на «четвертом» Rio, нахваливал модернизированную коробку.

Правда, в его распоряжении была предсерийная испытательская машина, а в моем – один из первых серийных Rio, только-только сошедших с конвейера.

## Шумный успех

На фотографиях интерьер нового Rio меня поразил. Вместо шильдика Kia легко можно вообразить на руле четыре аудишных кольца и не почувствовать никакого подвоха. Но при очной ставке понимаешь, что до компактных Audi этому Kia пока далеко. Пластик везде жесткий. И если по дизайну интерьера Rio явно выигрывает у Соляриса, то в удобстве кое-каких функций слегка отстает.

Семидюймовый тачскрин топовой версии Premium такой же: минимальные отличия – в интерфейсе и шрифтах. Но если в Hyundai экран расположен почти на уровне глаз, то в Rio размещен где-то посередине панели, поэтому при пользовании навигацией приходится смотреть ниже. Не слишком удачно размещены клавиши обогрева руля и сидений – в горизонтальной плоскости, за селектором автомата (у Соляриса они на центральной консоли). Наконец, кнопки джойстики на руле утоплены слишком глубоко, так что их приходится буквально подцеплять подушечками пальцев. Понятно, что всё это сущие мелочи, которые замечаешь лишь потому, что остальное сделано по уму.

### Kia Rio

#### 1.4 Карра MPI

#### 1.6 Gamma MPI

Длина/ширина/высота/база

4400/1740/1470/2600 мм

Объем багажника (VDA) 480 л

Снаряженная/полная масса

1211 (1243)\*/1560 (1600) кг | 1221 (1259)/1580 (1610) кг

Двигатель

бензиновый, R4,  
16 клапанов, 1368 см<sup>3</sup>;  
73 кВт/100 л.с.  
при 6000 об/мин;  
132 Н·м при 4000 об/мин

бензиновый, R4,  
16 клапанов, 1591 см<sup>3</sup>;  
90 кВт/123 л.с.  
при 6300 об/мин;  
151 Н·м при 4850 об/мин

Время разгона 0–100 км/ч

12,2 (12,9) с

10,3 (11,2) с

Максимальная скорость

185 (183) км/ч

193 (192) км/ч

Топливо/запас топлива АИ-92, АИ-95, АИ-98/50 л

Расход топлива: смешанный цикл

5,7 (6,4) л/100 км

6,0 (6,6) л/100 км

Трансмиссия передний привод; М6 (А6)

*\*Здесь и далее в скобках – данные для версий с автоматической коробкой передач.*

Версиям Comfort и Luxe положены 15-дюймовые стальные колёса с шинами 185/65 R15. В предтоповой комплектации Prestige – литые диски той же размерности. В исполнении Premium – литые 195/55 R16.





Смотрите на iPad:  
первая встреча



Рiо прибавил 23 мм в длину и 40 мм в ширину, колесная база выросла на 30 мм. Головная оптика досталась от китайского седана Kia K2. Фары у машин в топовых версиях Prestige и Premium – проекционного типа, с функцией подсветки поворотов.

Полубуйтесь удобным и красивым климатическим блоком а-ля джойстик Sony PlayStation. Сожмите отменный трехспицевый руль с приливами под правильный хват. Ощутите, как здорово лежит в руке Т-образный селектор автомата. И обязательно оцените пластмассовые крышечки, которыми изящно прикрыты две 12-вольтовые розетки под клювом консоли – рядом с портом USB. Ах да, еще и крышка-подлокотник центрального бокса с продольной регулировкой на шесть сантиметров. Так что 1:1, Солярис!



Багажник «четвертого» Рио точь-в-точь как у нового Соляриса: 480 литров. Но если Hyundai со сменой поколений прибавил в объеме багажника десять литров, то для Рио это шаг назад: у седана третьего поколения было 500 литров. Впрочем, места вдосталь!

На холостых 1,6-литровый мотор работает тихо: сразу и не поймешь, заведен или нет. Но в движении о себе заявляют и шины, и двигатель. Официальные данные подтверждают: этот Рио не тише старого. И ездит по ушам не меньше, чем новый Solaris. Готов спорить, что корейцы нарочно не захотели выделять один из своих автомобилей. И если улучшенная «шумка» однажды появится, то на обеих машинах одновременно.

В движении Рио тоже копирует собрата. Тот же информативный и в меру тяжелый руль, похожее породистое усилие на педали тормоза. Доработанный автомат ловко жонглирует передачами – в этом я с главным редактором согласен. Отрадно, что у коробки нет маниакальной привычки забираться на шестую передачу уже на 70 км/ч. Соответственно она не сбрасывает три передачи кряду, когда слегка продавливаешь педаль, чтобы плавно ускориться. И это именно то, что нужно для комфортной городской езды.

## Границы личности

Настрой на город выражается и в характеристиках «доточенного» мотора. При модернизации 1,6-литровый атмосферник сохранил мощность и даже чуть потерял в пиковом крутящем моменте (теперь здесь 151 Н·м против прежних 154 Н·м), но на низких оборотах стал тянуть получше. И теперь во время бросков от светофора до светофора

ощущается приятная легкость – будто под капотом не 123 силы, а на дюжину больше. Разумеется, на скоростях за 100 км/ч всё встает на свои места и Рио начинает ехать «согласно купленным билетам». Но упрекнуть его в недостатке разгонной динамики сложно: благодаря доработанному автомату, Рио один из самых шустрых в классе. Наравне с Polo и, конечно же, братцем Солярисом.

В принципиальные различия между новыми седанами Kia и Hyundai запишу дизайн интерьера и экстерьера, а также возможность заказать для топового Рио обивку из кожзама (у Солярисов, даже самых дорогих, только ткань). И еще показалось, что на максимальных 16-дюймовых колесах Kia чуть жестче, чем Hyundai, проходит крупные дорожные стыки и выбоины. Однако, чтобы утверждать это наверняка, нужно пересаживаться туда-обратно.

На момент выхода этого выпуска «За рулем» в продажу цены наверняка объявят, а пока предположу, что за новый Рио придется выложить от 650 тысяч рублей до миллиона с копейками. Несмотря на рост цены, машина, как и прежде, обоснуется в первой тройке самых продаваемых в России. Не покривлю душой, если скажу: Рио сделал огромный шаг вперед по сравнению с моделью прошлого поколения. А то, что он во многом копирует Solaris... Эти «близнецы» на зависть способные ребята!





**Новый  
Rio явно  
лучше  
старого**



**Solaris  
не хуже**

Во всех машинах под фальшполом – полноразмерная запаска на стальном диске и набор инструментов.

Более аккуратных крышек для 12-вольтовых розеток я не встречал ни в одном автомобиле. Рядом – разъемы USB и AUX.



→ К профилю сиденья претензий нет – даже рослые водители едва ли пожалуются на недостаточную длину подушки. Отделка экокожей в версии Premium – уникальная для сегмента опция. Из конкурентов подобного не предлагает никто. Даже Solaris. Длина крышки-подлокотника центрального бокса регулируется в диапазоне 60 мм. Такой ставят только на Rio в максимальной комплектации.

← Яркий выраженный «ноль», выверенные усилия на руле и педалях, живой 1,6-литровый мотор в связке с грамотно настроенным автоматом: в движении Rio – тот же Solaris.

→ Сзади неплохо. Пассажиры ростом 180–182 см не задевают коленями спинки передних кресел. Единственный параметр «на грани» – высота потолка: рослые «глядят» обшивку волосами. Третий подголовник положен только двум топовым версиям (я сэкономил бы на чем-нибудь другом).



По дизайну это, пожалуй, лучший интерьер в классе. Эргономика пусть и не без изъяна, но хороша. Озадачило лишь низкое расположение семидюймового тачскрина. В отличие от Соляриса, в базовое оснащение входит кондиционер.



Камера заднего вида сочетается только с семидюймовым тачскрином. Машинам попроще положен монохромный дисплей. В этом смысле Solaris демократичнее: цветной дисплей может быть пятидюймовым, при этом тоже сотрудничает с камерой.

Обогрев передних сидений и руля – стандартное оснащение для машин в исполнении Comfort, втором снизу. А вот «грелки» задних сидений – прерогатива более высоких комплектаций Prestige и Premium.





# УЕЗДНЫЙ ФРАНЦУЗ



Peugeot 408 с шестиступенчатым автоматом стал куда приятнее: можно ехать!

Разбираемся, подходит ли обновленный Peugeot 408 на роль идеального автомобиля для глубинки.

Автор **Александр Виноградов**, фото автора

До своего обновления Peugeot 408 о выражении «французский шарм» знал лишь понаслышке. Чистокровный Peugeot 308 приехал к нам в обличье типичного представителя стран автомобильного третьего мира: к минивэно-подобному передку от 308-го пристроен большой отдельный багажник – силуэт получился странноватый, напоминающий карася. Не добавляли автомобилю привлекательности и огромные раскосые фары. Возможно, именно внешность отпугивала наших покупателей. Ведь в остальном 408-й – весьма достойная машина. Ну, если не принимать во внимание древний и ломучий автомат АТ8. Французы всё это прекрасно понимают,



Атмосферный мотор теперь только один – мощностью 115 л.с.; 120-сильный двигатель совместной с BMW разработки исчез из гаммы.

потому главные изменения коснулись именно экстерьера и коробок передач.

## Тяга к прекрасному

Дизайнеры, словно пластические хирурги, сотворили седану новое лицо в свежем корпоративном стиле. Забыты заезжающие на капот фары, передний бампер перестал глуповато улыбаться. Peugeot 408 стал строже, как и подобает довольно крупному седану. Гамма цветов кузова под стать – никакого буйства красок, весь «колор» словно подобран под унылое лето этого года.

Интерьер почти не изменился, если не считать «подпиленного» обода руля и металлических вставок в местах хвата. Интересно – каково будет держаться за них зимой? Ведь обогрев руля не предусмотрен.

Честно говоря, салон 408-го мне всегда нравился. И не только тем, что я смотрю на панель приборов через руль, а не поверх него, как во многих нынешних Peugeot. Элегантная передняя панель с тремя центральными иллюминаторами дефлекторов приятна глазу. А центральную консоль теперь можно украсить мультимедиа-системой с семидюймовым экраном. Быстродействие у нее так себе, зато можно подключить смартфон и компенсировать отсутствие штатной навигации.

В остальном «пыжик» остался верен себе: сидящие в просторном заднем ряду могут закинуть ногу на ногу, а багажник почти бездонный.

## Ступени успеха

Одна из причин, заставлявших народ шарахаться от 408-го, – древний четырехступенчатый автомат АТ8. Мало того что вся тяга беспощадно размазывалась по флегматичным переключениям и растянутым передачам, так еще и с надежностью беда. Отныне с обоими двигателями – 115-сильным атмосферным и 150-сильным

### Peugeot 408

1.6	1.6 THP	1.6 HDI
<b>Длина/ширина/высота/база</b> 4703/1801/1535/2717 мм		
<b>Объем багажника (VDA)</b> 560 л		
<b>Снаряженная/полная масса</b>		
1365/1766 кг	1419/1820 кг	1410/1810 кг
<b>Двигатель</b>		
бензиновый, Р4, 16 клапанов, 1587 см <sup>3</sup> , 85 кВт/115 л.с. при 6050 об/мин; 150 Н·м при 4000 об/мин	бензиновый, Р4, 16 клапанов, 1598 см <sup>3</sup> , 110 кВт/150 л.с. при 6000 об/мин; 240 Н·м при 1400 об/мин	дизельный, Р4, 16 клапанов, 1560 см <sup>3</sup> , 84 кВт/114 л.с. при 3600 об/мин; 254 Н·м при 1750 об/мин
<b>Время разгона 0–100 км/ч</b>		
12,5 с	9,6 с	11,4 с
<b>Максимальная скорость</b>		
188 км/ч	207 км/ч	187 км/ч
<b>Топливо/запас топлива</b>		
АИ-95/60 л	АИ-95/60 л	ДТ/60 л
<b>Расход топлива: смешанный цикл</b>		
6,6 л/100 км	8,2 л/100 км	4,8 л/100 км
<b>Трансмиссия</b>		
передний привод; А6	передний привод; А6	передний привод; М6





Интерьер почти не поменялся, иные лишь руль и мультимедиа-система.



Белые приборы с радиальной «нечетной» оцифровкой требуют привыкания.



Передние сиденья с мягкой набивкой не имеют надежной боковой поддержки, но в дальней дороге удобны.



Двухзонный климат-контроль не изменился. Вращающиеся шайбы несолидно люфтят.



В арсенале есть камера заднего вида. А также поддержка MirrorLink и Apple CarPlay.



Просторный задний ряд – мечта таксиста. У пассажиров – свои дефлекторы вентиляции.

турбомотором – агрегируется шестиступенчатая коробка Aisin AT6.

Нельзя сказать, что с новым автоматом 115-сильный седан чарует своей динамикой, но поехал он явно бодрее. Не говоря уже про удобство управления тягой – обгоны даются легче. Машина с 150-сильным турбомотором слегка разочаровала: не шибко она шустрее! Лишь после 100 км/ч разница становится заметной: турбоседан продолжает уверенный разгон, в то время как атмосферник заметно сдает.

Менее мощный Peugeot 408 можно купить и с пятиступенчатой механической коробкой. А еще в моторной гамме оставили 114-сильный дизель в сочетании с шестиступенчатой механикой, в то время как 120-сильный бензиновый мотор отправили на покой. Шасси не трогали, ведь с ним у 408-го проблем не было. Подвеска отлично подходит для дальних выездов, причем качество дороги – будь то ровный автобан или покрытое шрамами ямочного ремонта шоссе – не играет решающей роли. Комфортность движения подпитывается отличной шумоизоляцией, которая может спасовать разве что перед ревущим двигателем. Но это если не вынимать педаль газа из пола, а если ехать «в полдыры», то и мотор не докучает.

Что до управляемости, то реакции 408-го на руль степенны и неторопливы, но при этом точны. Усилитель честно наполняет руль тяжестью по мере роста скорости, машина

уверенно стоит на дуге. Без особых эмоций, зато надежно и предсказуемо.

## Неверно понятый

На мой взгляд, Peugeot 408 – одна из самых недооцененных машин нашего рынка. Ведь встречаются по одежке, а она у обрусевшего «француза» была словно из секунд-хенда. И напоминала бланманже с киселем, которое велела подать героиня Татьяны Пельтцер в «Формуле любви». И что же, 408-й, как любой пришелец в России, будет гибнуть под

Смоленском? Посвежевшая внешность и путевый автомат должны поправить дело, но прорыва я не жду. Ценник ничуть не привлекательнее, чем у соперников: почти миллион за базовую машину. Есть у меня подозрение, что Skoda Octavia сохранит десятикратное превосходство в объемах продаж.

ЭР

**Рестайлинг и новый автомат дадут вторую жизнь**

**Ценник немолодого седана должен быть скромнее**



Peugeot 408 отлично подходит для глубинки. Не балует спортивной управляемостью, зато уверенно переваривает разбитые дороги.



# АТАКА КЛОНОВ



Ищем нотки агрессии в Volvo XC60 нового поколения.

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

**Ч**то за времена! У каждого второго автопроизводителя модельный ряд – сплошь клоны, полученные путем масштабирования. Без линейки одну модель от другой не отличить ни снаружи, ни внутри. Вот и Volvo туда же. Вслед за кроссовером XC90, который так понравился покупателям, появились S90 и V90, и стало ясно, что шведы собирают свою коллекцию матрешек: можно с уверенностью предположить, как будут выглядеть новые седан S60 и небольшой кроссовер XC40.

Новый XC60, к счастью, сохранил фирменную восходящую подоконную линию, и в профиль машина узнаваема. Спасибо художникам и за то, что сберегли главное наследие Volvo – шведский кубизм экстерьера и интерьера, тот грубоватый налет, который был возведен в абсолют в машинах 700-й и 900-й серий.

## Вечно молодой

Смотрю на статистику европейских продаж и не верю своим глазам: выпускавшийся с 2008 года XC60 даже в последние пару лет лидировал в своем сегменте! Позади остались и Audi Q5, и удачно выстреливший Mercedes-Benz GLC. В этом году за лидерство бьется та же тройка, но борьба обострилась, ведь «кольца» представили обновленную машину (3P, № 3 и № 7, 2017).

Успешный автомобиль нужно обновлять крайне осторожно. Разочаруешь покупателей – недосчитаешься выручки. Но у Volvo уже был пробный шар – запущенный два с половиной года назад XC90. Новичок XC60 гораздо ближе к своему старшему брату, чем это может показаться. Схожий дизайн, та же модульная платформа SPA. Линейка двигателей, несмотря на разницу в классе, – как под копирку: «турбочетверки» Drive-E, по паре бензиновых

и дизельных, плюс мощнейший гибрид (407 л.с.). Тот же восьмиступенчатый автомат и полный привод, а приборы отличаются лишь парой нюансов. Даже в опциях паритет: XC60 обзавелся такой роскошью, как пневмоподвеска и четырехзонный климат-контроль.

## На первый-второй

Машина выросла на 44 мм в длину, на 11 мм в ширину, и аж на 91 мм увеличилась колесная база.

Первым делом я полез на заднее сиденье. Ого, стало просторнее! Устроившись «сам за собой», прикинул запас пространства в коленях: почти в ладонь. Но это если сидеть, проглотив жердь (хорошо, что голова до потолка не достает), а чуть расслабишься – и ноги уже упираются в жесткий пластик, которым облицованы задники передних кресел.





↑ Для бачка омывателя выбрали самое неудобное место: под ветровым стеклом, рядом с мешающим упором капота. Да еще и с левой стороны кузова – заливать незамерзайку на обочине трассы будет небезопасно.

← Отличить анфас новый XC60 от большого XC90 сложно. Даю две подсказки. У «шестидесятки» решетка – с одинарными планками, а Т-образные секции ходовых огней вытянуты к центру.

↓ На XC60 дебютировала система помощи при объезде препятствий. Она создает дополнительный импульс на руле и одновременно подтормаживает внутренние по отношению к виражу колеса. Сигналом к началу работы помощника служат действия водителя: самостоятельно машина менять полосу не будет. Работает система на скоростях от 50 до 100 км/ч.



Регулировок у заднего сиденья никаких, даже подголовник по давней вольвовской традиции «стационарный». Разъемов USB тоже нет, в качестве компенсации – две розетки, на 12 и 230 В. Зато с микроклиматом полный порядок – двухзонный блок. Дефлекторы смотрят буквально со всех сторон, предусмотрен и обогрев сидений. В общем, даже сидя за рослым водителем, я провел не самые напряженные два часа в дороге.

Спереди, конечно, интереснее. Мне очень нравится мультимедийная система Sensus Connect с девятидюймовым вертикальным дисплеем – хороши и логика меню, и быстродействие. Главный экран с крупными блоками основной информации поддерживают два второстепенных, чьи виртуальные клавиши предлагается компоновать по своему вкусу.

Но с «сенсоризацией» шведы перестарались: обычных кнопок практически не осталось! Все настройки климатической системы

(кроме обогрева заднего стекла и режима обдува «всё на ветровое») переехали в «телевизор» – и для любого изменения режима нужно сделать как минимум два клика по дисплею. Частично выручает голосовое управление. Достаточно сказать: «Мне холодно» – и электронный разум повысит выставленную температуру на один градус. Но бывает, что компьютеру слышится нечто свое, и приходится тыркать пальцем в экран.

## Огонька не найдется?

Пускаю двигатель стильным граненым кубиком на центральном туннеле (его надо повернуть против часовой стрелки) и вырливаю на улицы Барселоны. Под колесами шершавый асфальт, и я ставлю высший балл за шумоизоляцию: действительно премиум! Интерьерные панели с идеальной подгонкой немы, материалы не хуже, чем на немецких машинах. Разве что блок клавиш на водительской двери простоват.

## Volvo XC60 D5 AWD Volvo XC60 T6 AWD

Длина/ширина/высота/база 4688/1902/1658/2865 мм

Объем багажника (VDA) 505 л

Снаряженная/полная масса н.д.

### Двигатель

дизельный, Р4,  
16 клапанов, 1969 см<sup>3</sup>;  
173 кВт/235 л.с.  
при 4000 об/мин; 480 Н·м  
при 1750–2250 об/мин

бензиновый, Р4,  
16 клапанов, 1969 см<sup>3</sup>;  
235 кВт/320 л.с.  
при 5700 об/мин; 400 Н·м  
при 2200–5400 об/мин

### Время разгона 0–100 км/ч

7,2 с

5,9 с

### Максимальная скорость

220 км/ч

230 км/ч

### Топливо/запас топлива

ДТ/71 л

АИ-95/71 л

### Расход топлива: смешанный цикл

5,5 л/100 км

7,7 л/100 км

### Трансмиссия

полный привод; А8

Сейчас в моих руках мощная версия Т6. Вопрос ресурса раскочанной аж до 320 л.с. двухлитровой «четверки» оставим на потом – время покажет.





После XC90 шведы не сказали в интерьере ничего нового. Всё здесь хорошо, но с функционалом размещенных на руле клавиш перемудрили – придется долго привыкать. И с сиденьем водителя не всё идеально: если выдвинешь экстендер подушки, провалишься в образовавшуюся выемку.



В недрах мультимедийной системы можно найти функцию оплаты парковки, но в России она работать не будет. Экран маркий, поэтому предусмотрена штатная тряпочка для протирки. Чтобы в процессе «уборки» сенсорный дисплей не сходил с ума, его можно выключить нажатием на клавишу.

Жидкокристаллическая комбинация приборов бликует на солнце. Перевод реплик системы навигации на русский язык, как водится, не обошелся без курьезов. Дорогу В-2134 система обозначила как «дорогу в двухтысячном году 134». Навигационные подсказки отображаются на панели приборов, на проекционном дисплее и на центральном мониторе – картинки везде разные по масштабу и качеству, запутаться легко.

Клавиши базовых настроек сиденья размещены на привычном месте. Тонкие настройки и включение массажера зашиты в электронное меню, но рулить ими нужно джойстиком, расположенным на кресле! Обогрев и вентиляция включаются только через сенсорный экран.

Ничуть не сомневаюсь, что Т6 честно выкладывает на паспортные 5,9 секунды до сотни. Однако спурт этот какой-то обыденный, не цепляющий нерв. С одной стороны, это комплимент: шумоизоляция «не впускает» двигатель в салон даже на высоких оборотах. Но если заплатил за «табун лошадей», вполне законно ждешь вспышки, темперамента, эмоций! А XC60 боится рыкнуть выхлопом даже в грозном режиме *Dynamic*. Незыблемость семейных ценностей?

После быстрой, но тщательно это скрывающей «бензинки» беру ключи от дизельной модификации D5. Четырехцилиндровый мотор выдает 235 «лошадей» и ломовой

крутящий момент 480 Н·м, который доступен уже с 1750 об/мин. Поэтому каждое резкое троганье – почти как выстрел. Педаль чувствительная, «острая»: чуть нажал – бросок. Так работает PowerPulse!

Эта система борется с турбоямой на низких оборотах на первых двух передачах, когда традиционный провал оказывается особенно критическим. Отдельный компрессор с электроприводом нагнетает часть воздуха, прошедшего очистку фильтром, в двухлитровый баллон. При резком нажатии на педаль газа накопленный воздух направляется прямо к турбине, и это компенсирует недостаточность потока отработавших газов для ее

раскрутки. Запаса в баллоне хватает на две «инъекции», но инженеры заверили меня, что даже в городском режиме с частыми троганиями система PowerPulse всегда в боеготовности.

## Семья на первом месте


Турбодизель – едва ли не единственный источник задора и огня. Пневмоподвеска вне зависимости от выбранного режима предельно мягка. Повороты «шестидесятка» пишет уверенно, но глубокие крены намекают, что стоило бы помедленнее. Даже «рисунок» жидкокристаллических приборов умиротворительно спокоен.




# GAZ Next


Лизинг «0% на 2 года»\*



 Гарантия 3 года  
или 150 тыс.км

 Межсервисный  
интервал 20 000 км

 Стоимость владения  
9,5 руб./км

 Более 150 вариантов  
спецтехники

[www.azgaz.ru](http://www.azgaz.ru)

8-800-700-0-747

Звонок по России бесплатный



\* Специальная лизинговая программа «0% на 2 года»: Ставка удорожания 0% отражает затраты Клиента при приобретении автомобиля в лизинг с учетом действия условий двух программ: - «Фирменная лизинговая программа «ГАЗ», срок лизинга 24 мес., первонач. взнос 49% стоимости автомобиля, график платежей дигрессивный. Программа предусматривает предоставление специальной цены на автомобиль при приобретении его в лизинг от ООО «Элемент Лизинг». Все расчеты осуществляются в рублях РФ. В зависимости от персональных условий финансирования договором финансовой аренды (лизинга) могут дополнительно быть предусмотрены комиссии за оформление и закрытие договора лизинга в размере 0,5-2% от стоимости приобретаемого автомобиля; - Государственная программа льготного лизинга – программа предусматривает предоставление Клиенту скидки в размере 10% от стоимости автомобиля марки «ГАЗ» при приобретении его в лизинг. Основные условия программы: автомобиль 2016-2017 г.в., не стоявший на учете в ГИБДД, договор лизинга заключен на срок не менее 12 мес. Срок действия программ до 31.08.2017 г. или до исчерпания бюджета на их проведение. Подробности в дилерских центрах ГАЗ. Не является публичной офертой. Реклама.



### Европейские продажи в сегменте компактных и средних премиальных кроссоверов, шт.

	2016 год	I квартал 2017 года
Volvo XC60	82 990	24 504
Mercedes-Benz GLC	70 349	25 432
Audi Q5	70 266	17 012
Range Rover Evoque	63 950	19 624
Land Rover Discovery Sport	47 569	15 992

Шикарное сиденье – с вентиляцией и функцией массажа с пятью программами, для каждой из которых предусмотрено три настройки интенсивности и скорости работы: в сумме 45 возможных вариантов! И я сдаюсь – качу плавно, размеренно. Зачем бороться с поворотами, когда их можно просто проехать?



- ← Задний подлокотник удобен, в нишу ложится смартфон. Лючок для длинномеров маленький – буквально с две ладони.
- В подполье обнаружите ремкомплект для шин (на европейских машинах запасы нет) и – неожиданно! – баллоны пневмоподвески.

Чтобы полюбить новый XC60 всем сердцем, нужно непременно обзавестись детьми, загородным домом и выпарить весь бензин из своей крови. Если всё это уже сделано, записывайтесь в очередь. Продажи начнутся на рубеже 2017 и 2018 годов.

Полагаю, что начальная цена не превысит трехмиллионную планку налога на роскошь, но хорошо оснащенные машины будут, ясное дело, дороже.

Рекомендую дизельный Volvo XC60 D5: в нем есть легкая живинка, он удивительно комфортен и выгоднее относительно бензиновой версии T6 – дешевле, берет меньше топлива, транспортный налог будет скромнее.

Из 2640 проданных у нас в прошлом году XC60 первого поколения почти 95% – дизельные! Уверен, что эта пропорция сохранится и у новой машины. Не один же я такой умный.



**Правильный набор ценностей для добропорядочного семьянина**



**Жить без чертовщинки в характере скучно**



Объем багажника «под шторкой» – 505 литров (+ 10 л).



**Чтобы полюбить новый XC60 всем сердцем, нужно обзавестись детьми, загородным домом и выпарить весь бензин из своей крови**



- ↑ Дополнительный экранчик на крышке багажника полностью скроет от любопытных глаз щель между ней и шторкой.
- ← Платформа SPA: двойные рычаги спереди и поперечная рессора сзади. По заказу – адаптивные амортизаторы Four-C и регулируемая пневмоподвеска. У машины на стандартной подвеске клиренс равен 216 мм, у предшественника он был больше – 230 мм.



НОВЫЙ  
ТЕЛЕКАНАЛ

**Че**

16+

СМИ ЭЛ № ФС 77-63120 ОТ 18.09.2015. РЕКЛАМА

\* ТЕЛЕПРОЕКТ

**РЕШАЛА**

**17-30**

понедельник-  
четверг

ПРЕМЬЕРА  
**21 АВГУСТА**

**ЕМУ БЫ ТВОИ ПРОБЛЕМЫ**



# ЦИВИЛЬНЫЙ КОВБОЙ



Заставляем буксовать новый Jeep Compass.

Автор **Юрий Тимкин**, фото автора и фирмы Jeep

**П**оговорки – кладезь житейской мудрости. Одна из самых лаконичных – о том, что встречаются по одежке, и она прекрасно характеризует Compass первого поколения, который вышел в 2006 году. Он больше напоминал хомяка на колесах, нежели достойного наследника славной семьи внедорожников, за что был одарен массой едких эпитетов. В моем шорт-листе машин с самой спорной внешностью Compass занимал одно из «призовых» мест. И я не удивился рыночному провалу. А ведь ехал Compass неплохо! Да и салон для своего времени

весьма достойный. Увы, не помог даже запоздалый рестайлинг – репутация автомобиля было безнадежно испорчено.

## Перевод стрелки

– На проработку внешнего облика мы потратили много сил – и довольны результатом! Трудились по старинке, создали немало пластилиновых макетов. Объемная форма позволяет лучше прочувствовать машину, нежели мертвая картинка на мониторе компьютера.

Невысокий бородач Крис Писцителли буквально сияет. Это его день, дизайнерский.

На фоне одноклассников Compass второго поколения – эдакий ковбой, заявившийся на вечеринку студентов-ботаников. Крепко сбитый, каким и должен быть Jeep. В некоторых ракурсах его запросто можно спутать с Grand Cherokee. Стрелка компаса отклонилась в нужном направлении!

А вот рассуждения Писцителли об интерьере я пропустил мимо ушей, ибо тут всё предельно понятно: салон с минимальными изменениями взят у Cherokee. И это не лучшее решение, в чем я убедился, прыгнув в Compass в дорогом исполнении Limited.



Приборы симпатичные. И читаются легко – но только в пасмурную погоду. На солнце они нещадно бликуют.



← Система Selec-Terrain обычного Компаса предлагает четыре варианта пакетных настроек.

→ Возможности Трейлхока шире: добавлен внедорожный режим Rock, есть система помощи спуска с горы и «понижающая» первая передача.







Салон уже сейчас выглядит старомодным. Эргономических проблем – масса. Это и по-дастеровски отложенная центральная консоль с расположенным в самом низу – попробуй дотянись! – блоком управления климат-контролем, и сильно бликующая панель приборов. Позабавил махонький бардачок, в котором тетрадный лист помещается с трудом. Но со всем этим еще можно мириться, а вот с неудобными сиденьями – нет. Плоские, с невнятной боковой поддержкой и очень скользкой кожей. Спинка была бы широка даже Шварценеггеру в его лучшие годы. Регулировка поясничного упора тоже не спасает. Хорошо, что в придачу к обогреву есть вентиляция – в жарком Лиссабоне, где состоялось знакомство с Компасом, я пользовался ею постоянно.

Кожа на сиденьях совсем уж простенькая, двери обтянуты кожзамом. Пластик разнофактурный и не красит интерьер. Упомянутые американцами в качестве главных конкурентов Volkswagen Tiguan и Mazda CX-5 отделаны существенно лучше.

## Jeep Compass

### 2.0 Multijet II 2.0 Multijet II 2.4 Tigershark

Длина/ширина/высота/база 4394/1819/1644/2636 мм

Объем багажника (VDA) 438–1251 л

Снаряженная масса

1615 кг | 1615 кг | 1509 кг (1648 кг)\*

Двигатель

дизельный, P4, 16 клапанов, 1956 см <sup>3</sup> , 103 кВт/140 л.с. при 4000 об/мин; 350 Н·м при 1750 об/мин	дизельный, P4, 16 клапанов, 1956 см <sup>3</sup> , 125 кВт/170 л.с. при 3750 об/мин; 380 Н·м при 1750 об/мин	бензиновый, P4, 16 клапанов, 2360 см <sup>3</sup> , 134 кВт/180 л.с. при 6400 об/мин; 237 Н·м при 3900 об/мин
--	--	---

Время разгона 0–100 км/ч

9,9 с | 9,5 с | н.д.

Максимальная скорость

190 км/ч | 196 км/ч | н.д.

Топливо/запас топлива

ДТ/60 л | ДТ/60 л | АИ-95/60 л

Расход топлива:

городской/загородный/смешанный цикл

6,6/5,1/5,7 л/100 км | н.д. | 10,7/7,8/9,4 л/100 км

Трансмиссия полный привод; А9

\*В скобках – данные для модификации Trailhawk.

## Compass среди одноклассников – ковбой, заявившийся на вечеринку студентов-ботаников



Как и в Grand Cherokee, на экран можно вывести «силовой» расклад в режиме реального времени.



Бардачок настолько узок, что напоминает школьный пенал.



Интерьер выполнен по мотивам Cherokee образца 2013 года.



Передние сиденья с тканевой серединой уютнее и лучше держат в поворотах. Удобные подголовники настраиваются не только по высоте, но и по углу наклона.





Trailhawk  
легко узнать  
по скошенному  
переднему бамперу  
и черной накладке  
на капоте,



У «городских» модификаций бампер низкий. Угол въезда составляет всего 17 градусов.



У машин версии Trailhawk угол въезда – 30 градусов. Лучший показатель в классе!



Расширенная защита днища – еще одно выгодное отличие Трейлхока.

Вот с оснащением всё хорошо: самопарковщик, электромеханический привод ручника, активный круиз-контроль, системы удержания в полосе и контроля слепых зон, функция автоматического торможения. Мультимедиа-система почему-то не русифицирована, но дружит с CarPlay и Android Auto и шикарно звучит благодаря модной в хипстерской среде акустике американской марки Beats.

Панорамная крыша подпортила впечатление от задних мест, поскольку сократила расстояние от макушки до потолка до минимума. При этом в длину-ширину места вдоволь. Есть верхние дефлекторы обдува, розетка на 220 В и силовой USB-разъем. Неплохо. Но почему сиденье не имеет продольной регулировки? Как-то не в ногу со временем.

Лиссабон – столица не только португальская, но и мировая трамвайная: весь город изрезан рельсами. Jeep перед ними не пасует,

благо шасси мягкое и энергоемкое. Кстати, не только спереди, но и сзади работают стойки McPherson – достаточно редкое решение, позаимствованное у компактного собрата Renegade.

Машина небольшая, даже по узким улочкам петляю без проблем. А вот обзорность не ахти: огромные подголовники второго ряда перекрывают половину стекла, широкие передние стойки крыши заслоняют полтрамвая.

А еще Лиссабон на редкость холмистый город. С малахольными моторами тут ездить сложно. Compass с флагманским 170-сильным двухлитровым дизелем Multijet II проблем с тягой не знает: 380 Н·м позволяют бойко ускоряться даже на крутых подъемах. Удивительно, но в машине неожиданно тихо, а вибрации сведены к минимуму. Для рынка России дизель дефорсируют до 140 л.с. и 350 Н·м – посмотрим, каким он будет в деле.

В городе трудно прочувствовать работу полноприводной трансмиссии. На ровной сухой дороге к задним колесам тяга не идет вовсе, причем «отрубается» не только задняя ось, но и кардан (с помощью шлицевой муфты в коробке отбора мощности), что сокращает потери и экономит топливо. Но при пробуксовке передних колес он оживает, передавая назад до половины всей тяги.

На Компасе точно такой же девятиступенчатый автомат ZF, что и на малыше Renegade, но благодаря перепошивке он стал расторопнее. Подрулевых лепестков нет, так что любителям переключать передачи вручную селектор в руки: от себя – вниз, к себе – вверх. Гоночная схема! Вот только ощущения отнюдь не гоночные. Если переборщить со скоростью в повороте, Compass начинает плавно и предсказуемо скользить наружу всеми колесами, давая время на ответные действия, – вполне





# Будь **ИМПАЗ**антен! <sup>\*</sup> *всё встанет на свои места!*



ВОССТАНАВЛИВАЕТ СЕКСУАЛЬНОЕ ЗДОРОВЬЕ МУЖЧИНЫ.  
СПОСОБСТВУЕТ ПОВЫШЕНИЮ ТЕСТОСТЕРОНА.  
ЛЕКАРСТВЕННОЕ СРЕДСТВО. ОТПУСКАЕТСЯ БЕЗ РЕЦЕПТА ВРАЧА.

[www. impaza.ru](http://www.impaza.ru)

тел.: (495) 681-93-00

\*Неологизм, является  
художественным приёмом

Рег. № ЛСР N000374/01  
реклама

ИМЕЮТСЯ ПРОТИВОПОКАЗАНИЯ  
ОЗНАКОМЬТЕСЬ С ИНСТРУКЦИЕЙ



воспитанный ковбой! Но обратной связи рулевого управления явно недостает. В поворотах усилие нарастает, однако информативнее баранка не становится.

## Два полюса

Вот и конечная цель – джиповский бивуак близ мыса Рока, самой западной точки Евразии. Пересаживаюсь на «внедорожную» версию Trailhawk: мотор и коробка те же, но скошенный передний бампер обеспечивает угол въезда 30 градусов (у обычной версии всего 17 градусов), а развитая защита прикрывает не только моторный отсек, но и топливный бак. Клиренс увеличен с 198 до 216 мм – рекорд в классе!

Я посоветовал янки вовсе отказаться от стандартного бампера – с ним и геометрическая проходимость хуже, и облик менее ершистый. Всё равно что ковбой без кольта и шляпы-стетсона.

И салон у Трейлхока задиристее. Дело не в красных акцентах, а в сиденьях. Их спинки поуже, центральный сегмент обшит тканью, поэтому они надежно держат в поворотах. А места над головой побольше – крыша-то обычная.

По хорошей дороге Compass Trailhawk едет чуть менее ловко версии Limited. Увеличенный клиренс обернулся глубокими кренами в поворотах. Зато руль мне показался более «общительным», информативным.

Перед съездом на просеку перевожу систему настройки ездовой электроники Selec-Terrain в положение Rock (у стандартных машин этого «пресета» нет – только Auto, Mud, Sand

и Slow). Дорога пошла разбитая, но вполне проезжая – у нас не к каждой даче ведет такая. Я пришпорил коней и погнал в раллийном стиле. Неплохая подвесочка!

Но вот дорога уперлась в крутой подъем. Навскидку – градусов тридцать. У подножья тусуются внедорожные инструкторы: «Сынок, включи-ка ты постоянный полный привод и задействуй понижающую передачу. Впереди серьезные препятствия».

Старт! Капот взмывает вверх, и Compass карабкается к небу, переваливая через каменики размером с футбольный мяч. Неплохо, очень неплохо! Даже на больших валунах, чуть поднатужившись и допуская короткие пробуксовки, Compass не останавливался, а полз вперед. Залог успеха – «зубастые» шины и «понижайка»: по сути, это сверхкороткая первая передача (передаточное соотношение 20,4), которая в прочих режимах не используется. Заменить полноценный демупльтипликатор такая схема не может, но это лучше, чем ничего.

Благодаря длинноходной подвеске (170 мм спереди и 200 мм сзади) колеса долго сохраняют зацеп. А при диагональном вывешивании система стабилизации успешно имитирует межколесные блокировки. По проходимости Trailhawk – один из лучших кроссоверов в сегменте, если не самый лучший. Настоящий Jeep! После него на обычные версии даже смотреть не хочется.

Жаль, не удалось попробовать в деле бензиновые машины. Интересно, что в Европе Compass будет предлагаться с фиатовскими



В Европе Jeep Compass идет с ремкомплект, полноразмерной запаской снабжаются только машины версии Trailhawk. В России все Компасы должны быть с запаской.

1,4-литровыми турбомоторами, а у нас вместо них предложат атмосферник серии Tigershark, который в зависимости от степени форсировки развивает 150 либо 180 л.с.

В российском представительстве Compass видят бестселлером марки. Старт продаж запланирован на ноябрь-декабрь.

Цены? Удалось лишь выяснить, что в базе Compass будет не дороже двух миллионов рублей, а всего планируется три варианта комплектации. Соперники во входных модификациях подешевле будут. Но ведь «вход» у Джипа совсем другой: полный привод и автомат!

Конечно, выбирать Compass будут не умом, а сердцем. За мужественный облик, за харизму. За неотесанность, в конце концов. И я этому рад. От слащавых и немощных кроссоверов уже тошнит.

ЗР

**Compass демонстрирует незаурядную проходимость. Конкуренты нервно курят в сторонке**



**Мужской имидж и высокая проходимость**



**Интерьеру не хватает лоска**

Красные буксировочные крюки давно стали отличительной особенностью версии Trailhawk.





## ДЛЯ УХОДА ЗА САДОМ И НЕ ТОЛЬКО

**9 990** ₺<sup>①</sup>

### Воздуходувное устройство **STIHL BG 50**

Самое лёгкое бензиновое воздуходувное устройство STIHL. Идеально для уборки территории вокруг загородного дома: листья, шишек или мусора. Зимой этот агрегат тоже не останется без дела: сдуть утренний снег с автомобиля за считанные секунды — что может быть приятнее!

Объём двигателя	Расход воздуха	Вес	Максимальная скорость воздушного потока	Расширенная гарантия
<b>27,2 см<sup>3</sup></b>	<b>700 м<sup>3</sup>/ч</b>	<b>3,6 кг<sup>②</sup></b>	<b>71 м/с</b>	<b>2 года<sup>③</sup></b>

<sup>①</sup>Рекомендованная розничная цена производителя. <sup>②</sup>Вес без топлива, в сборе. <sup>③</sup>Расширенная гарантия при регистрации продукции.

Подробности у официальных дилеров STIHL и на сайте [www.stihl.ru](http://www.stihl.ru)

**www.stihl.ru**  
**8 800 4444 180**  
 (Все звонки по России бесплатно)



**STIHL**®



# НЕФИЛЬТРОВАННЫЙ ВКУС

Вкатываемся в перспективы российского спорткара Shortcut 527, построенного из отечественных комплектующих.

Авторы **Александр Виноградов, Стас Панин**, фото **Александра Виноградова** и фирмы DK Racing

**Ф**илософия спорткара Lotus 7, заложенная гениальным Колином Чепменом ровно шестьдесят лет назад, здравствует и поныне: спортивный автомобиль должен быть простым, легким, умеренно мощным, а главное – недорогим. Подобную машину решили создать и у нас.

Родстер Shortcut 527 разработали с чистого листа, причем важнейшей задачей было использование отечественных комплектующих. Автомобиль рассчитан исключительно на гоночный трек: путь к дорогам общего пользования перекрыла система ЭРА-ГЛОНАСС, финансово неподъемная для небольших частных компаний.

## Наше всё

Разработка и доводка велись совместно с гоночной Академией DK Racing (в ее штате два действующих гонщика: Михаил Лобода и Василий Рожков), которая

## Shortcut 527

**Длина/ширина/высота/база** 3226/1595/1134/2265 мм

**Снаряженная масса** 497 кг

**Двигатель** бензиновый, Р4, 16 клапанов, 1596 см<sup>3</sup>; 135 кВт/184 л.с. при 6000 об/мин; 200 Н·м

**Время разгона 0–100 км/ч** 4,7 с

**Максимальная скорость** 210 км/ч

**Топливо/запас топлива** АИ-98, АИ-102/40 л

**Расход топлива: гоночный режим** 25 л/ч

**Трансмиссия** задний привод; М5

с 2016 года занимается подготовкой пилотов к гоночным сериям. Бolid назвали Shortcut 527. Индекс – в честь КБ 527, компании, созданной специально для разработки и строительства машины. А имя Shortcut в одном из вариантов перевода означает «короткий путь». Быть может, создатели имели в виду путь к успеху?

В основе Шортката – сварная пространственная рама из цельнотянутых стальных труб. Место водителя окружено клеткой каркаса безопасности – таково

требование РАФ. Масса рамы всего 100 кг, причем две трети приходится именно на клетку кокпита. Жесткость на кручение внушает: около 6000 Н·м/град. Каркас одет в пластиковые панели, которые тоже создаются в стенах КБ 527, причем без всяких новомодных автоклавов – на матрицу наносят один за другим три-четыре слоя волокна, пропитанных клеевым составом.

Ходовую часть тоже делают сами. Передняя подвеска – на двойных треугольных рычагах. Используются как традиционные сайлент-блоки, так и гоночные шазски. Жестко, но на кольце – то, что нужно! Амортизаторы – с регулировкой сжатия/отбоя.

Задняя подвеска зависимая, с продольными рычагами. Балку поначалу использовали «жигулевскую», но потом перешли на деталь собственного изготовления: качество вазовских мостов оставляло желать лучшего, а их установка





**Родная стихия Шортката – гоночный трек, где он раскрывается во всей красе**



Сиденье – ложемент собственной конструкции. Можно установить и пассажирское.



↑ Корпус панели приборов изготавливают самостоятельно на 3D-принтере.  
← Салон? Скорее кокпит. На передней панели минимум приборов.

требовала стольких переделок, что проще было делать балку с нуля.

Двигатель – шестнадцатиклапанный ВАЗ-21126, но с облегченным кривошипно-шатунным механизмом. Распредвалы – с увеличенным подъемом. Впуск и выпуск, само собой, собственной разработки. Как и программа управления, прописанная на основе стандартного ЭБУ Январь 5.1. В итоге с тех же 1600 кубиков удалось снять 184 л.с.! Для машины массой в полтонны этого более чем достаточно.



Передняя подвеска – на двойных треугольных рычагах, с регулируемыми амортизаторами. Используются гоночные шарнирные соединения – шазски.

К двигателю пристыкована «жигулевская» пятиступенчатая механика. Первые две передачи сближены, остальной передаточный ряд оставили без изменений. Передние тормоза с вентилируемыми 266-миллиметровыми дисками также вазовские, задние – комбинированные: диски диаметром 239 мм – от Лады, а суппорты – от Гольфа. Подходящих отечественных суппортов просто не нашли. Как и подходящей рулевой рейки – пришлось позаимствовать ее у автомобиля Ford Sierra. Руль получился довольно «острым»: чуть больше двух оборотов от упора до упора. Суппорты и рейка – едва ли не единственные зарубежные узлы в Шорткате.

Судя по характеристикам, машина должна иметь характер, но оценить его можно лишь на треке. Для этого на трассу Moscow Raceway отправился Стас Панин. Далее следует его рассказ.

## Погнали!

По сухой трассе я быстро, что называется, вкатился в машину. Усилие на руле сначала показалось излишне высоким, однако оно предельно информативно – я прекрасно чувствую и отлавливаю в сложных ситуациях

сумасбродный автомобиль. Тормоза без усилителя требуют привыкания, а вот тягу можно дозировать интуитивно.

Характер двигателя взрывной, но расчетливый. Уверенная и ровная тяга без провалов доступна со средних оборотов. Главное – следить за индикатором оборотов на панели приборов, ведь мотор раскручивается очень быстро!

Короткий ход кулисы коробки передач сначала сбил с толку, поскольку, если машина



Двигатель ВАЗ-21126. Блок и головка стандартные. Изменены впуск, выпуск и программа управления. Отдача – 184 л.с.



**Проезд по сухому треку с запасом перекрывает самые яркие эмоции от таких суперкаров, как Lamborghini Huracan, Ferrari 488 GTB и заряженный Porsche 911!**



← Раму сваривают на стапеле. Трубы нарезаны на лазерном станке, дабы при сборке машин размеры не гуляли.

→ На подходе еще три машины. Сборка – стапельная.

↓ Топливный бак на 40 литров расположен за задней осью. В него заливают 98-й или 102-й бензин.



неподвижна, не сразу поймешь, какая ступень включена. Однако в движении никаких проблем: переключения вверх и вниз четкие и не требуют перегазовок.

Для общения с Шорткатом не нужна какая-то специальная физическая подготовка; на быстрых прямых в отсутствие лобового стекла набегающий поток воздуха вынуждает пригибать голову – однако шея не устает от таких нагрузок. Но постоянно надо быть начеку: при сильных торможениях на входе в поворот Shortcut так и норовит уйти в занос.

Первый проезд по сухому треку с запасом перекрыл самые яркие эмоции от всех машин, с которыми мне доводилось знакомиться. Shortcut затмил даже суперкары Lamborghini Huracan, Ferrari 488 GTB и заряженный Porsche 911, на которых я в разное время ездил по легендарной трассе Estoril. Сумасшедшая открытая «коробка», в которой сидишь близко к земле, очень остро передает скорость и крайне чувствительна ко всем моим действиям.

После таких откровений в отношении все дорожные машины кажутся унылыми. Как теперь жить, на чем ездить?



Второй раз я выкатился на трек после легкого дождя, и уровень адреналина в крови побил все рекорды. На влажном покрытии реакции Шортката стали еще острее. Никогда прежде я не получал такого удовольствия от борьбы с машиной! Постоянные коррекции рулем, когда Shortcut даже на прямой пытается ехать боком при слишком резком открытии газа, не говоря уже о плясках на выходе



**Больше адреналина за такие деньги не получить**



**Даешь модификацию для дорог общего пользования!**

из поворота, пугали, но заставляли ехать еще быстрее. В одной из медленных связок родстер встал почти поперек: баранку пришлось крутить с бешеной скоростью от упора до упора – и я всё же отловил почти потерянную машину.

Надо собирать друзей, чтобы коллективно взять Shortcut в аренду на трек-день. Оно того стоит!

Shortcut 527 получился очень интересным и невероятно быстрым. И недорогим: 90-процентная локализация позволила удержать цену в пределах миллиона рублей. В следующем году планируется Монокубок из Шорткатов при поддержке РАФ. Машины можно будет не только покупать, но и брать в аренду. Стоимость одной тренировочной сессии – около 6000 рублей.

В принципе, Shortcut 527 мог попасть и на дороги общего пользования – если бы не пресловутая ЭРА-ГЛОНАСС. Законотворцы не только «пропололи» модельные ряды производителей, но и убивают нашу автомобильную инженерную школу. Вытащить бы их на трек и дать поездить на Шорткате – глядишь, появятся проблески в их умах.



# Келтикан® КОМПЛЕКС

НЕРВНЫЕ КЛЕТКИ  
ВОССТАНАВЛИВАЮТСЯ



КОГДА ВАШ  
ПОЗВОНОЧНИК ТРЕБУЕТ  
**ОСОБОЙ ЗАБОТЫ**

Удобный режим дозирования:

***1 капсула в день!***

Необходим курсовой прием\*

\* Курс приема - 20 дней, при необходимости повторить.

СГР № RU.77.99.11.003.E.005541.04.15 от 10.04.2015 г.

Противопоказания: индивидуальная непереносимость компонентов, беременность, кормление грудью.

Gallai V et al. Acta Neurol Scand 1992; 86:3-7; Muller D. Fortschr Med Orig. 2002;

120:131-3; Martiane T. et al. Proteomics 2012 Jan; 12(1): 145-56

ООО «Такеда Фармасьютикалс»: ул. Усачева, 2, стр. 1, 119048, Москва, Россия

Тел.: (495) 933 5511, факс: (495) 502 1625; www.takeda.com.ru

Дата выпуска рекламы: май 2017. Информация для специалистов здравоохранения. На правах рекламы



НЕ ЯВЛЯЕТСЯ ЛЕКАРСТВЕННЫМ СРЕДСТВОМ



# ДАЙ ГАЗУ!

Заправляем сжатым газом баллон предсерийной Весты CNG. Автор **Иннокентий Кишкурно**, фото: **Владимир Миро**

**VESTA CNG**  
ТЕСТ-ДРАЙВ

Лада Веста 1.6 CNG и бензиновая Веста 1.6

Автомобиль	Мощность	Момент	Разгон до 100 км/ч	Расход топлива: смешанный цикл
Веста 1.6, МКП	106 л.с.	148 Н·м	11,8 с	6,9 л/100 км
Веста 1.6 CNG, МКП	95 л.с.	133 Н·м	12,2 с	6,2 м <sup>3</sup> /100 км*

\*При движении на газу.

Охрана газовой заправки в Тольятти дружелюбна, но беспокоится: – Вы только не фотографируйте вокруг ничего!

Волнения напрасны: нам интересен исключительно процесс «зарядки» газом Весты CNG – без пяти минут серийного автомобиля. Впрочем, сама АГНКС тоже примечательна: ближайшая такая же, со сжатым метаном, более чем в ста километрах отсюда – в Сызрани!

Шильдик CNG на крышке багажника да кнопка переключения с бензина на газ на центральной консоли – вот и все видимые глазу отличия газовой Весты. Кнопка имеет временное исполнение, степень наполненности баллона с газом определяется по количеству горящих светодиодов. В ближайшее время этой кнопке обещают выделить штатное место в ряду прямоугольных клавиш над климатическим блоком, а запас газа будет отражаться в окошке трип-компьютера на панели приборов.

Тема автомобиля на сжатом природном газе живет на АВТОВАЗе больше десятка лет, но только сейчас получила, наконец, шанс быть реализованной. Партнером в этом проекте выступает компания «Альтернативные топливные системы», известная переоборудованием бензиновых автомобилей в битопливные. Она располагает необходимыми производственными мощностями, и уже сейчас ежегодно можно собирать около 5000 автомобилей.

Компримированный (сжатый) природный газ метан дешев и безопасен. Цена – от 13 до 16,5 рубля за кубометр, в зависимости от региона. При утечке метан не скапливается в полостях, а рассеивается в атмосфере. Но именно это стремление к рассеиванию заставляет использовать максимально надежные баллоны. Самый удобный и безопасный способ хранения сжатого метана – резервуар шарообразной формы. Так хранят газ на накопительных станциях. В автомобиле шар

размещать не с руки, поэтому используют близкие по прочности цилиндрические резервуары.

## Как устроено?

Баллон битопливной Весты вмещает 90 литров, что соответствует 21–22 кубометрам газа (точное значение объема определяется плотностью газа и давлением в заправочной колонке). Рабочее давление в баллоне 20 МПа при 15 °С, а проверочное достигает 30 МПа. Рабочий диапазон температур – от –40 до 55 °С.

На полной заправке газом можно проехать 300–400 км, и это обойдется втрое дешевле, чем на бензине. А поскольку 55-литровый бензобак остался нетронутым, на одной заправке обоими видами топлива Веста CNG может отмахать больше тысячи километров.

Баллон съел изрядную долю полезного пространства 480-литрового багажника.

При заправке на АГНКС вам выдадут переходник, который нужно защелкнуть на штуцере под лючком. Подсоединяете к другому концу шланг колонки – и можно заправляться.



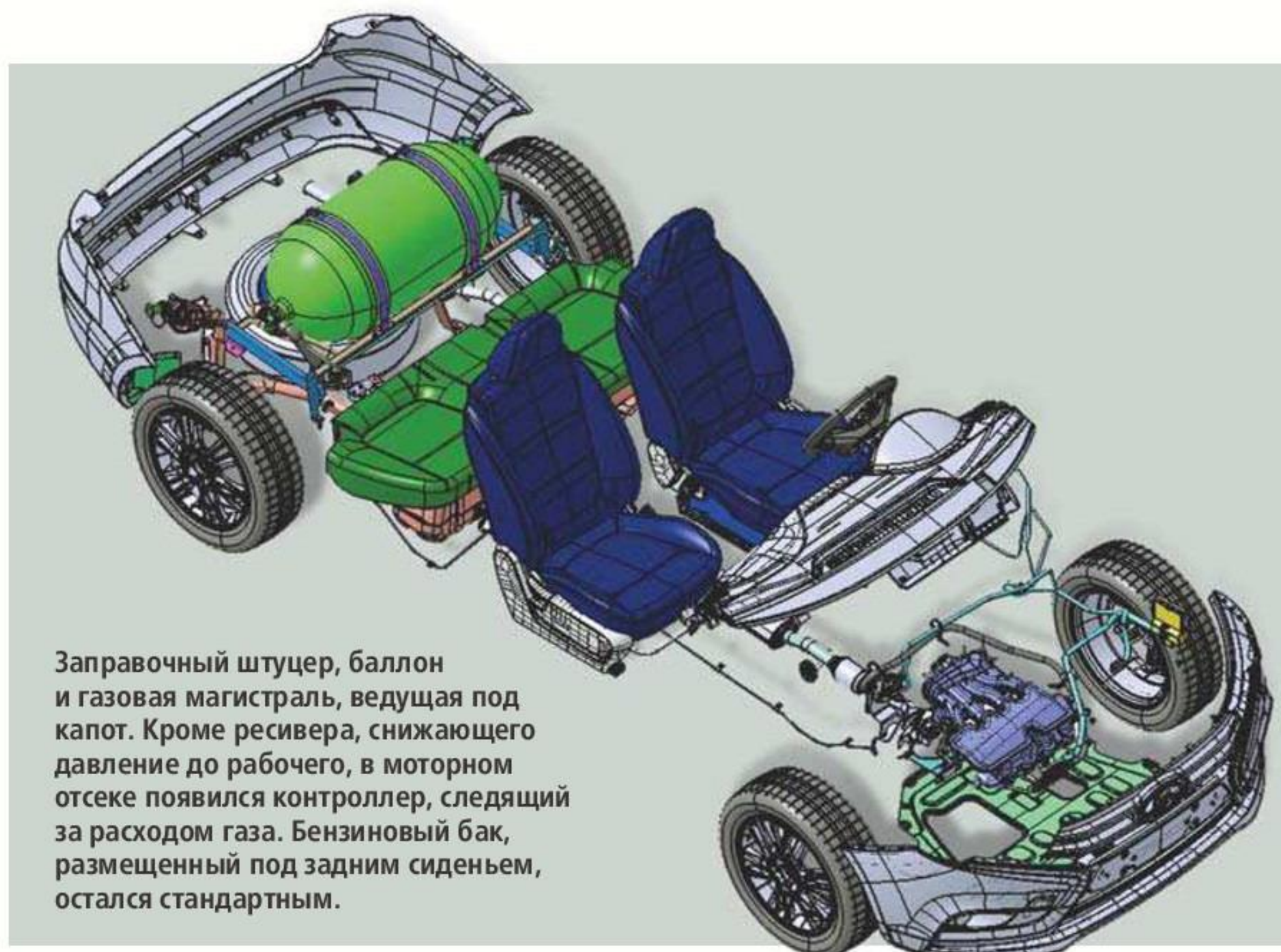


От него до задней стенки багажного отделения поместится не больше пяти полуторалитровых бутылок минералки. Это (исходя из того, что диаметр бутылки равен 92 мм) всего 460 мм. У обычной бензиновой Весты глубина багажника 920 мм – вдвое больше. Над баллоном места тоже почти не осталось – ну, пару плоских сумок впихнуть можно. На глаз реальный объем багажника сократился почти в два раза (точных заводских данных пока нет).

Фальшпол, прикрывающий запаску, тоже стал вдвое короче. Под ним – новый поддон для инструментов, огибающий запасное колесо, которое частично скрыто баллоном. Это не страшно: доставать запаску стало ненамного сложнее.

Стальная трубка-газопровод проложена под днищем и снизу ничем не прикрыта – впрочем, как и бензиновая магистраль. Газопровод идет под капот, к ресиверу, который снижает давление и отправляет газ дальше, в рампу, откуда он распределяется по форсункам. Под капотом же, слева по ходу движения, размещен контроллер, который при любом нерегламентированном расходе газа перекрывает его подачу.

Металлокомпозитный баллон – китайского производителя Sinoma. Говорят, оказался лучшим по прочности. Гарантийный срок его службы составляет 15 лет – при переосвидетельствовании раз в пять лет. Баллон отлично видно из салона при откидывании любой из частей спинки заднего сиденья, – фактически



Заправочный штуцер, баллон и газовая магистраль, ведущая под капот. Кроме ресивера, снижающего давление до рабочего, в моторном отсеке появился контроллер, следящий за расходом газа. Бензиновый бак, размещенный под задним сиденьем, остался стандартным.

он перекрыл весь проем, так что перевозить крупные грузы теперь невозможно. Из салона осуществляется доступ к вентилю: его нужно перекрыть, если машина не эксплуатируется длительный срок. Остальное газовое оборудование – итальянской компании Emer. Заправочный штуцер скрыт под лючком бензобака рядом с бензиновой заливной

горловиной. На любой газпромовской АГНКС выдадут переходник, который необходимо защелкнуть на штуцере. Переходники в основном западного производства, но у нас с собой свой – российский, более компактный, но чуть более сложный в пользовании: перед защелкиванием на штуцере его необходимо раскрутить. Но в целом процесс заправки прост с любым переходником: нужно защелкнуть его на штуцере и вставить в него пистолет. Отдал деньги в кассу – пошел газ.

Полная закачка баллона Весты в теории укладывается в 10 минут, но мы справились быстрее – всё зависит от давления в колонке.

## Едет?

Судя по паспортным данным, с переводом на газ Веста теряет 11 л.с. мощности и 15 Н·м крутящего момента. Разгон до сотни на газу занимает 12,2 секунды, в то время как на бензине – 11,8 секунды. Ощутить снижение мощности при размеренной езде сложно. Двигатель VA3-21129 в полной мере сохраняет свой характер, охотно раскручиваясь лишь после 3000 об/мин. Если не ронять стрелку тахометра ниже, динамика газовой Весты удовлетворит каждого.

Определить, на каком топливе работает машина, в большинстве случаев можно лишь по индикатору над кнопкой-переключателем либо при резких стартах с места и во время обгонных спуртов, когда легкий недостаток



Круглая кнопка перехода с бензина на газ – временное решение. Ее перенесут в ряд кнопок под климатическим блоком.

Индикация запаса газа – четыре светодиода. Позже эту функцию передадут маршрутному компьютеру.



На автомобилях, оснащенных ГБО не в заводских условиях, штуцер-заправочник обычно выводят под капот. На заправке нужно открывать подачу газа, а после заправки сбрасывать давление. На серийной Весте CNG заправка куда более напоминает обычную, бензиновую.





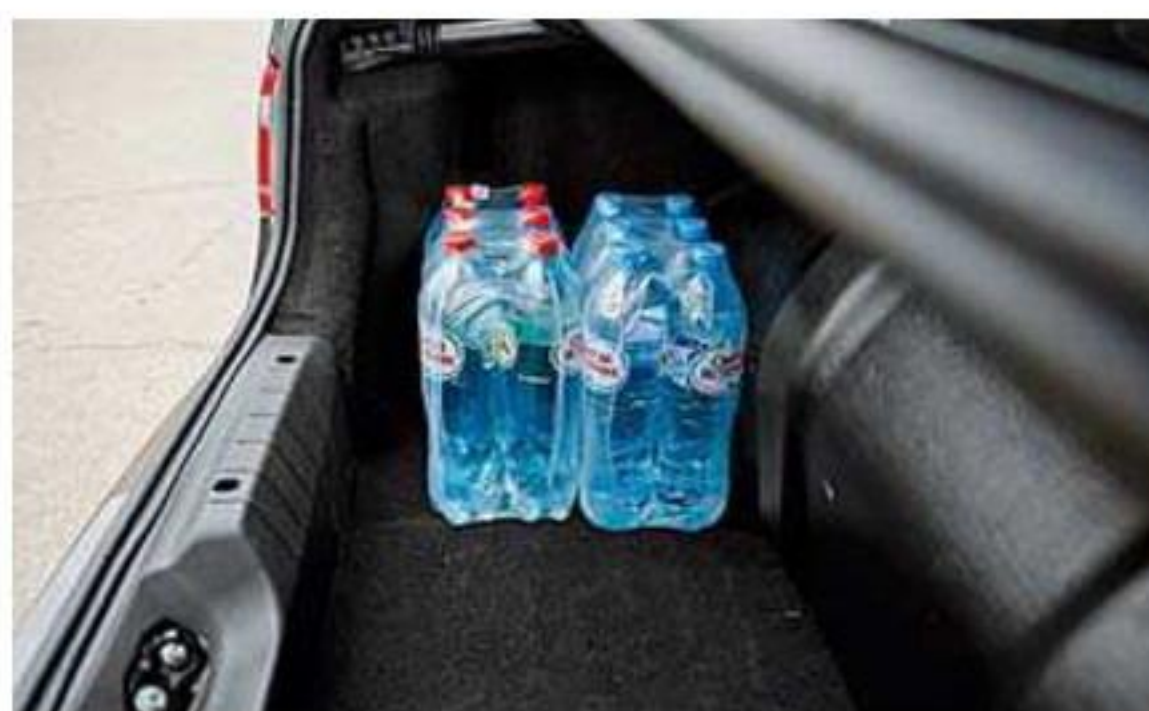
Возможности трансформации салона свелись к минимуму, зато эта Веста без дозаправки проезжает 1000 километров.

тяги всё же заметен. Пуск двигателя всегда происходит на бензине (газовый редуктор нуждается в предварительном небольшом прогреве), затем можно перейти на питание газом. Принудительный переход (нужно нажать кнопку) с газа на бензин и обратно занимает пару секунд и сопровождается негромким щелчком клапана за спинкой заднего сиденья. Есть и автоматическое переключение: если баллон с газом опустел, система сама перейдет на питание бензином. Но в некоторых режимах даже при движении на метане идет небольшой, около 1 л/100 км, расход бензина – он в малых дозах впрыскивается в цилиндры для снижения температуры горения смеси и сохранения ресурса мотора.

## А регистрация?

Веста CNG – не единично оснащенный ГБО автомобиль, а полноценная серийная модификация, первая в своем роде в России. Машина получила одобрение типа транспортного средства (ОТТС), у нее будет заводская гарантия, соответствующим образом дополненная сервисная книжка и отметка в ПТС о двойной системе питания. Сертификационные краш-тесты – фронтальный, боковой, удар в заднюю часть кузова – пройдены успешно: утечек газа не было ни в одном из испытаний, ГБО осталось герметичным.

При покупке автомобиля, его регистрации и дальнейшей эксплуатации от владельца не потребуются никаких дополнительных действий. Осмотр и обслуживание газового оборудования приурочены к обычным ТО, которые Веста проходит каждые 15 000 км. Выполнение



Китайский 90-литровый баллон вмещает 18–21 м<sup>3</sup> газа. Увы, его установка сократила глубину багажника вдвое.

всех операций с ГБО ложится на дилерскую сеть АВТОВАЗа. По прогнозам, цены на ТО будут лишь чуть выше, нежели у бензиновых автомобилей, ведь из значимых операций (помимо контрольно-осмотровых) добавится только регулярная смена картриджа воздушного фильтра.

## Где заправлять?

Теперь о грустном. Станций заправки компримированным природным газом в России не так много – чуть более трехсот по всей стране (бензиновых – свыше 25 тысяч). Но кое-какой прогресс есть: в 2016 году было построено 35 таких станций, а в нынешнем планируется построить еще двадцать пять.

В Москве и Санкт-Петербурге пока по четыре АГНКС. Особый интерес проявляют южные и кавказские регионы; там инфраструктура начала развиваться раньше – дилеры уверены, что спрос на Весту CNG будет.

Отчасти ситуацию могут спасти ПАГЗ – передвижные автомобильные газовые заправщики. Каждый такой заправщик представляет собой полуприцеп Тонар, несущий 16 баллонов, способных вместить 5000 кубометров КПГ: можно заправить 100 битопливных Газелей или 250 седанов Веста CNG. Подобные заправщики пробовали вводить в эксплуатацию еще в конце 1990-х годов, но широкого распространения они не получили – отчасти из-за малого размера баллонов и большого количества ненадежных соединений между ними. Новые заправщики надежнее, легче. И быстрее заправляются. Буксируемый тягачом ПАГЗ «задувают» на обычной АГНКС примерно



Подполье багажника теперь выглядит так. Пустой пластиковый контейнер гремит на ходу.

за пять часов. Сейчас одна из станций Газпрома в Ставрополе уже эксплуатирует такой заправщик, а в 2018 году ПАГЗ начнут обслуживать трассу Москва – Санкт-Петербург. Но это всё речь о коммерческих перевозках. Что же касается частного пользования битопливными автомобилями...

## Когда и почему?

Серийные битопливные Весты с 1,6-литровым мотором ВАЗ-21129 и пятиступенчатой механикой JР5 будут ориентированы главным образом на работу в такси. Дилеры уже начали принимать заказы. Несколько машин передали потенциальным заказчикам в опытную эксплуатацию. Запланировано сделать в этом году около 600 автомобилей, их направят «различным коммерческим структурам» в Московской области и Татарстане.

Если обычная Веста 1.6 в исполнении Classic + Start стоит 570 900 рублей, то версия CNG обойдется в 600 900 рублей. Между тем переоборудование машины в заводских условиях обходится в 170 000 рублей! Из этих затрат государство компенсирует производителю 140 000 рублей, поэтому конечный потребитель переплачивает всего 30 000 рублей, которые можно «отбить» довольно быстро при активной эксплуатации.

Веста CNG Comfort оценена в 628 900 рублей, Веста CNG Lux – в 691 900 рублей, а Веста CNG Luxe + MMS – в 715 900 рублей.

Рынок очень ждет битопливный Ларгус CNG, который часто используют для коммерческих перевозок, но до него дело дойдет только в следующем году.





Innovation  
that excites\*

# ОТЛИЧНОЕ ВЛОЖЕНИЕ!

СЕРВИСНЫЙ КОНТРАКТ<sup>1</sup> НА ТО<sup>2</sup> —  
ВЫГОДА ГАРАНТИРОВАНА!



## РЕАЛЬНАЯ ВЫГОДА

- До 30%<sup>3</sup> выгоды к текущим ценам на ТО;
- Инфляция остановлена: для вас цены больше не растут!



## РАЗУМНОЕ ПЛАНИРОВАНИЕ

В ближайшие годы в вашем бюджете не будет статьи расходов на ТО.



## ГАРАНТИЯ МОБИЛЬНОСТИ

Вы можете пройти ТО у любого дилера Nissan в РФ, участвующего в программе.<sup>4</sup>



## СПОКОЙСТВИЕ В ПУТИ

Программа помощи на дорогах Nissan Assistance<sup>5</sup> в течение всего срока действия Сервисного Контракта.

<sup>1</sup> Сервисный контракт — это пакет из нескольких очередных ТО, приобретаемых одновременно, включает в себя все обязательные регламентные работы и запасные части/расходные материалы, входящие в соответствующее ТО согласно рекомендациям изготовителя (проведение дополнительных операций, не входящих в ТО, не покрывается Сервисным контрактом). Перечень автомобилей, участвующих в программе, уточняйте на сайте [www.nissan.ru](http://www.nissan.ru) в разделе Сервисный контракт.

<sup>2</sup> ТО — периодическое техническое обслуживание, рекомендованное изготовителем.

<sup>3</sup> При приобретении пакета «Сервис 36» для автомобиля Nissan Qashqai 2,0 л, на основании расчета относительно средней суммарной стоимости первых трех ТО того же автомобиля у официальных дилеров в г. Москва.

<sup>4</sup> Условия приобретения «Сервисного контракта» уточняйте у официальных дилеров Nissan. О дилерах, участвующих в программе, узнавайте на сайте [www.nissan.ru](http://www.nissan.ru) в разделе Сервисный контракт.

<sup>5</sup> Nissan Ассистанс. \* Инновации, которые восхищают.





# БУРЖУА И АЗИЯ





2 100 000 2 200 000 2 300 000 2 400 000 2 500 000 Р

2 167 970\*

2 249 900

2 376 000

### Renault Koleos

**ДВИГАТЕЛЬ:**  
бензиновый, 2,5 л (171 л.с.)  
**КОРОБКА ПЕРЕДАЧ:**  
вариатор  
**КОМПЛЕКТАЦИЯ:**  
Premium

### Subaru Forester

**ДВИГАТЕЛЬ:**  
бензиновый, 2,5 л (171 л.с.)  
**КОРОБКА ПЕРЕДАЧ:**  
вариатор  
**КОМПЛЕКТАЦИЯ:**  
Elegance+

### Hyundai Santa Fe

**ДВИГАТЕЛЬ:**  
бензиновый, 2,4 л (171 л.с.)  
**КОРОБКА ПЕРЕДАЧ:**  
6-ступенчатый автомат  
**КОМПЛЕКТАЦИЯ:**  
High-Tech

\*Здесь и далее  
цены приведены  
по состоянию  
на 6 июля 2017 года.



Есть ли у нового кроссовера Renault Koleos шанс догнать и перегнать одноклассников – Hyundai Santa Fe и Subaru Forester?

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

**Ч**то ни говори, а в современном мире имидж – всё! Носишь актуальный пиджак в клетку – ты на гребне волны, в тренде и вообще красавчик. Надел в полоску – уже чувствуешь себя как-то неловко.

В автомобильной индустрии реноме марки значит очень многое. Если массовый производитель сделает премиальный продукт, то с большой долей вероятности он

не найдет спроса. Спросите у людей из Фольксвагена про представительский Phaeton, и настроение у них вмиг упадет. С люксовыми еще сложнее. Если Dacia выпустит машину среднего ценового сегмента, она, скорее всего, с треском провалится. Маркетинг!

Вот и Renault в России ассоциируется прежде всего с Loganом и его производными. Эти неприятные машины





### Subaru Forester

Предстал в 2012 году и не раз модернизировался – последние новшества вносились прошлой весной. В следующем году ждем машину нового поколения.

#### ДВИГАТЕЛИ:

бензиновые:

2.0 (150 л.с.) – от 1 659 000 Р

2.5 (171 л.с.) – от 2 189 000 Р

2.0 турбо (241 л.с.) – от 2 599 000 Р

### Hyundai Santa Fe

Дебютировал в 2012 году. Через три года был проведен фейслифтинг. Доступен длиннобазный семиместный Grand Santa Fe.

#### ДВИГАТЕЛИ:

бензиновый:

2.4 (171 л.с.) – от 1 956 000 Р

дизельный:

2.2 (200 л.с.) – от 2 199 000 Р



Subaru Forester

Сиденья плоские и не «хваткие» – в поворотах держат плохо.

выиграли борьбу в низшем ценовом сегменте, но затянули французов в имиджевую ловушку: «настоящие» Renault постепенно ушли с рынка – у наших дилеров не найти ни Scenic, ни Megane, ни Clio. Но первые робкие шаги к выходу из имиджевого провала уже сделаны. В прошлом году в России дебютировал стильный Картур (не «француз», но тем не менее), а теперь на сцену вышел новый Koleos.



Hyundai Santa Fe

Редко встретишь столь же удобные сиденья – почти эталон.

Как признаются маркетологи Renault, популярности прежнего Колеоса мешала его межклассовость (до сегмента D недотягивал, а класс С перерос). Новая машина изрядно подросла и не выглядит недомерком на фоне конкурентов. По крайней мере тех, что приняли участие в нашем тесте, а это Hyundai Santa Fe и Subaru Forester. Все три машины – полноприводные, с моторами равной мощности (171 л.с.) и сопоставимы по цене.



Renault Koleos

Этим креслам не хватает длины подушки, а в верхней части спинки мешает поперечина.

### Присядем на дорожку

Посмотрите, как приосанился Koleos! Он по-прежнему базируется на платформе кроссовера Nissan X-Trail, но внешне всё так же не имеет с донором ничего общего. И если раньше он тускнел на фоне угловатого собрата, то теперь ситуация поменялась диаметрально: X-Trail чуток замылился, а Koleos обрел лоск. Из скромного рабочего он превратился в холеного буржуа.





После дождя запотела левая противотуманка. Детская болезнь?



### Renault Koleos

В Европе показан в 2016 году, до нас добрался только сейчас – потребовалось время на адаптацию к российскому рынку. В основе – платформа кроссовера Nissan X-Trail.

#### ДВИГАТЕЛИ:

бензиновые:

2.0 (144 л.с.) – от 1 699 000 Р

2.5 (171 л.с.) – от 2 009 000 Р

дизельный:

2.0 (177 л.с.) – от 2 169 000 Р



## ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ

	HYUNDAI SANTA FE	RENAULT KOLEOS	SUBARU FORESTER
<b>Снаряженная/полная масса</b>	1793/2510 кг	1607/2157 кг	1585/2015 кг
<b>Время разгона 0–100 км/ч</b>	11,5 с	9,8 с	9,8 с
<b>Максимальная скорость</b>	190 км/ч	199 км/ч	197 км/ч
<b>Радиус разворота</b>	5,45 м	5,7 м	5,7 м
<b>Топливо/запас топлива</b>	АИ-92, АИ-95/64 л	АИ-95/60 л	АИ-95/60 л
<b>Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл</b>	14,1/7,5/9,9 л/100 км	10,7/6,9/8,3 л/100 км	10,9/6,8/8,3 л/100 км
<b>ДВИГАТЕЛЬ</b>			
<b>Тип</b>	бензиновый	бензиновый	бензиновый
<b>Расположение</b>	спереди, поперечно	спереди, поперечно	спереди, продольно
<b>Конфигурация/число клапанов</b>	P4/16	P4/16	Op4/16
<b>Рабочий объем</b>	2359 см <sup>3</sup>	2488 см <sup>3</sup>	2498 см <sup>3</sup>
<b>Степень сжатия</b>	10,5	10,0	10,0
<b>Мощность</b>	126 кВт/171 л.с. при 6000 об/мин	126 кВт/171 л.с. при 6000 об/мин	126 кВт/171 л.с. при 5800 об/мин
<b>Крутящий момент</b>	225 Н·м при 4000 об/мин	233 Н·м при 4000 об/мин	235 Н·м при 4000 об/мин
<b>ТРАНСМИССИЯ</b>			
<b>Тип привода</b>	полный	полный	полный
<b>Коробка передач</b>	A6	CVT	CVT
<b>Передаточные числа: I/II/III/IV/V/VI/з.х.</b>	4,21/2,64/1,80/1,39/1,00/0,77/3,39	2,63–0,38/1,96	3,58–0,57/3,67
<b>Главная передача</b>	3,91	5,69	4,11
<b>ХОДОВАЯ ЧАСТЬ</b>			
<b>Подвеска: спереди/сзади</b>	McPherson/многорычажная реечное, с электроусилителем	McPherson /многорычажная реечное, с электроусилителем	McPherson/многорычажная реечное, с электроусилителем
<b>Рулевое управление</b>	дисковые, вентилируемые	дисковые, вентилируемые	дисковые, вентилируемые
<b>Тормоза: спереди/сзади</b>	235/65 R17	225/60 R18	225/60 R17
<b>Шины</b>			

## Пока корейский ленивец набирает сотню, у меня успеет вырасти борода

Сложносочиненная головная светодиодная оптика, декоративные (функциональной нагрузки они не несут) «жабры» на передних дверях и задние фонари с «усиками» придают облику изысканность. Красивы и выхлопные патрубки, соединенные поперечной планкой. Упс, да это бутафория! Настоящая труба спрятана под бампер. Как бы то ни было, облик у Колеоса самый яркий и запоминающийся в сегодняшней компании. Пятилетние Subaru Forester и Hyundai Santa Fe на его фоне теряются – возраст дает о себе знать.

Последним Renault, чей салон произвел на меня впечатление, был представительский хэтчбек Vel Satis шестнадцатилетней давности. С тех пор прорывов не случилось – до появления нового Колеоса. Мощные распорки, соединяющие центральную консоль и массивный туннель, вертикально ориентированный 8,7-дюймовый экран





Кнопка открывания лючка топливного бака элегантно вписана в дверную ручку.

Несмотря на пятилетний возраст, салон Santa Fe еще бодрячком. И отделка на высоте. Олдскульная россыпь крупных кнопок на центральной консоли вовсе не напрягает. Разобраться в них – секундное дело.



Расположенные в эффектных колodцах приборы не бликуют даже на ярком солнце.



Кнопка Drive Mode призвана менять характер автомобиля. Получается не очень.



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

Салон качественно отделан и богато оборудован, и это смело можно занести в актив Колеоса.

Вариатор не любит долгого движения втяг по бездорожью.



Это один из пяти вариантов оформления панели приборов.



Выключенная ESP после нескольких секунд пробуксовки включается самостоятельно.



Разъемы USB находятся в недрах подлокотника – вставить туда флешку с первой попытки не так-то просто.

Вариатор Lineartronic – лучший среди себе подобных. Быстротой отклика и предсказуемостью работы он заткнет за пояс большинство автоматов.



После недавнего обновления дисплей трип-компьютера стал краше и информативнее.



Тайну кнопки SRH Off мне раскрыл мануал: оказывается, она предназначена для отключения адаптивности фар.





Смотрите на iPad:  
панорамы салонов



Шестиступенчатый автомат не отличается «скорострельностью» даже в спортивном режиме работы.



↑ Камеры кругового обзора входят в пакет Advanced, предлагаемый за 75 000 рублей.

↓ Логика и удобство пользования кнопками на руле – образцовые.



↑ Графика навигатора простенькая, зато он выдает подсказки о дорожных камерах на пути следования.

→ Традиция Renault: блок управления аудиосистемой пристроен с тыльной стороны руля.



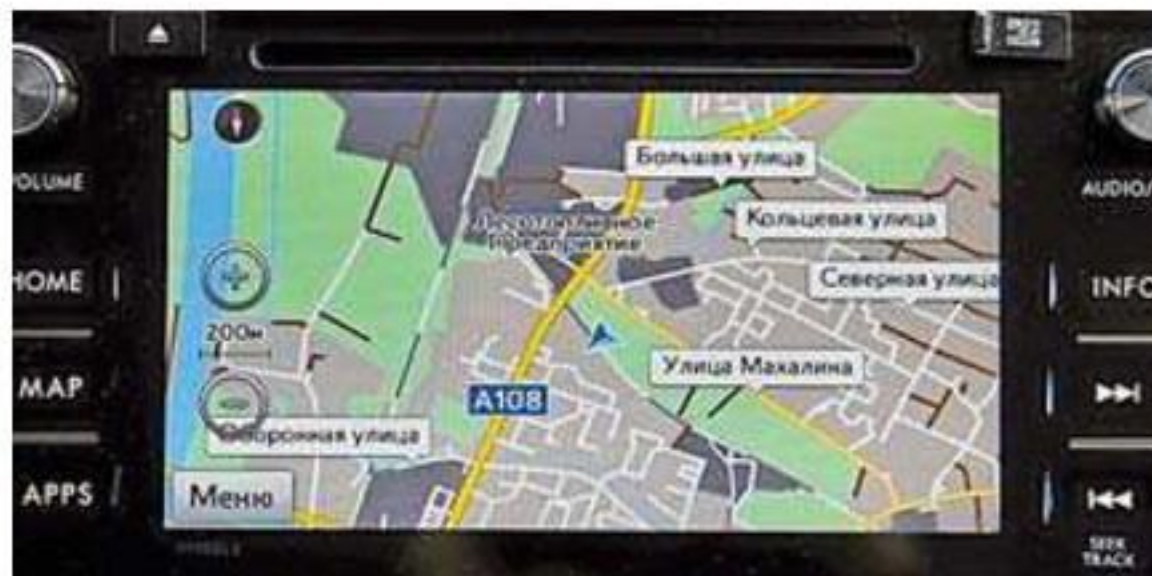
← На большом экране легко уживаются графическая картинка и натуральная.

↓ Koleos – единственная модель Renault в России, снабженная вентиляцией сидений.



↑ Руль перегружен кнопками. Черт ногу сломит!

→ Режим X-Mode приспособливает силовой агрегат и ездовую электронику для эффективного движения по бездорожью.



↑ Навигатор – прерогатива версии Elegance+. Доплата за него – 60 000 рублей.

↓ На верхний экран можно вывести «мультик» распределения крутящего момента по осям.



## Модная коричневая кожа и глянцевые наклейки в Subaru смотрятся чужеродно – как глазок видеокamеры на ламповом телевизоре

(между прочим, самый большой в сегменте), по бокам от которого торчат уши-дефлекторы климат-контроля, – необычные формы. Примечательна и панель приборов: вынесенные на края шкалы датчиков температуры охлаждающей жидкости и запаса топлива аналоговые, а расположенные по центру тахометр и цифровой спидометр – виртуальные, причем оформление фона дисплея можно менять.

Повсюду мягкий пластик, приятная на ощупь кожа, наклейки под матовый алюминий. Даже псевдодеревянные вставки уместны. А белые сиденья – шик! Хотя поклонники практичности выберут коричневый цвет или традиционный черный. За электроприводы, обогрев и вентиляцию – спасибо.

Но кое за что салон Колеоса можно погладить против шерсти. Красивые сиденья неидеальны. И ладно бы претензии ограничились короткой подушкой (к этим вещам уже относишься философски), так ведь нет – больше всего мешает откровенно неуместная поперечина в верхней части спинки.

Стеклоподъемник с доводчиком всего один – со стороны водителя (родство с Ниссаном дает о себе знать). Быстродействие и логика пользования мультимедиа-системы R-Link оставляют желать лучшего: слишком много манипуляций требуют простейшие задачи. Даже кондиционер приходится включать через меню. Удивил и навигатор, который не знает солидный кусок трассы М5: показывает не дорогу, а чисто поле!

Не ахти сиденья и у Форестера: плоские, с никакой боковой поддержкой. Электрические регулировки – только у водителя. Пассажиру приходится подстраивать кресло вручную. В предыдущем тесте с участием «лесника» (ЗР, № 4, 2017) я критиковал его отсталость: ключ без выкидного жала, навигации нет, дисплей трип-компьютера допотопный – черно-белый... В нынешней машине все указанные недостатки устранены. Счастье? Но я остаюсь холоден, поскольку салон в целом не изменился.

Модная сегодня коричневая кожа и глянцевые черные наклейки здесь смотрятся чужеродно – как глазок видеокamеры



### СЕРВИС В ЦИФРАХ

	Периодичность ТО	Гарантия	Дилеры (СТОА)
HYUNDAI SANTA FE	15 000 км или 12 месяцев	3 года или 100 000 км	168
RENAULT KOLEOS	15 000 км или 12 месяцев	3 года или 100 000 км	164
SUBARU FORESTER	15 000 км или 12 месяцев	3 года или 100 000 км	47





С клиренсом 205 мм Koleos готов смело утюжить бездорожье. В грязи самое главное – чтобы внезапно не проснулась система стабилизации.

на ламповом телевизоре. Недовольство вызывают унылый пластиковый набалдашник ручника и чрезмерно низко расположенный селектор вариатора. Заплатив 2 249 900 рублей за машину, я воспринял бы это как личное оскорбление.

Зато у Subaru черный пояс по обзорности. Большая площадь остекления, тонкие передние стойки, крупные наружные зеркала, высокий капот, чей



край виден с водительского места. С таким активом можно смело махнуть рукой на статические линии-подсказки в камере заднего вида – не так уж они и нужны!

Hyundai Santa Fe с Форестером одногодки, но насколько же салон «корейца» интереснее и актуальнее! И ничуть не устарел. Глядя на стекающую, словно подтаявшее мороженое, центральную консоль, я, как и пять лет назад, цокаю – хороша! Разве что

С диагональным вывешиванием Koleos справляется благодаря электронной имитации межколесных блокировок. Кузову такие экзерсисы не нравятся – дверные проемы перекашиваются.

Santa Fe единственный в троице позволяет полностью отключить систему стабилизации. Сильно лихачить в грязи опасно – слишком мал дорожный просвет.

экран мультимедиа по нынешним меркам тускловат.

По богатству оснащения Santa Fe на равных соперничает с Колеосом и превосходит Forester: ручник с электроприводом, панорамная крыша, самопарковщик, адаптивный круиз-контроль, система отслеживания разметки, камеры кругового обзора. Есть и вентиляция передних сидений. Кресла Santa Fe приятно удивили выверенным профилем, внятной боковой поддержкой и идеальным







соотношением между жесткостью и мягкостью – в таких можно ездить без усталости днями напролет.

Отличные условия и в заднем ряду: и просторно, и удобно. Только в Santa Fe сиденья можно регулировать в продольном направлении и менять угол наклона спинки. Здесь самые вместительные дверные кармашки и полностью опускаемые стекла. Красота!

По запасу пространства для ног Koleos и Forester схожи. Но Subaru все-таки уступает **На перегибах рельефа кузов держится молодцом. Беспокойство вызывает лишь малый угол въезда: того и гляди оторвешь бампер.**

в гостеприимстве: ступням тесно, у сидений короткая подушка, верхних дефлекторов обдува нет, как нет и индивидуальной подсветки. А подлокотник приходится выцарапывать из спинки – петелек японцы не предусмотрели.

### Путь и водитель

С первых километров Koleos дает понять, что в его системе ценностей на первом месте – комфорт экипажа. По шоссе плывет дирижаблем, деловито покачиваясь на асфальтовых волнах. На вьющихся дорожках уже не так неуклюж, как предшественник, однако до звания driver's car ему как до Луны.

**Вне асфальта Subaru раскрывается только после включения режима X-Mode.**

«Длинный» руль (три оборота от упора до упора) потчует водителя синтетическим усилием. С ростом скорости он тяжелеет, однако информативности не прибавляется. Если переборщить со скоростью в вираже, Koleos, изрядно накренившись, вываливается наружу поворота. В общем, этот буржуа не любит торопиться.

**При диагональном вывешивании кузов не перекашивает – все двери закрываются легко.**





С 2,4-литровым бензиновым двигателем Santa Fe ускоряется подчеркнуто неторопливо. Дизельная версия пободрее будет.



переключения, мимикрируя под семиступенчатый автомат. Получается не очень. Отклики на акселератор задемпфированные – паузы и задержки все-таки ощущаются.

Какой контраст с Форестером! Его клинцепной вариатор Lineartronic передает тягу куда охотнее и точнее – Subaru рвется в бой даже после микроперемещения педали газа. Такую отзывчивость и удобство в управлении разгоном у вариаторных машин (да и не только у них) еще поискать! Вот только оппозитный мотор орет как резаный. Гул идет и от колесных арок.

Подвеска Форестера тоже не склонна работать безмолвно и обрабатывает грубые

неровности с изрядным стуком. Зато плавностью хода и энергоемкостью «лесник» превзошел своих оппонентов. Ямы, бугры, буераки – всё нипочем. Кажется, дело не дойдет до пробоя, даже если «форик» провалится в какой-нибудь каньон.

В ходе последней наномодернизации электроусилитель руля в очередной раз перекалибровали, и это явно пошло на пользу – появился четкий «ноль», усилие на руле стало чуть выше и натуральнее. Момент, когда машина срывается с траектории, легко чувствуется по разгрузившемуся штурвалу. И пусть не вводит в заблуждение кнопка *ESP Off* на передней панели: нажав ее, можно лишь притупить бдительность системы

**Второй ряд не только просторен, но и удобен: лишь Santa Fe предлагает пассажирам индивидуальные регулировки. Дефлекторы в центральных стойках – достаточно редкое решение.**

От плохих дорог Koleos кривится, как француз от порошкового вина. На мелочовке дробит, передавая тремор на руль. Со среднекалиберными неровностями шасси худо-бедно справляется, однако ямы поглубже лучше объезжать стороной: подвеска сдается, замыкаясь на буферы сжатия. Конкуренты такого себе не позволяют.

Позаимствованный у Ниссана 2,5-литровый атмосферник в ходе обновления разжился фазовращателями на обоих распредвалах и непосредственным впрыском топлива, увеличена степень сжатия, однако эти меры не сделали Koleos быстрым. Он уверенно ускоряется и выходит на обгоны, но душу не бережит. Такой характер придает ему клиноремённый вариатор Jatco JF016E, который научили имитировать





Forester воспринимается как самый динамичный в тестовой тройке.



стабилизации. Впрочем, славное раллийное прошлое марки дает о себе знать: порог срабатывания ESP отодвигается настолько далеко, что система практически не мешает активному водителю.

А вот для Santa Fe последняя модернизация пошла на пользу не во всем. Сначала о хорошем. Подвеска так и осталась жесткой, остро реагирующей даже на мелочовку. Но с ее слабой энергоемкостью покончено окончательно и бесповоротно – до пробоев не доходит даже на самых внушительных «лежащих полицейских». Давно бы так!

Кнопки обогрева задних сидений спрятались в торце подлокотника – сразу и не заметишь.



Однако с двигателем случился регресс. Если прежде 2,4-литровый агрегат выдавал 175 «лошадей» (и их решительно не хватало), то теперь – сто семьдесят одну. Бензиновый Santa Fe и раньше не блистал горячим темпераментом, а теперь и вовсе стал унылым – ускоряется подчеркнуто нехотя. Судя по заводским данным, проигрыш соперникам составляет аж полторы секунды. По ощущениям – еще больше.

Пока корейский ленивец набирает сотню, у меня успевают вырасти борода. Если перевести переключатель *Drive Mode* в спортивное положение, машина из меланхолика превращается всего



Несмотря на короткую колесную базу, в просторе для задних пассажиров Forester не уступает соперникам. За обогрев спасибо, но верхние дефлекторы обдува тоже были бы лишними.

лишь во флегматика. Спасибо, хоть руль приобретает зачатки обратной связи.

Но больше всего ошарашивает прожорливость – в среднем 14,5 л/100 км, в то время как соперники довольствуются 11 литрами на сотню. С нескромным аппетитом корейцам надо определенно что-то делать. Я хоть и не поклонник «старт-стопа», но такая система была бы не лишней.

Santa Fe уступает оппонентам и в геометрической проходимости: клиренс всего 185 мм. И низкая юбка переднего бампера не внушает оптимизма. Тем не менее по грязи Hyundai идет уверенно – помогает блокировка многодисковой муфты привода задних колес. Можно полностью отключить ESP. Главное – не останавливаться на слабом грунте: тяжелая машина быстро проваливается по самые ступицы.



Задний ряд Колеоса просторен, но сиденье не регулируется. К услугам пассажиров – два USB-порта и 12-вольтовая розетка.



От плохих дорог Koleos кривится, как француз от порошкового вина



Муфту можно заблокировать и у Колеоса (даже нужно, поскольку уменьшается риск ее перегрева), но ехать на нем по размытому полю – суцая мука. А всё из-за странной настройки ESP. Отключишь ее, а она потом незаметно (секунд через пять) активируется вновь. Причем где-нибудь посреди лужи! В итоге я, чтобы не забуксовать, всё время держал палец наготове, щелкая по кнопке отключения. Пердимонкль, иначе не скажешь. А вот у кого не возникает абсолютно никаких проблем вне асфальта, так это у Форестера,

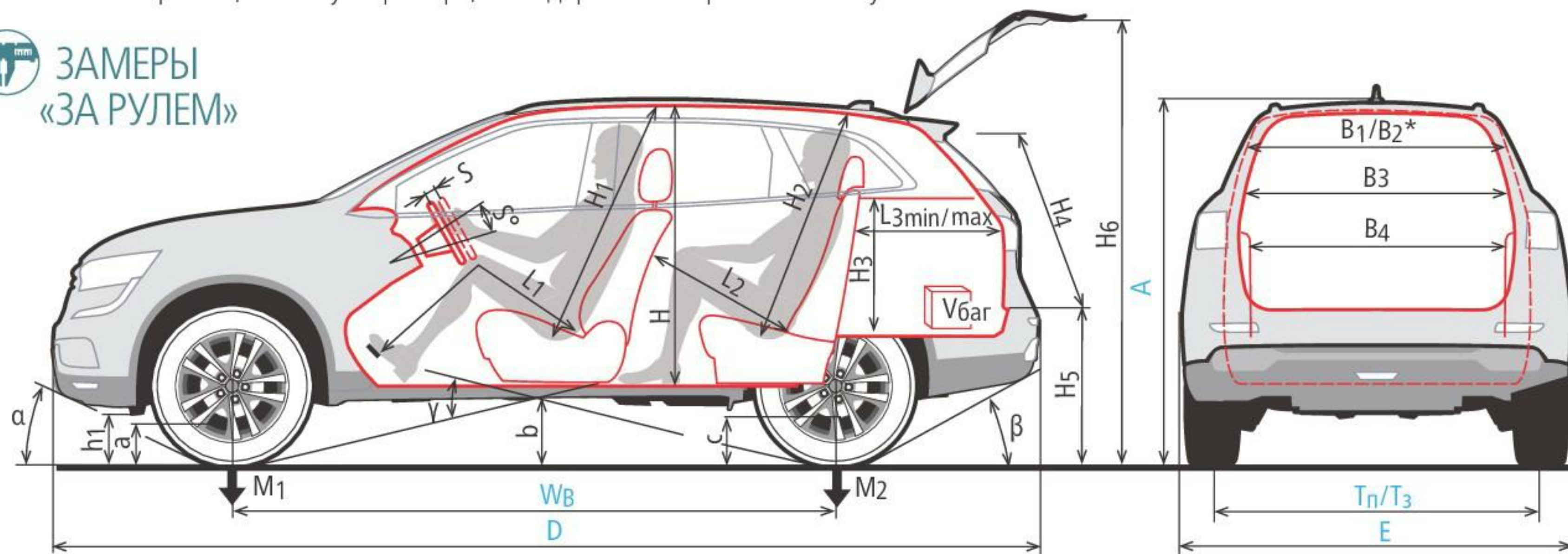
который по бездорожью чуть ли не маршем шагает. Для этого требуется всего-навсего включить режим X-Mode, в котором мотор менее остро реагирует на подачу топлива, вариатор меняет передаточное соотношение, имитируя работу понижайки, а система стабилизации переходит в вездеходный режим. И ведь работает! Там, где на других машинах притормаживаешь, выискивая более-менее приемлемую траекторию, на «форике» несешься напропалую. Для покатушек по бездорожью он приспособлен лучше всех.

ПАРАМЕТРЫ ГЕОМЕТРИЧЕСКОЙ ПРОХОДИМОСТИ (замеры ЗР)

	HYUNDAI SANTA FE	RENAULT KOLEOS	SUBARU FORESTER
<b>Просвет</b>			
a*	185 мм	205 мм	205 мм
b	195 мм	215 мм	225 мм
c	185 мм	210 мм	240 мм
<b>Угол</b>			
α	21,0°	20,0°	25,5°
β	21,5°	26,0°	25,5°
γ	16,0°	18,0°	20,0°

\*По защите двигателя.

ЗАМЕРЫ «ЗА РУЛЕМ»



	L1, мм	H1, мм	B1, мм	H, мм	L2, мм	H2, мм	B2, мм	L3min/max, мм	H3, мм	B3, мм	H4, мм	Vбар., л	B4, мм	H5, мм	H6, мм	M1, кг (%)	M2, кг (%)	M (M1+M2), кг	S°, град./S, мм	h1, мм	D, мм	Wb, мм	A, мм	E, мм	Tп/Tз, мм
HYUNDAI SANTA FE	945-1190	1010	1510	1185	550-920	950	1440	1045-2095	465	1150	925	412/585	1140	770	1900	1017,5 (54,4)	853,5 (45,6)	1871,0	5,0/50	235	4700	2700	1675	1880	1633/1644
RENAULT KOLEOS	955-1170	1010	1455	1180	705-940	955	1420	930-1980	460	1065	815	340/538	1045	770	1865	958,5 (55,5)	768,0 (44,5)	1726,5	5,0/50	225	4672	2705	1673	1843	1591/1586
SUBARU FORESTER	940-1210	1070	1450	1280	690-950	1010	1440	870-1980	425	1070	885	320/505	1100	720	1795	889,5 (56,2)	692,5 (43,8)	1582,0	3,0/40	310	4610	2640	1735	1795	1545/1555

\*По первому/второму ряду сидений.

Синий цвет – данные производителя.





← Дизельный Koleos 2.0 снабжен клинцепным вариатором, с которым уверенно едет по бездорожью.



↑ У моноприводной модификации на панели слева от руля – сплошь заглушки. Невозможно даже отключить систему ESP.



↑ Салон версии Initiale Paris отделан роскошной наппой, на спинках сидений – соответствующее тиснение.

## » НА ЧУЖБИНЕ

Мы не упустили возможность познакомиться еще и с дизельной модификацией Колеоса, которую позиционируют как флагманскую. Стартовая цена – 2 169 000 рублей. Самый дорогой Renault!

Двухлитровый турбодизель прибавил четыре «лошадки» по сравнению с предшественником и теперь развивает 177 л.с. Подрос и крутящий момент: 380 Н·м против былых 360 Н·м. Поскольку новый Koleos на полцентнера легче предыдущего, с места до сотни он ускоряется за девять с половиной секунд вместо прежних 11,9 секунды. Даже бензиновая 2,5-литровая модификация остается позади. Особенно заметно преимущество в эластичности: машина без надрыва и рева дизеля легко ускоряется с 80 км/ч и воспринимается более скоростной. И аппетит скромный: в среднем 8 л/100 км.

Весомую лепту в такую прыть внес вариатор, который пришел на смену классическому автомату. Это не тот вариатор, что применяется на бензиновой версии, а клинцепной, как на Murano 3.5, – может переваривать до 400 Н·м момента.

Вариатор хорош не только на шоссе – он позволяет уверенно ехать внацяг

по бездорожью, где бензиновый Koleos уже начинает хандрить.

Я поехал на машине в топовом исполнении Initiale Paris, о чем вещают соответствующие таблички на кузове и гравировка на руле, подрезанном в угоду моде. К нам «парижские» Колеосы поставлять не будут – во многом из-за внушительных 19-дюймовых колес с низкопрофильными шинами, на которых машина едет очень жестко даже по ухоженным финским дорогам.

Да-да, я ездил по Финляндии и благодарен навигационной системе за то, что она предупреждает о скоростных камерах не только графически, но и голосом. Очень удобно. Тем более что в одной деревушке ограничение – 40 км/ч, в другой – 30... Надо быть предельно внимательным: везде камеры, камеры, камеры. А штрафы драконовские! На обычных дорогах дозволенный максимум – 80 км/ч. Лишь раз проехал по участку с потолком скорости 120 км/ч.

Обмануть «большого брата», притормаживая перед камерами, не получится: они высчитывают среднюю скорость. В общем, ездить здесь на машине без круиз-контроля опасно для кошелька. Кстати, круиз-контроль в Колеосе совсем расслабленный: под горку машина порой набирает

на 8–10 км/ч больше заданного предела. Будьте начеку!

Напоследок прокатился на переднеприводной версии с 130-сильным турбодизелем 1.6 и шестиступенчатой механикой. По сравнению с двухлитровым мотором этот тархтит сильнее – вибрации еще как ощущаются! Тяги на малых оборотах – с гулькин нос, с непривычки пару раз заглох. Потом приунылся подгазовывать от души. Но к чему эта излишняя суета? Даже на полупустых улочках Хельсинки выматывает – а что будет у нас? А у нас этой модификации не будет. Говорят, нет смысла заморачиваться с сертификацией ради единичных продаж. Полностью согласен.



↑ В Финляндии навигатор показывает более информативную картинку, нежели в России.

**alca**<sup>®</sup>  
Germany

**Эксперт  
для заднего  
стекла**



**НОВИНКА**

Наши два специалиста для идеального заднего обзора



Немецкий стандарт качества

[www.heynermobil.de](http://www.heynermobil.de)



## ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА АВТОМОБИЛЕЙ

Баллы проставляются коллегиально, группой экспертов 3P. Оценка не является абсолютной, она показывает место машины в данном тесте с конкретными соперниками. Максимальная оценка – 10 баллов (идеал). 8 баллов – норма для машин этого класса.

	Место водителя			Салон			Ходовые качества			Комфорт			Приспособленность к России			Поведение вне дороги			Промежуточная оценка	Общая оценка
	Сиденье	Органы управления	Обзор	Передняя часть	Задняя часть	Багажник	Динамика	Тормоза	Управляемость	Шумоизоляция	Плавность хода	Микроклимат	Геометрическая проходимость	Сервис	Эксплуатация	Энергоэффективность	Выносливость	Ход подвески		
<b>HYUNDAI SANTA FE</b>	9	9	8	9	8	9	8	8	8	8	8	8	7	9	8	8,27	8	8	8	8,22
	превосходная эргономика, шикарные кресла; вместительный багажник; множество вариантов комплектации						непозволительно прожорливый двигатель, скромная динамика; тусклая и зернистая картинка экрана мультимедиа										неважная геометрия			
<b>RENAULT KOLEOS</b>	8	9	8	9	8	8	9	8	8	9	9	8	8	9	8	8,40	8	8	8	8,33
	презентабельная внешность, достойный интерьер; богатое оснащение; отличная шумоизоляция						норовистая система стабилизации; мультимедиа система R-Link не слишком дружелюбна к пользователю; огромная разница в цене между версиями 2.0 и 2.5										мешает своей ровная ESP			
<b>SUBARU FORESTER</b>	8	8	9	8	8	7	9	8	8	8	9	8	9	8	7	8,20	9	8	8	8,22
	отменная геометрическая проходимость, высокие плавность хода и энергоемкость подвески; удобное управление разгоном						устаревающий дизайн, есть вопросы к эргономике; маленький багажник, пятая дверь поднимается невысоко										бодрячком!			



**Koleos второго поколения не провалился ни в одной из дисциплин, и этого оказалось достаточно для победы. Думаю, он сможет поднять имидж марки Renault в глазах покупателей.**

Юрий Тимкин







Багажник Hyundai заметно больше, чем у конкурентов: 412 литров, по нашим замерам. Никто из соперников таким роскошным органайзером не располагает.

\*\*\*

Беспристрастный подсчет баллов зафиксировал победу Колеоса над соперниками. Это сбалансированный автомобиль с утонченным дизайном «не как у всех». А еще он подкупает вменяемым ценником. Koleos за 2 003 000 рублей упакован практически под завязку. Соперники сопоставимой мощности за те же деньги оснащены гораздо скромнее. А Forester за два миллиона так и вовсе будет двухлитровым.

Впрочем, главная проблема Форестера не цена, а возраст. На фоне одноклассников он откровенно старомоден. Очередная минимальная модернизация его не спасет – требуется срочная смена поколений. По нашим данным, произойдет это в следующем году. Тогда же обновится и Santa Fe, которому отчаянно не хватает современного бензинового двигателя. Надеюсь, корейцы это осознают.

ЗР



Под полкой Subaru помещается всего 320 литров, а дверь багажника поднимается ниже, чем у оппонентов.



Багажник Колеоса (340 л) просторнее, чем у Subaru, но теснее, чем у Hyundai. По бокам – глубокие карманы с пластиковой окантовкой. Пятую дверь можно открыть бесконтактно – такой сервис предлагает только Renault.



Запаска размерностью 225/65 R17 полноразмерна только для двухлитровой версии. Для модификации 2.5 это всего лишь докатка.







# ИГРЫ НА ВЫБЫВАНИЕ

Ресурс автомобильных ламп обычно никто не афиширует: сколько проживут, столько и ладно. А мы решили испытать лампы с цоколем H7, чтобы выяснить, какие из них самые живучие.

Авторы **Михаил Колодочкин** и **Алексей Ревин**

Галогенные лампы H7 относятся к числу наиболее востребованных. Именно они обеспечивают миллионам автомобилей ближний и дальний свет и даже борются с туманом. Такие лампы существуют в разных вариантах исполнения: одни производители предлагают увеличенный световой поток, другие, напротив, обещают утроенный ресурс, третьи могут просто подкрасить колпаки ваших фар в тон кузову.

Какие окажутся самыми «долгоиграющими»? Мы провели ресурсные испытания ламп H7 мощностью 55 Вт – как обычных, так и родственных «улучшенных»: либо с увеличенным световым потоком, либо с повышенным ресурсом. В нашу выборку попали лампы самых крупных производителей: по три – брендов Narva и Osram, а также две – фирмы Philips (обычные лампы Philips идут только на конвейер, а в продажу поступают исключительно видоизмененные). Из одиночек, которым на рынке не нашлось достойной пары, взяли лампу Bosch, на упаковке которой есть обещание трехкратного увеличения ресурса, а также парочку недорогих ламп: белорусский Диалуч и китайский Инноватор.

Светотехнические характеристики ламп мы не измеряли – нас интересовала только жизнестойкость и взаимосвязь реального срока службы «улучшенных» ламп

с заявленными отклонениями их параметров от стандартных.

## Сколько мне на роду написано?

А сколько вообще должна служить галогенная лампочка? Понятно, что многое зависит от интенсивности ее эксплуатации, состояния бортсети и прочих факторов. Но примерный ресурс известен: около 500 часов. И этот показатель относится к самой обыкновенной галогенке, а не к «улучшенной».

Прослеживается аналогия с двигателями внутреннего сгорания: любая попытка увеличить мощность стандартного мотора неизбежно аукнется снижением ресурса. Поэтому, если лампочка сулит «+ 50%» мощности, дальности или яркости, будьте готовы поменять ее не через 500 часов, а гораздо раньше.

Другое дело – лампы, обещающие увеличенный срок службы: их задача – как раз протянуть дольше обычных.

В любом случае речь идет о сотнях часов работы, а обеспечить столь длительные испытания проблематично. Поэтому мы разработали методику ускоренных испытаний, основанную на том, что любое повышение напряжения



Генератор импульсов, подающий на лампы напряжение питания с желаемой скважностью, мы собрали из реле Ретайм5-12-(0-600) калужского завода Энергомаш и двух его обыкновенных сородичей. Бустер Jumpstart, подключенный на выходе источника питания Mastech HY3030E, работал буфером – без него солидные токи были бы источнику не под силу.





PETRONAS



# PETRONAS SYNTIUM

## FIGHTS EXCESSIVE ENGINE HEAT\*

### PETRONAS Syntium с технологией CoolTech™\*\*

Оптимальная работа двигателя даже в экстремальных условиях

Полную техническую спецификацию вы можете найти на сайте:

[www.pli-petronas.com/petronas-syntium](http://www.pli-petronas.com/petronas-syntium)



Реклама

[www.pli-petronas.com](http://www.pli-petronas.com)

## Официальные дистрибьюторы

Кэпитал Лубрикантс, Москва, [capitallube.ru](http://capitallube.ru)  
Цитадель, Воронеж, [citadeloil.ru](http://citadeloil.ru)  
ГринОйл, Хабаровск, [greenoil-dv.ru](http://greenoil-dv.ru)  
Русагроимпорт, Набережные Челны, [italy-oil.ru](http://italy-oil.ru)  
Едиар-Нефть, Екатеринбург, [e-neft.com](http://e-neft.com)  
Монлибон, Беларусь, Минск, [monlibon.by](http://monlibon.by)  
Селена, Санкт-Петербург, [selena-group.com](http://selena-group.com)

\* Борется с излишним нагревом двигателя \*\* Петронас Синтиум с технологией Кул Тек \*\*\* Технологии разработаны для команды Формулы 1 MERCEDES AMG PETRONAS

ВЫБОР  
3Р

1



**Bosch LF,**  
Венгрия

Примерная цена 290 Р

**Заявленные особенности**  
увеличение ресурса до трехкратного

Победитель соревнований: лампа  
сдалась лишь при напряжении  
питания выше 19,7 В.

2



**Narva Standard 48328,**  
Германия

Примерная цена 190 Р

**Заявленные особенности**  
—

Хорошая и недорогая лампа –  
рекомендуем

3



**Narva Long Life 48329,**  
Польша

Примерная цена 360 Р

**Заявленные особенности**  
увеличенный ресурс

«Долгоиграющая» Narva уступила  
своей нетитулованной родственнице,  
хотя вдвое дороже, чем та.

4



**Narva Range Power 90 48047,**  
Польша

Примерная цена 530 Р

**Заявленные особенности**  
улучшение видимости на 90%

Дорого! Обычная Narva стоит почти  
втрое меньше, а служит дольше этой.

5



**Osram Night Breaker  
Unlimited 64210NBU-02B  
499 NBU,** Германия

Примерная цена 1820 Р (за пару)

**Заявленные особенности**  
световой поток: + 110%;  
дальность: + 40%

Дорогуший Osram сдался очень  
быстро.

6



**Osram Original 64210-01B 499,**  
Германия

Примерная цена 240 Р

**Заявленные особенности**  
—

Отличная лампочка – продержалась  
до 19,0 В. И цена приемлемая.





7

**Osram Ultra Life 64210ULT-01B 499 ULT,**  
Германия

Примерная цена 400 Р  
Заявленные особенности увеличение ресурса до четырехкратного

Эта лампа разочаровала: была надежда, что раз дорогая, то прослужит дольше.



8

**Philips RacingVision 12972RVS2,**  
Польша

Примерная цена 1300 Р (за пару)  
Заявленные особенности яркость: + 150%

Обещанные «+ 150%» тут же сказались на ресурсе: эта лампа сгорела первой! Жалко деньги.



9

**Philips LongLife Ecovision 12972LLECOB1,**  
Польша

Примерная цена 460 Р  
Заявленные особенности увеличение ресурса в 4 раза

Обещания долгой жизни оказались правдивыми. Но результат не лучший в нашем тесте, а цена не самая низкая.

**Диалуч 12557,**  
Белоруссия

Примерная цена 115 Р  
Заявленные особенности —

Успех белорусской лампочки стал неожиданностью: 2-3 место. Дольше продержался только Bosch.



10



11

**Инноватор H009,**  
КНР

Примерная цена 105 Р  
Заявленные особенности —

Самая дешевая лампочка в нашей выборке, да еще и китайская, показала вице-чемпионский характер: 2-3 место! Лучше — только победитель.

**Результаты испытаний ламп H7 при повышенном напряжении питания\***

№	Напряжение, В									
	16,0	16,5	17,0	17,5	18,0	18,5	19,0	19,5	19,7**	19,8**
1	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
2	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
3	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
4	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
5	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
6	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
7	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
8	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
9	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
10	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
11	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+

\*Зеленым цветом показаны лампы с повышенным заявленным ресурсом, красным — с увеличенными мощностными характеристиками, черным — обыкновенные изделия.

\*\*При плавном повышении напряжения выше 19,5 В отказ произошел на промежуточном рубеже до 20,0 В.

**Если нет желания часто менять лампочки, не гоняйтесь за «улучшенными» изделиями**

питания электролампы очень сильно сказывается на ее ресурсе. Например, повысили напряжение на лампочке на 10% — уменьшили ее ресурс примерно вчетверо. Именно этим обстоятельством мы и решили воспользоваться на одном из этапов наших испытаний.

**Как испытываем?**

Сначала — проверка в циклическом режиме при постоянном напряжении. Подаем на лампы 13,2 В, и они в течение 12 часов работают по алгоритму «секунду горит — две отдыхает» при температуре окружающего воздуха +23 °С. На следующие 12 часов лампы отключаем от сети и погружаем в морозильник (-25 °С). Затем цикл повторяем. Продолжительность таких испытаний — десять суток.

Потом — проверка в стационарном режиме при повышенном напряжении. Лампы работают при напряжении питания 16,0 В в течение четырех часов, затем каждые четыре часа поднимаем напряжение на 0,5 В дискретными шагами по 0,1 В.

Какая из ламп H7 погаснет последней? Или, по Пушкину, «кому ж из нас... торжествовать придется одному?»

**Игра на выбывание**

Циклические испытания «то погаснет, то потухнет» выдержали все. Ни заморозки (в морозильной камере), ни последующие пиковые нагрузки в старт-стопном режиме тоже никого не сломили. Пытку повышенным напряжением 16,0 В выдержали все лампы. Прибавили полвольта, и вот первая потеря: умерла лампа Philips, сулившая дополнительные 150% яркости. Добавили еще вольт — и новые пострадавшие: Narva, обещавшая 90% прибавки, и Osram с его «+ 110%».

Что ж, теория подтверждается практикой! Любой тюнинг, направленный на увеличение мощностных характеристик, сокращает ресурс.

При напряжении 18,0 В неожиданно помер «долгоиграющий» Osram — впрочем, при таких перегрузках уже трудно требовать от лампочек стойкости. Еще

**» НАШИ СОВЕТЫ**

- Сгорела лампа — меняйте парную и в другой фаре. Тогда у вас будет равномерное освещение, которого не может обеспечить тандем из старой и новой лампочек. Кроме того, если сгорела одна лампа, то, скорее всего, и второй осталось недолго.
- Не прикасайтесь к стеклянной колбе новой лампы пальцами — следы от них приведут к потемнению при нагреве. Удалить загрязнение с колбы можно чистой ветошью, смоченной спиртом.
- Электрический разъем лампы нагревается очень сильно — случается, что со временем пластмасса начинает крошиться. Своевременно замените такой разъем.
- Заменяв лампу, не спешите полностью собирать фару. Сначала закрепите лампу, подсоедините электрический разъем и включите свет. В случае ошибки не придется разбирать всё по новой.
- После замены лампы желательно проверить регулировку фары.

полвольта — и гибнет «долгоиграющая» Narva. При напряжении 19,0 В гаснет стандартная Narva, но пять ламп всё еще живы!

19,7 вольт! Чемпион по ресурсу — Bosch. Это единственная лампа, сохранившая работоспособность, выдавая более чем двойную мощность в сравнении с номиналом. А мы еще сомневались, брать эту лампу в тест или нет. Обещанное производителем увеличение ресурса вплоть до трехкратного похоже на правду.

**Тюнинг — враг ресурса**

Подводим итоги. Первыми сгорели изделия с повышенными мощностными характеристиками. Гораздо дольше продержались обыкновенные лампочки, сумевшие даже переиграть большинство «долгоиграющих». Победитель опередил их ненамного.

Вывод? Если нет желания часто менять лампочки, не гоняйтесь за «улучшенными» изделиями: затраты гарантированы, а бонусы — вряд ли.



# НОВЫЙ КРОССОВЕР FAW Besturn X80 Create new vision\*

**5** ГАРАНТИЯ  
ЛЕТ  
ИЛИ 100 000 КИЛОМЕТРОВ



\*Меняет восприятие

реклама



[www.china-faw.ru](http://www.china-faw.ru) 8 800 100 06 08



# ЖАРЕ РАМА

По асфальту и бездорожью на внедорожниках Land Rover Discovery, Audi Q7, Volvo XC90 и BMW X5.

Автор **Михаил Кулешов**, фото: **Александр Кульнев**



**К**ак только информация о Discovery пятого поколения просочилась в Сеть, у диванных экспертов и джиперов-староверов, что называется, бомбануло. Отказ от интегрированной рамы в пользу несущего кузова эта публика приняла в штыки. Как и перемены в дизайне, благодаря которым новый «диско» в кои-то веки может похвалиться неплохой аэродинамикой, но подрастерял шарм и стал похожим на Range Rover.

Мы с коллегами давно разучились мыслить стереотипами и заявления вроде «джип без рамы – не джип» встречаем с улыбкой. Вместо болтовни мы тщательно тестируем и придирчиво проверяем. А потому на протяжении недели гоняли семиместный Discovery с 249-сильным трехлитровым дизелем и пневмоподвеской по городам и весям. Стояли в пробках, наматывали на одометр километры загородных шоссе и куражились в песчаном карьере. Причем «англичанин» коротал это время не в одиночестве.



\*Здесь и далее цены приведены по состоянию на 1 июля 2017 года.



### Volvo XC90

**ДВИГАТЕЛЬ:**  
дизельный, 2,0 л (235 л.с.)  
**КОРОБКА ПЕРЕДАЧ:**  
8-ступенчатый автомат  
**КОМПЛЕКТАЦИЯ:**  
Inscription, опции

### Audi Q7

**ДВИГАТЕЛЬ:**  
дизельный, 3,0 л (249 л.с.)  
**КОРОБКА ПЕРЕДАЧ:**  
8-ступенчатый автомат  
**КОМПЛЕКТАЦИЯ:**  
индивидуальная

### Land Rover Discovery

**ДВИГАТЕЛЬ:**  
дизельный, 3,0 л (249 л.с.)  
**КОРОБКА ПЕРЕДАЧ:**  
8-ступенчатый автомат  
**КОМПЛЕКТАЦИЯ:**  
HSE Luxury, опции

### BMW X5

**ДВИГАТЕЛЬ:**  
гибридный, 2,0 л (313 л.с.)  
**КОРОБКА ПЕРЕДАЧ:**  
8-ступенчатый автомат  
**КОМПЛЕКТАЦИЯ:**  
индивидуальная







Первый серьезный соперник – Audi Q7. Тоже дебютант наших сравнений. Его трехлитровый дизель выдает те же 249 «коней». Плюс опционная «пневма», обеспечивающая прекрасную «геометрию» вне асфальта.

Оппонент номер два – Volvo XC90. У него лишь два дизельных литра, но снятые с них 235 сил позволяют чувствовать себя частью тусовки. Выглядеть еще убедительнее помогают пневмоподвеска и третий ряд сидений. Кроме Volvo, в нашей компании похвалиться им может лишь Discovery.

Наконец, наш последний клиент – BMW X5 xDrive40e. Не удивлюсь, если прежде вы не слышали про такую машину. А ведь именно этот внедорожник в 2015-м застолбил за собой звание первого серийного plug-in-гибрида из Мюнхена. В сентябре прошлого года он добрался до нас. Двухлитровый бензиновый двигатель мощностью 245 л.с. дополнен синхронным электромотором, интегрированным в восьмиступенчатый автомат. Суммарная отдача силовой установки – 313 сил, что заметно больше, чем у оппонентов. И не беда, что пневмоподвески в арсенале «икс-пятого» не бывает в принципе. Даже если он в чем-то уступит конкурентам на бездорожье, на асфальте наверняка даст прикурить. С этой мыслью я прыгнул за руль – и доводчик-присоска втянул в проем широкую дверцу.

## Электроугли

Если прежде вы никогда не видели BMW X5 xDrive40e, это в порядке вещей. Если видели, вам фантастически повезло, и вероятно, что прямо сейчас вы разглядываете именно эту машину. За девять месяцев российских продаж дилерам BMW удалось реализовать лишь шесть гибридных «икс-пяток». При том что даже «красавчиков» Приусов за то же время купили практически втрое



## ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ

	AUDI Q7	BMW X5	LAND ROVER DISCOVERY	VOLVO XC90
<b>Снаряженная/ полная масса</b>	2055/2750 кг	2230/2980 кг	2223/3170 кг	2130/2750 кг
<b>Время разгона 0–100 км/ч</b>	6,9 с	6,8 с	8,1 с	7,8 с
<b>Максимальная скорость</b>	225 км/ч	210 км/ч, на электротяге – 120 км/ч	209 км/ч	220 км/ч
<b>Радиус разворота</b>	6,2 м	6,35 м	6,35 м	6,15 м
<b>Топливо/ запас топлива</b>	ДТ/85 л	АИ-95/85 л	ДТ/85 л	ДТ/71 л
<b>Расход топлива: городской/ загородный/ смешанный цикл</b>	7,3/5,7/6,3 л/100 км	н.д./н.д./3,3 л/100 км	8,6/6,8/7,5 л/100 км	6,4/5,5/5,8 л/100 км
<b>ДВИГАТЕЛЬ</b>				
<b>Тип</b>	дизельный	гибридный (бензиновый + электрический, синхронный)	дизельный	дизельный
<b>Расположение</b>	спереди, продольно	спереди, продольно	спереди, продольно	спереди, поперечно
<b>Конфигурация/ число клапанов</b>	V6/24	P4/16	V6/24	P4/16
<b>Рабочий объем</b>	2967 см <sup>3</sup>	1997 см <sup>3</sup>	2993 см <sup>3</sup>	1969 см <sup>3</sup>
<b>Степень сжатия</b>	16,0	10,0	16,1	15,8
<b>Мощность</b>	183 кВт/249 л.с. при 2910–4500 об/мин	ДВС: 180 кВт/245 л.с. при 5000–6500 об/мин электромотор: 55 кВт/75 л.с. при 5000 об/мин суммарно: 230 кВт/313 л.с.	183 кВт/249 л.с. при 3750 об/мин	173 кВт/235 л.с. при 4250 об/мин
<b>Крутящий момент</b>	600 Н·м при 1500–2910 об/мин	ДВС: 350 Н·м при 1250–4800 об/мин электромотор: 250 Н·м суммарно: 450 Н·м	600 Н·м при 1750–2250 об/мин	480 Н·м при 1750–2500 об/мин
<b>ТРАНСМИССИЯ</b>				
<b>Тип привода</b>	полный	полный	полный	полный
<b>Коробка передач</b>	A8	A8	A8	A8
<b>Передаточные числа: I/II/III/IV/V/VI/VII/VIII/з.х.</b>	4,71/3,14/2,11/1,67/1,29/1,00/0,84/0,67/3,32	н.д.	4,71/3,14/2,11/1,67/1,29/1,00/0,84/0,67/3,32	5,25/3,03/1,95/1,46/1,22/1,00/0,81/0,67/н.д.
<b>Главная передача</b>	2,85	н.д.	3,21	3,08
<b>ХОДОВАЯ ЧАСТЬ</b>				
<b>Подвеска: спереди и сзади</b>	многорычажная, пневматическая	многорычажная	многорычажная, пневматическая	многорычажная, пневматическая
<b>Рулевое управление</b>	реечное, с электроусилителем	реечное, с электроусилителем	реечное, с электроусилителем	реечное, с электроусилителем
<b>Тормоза: спереди и сзади</b>	дисковые, вентилируемые	дисковые, вентилируемые	дисковые, вентилируемые	дисковые, вентилируемые
<b>Шины</b>	285/45 R20	275/40 R20 спереди, 315/35 R20 сзади	255/55 R20	275/45 R20



## СЕРВИС В ЦИФРАХ

	Периодичность ТО	Гарантия	Дилеры (СТОА)
<b>AUDI Q7</b>	15 000 км или 12 месяцев	4 года или 120 000 км либо 2 года без ограничения пробега	63
<b>BMW X5</b>	15 000 км или 12 месяцев	2 года без ограничения пробега	62
<b>LAND ROVER DISCOVERY</b>	13 000 км или 12 месяцев	3 года или 100 000 км	54
<b>VOLVO XC90</b>	20 000 км или 12 месяцев	3 года или 100 000 км	46

больше – 16 штук! Тем не менее, несмотря на эксклюзивность гибрида, из любопытства мы взяли на тест именно его.

Отличить гибрид от бензинового или дизельного BMW X5 – как два пальца в розетку засунуть. Электрическую природу выдает и зарядный лючок на переднем левом крыле, и броские шильдики на задней стойке. Литий-ионная батарея на пару с обычным 12-вольтным аккумулятором прячется в привычном для нее месте – под полом багажника. Как вы

уже догадались, это и есть первый серьезный «косяк». Если два года назад во время теста монотопливного «икс-пятого» мы намерили под багажной шторкой 460 литров объема, то в гибриде обнаружили только 332 литра. По меркам полноразмерного семейного внедорожника – непозволительно мало. Но самое обидное, что на закономерный вопрос о том, что конкретно гибридность предлагает взамен, у меня нет вразумительного ответа. Больше того, любые аргументы за я готов разнести в пух и прах.

Заявленная возможность проехать на одной лишь электротяге 31 км? Честно говоря, так себе перспектива. Я даже до работы на электричестве не доеду, поскольку между домом и офисом 32 км. Конечно, можно призвать на помощь двигатель внутреннего сгорания, а затем подзарядить батарею, вытянув удлинитель на крыльцо дорогой редакции. Но, во-первых, на цикл полной зарядки уйдет почти четыре часа. Во-вторых, есть вероятность, что о кабель кто-нибудь запнется и, боже упаси, пересчитает ступени. В-третьих, один из plug-in-аналогов в свое время устроил блэкаут и обесточил все редакционные

компьютеры, за что заряжавший коллега едва не был жестоко бит соратниками. Нет уж, пополнять батареи лучше в своем собственном гараже и еще лучше – фирменным «зарядником» WallBox. С ним энергия накопится быстрее на целый час.

Расход топлива в обычном режиме езды? Здесь гибриду крыть нечем. Производитель говорит о трех с половиной литрах на сотню, но, по нашему опыту, реальные показатели выше раза в три. За городом BMW оказывается самым прожорливым в нашем квартете, и на финише 100-километрового участка, пройденного машинами друг за другом, высвечивает 11,9 л/100 км. При этом у остальных расход едва переваливает за 10 л/100 км.

Если хотите именно BMW X5, берите обычный дизельный xDrive30d мощностью 249 сил. У него полноценный багажник, он разгоняется до сотни за те же 6,8 секунды, укладывается в сравнительно разумный налоговый сегмент и почти наверняка окажется экономичнее гибрида. В конце концов, он дешевле минимум на 670 000 рублей. И если тяга к езде на электричестве всё равно не дает вам покоя, можете взять «на сдачу» электрический сити-кар Renault

### BMW X5

Свой первый внедорожник на платформе «пятерки» с кузовом E39 компания BMW представила в 1999 году и выпускала на протяжении восьми лет. В 2006 году ему на смену пришел X5 второго поколения. А в ноябре 2013 года начали выпуск третьего. Несмотря на то что платформа осталась прежней, новый «икс-пятый» не имеет с предшественником ни одной общей кузовной детали. На российском рынке доступны дизельные и бензиновые моторы, а также гибридная версия xDrive40e (именно такая участвует в этом тесте). При любом раскладе за смену передач отвечает восьмиступенчатый автомат.

#### ДВИГАТЕЛИ:

бензиновые: 3.0 (306 л.с.) – от 3 900 000 Р  
4.4 (450 л.с.) – от 4 960 000 Р  
дизельные: 3.0 (218 л.с.) – от 4 100 000 Р  
3.0 (249 л.с.) – от 4 060 000 Р  
3.0 (313 л.с.) – от 4 380 000 Р  
гибридный: 2.0 (313 л.с.) – от 4 730 000 Р

### Volvo XC90

Первый внедорожник Volvo увидел свет в 2002 году, и ждать сменщика ему пришлось неприлично долго. Лишь 13 лет спустя, в августе 2014 года, шведы показали XC90 второго поколения. Автомобиль базируется на общекорпоративной модульной платформе SPA (Scalable Product Architecture). Как и конкуренты, предлагается с бензиновыми или дизельными силовыми агрегатами и классическим восьмиступенчатым автоматом. При этом из всей тестовой четверки только Volvo можно заказать с приводом на переднюю ось. Отсюда и привлекательные базовые цены.

#### ДВИГАТЕЛИ:

бензиновые: 2.0 (249 л.с.) – от 3 549 000 Р  
2.0 (320 л.с.) – от 4 112 000 Р  
дизельные: 2.0 (190 л.с.) – от 3 379 000 Р  
2.0 (235 л.с.) – от 3 659 000 Р

### Audi Q7

Машина первого поколения дебютировала в сентябре 2005 года на автосалоне во Франкфурте. Нынешний Audi Q7, второго поколения, презентовали в январе 2015 года в Детройте. В основе – модульная платформа MLB второго поколения. На ней же базируется Bentley Bentayga, и она же ляжет в основу будущего Porsche Cayenne. В России для Audi Q7 доступны как дизельные, так и бензиновые моторы. Коробка передач – исключительно восьмиступенчатый автомат.

#### ДВИГАТЕЛИ:

бензиновые: 2.0 (252 л.с.) – от 3 750 000 Р  
3.0 (333 л.с.) – от 4 260 000 Р  
дизельный: 3.0 (249 л.с.) – от 4 260 000 Р

### Land Rover Discovery

Впервые имя Discovery прозвучало в 1989 году. Новый внедорожник должен был заполнить брешь между утилитарным Дефендером и роскошным Рейнджем. Второе поколение появилось спустя девять лет и стало результатом переосмысления первого. И лишь в 2004 году англичане представили действительно новое – третье поколение модели, которое при модернизации 2009 года плавно превратилось в четвертое. Это был последний рамный Discovery в истории. Внедорожник пятого поколения дебютировал под занавес прошлого года и получил несущий кузов. Доступен с дизельными и бензиновыми моторами. Коробка передач – безальтернативный восьмиступенчатый автомат.

#### ДВИГАТЕЛИ:

бензиновый: 3.0 (340 л.с.) – от 4 181 000 Р  
дизельный: 3.0 (249 л.с.) – от 4 033 000 Р



Редакция благодарит компанию Villaggio Estate и администрацию коттеджного поселка «Ренессанс Парк» за помощь в организации съемки.





Виртуальные приборы Audi подразумевают несколько вариантов графики. Между спидометром и тахометром можно вывести навигационные карты.



Выезжающий из панели дисплей мультимедийной системы MMI Plus не сенсорный. Управлять функционалом нужно с помощью шайбы и тачпада на центральной консоли.



Audi Q7 – это высочайшее качество и продуманная эргономика. Разве что к нефиксируемому селектору автомата нужно привыкать.



Индикация температуры, вписанная в диаметр регулировочных колесиков, – самый стильный элемент интерьера Q7.

Twizy. Запас хода 100 км, так что одного заряда батареи хватит на дорогу от работы и обратно. А заряжается малыш те же три часа.

И только теперь, когда мы можем отвлечься от гибридной составляющей, смело заявляю: «икс-пятый» – классный. В ноябре нынешнему поколению исполнится четыре года, но устаревшим его никак не назвать. Качество отделки, уровень оснащения и эргономика – на самом высоком уровне. Если что-то и выдает возраст, то лишь не самое высокое разрешение экрана трип-компьютера и монохромные аналоговые дисплеи климатического блока. Хотя многие назовут это верностью традициям. Наследием, так сказать.

Во втором ряду очень вольготно: практически ровный пол и изрядный запас пространства для головы и коленей. Климатический блок компактен – на зависть Volvo. Так что, если вы сумеете запихнуть в багажник гибрида все

чемоданы, на расстояния средней дальности можно, не ропща, ехать впятером. И все-таки в этом автомобиле я предпочел бы сидеть спереди слева. Потому что в режиме *Sport* – когда руль наливается приятным усилием, а активные амортизаторы «собираются» в самом хорошем смысле этого слова – «икс-пятый» не хуже иных спортседанов цепляется за траекторию, оставаясь достаточно комфортным. А еще у BMW потрясающе быстрые отклики на акселератор. А еще... Просто сходите на тест-драйв!

## И к тебе потянутся

Не так давно по пути на работу я слушал по радио интервью с ведущим корпоративов. Запомнился мне один любопытный момент: все приглашенные на мероприятия музыканты просили этого парня представлять их предельно сдержанно. Без всяких там «лучший

рок-коллектив» или «ребята, которые феерически всех раскачают». Правильный шаг! Ведь, если ты не нарцисс, гораздо проще и приятнее делать дело без лишнего прессинга. Сейчас поймете, к чему это я.

Когда мы с коллегами познакомились с Volvo XC90 второго поколения, на дворе стоял 2015 год. «Скандинав» только приехал в Россию и смотрел на город с каждого второго билборда. Его остервенело продвигали по радио и телевидению. Учитывая, что второе поколение готовилось аж 13 лет, связанные с ним ожидания были высоки, как Эмпайр-стейт-билдинг. В итоге хорошую машину полностью расплющило пластом приторной рекламы.

Два года спустя я смотрю на XC90 другими глазами. Рекламные страсти поутихли, а автомобиль стал только лучше. Тот же самый двухлитровый дизель версии D5 теперь развивает 235 сил – на десять больше, чем прежде.



Цифровые приборы для Discovery недоступны в принципе – их англичане припасли для Рейнджа. По мне, так аналоговые шкалы и стрелки – кайф.



Мультимедиа-система InControl Touch Pro понравилась. Графика могла быть и интереснее, но куда важнее быстрдействие. А к нему вопросов нет.



Если убрать с руля шильдик Land Rover, можно подумать, что сидишь во флагманском Рейндже. Материалы и эргономика на высоте.



Крайние шайбы отвечают за температуру в салоне. Нажмете на них – сможете управлять обогревом и вентиляцией сидений.





Разрешение, быстродействие и графика центрального дисплея великолепны. Управлять функционалом можно и простыми нажатиями – экран сенсорный.



Обратная связь по рулю хороша на любых скоростях. Особенно в режиме *Dynamic*. И хотя в предельных динамических возможностях дизельный Volvo с восьмиступенчатым автоматом ожидаемо уступает более мощному гибриду BMW, прописывать на нем траектории даже приятнее. А до чего восхитительно «швед» держит прямую! Не нужен никакой ассистент удержания полосы.

По плавности хода Volvo и BMW также сравнимы. Оба хороши на ровном асфальте, но мелких трещинок не одобряют, передавая мини-пробои на руль. Хотя ни в том ни в другом случае нельзя сказать, что дело по-настоящему плохо. А вот с точки зрения акустического комфорта XC90 «сливается», раздражая неприятным гулом от шербоатого асфальта. Высшей оценке, поставленной акустическому комфорту аналогичной машины два года назад, у меня два объяснения: другие шины и другие конкуренты.



Вертикально ориентированный планшет системы Sensus перегружен функциями, но подружиться с ним можно. Быстрота откликов и общее быстродействие на высоте.



Электронные приборы «икса» весьма успешно маскируются под аналоговые. Отличная комбинация, классика BMW.

Дисплей климатического блока с гигантскими оранжевыми пикселями отсылает в конец 1990-х.

На возраст X5 указывает разве что низкое разрешение экрана трипкомпьютера, индикация климатического блока и руль удручающего дизайна.



Интерьер тестового Volvo с обшитой кожей передней панелью воспринимается не дешевле баварского. Причем он совсем не кричащий.

Только взгляните на матовый шпон в отделке передней панели – эти деревяшки так и хочется забрать с собой.

А вот эргономика Volvo понравится не каждому. Претензии прежние: дефицит настоящих кнопок и необходимость исследовать меню 12-дюймового планшета просто ради того, чтобы отключить систему «старт-стоп» или какой-нибудь навязчивый ассистент. Конечно, купившие XC90 быстро привыкнут. Но верно и другое: покупатели старшей возрастной группы могут просто не захотеть привыкать.

По пространству во втором ряду Volvo и BMW снова весьма похожи: места над головой, в плечах и коленях практически один в один. Разница лишь в том, что у центрального

пассажира XC90 больше шансов отбить колени о блок климат-контроля, чья сенсорная консоль сильно выдается в салон. Но в рукаве «шведа» козырь в виде третьего ряда сидений, так что «лишнего» пассажира можно отправить туда. При росте 176 см на «местах для поцелуев» я устроился вполне удобно. А если вы ниже, разницы со вторым рядом не почувствуете вовсе. И даже в семиместной конфигурации Volvo способен приютить в багажнике пару немаленьких рюкзаков. Если же сложить третий ряд обратно, места просто навалом: 468 литров.

## Пробег из Шоушенка

На мгновение я запаниковал: ошибся машиной! Звучит странно – но, когда работаешь в журнале «За рулем», подобное иногда происходит. Редакционная стоянка – небольшой асфальтированный пятячок, на котором каждый вновь приехавший неминуемо блокирует

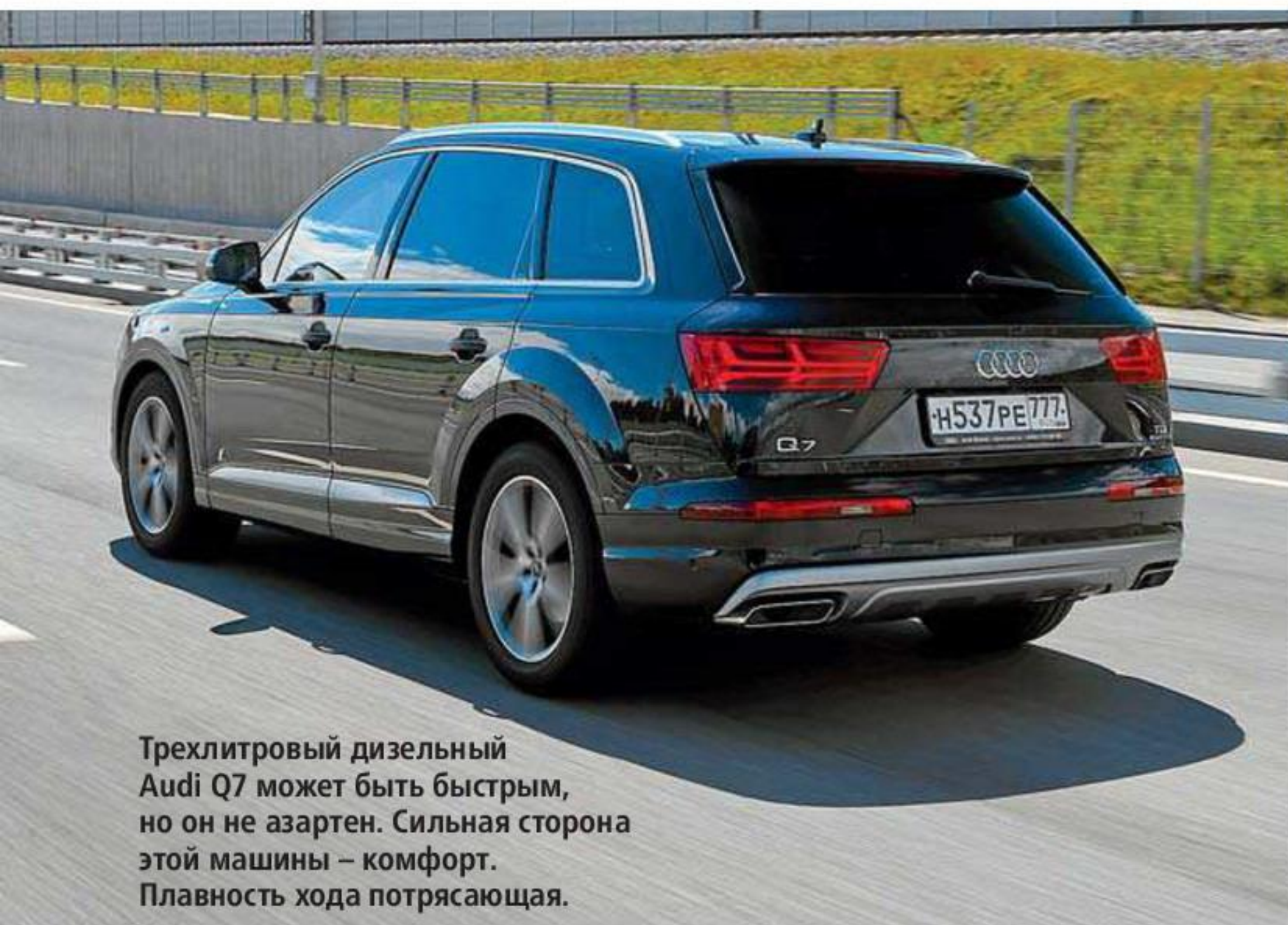
Виртуальная панель сохранила классический шрифт Volvo и отлично читается. Впрочем, я бы сэкономил 31 400 рублей и выбрал «честные» аналоговые приборы.

Вот и все реальные кнопки на центральной консоли XC90. Большой шайбой регулируется громкость аудиосистемы.

XC90 по-домашнему уютен, а нелакированные деревянные вставки и вовсе произведение искусства. Если вы готовы к общению с планшетом Sensus, вам здесь однозначно понравится.







Трехлитровый дизельный Audi Q7 может быть быстрым, но он не азартен. Сильная сторона этой машины – комфорт. Плавность хода потрясающая.

Передние сиденья Audi чуть мягче сидений «диско», но тело удерживают хорошо. Боковой поддержки здесь больше. Доплата за вентиляцию и функцию массажа внушительнее – 108 800 рублей.

Второй ряд Audi – самый удобный. Места здесь не меньше, чем в Discovery, но геометрия посадки и профиль сидений удачнее в разы. Даже трое взрослых почти не задевают друг друга плечами. Доплата за третий ряд составляет 78 200 рублей. В тестовой машине его не было.



того, кто припарковался ранее. Чтобы не отвлекать друг друга от работы, ключи от машин мы обычно оставляем охране. И вот в конце дня я спускаюсь вниз, беру брелок с четырьмя кольцами и прыгаю в Audi Q7, заботливо пригнанный коллегой парой часов ранее. Спустя пять или шесть километров короткий взгляд на одометр – и тело пробирает холодок.

На трип-компьютере под виртуальной панелью приборов красуется значение «42 000 км»: детский пробег для частной машины, но для сравнения это не совсем то, что нужно. Вот я и подумал, что случайно «угнал» аналогичную машину кого-то из совета директоров. Или, что еще хуже, у одного из важных гостей, приехавших на переговоры. Затормозил, полез в бардачок за документами... Всё оказалось

**Discovery лучше всех держит прямую и покоряет отменной плавностью хода, а вот поворачивать не любит. Динамики, обеспечиваемой трехлитровым дизелем, вполне достаточно.**

в порядке. Со мной. Жаль, нельзя сказать того же об автомобиле.

На Audi Q7 устанавливают классический автомат, который лучше DSG справляется с огромным крутящим моментом. Я и не ждал от гидромеханики «преселективной» скорости переключений, но задумчивость коробки на тестовой машине оказалась просто чудовищной. В режиме *Normal* системы Drive Select между «нажал на педаль» и «получил» Q7 позволял себе трехсекундные задержки. И хотя Drive Select можно перевести в режим *Dynamic*, а автомат – в *Sport*, полностью проблему этот лайфхак не решает. При таком раскладе автомат тестового Q7 уже не хочется немедленно отнести на помойку, но коллеги подтвердили: так быть не должно.

Выставляя итоговые баллы, мы учли фактор усталости автомата и не стали снижать Audi оценку за разгон: трехлитровый дизель тянет очень уверенно. Простить

флегматичность помог и следующий феномен: при очень серьезных предельных возможностях Audi совсем не подстегивает к активной езде. Он запросто может пройти поворот быстрее Volvo XC90. И, возможно, при переборе скорости начнет скользить наружу не раньше, чем «икс-пятый». Однако даже в режиме *Dynamic* не хочется носиться сломя голову. Рулем Q7 не «вскроешь консервы». Да и подвеска всё равно останется мягкой – настроенной главным образом на комфорт. Именно это качество – главный конёк «ку-зибена».

Задний ряд Audi гораздо просторнее, чем пассажирские места Volvo и BMW, причем во всех направлениях. Только здесь втроем не приходится толкаться плечами. К тому же само сиденье отформовано удачнее:

**Жесткое сиденье Discovery отлично распределяет нагрузку. Обогрев – базовое оснащение всех версий. Вентиляция и массаж идут в пакете опций за 83 300 рублей.**



Места во втором ряду «диско» достаточно для троих, но сидеть неудобно: выштамповка спинки впивается в лопатки сидящим с краю пассажирам. Третий ряд «англичанина» очень хорош: здесь не будут чувствовать себя стесненными два взрослых человека среднего роста.







Сиденье BMW X5 наиболее мягкое в квартете, но принимает как родного и отлично удерживает даже в предельных режимах. Доплата за вентиляцию – 68 000 рублей. Функция массажа, как ни странно, недоступна в принципе.

Во втором ряду BMW X5 рай для двоих, но сидеть втроем не так комфортно, как в Audi. Третий ряд «икс-пятому» недоступен ни на одном рынке.

С точки зрения предельных возможностей на асфальте BMW X5 впереди остальных. Плавность хода ниже, чем у Audi Q7 и LR Discovery, но в рамках приличий.



выштамповки не давят на лопатки, бедра всегда находят поддержку – даже высоким людям не приходится держать их на весу. А объем багажника – как у XC90. В общем, если говорить о поездках на дальние расстояния, выбор очевиден: Audi Q7.

На водительском месте всё тоже отлично. Хотя некоторые решения удивили. Я никак не ожидал увидеть в новой модели совершенно бестолковый тачпад – за время теста не воспользовался им ни разу. Не понравился и толстый, нефиксируемый джойстик автомата с кнопкой «паркинг» в самом вершине. По замыслу эргономистов, он должен служить подставкой под запястье для тех, кому за чем-то понадобился тачпад. Впрочем, как в случае с мультимедийным планшетом Volvo, снижать оценку **Жесткие сиденья Volvo буквально заставляют распрямить спину, но это отнюдь не претензия. Доплата за вентиляцию и массаж самая демократичная: всего 47 200 рублей.**

Audi за эти особенности мы не стали. Если нравится машина в целом, привыкнуть можно почти ко всему. А что до материалов отделки и эргономики основных функций – не припомню, чтобы «кольца» нас разочаровывали: всё хорошо.

## Конь педальный

Сначала была запаска. Люди, работавшие над первым Discovery, очень хотели видеть ее на пятой двери. По этой причине стекло сделали асимметричным, а номерной знак сместили влево относительно центра. Вышло прикольно. На машине второго поколения расположение запаски и номера сохранилось, ведь и сам «диско» остался, по сути, прежней машиной – несмотря на то что на момент выхода второго поколения первому пошел десятый год. В третьем пришествии запаска переехала под днище, а асимметричное стекло пятой двери и «кривой» номер

сохранили для узнаваемости. Но – боже правый! – у создателей пятого поколения нет ни одного оправдания столь уродливой крышке багажника.

Первое время я старался без нужды не подходить к Discovery сзади. Будто это лошадь, которая может лягнуть. Мне и сейчас гораздо приятнее смотреть на него в профиль или в три четверти спереди. Ведь с этих ракурсов «диско» – почти Range Rover! Кроме внешнего сходства с флагманом их роднит и техника. Не считая мотора и коробки, у автомобилей одинаковые колесная база, силовая структура передней части кузова, рулевое управление и архитектура подвески. А еще

**В пределах от дизельного 235-сильного Volvo не стоит ждать чудес, но с точки зрения обратной связи по рулю «скандинав» понравился даже больше, чем «икс-пятый». Плавность хода – на уровне BMW: криминала нет, однако ямы и крупные трещины машина не жалуется.**



По удобству второго ряда Volvo ближе всего к BMW: двоим хорошо, троим – не очень. Третий ряд Volvo неплох: здесь лишь немногим теснее, чем в Discovery. А вот с функциональностью похуже: нет ни обогрева, ни USB-розеток, ни электроприводов.







В пятиместной конфигурации багажник Discovery огромен – 560 литров, по нашей методике. А вот за сиденьями третьего ряда остается всего 100 литров – очень скромный результат. На левой стенке багажника – пульт, позволяющий складывать и раскладывать сиденья второго и третьего рядов. Полноразмерная запаска висит под днищем.



По нашим замерам, багажник Audi Q7 – это 468 литров объема. Точь-в-точь как у Volvo XC90 с двумя рядами сидений. Под полом – складная докатка-«костыль».

за рулем «диско» не возникает ощущение, что этот автомобиль проще или дешевле, чем Range Rover.

Компоновка и эргономика интерьера – один в один. Как и материалы отделки. Хорошо знакомый руль с тонким ободом, классический блок управления стеклопакетом, вынесенный на дверной «подоконник», и общекорпоративная шайба-селектор автоматической коробки. Если хоть раз сидел в Рейндже, каждая мелочь покажется знакомой. Маркетологи обделили Discovery в угоду старшей модели лишь двумя вещами: цифровой приборной панелью и дверными доводчиками. Смириться с такими потерями легко.

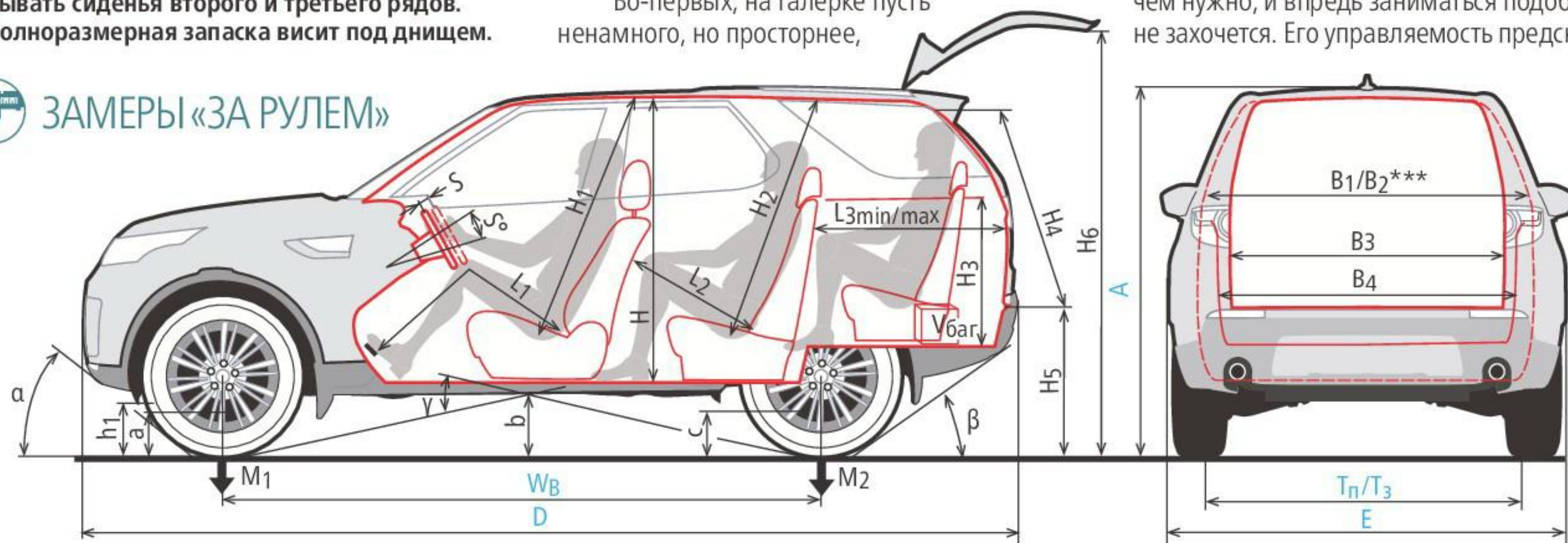
Второй ряд Discovery порождает куда более сложные эмоции. Несмотря на то что машина больше не рамная, уровень пола по-прежнему очень высок. Сидишь как кузнецик, удерживая на весу затекающие бедра, – и даже не можешь толком порадоваться огромному запасу в плечах, коленях и над головой. Не будь посадка столь странной, «диско» без проблем навязал бы борьбу Audi. Но при таком раскладе восемь баллов за второй ряд – максимум возможного. Зато «англичанин» затыкает всех за пояс третьим рядом.

Во-первых, на галерке пусть ненамного, но просторнее,

чем в Volvo. Во-вторых, обоим пассажирам доступен трехступенчатый обогрев сиденья и личный USB-слот. Наконец, сиденья второго и третьего рядов не нужно складывать и раскладывать вручную – предусмотрен электропривод. Один пульт управления этим великолепием вмонтирован в обшивку левой стенки багажника, второй расположен у задней правой двери. Под занавес Discovery «жалит» конкурентов багажником: 560 литров, по нашим замерам, в пятиместной конфигурации – абсолютный рекорд! Хотя в семиместном варианте небольшое преимущество все-таки на стороне Volvo.

Трехлитровый дизель звучит красиво: низко, сочно и совсем не навязчиво. В отличие от Volvo, Land Rover и Audi блестяще скрывают дизельную природу, оберегая салон от вибраций и характерного стрекота. Главный же сюрприз заключается в том, что 249 сил тяжеловесу Discovery вполне достаточно, чтобы не тушеваться ни в городе, ни на трассе. Больше того, быстрее, чем позволяет этот мотор, ездить на «диско» уже некомфортно. Land Rover покоряет плавностью хода и лучше всех в квартете держит прямую. Но стоит однажды завалиться в поворот чуть быстрее, чем нужно, и впредь заниматься подобным не захочется. Его управляемость предсказуема

ЗАМЕРЫ «ЗА РУЛЕМ»



	L1, мм	H1, мм	B1, мм	H, мм	L2, мм	H2, мм	B2, мм	L3min/max, мм	H3, мм	B3, мм	H4, мм	Vбар., л	B4, мм	H5, мм	H6, мм	M1, кг (%)	M2, кг (%)	M (M1+M2), кг	S°, град./S, мм	h1, мм	D, мм	WB, мм	A, мм	E, мм	Tn/T3, мм
AUDI Q7	1000-1225	1035	1525	1240	570-900	970	1475	1135-2170	400	1095	900	468/890	1215	830	1935	1266,0 (54,9)	1038,5 (45,1)	2304,5	3,5/55	290/330**	5052	2994	1741	1968	1679/1691
BMW X5	990-1205	1000	1540	1145	575-835	975	1485	1000-1875	400	1105	875	332/500	1120	785	1870	1224,5 (53,3)	1072,5 (46,7)	2297,0	3,5/50	275	4886	2933	1762	1938	1644/1650
LAND ROVER DISCOVERY	955-1200	1010	1545	1210	530-875	980	1520	1240-2105	430	1210	890	100/560*/540	1160	820	1910	1189,5 (48,0)	1287,5 (52,0)	2477,0	4,0/50	255/290**	4970	2923	1846	2073	1692/1686
VOLVO XC90	935-1210	1100	1465	1270	580-930	990	1440	1220-2300	420	1235	910	184/468*/500	1080	780	1860	1134,0 (52,4)	1032,0 (47,6)	2166,0	6,0/50	260/310	4950	2984	1776	2008	1668/1671

\*За третьим/вторым рядом сидений.

\*\*В нижнем/верхнем положении пневмоподвески.

\*\*\*По первому/второму ряду сидений.

Синий цвет – данные производителя.





Багажник гибридного BMW X5 откровенно мал – 332 литра, по нашим замерам. Объем багажника «монопливных» версий – 460 литров. Запаски традиционно нет – вместо нее «толстокожие» шины «ран-флэт».



За вторым рядом сидений Volvo – 468 литров, за третьим – 184 литра. Оба показателя очень приличные. Под полом – докатка.

и вполне адекватна, однако на фоне своих сегодняшних конкурентов Discovery – быстрый и комфортный грузовичок.

\*\*\*

Обсуждать вопрос цены в отношении автомобилей этого теста нет особого смысла. При осторожном обращении с конфигуратором каждый из них (и даже гибридный «икс-пятый») можно уложить в пять миллионов рублей. А чтобы сделать правильный выбор в условиях равной цены, нужно всего-навсего задуматься о целях использования.

BMW X5 отлично подойдет на роль повседневного автомобиля для всей семьи. И если вы не решите стать седьмым россиянином, выбравшим гибрид, места внутри хватит и людям, и вещам – даже если у вас тройня. Вне зависимости от выбранной версии,

### ПАРАМЕТРЫ ГЕОМЕТРИЧЕСКОЙ ПРОХОДИМОСТИ (замеры ЗР)

	AUDI Q7	BMW X5	LANDROVER DISCOVERY	VOLVO XC90
<b>Просвет</b>				
a	205/245 мм*	205 мм	240/275 мм*	225/275 мм*
b	240/275 мм	210 мм	245/295 мм	240/295 мм
c	225/260 мм	215 мм	205/270 мм	235/275 мм
<b>Угол</b>				
α	25,0/26,5°	24,5°	26,5/30,0°	24,5/27,0°
β	23,5/25,0°	25,0°	25,5/27,5°	24,0/26,0°
γ	18,0/21,0°	16,5°	19,0/23,0°	18,0/21,0°

\*В нижнем/верхнем положении пневмоподвески.

# АККУМУЛЯТОРЫ

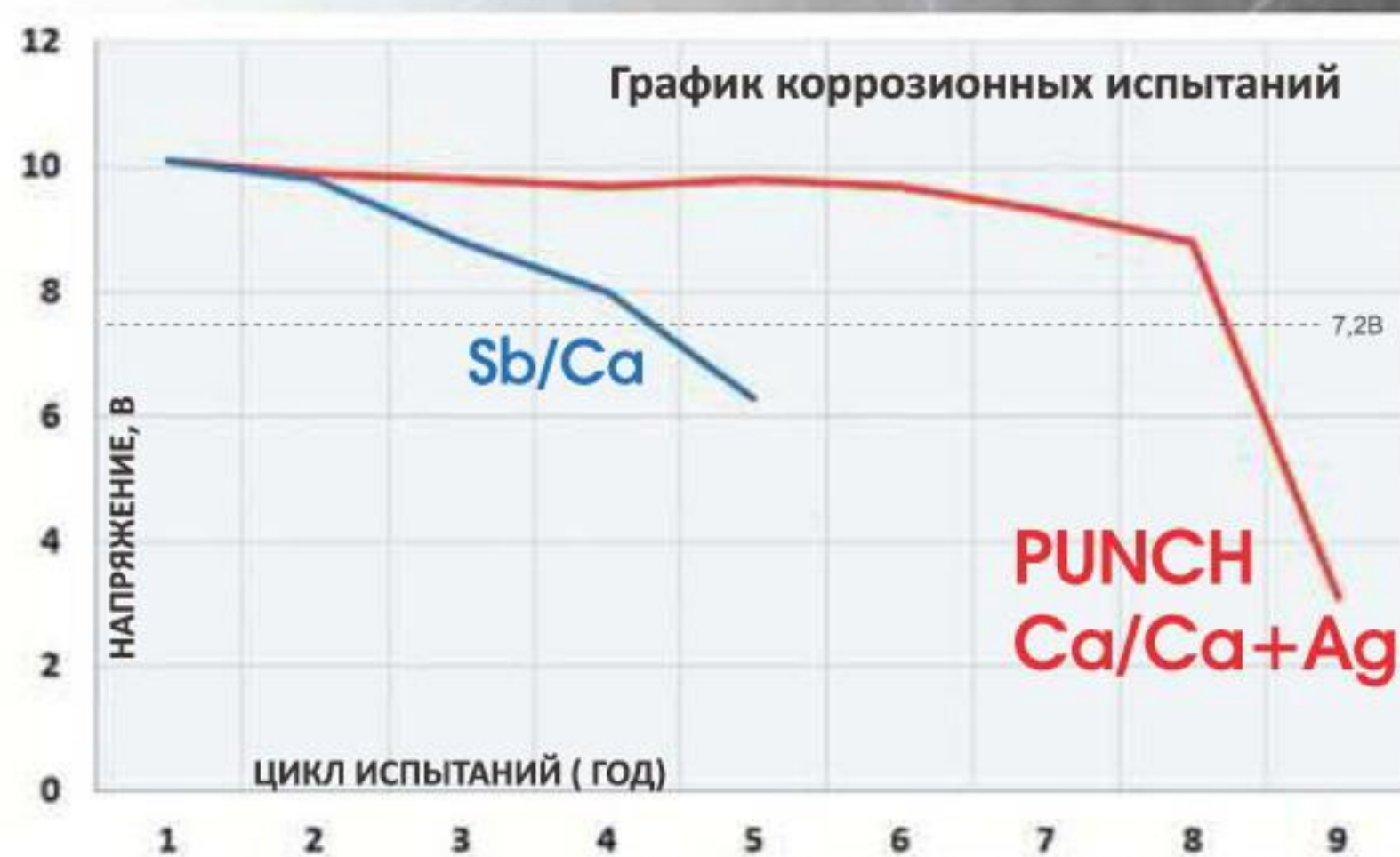
которые служат

в **2 раза** дольше!\*



Изготовлены по передовой технологии!

**PUNCH**  
TECHNOLOGY



\* По результатам испытаний на срок службы АКБ в лаборатории аккумуляторного завода «Алькор» батареи, выполненные по технологии PUNCH выдержали в 2 раза больше циклов. Испытания проводились согласно ГОСТ Р 53165-2008 п.9.6.1 на батареях типов 6СТ-60 VLA Тюменский медведь Ca/Ca и 6СТ-60 LA Тюменский медведь.

Подробнее о новинках на сайте:  
[www.alkor-tmn.ru](http://www.alkor-tmn.ru)





**213 ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА АВТОМОБИЛЕЙ**

Баллы проставляются коллегиально, группой экспертов 3P. Оценка не является абсолютной, она показывает место машины в данном тесте с конкретными соперниками. Максимальная оценка – 10 баллов (идеал), 8 баллов – норма для машин этого класса.

	Место водителя			Салон			Ходовые качества			Комфорт			Приспособленность к России			Поведение вне дороги			Промежуточная оценка	Общая оценка
	Сиденье	Органы управления	Обзор	Передняя часть	Задняя часть	Багажник	Динамика	Тормоза	Управляемость	Шумоизоляция	Плавность хода	Микроклимат	Геометрическая проходимость	Сервис	Эксплуатация	Энерговоруженность	Выносливость	Ход подвески		
<b>AUDI Q7</b>	9	9	9	9	9	8	9	9	9	9	9	9	9	9	8	8,87	8	8	8	8,72
	сбалансированные ездовые качества на асфальте, неплохая геометрическая проходимость; хорошая шумоизоляция, классный интерьер, очень просторный и удобный второй ряд сидений; длинная гарантия									склонность к продольной раскачке на дорожных волнах, автомат в режиме «кик-даун» чрезмерно задумчив; нет нормального запасного колеса						неплохо, но Haldex на Volvo XC90 работает ничуть не хуже хваленого Торсена				
<b>BMW X5</b>	9	9	9	9	8	7	10	9	9	9	8	9	8	8	7	8,53	7	7	7	8,28
	прекрасная разгонная динамика, азартная управляемость при достойной плавности хода, равномерное усилие на педали тормоза (важный и далеко не однозначный для гибрида вопрос); отличная шумоизоляция, приятный интерьер									самый скромный багажник в квартете; совершенно не впечатляющие на фоне соперников возможности вне асфальта; нет докатки; короткий гарантийный период						вы точно не ошиблись машиной?				
<b>LAND ROVER DISCOVERY</b>	9	9	9	9	8	9	8	9	8	9	10	10	8	9	8,87	10	9	9	8,94	
	великолепная плавность хода на асфальте, фантастические возможности на бездорожье; огромный багажник, можно установить третий ряд сидений (с обогревом); полноразмерное запасное колесо; отменная шумоизоляция									пресная управляемость; низко установленный второй ряд сидений; скромный в сравнении с соперниками межсервисный интервал						засадить «диск» будет непросто даже новичку				
<b>VOLVO XC90</b>	9	9	9	9	8	8	9	9	9	8	8	9	9	9	8	8,67	8	8	8	8,56
	понятная и даже азартная управляемость, отличная обратная связь по рулю; прекрасный интерьер в духе минимализма, приличный багажник, возможность установки третьего ряда сидений; длинный межсервисный интервал									невыдающиеся шумоизоляция и плавность хода, неоднозначная логика управления мультимедийными функциями						явно не помешает металлическая защита				



**Новый Discovery хорош и сумасшедше крут на бездорожье. Но прежде, чем нести деньги в кассу, обязательно убедитесь, что его асфальтовое поведение устраивает вас на все сто.**

Михаил Кулешов



«баварец» будет азартен и быстр. И пускай на бездорожье его возможности скромнее, чем у остальных, – это компенсируется удовольствием от езды по асфальту.

Когда родится четвертый ребенок и страсть к активной езде начнет сходиться на нет, можете пересаживаться на Volvo XC90. «Скандинав» тоже позволяет получать удовольствие от активной езды, он увереннее выглядит на бездорожье и располагает третьим рядом сидений. Единственное, чего в нем может не хватить, – комфорт при езде на «дальняк». И если для вас это существенно, обратите внимание на Audi.

Q7 второго поколения получился почти безупречным. И хотя Audi лишен драйверской искры вышеупомянутых оппонентов, именно он – самый комфортный, удобный и продуманный автомобиль в сегодняшнем тесте. А при вдумчивом подходе и на бездорожье умеренно хорош.

Land Rover Discovery противоречив. Он просторен, но не поражает удобством второго ряда. Он достаточно быстр и понятен, однако повороты – не его конёк. И тем не менее прекрасная плавность хода, высочайший уровень оснащения (только здесь есть обогрев третьего ряда и вентиляция второго), огромный багажник и возможности вне асфальта выводят его в лидеры сегодняшнего теста. Если периодически выбираешься на бездорожье и не видишь трагедии в асимметрии, выбор очевиден, как никогда. **ЗР**



Защита картера двигателя Audi пластиковая. Несмотря на внушительный клиренс, на бездорожье нужно быть начеку.



Из всей четверки металлической защитой картера может похвастаться только Land Rover. Посеребрённый пластик нижней части бампера крепок – проверено песчаным карьером.



Двигатель BMW X5 прикрывает хлипкая фетровая защита. И клиренс на фоне «пневматических» конкурентов самый скромный – 205 мм.



Двигатель Volvo «защищен» фартуком из мягкого пластика. Учитывая приличные возможности вне асфальта, считаю это решение весьма странным.







Александр Виноградов

Смотрите на iPad:  
выбираемся из карьера

# CAMEL DYSTROPHY

Не так много людей в здравом уме купят кроссовер за пять-шесть миллионов, чтобы уютить на нем вспаханные поля. Однако знать, что его автомобиль способен на великие подвиги, хочет каждый. Мы загоним машины на фирменные зарулевские роликовые платформы, имитирующие нулевой коэффициент сцепления, а затем бросим внедорожники в песчаный карьер.

Гибридный **BMW X5 40e** вооружен фирменной системой xDrive, причем в коробку передач интегрирован тяговый электромотор. Никаких внедорожных режимов в арсенале нет, пневмоподвески по кругу – тоже. Разумеется, когда под передними колесами оказались наши роликовые платформы, «икс» съехал, не допустив даже малейшей пробуксовки. А вот с диагонально поставленными платформами оказалось сложнее: пробуксовка была приличной. Но автомобиль справился **1**.

С тремя платформами X5 не совладал. Причем ему явно мешала гибридность: автоматика то и дело переключала

источники энергии. И в полевых условиях приключилась та же беда.

Преодоление песчаных подъемов поначалу не вызвало проблем: абсолютно плоское днище и грамотное перераспределение момента очень помогают. Но в самый неподходящий момент ДВС вдруг глохнет и машина переходит на электротягу. Чтобы немного помочь «умнику-энтузиасту», пришлось перейти в спортивный режим – в нем бензиновый мотор работает постоянно.

Но тут возникает вторая проблема: колеса слишком рано срываются в пробуксовку, а широченные дорожные шины только усугубляют ситуацию – X5 закапывается. Хотя BMW и не осилил сложный песчаный подъем, засев посередине, трос ему не понадобился. Машина выбралась из ловушки задним ходом. Вскоре бортовой компьютер сообщил о перегреве **2**. Похоже, электроника перестраховывается, дабы не перегреть батареи.



2





**Audi Q7** с системой quattro съехал с платформ под передними колесами с заметной пробуксовкой. Когда мы поставили платформы по диагонали, в обычном режиме трансмиссии Q7 спасовал. Ролики поддались ему только после включения режима *offroad*. Стоит ли удивляться тому, что три платформы «ку-седьмой» не осилил? Причем, в отличие от BMW X5, признаков крутящего момента на свободном колесе не было в принципе.

В песчаном карьере Audi поначалу чувствовал себя увереннее «икс-пятого» – благодаря пневмоподвеске, позволяющей существенно «задрать» автомобиль. Однако тяжелый подъем с глубокой колеей, на котором приуныл уроженец Мюнхена, оказался не по зубам и выходцу из Ингольштадта. Как ни старался Audi, как ни ревел дизельной «шестеркой» – тщетно **3**.

**Volvo XC90** нас удивил. Ролики «швед» прошел под копытку с BMW. Еле заметная пробуксовка при съезде с платформ под передними колесами, чуть больше вращения при съезде с «диагонали» и капитуляция перед тремя платформами. Хотя свободное колесо подкручивалось.

А вот карьер Volvo не смутил. Спасибо пневмоподвеске и внедорожным предустановкам, подразумевающим помимо задранного кузова еще и ограничение скорости. Не понижайка, конечно, но тоже кое-что. Дизель Volvo звучит не так интеллигентно, как «шестерка» Audi или «турбочетверка» гибридного BMW, зато уверенно везет там, где оба «немца» сдаются. Поначалу XC90 тоже не мог осилить тарифованный подъем, но после трех-четырех попыток, подняв фонтаны песка, забрался-таки на вершину **4**.

Но всё это детский сад и игра в песочнице. **Land Rover Discovery** с системой Terrain Response – вот кто король бездорожья! С роликов под передними колесами «диско» съезжает мгновенно, та же история с «диагональю». Ставим три платформы: две спереди и одну сзади – «англичанин» справляется и с этим заданием, причем даже не понадобилось включать внедорожный режим и понижающую передачу. На десерт – финальное упражнение, до которого за всю историю наших роликовых испытаний добирались лишь единицы: одно свободное колесо спереди. Land Rover 10–15 секунд пытается разобраться в ситуации... и в итоге всё же передает момент на свободное колесо. Победа!

А как насчет натурального рельефа и зыбкого песка? Discovery едет по ним с поразительной наглостью. Сложный подъем, который еле-еле осилил Volvo, для «диско» оказался легкой прогулкой. Пришлось пойти еще дальше – мы нашли очень крутую горку, которую, судя по следам, покоряли лишь квадроциклы. Со второй попытки Land Rover взял и ее **5**. Не важно, что в пятом поколении «англичанин» стал выглядеть гламурно. На бездорожье это по-прежнему очень сильный игрок. **3P**





# ПЛАСТИЧЕСКИЕ ОПЕРАЦИИ

Автомобильный пластик имеет свойство ломаться. Лучший выход – купить новую деталь. Но часто можно попытаться починить старую. Подберем подходящий клей?

Авторы **Михаил Колодочкин**  
и **Алексей Ревин**,  
фото: **Константин Якубов**

Воспоминания о хорошем клее сохранились у нас с детства – с гэдэровских наборчиков для сборки пластмассовых моделей самолетов, вертолетов и танков. А вот большинство бытовых клеев славились полной профнепригодностью. Однако в последнее время появилось множество составов в крошечных тюбиках, обещающих в считанные секунды склеить пластмассу, металл и кожу. И мы решили их проверить.

Подопытным материалом выбрали пластмассу, ведь в автомобиле полно всяческих ручек, крючков и накладок, сделанных из этого материала. Для экспериментов выбрали пластмассовые рамки номерных знаков и изготовили из них тестовые пластины одинаковой конфигурации.

В тесте участвовало более десятка составов с различными названиями, но схожими талантами. Рекомендуемый алгоритм использования практически одинаков у всех: нанести клей, плотно прижать и подождать несколько секунд. Последующие рекомендации разнятся: кто-то из производителей утверждает, что пользоваться склеенным изделием можно сразу, более осторожные рекомендуют выдержать определенное время перед применением. Оказалось, что при недостаточной выдержке некоторые препараты не работают: склеенные заготовки рассыпаются. Хотели вклеить им неуд, но решили повторно прижать детали и выждать требуемое время. Решение оказалось верным: все составы вполне работоспособны.

Склеив заготовленные пластины узкими торцами толщиной около 3 мм, мы провели соединение на разрыв. На наш взгляд, это наиболее чистое испытание, обеспечивающее максимально возможную схожимость результатов. Детали при склеивании мы сжимали с фиксированным усилием 10 Н. На практике склеиваемые детали обычно сжимают руками, но нам было важно обеспечить одинаковые условия для всех препаратов. Время выдержки – два часа. Затем одну тестовую пластину крепили к неподвижной опоре, а вторую тянули калиброванным динамометром с ценой деления 0,25 Н, умеющим запоминать пиковые значения результатов измерения.

Провалов мы не зафиксировали, однако разницей в полученных данных



																			
<p><b>Alteco 110</b> <b>Супер-клей, Сингапур</b></p> <table border="0"> <tr> <td>Заявленная масса</td> <td>3 г</td> </tr> <tr> <td>Примерная цена</td> <td>30 Р</td> </tr> </table> <p>Про время склеивания в инструкции ничего не сказано, но клей оказался хорошим: выдержал на разрыв аж 160 Н. К сожалению, тюбик почему-то оказался полупустым.</p>	Заявленная масса	3 г	Примерная цена	30 Р	<p><b>Alteco Super Glue Gel</b>, <b>Сингапур</b></p> <table border="0"> <tr> <td>Заявленная масса</td> <td>3 г</td> </tr> <tr> <td>Примерная цена</td> <td>40 Р</td> </tr> </table> <p>Время выдержки в инструкции не оговаривается. Тюбик явно полупустой. Усилие разрыва довольно высокое: 111 Н.</p>	Заявленная масса	3 г	Примерная цена	40 Р	<p><b>DoneDeal DD6594</b> <b>Супер Клей, США</b></p> <table border="0"> <tr> <td>Заявленная масса</td> <td>2 г</td> </tr> <tr> <td>Примерная цена</td> <td>95 Р</td> </tr> </table> <p>Требуется сжать на 30 секунд, после чего склеенным предметом можно пользоваться. Склейка разошлась при нагрузке 80 Н – низкий результат.</p>	Заявленная масса	2 г	Примерная цена	95 Р	<p><b>DoneDeal DD6601</b> <b>Супер Клей Гель, США</b></p> <table border="0"> <tr> <td>Заявленная масса</td> <td>2 г</td> </tr> <tr> <td>Примерная цена</td> <td>105 Р</td> </tr> </table> <p>Инструкция требует прижать детали друг к другу на 30 секунд. Усилие разрыва составило 108 Н – средний результат.</p>	Заявленная масса	2 г	Примерная цена	105 Р
Заявленная масса	3 г																		
Примерная цена	30 Р																		
Заявленная масса	3 г																		
Примерная цена	40 Р																		
Заявленная масса	2 г																		
Примерная цена	95 Р																		
Заявленная масса	2 г																		
Примерная цена	105 Р																		



## Один из выводов таков: при прочих равных условиях имеет смысл покупать клей, а не гель: он быстрее застывает и не требует значительной выдержки



← Для обеспечения равных условий все склеиваемые образцы сжимали с фиксированным усилием.

Тарированный динамометр всякий раз запоминал усилие, при котором произошел разрыв соединения.

значительный (см. наши аннотации к препаратам). Разумеется, данные измерений не претендуют на абсолютность, они лишь показывают, насколько одно средство отличается от другого.

Один из выводов таков: при прочих равных условиях имеет смысл покупать именно клей, а не гель: он гораздо быстрее застывает и не требует значительной выдержки после сжатия деталей. Это объясняется тем, что слой клея на границе склеиваемых элементов тонкий, а гель образует валик, затрудняющий доступ воздуха.

Все наши результаты относятся к конкретной выборке товаров. Участники теста расположены в алфавитном порядке. **ЗР**

### DoneDeal DD6612 Супер Адгезив Гель, США

Заявленная масса 3 г  
Примерная цена 105 Р

Инструкция предлагает сжать детали на 15 секунд, при этом дополнительная выдержка не требуется. Соединение разрушилось при усилии всего 60 Н.



### Felix Супер-клей, Россия

Заявленная масса 3 г  
Примерная цена 45 Р

Рекомендуется прижать на 10–60 секунд, а пользоваться склеенным изделием можно через 2–5 минут. Но прочность на разрыв соединения – лишь 54 Н.



### Permatex Super Glue 82190, Тайвань

Заявленная масса 2 г  
Примерная цена 110 Р

Эксплуатировать предмет рекомендуется через час-два после склеивания. Выдержка того стоит: соединение удалось разрушить только усилием 245 Н. Лучший результат – и наш выбор!

**ВЫБОР  
ЗР**

### Permatex Super Glue Gel 82191, Тайвань

Заявленная масса 2 г  
Примерная цена 140 Р

Рекомендация: сжать на 15–30 секунд, а затем выждать 1–2 часа. Увы, соединение развалилось при усилии всего 54 Н.



### Сила Супер-клей, КНР

Заявленная масса 3 г  
Примерная цена 30 Р

Инструкция просит сжать детали на 3–20 секунд, а потом подождать 10–15 минут. Результат очень хороший: 175 Н!



### Сила Супер-клей Гель, КНР

Заявленная масса 3 г  
Примерная цена 50 Р

Нужно сжимать детали 20–60 секунд, а потом выждать 20–30 минут. Итог средний: 102 Н.

### Супер Момент Идеал Универсальный секундный клей-гель, Ирландия

Заявленная масса 3 г  
Примерная цена 120 Р

Сжимаем в течение 10–60 секунд, и сразу можно пользоваться, если верить инструкции. Но полученные 50 Н на разрыв – низкий результат.



### Супер Момент Супер Универсальный секундный клей, Ирландия

Заявленная масса 3 г  
Примерная цена 75 Р

Время сжатия – 5–60 секунд. Выдержка не требуется. Итог неважный: 65 Н.



### Экон Express Универсальный секундный клей, КНР

Заявленная масса 3 г  
Примерная цена 35 Р

Инструкция предлагает сжать детали на 5–60 секунд. Необходимость последующей выдержки не оговаривается. Результат один из лучших: 210 Н!





Вода и автомобиль недолюбливают друг друга. Предлагаем освежить свои познания, углубившись во «влажную» тему.

Авторы **Михаил Колодочкин** и **Алексей Ревин**

**А**втомобили не любят ездить по лужам, тем более по затопленным дорогам или туннелям. В сыром остатке: запотевшие стекла, аквапланирование и гидроудары. Однако лето нынче дождливое, а скоро и вовсе придет осень, и потому от водных процедур на дорогах никуда не уйти. Поэтому попытайтесь ответить на несколько вопросов, в каждом из которых так или иначе вода – главный герой.

И помните, что езда в «сырых» условиях – в дождь, туман, по лужам – всегда потенциально более опасна. Будьте предельно аккуратными, когда за окном «размокропогодится». Удачи на дорогах!

## НА ВОЛНЕ

**В сильнейший ливень вы попали в пробку, находясь в туннеле.**

**Туннель сильно затопило, машина слегка всплыла и качается на волнах – того и гляди стукнется о стену.**

**Как надежнее всего уберечь ее от механических повреждений?**

- А** – использовать запаску в качестве буфера
- Б** – открыть двери и пустить воду в салон
- В** – оттащить ее по воде на мелководье
- Г** – встать между машиной и стеной



## ПОПЛЫЛИ

**Каковы первые признаки аквапланирования?**

- А** – руль стал «легким»
- Б** – выросли обороты двигателя
- В** – тормоза потеряли эффективность
- Г** – всё вышеперечисленное

## ПОЮЩИЕ ПОД ДОЖДЕМ

**Каким образом датчик дождя «чувствует» дождь?**

- А** – измеряет проводимость
- Б** – оценивает освещенность
- В** – отслеживает наличие отраженных лучей инфракрасных светодиодов
- Г** – измеряет емкость пограничного слоя



## ВОДА В БЕНЗИНЕ

**Вода в топливном баке не может вызвать...**

- А** – коррозию
- Б** – закупорку трубопровода
- В** – перебои в работе двигателя
- Г** – увеличение мощности

## КУПАНИЕ ФИЛЬТРА

**Какой воздушный фильтр больше всего боится воды?**

- А** – бумажный
- Б** – объемный, из нетканых материалов
- В** – инерционно-масляный
- Г** – нулевого сопротивления







## МУТНОЕ СТЕКЛО

Когда стёкла запотевают меньше?

- А** – когда пассажиры молчат
- Б** – когда пассажиры трезвые
- В** – когда одежда пассажиров сухая
- Г** – все варианты верные



## » ОТВЕТЫ И КОММЕНТАРИИ

**Правильный ответ: Б**

Машина остановится, только когда коснется колесами асфальта, поэтому надо попытаться открыть двери и затопить салон. Запаска в качестве буфера не поможет, поскольку перемещения плавающей машины непредсказуемы. Жертвовать собой ради машины глупо. А отбуксировать до мелководья, конечно же, неплохо, но ведь вы же в пробке – вокруг машины, которые не могут сдвинуться с места.

**Правильный ответ: Г**

Аквапланирующая машина фактически теряет контакт с дорогой, а потому все перечисленные признаки могут иметь место.

**Правильный ответ: В**

Датчик дождя, расположенный внутри салона, анализирует поведение отраженных инфракрасных лучей – так он отличает сухое стекло от мокрого.

**Правильный ответ: Г**

Коррозия от воды – явление привычное. Закупорку топливопровода способна вызвать любая льдинка. Перебои в работе ДВС вполне могут быть следствием капельки воды, добравшейся до камеры сгорания. А вот поднять мощность вода в баке априори неспособна.



## КРЫША ПРОТЕКЛА

Протекает люк на крыше. Для устранения неисправности необходимо...

- А** – смазать силиконом уплотнения
- Б** – воспользоваться герметиком
- В** – заменить люк, поскольку он неремонтопригоден
- Г** – прочистить трубки

## ВОДОПОЙ ДЛЯ КОЛЕСА

С какой целью испытатели былых времен во время автопробегов по Средней Азии заливали воду в колеса?

- А** – для балансировки
- Б** – для охлаждения
- В** – для борьбы с проколами
- Г** – для поддержания постоянного давления

**Правильный ответ: А**

Тонкая штора бумажного фильтра намокнет и почти перестанет пропускать воздух. Другие конструкции гораздо менее чувствительны к влаге.

**Правильный ответ: Г**

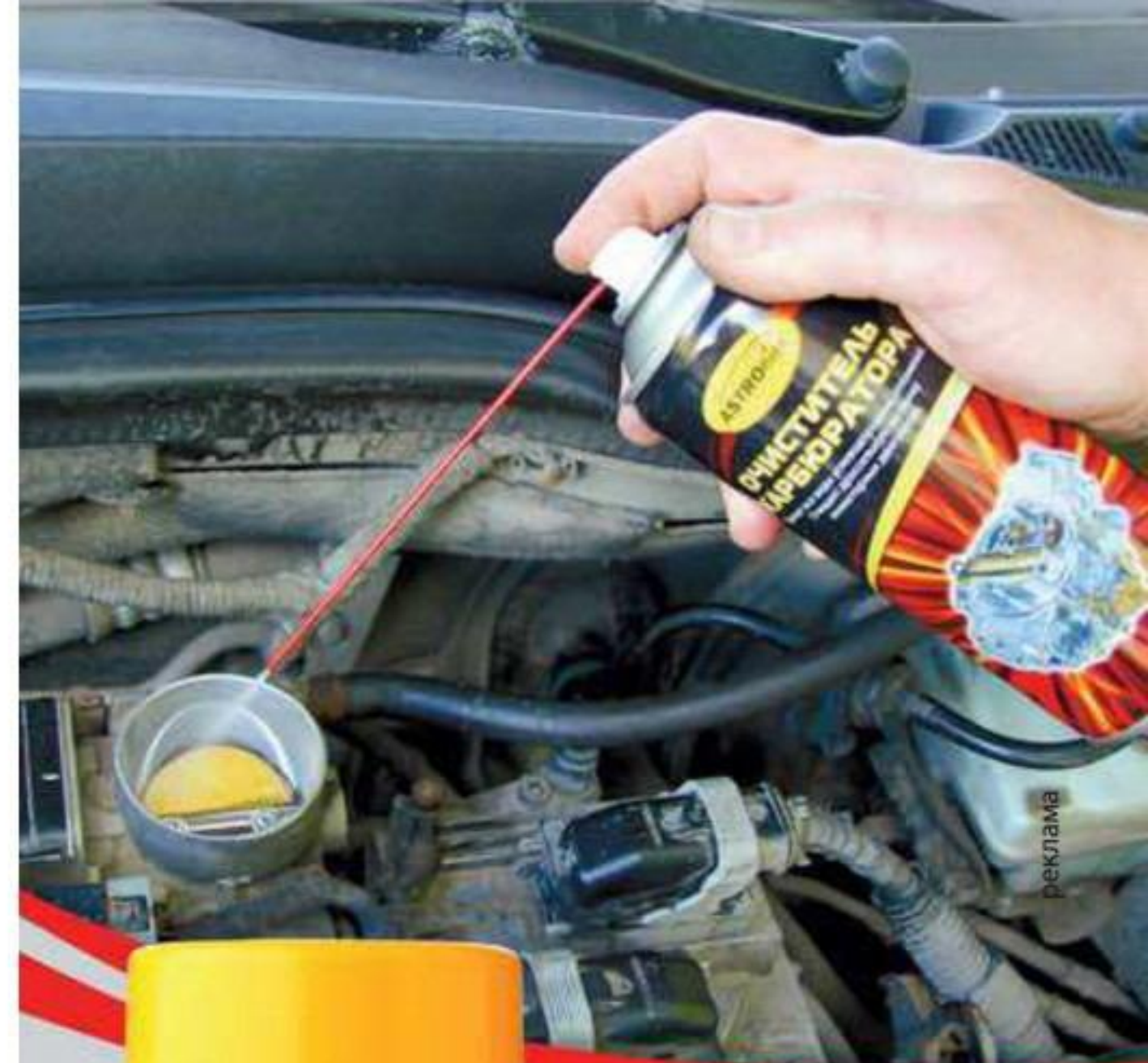
Причина запотевания – повышенная влажность в салоне машины. А влага всегда содержится в выдыхаемом воздухе. Чем меньше люди разговаривают, тем меньше выдыхают влажного воздуха, оседающего на стеклах. Отметим, что спиртовые пары обладают гигроскопичностью – при этом стёкла запотевают еще сильнее. Поэтому все варианты являются верными.

**Правильный ответ: Г**

Люк на крыше – это негерметичное изделие, которое заведомо не способно работать без дренажной системы. Поэтому все четыре сливные трубочки необходимо периодически прочищать.

**Правильный ответ: Б**

Подобным образом когда-то приходилось охлаждать шины, трескавшиеся в сильную жару. Проподимость таким способом не улучшить, о балансировке речь также не идет. Что до проколов, то иногда для временного ремонта действительно заливали внутрь воду, затрудняющую выход воздуха из пробитого колеса, но это относится только к бескамерным шинам.



## ПОЧЕМУ МЫ РЕКОМЕНДУЕМ ОЧИСТИТЕЛЬ КАРБЮРАТОРА ASTROhim?

Затрудненный пуск двигателя, провалы и перебои в его работе, ухудшение приемистости, а также неравномерность оборотов холостого хода и, конечно же, заметный перерасход топлива – явные признаки того, что дроссель или карбюратор нуждаются в очистке.

Очиститель карбюратора ASTROhim позволяет быстро и, не прибегая к трудоемкому демонтажу, очистить карбюратор или дроссельную заслонку. Эффективность средства складывается из двух составляющих – содержания в составе компонентов, придающих ему высокие моющие свойства, а также мощной струи, которая обеспечивает механическое воздействие на загрязнения. После использования остатки средства быстро высыхают. Кроме того, Очиститель карбюратора ASTROhim обладает нейтральным запахом, позволяя осуществлять работы внутри помещения.

Произведено по технологии Shell (Германия).

Спрашивайте в автомагазинах вашего города.

Рекомендуемая розничная цена за аэрозоль  
335 мл – 168 рублей,  
520 мл – 204 рубля.

Оптовые закупки  
**8-800-301-10-85**  
Звонок по России бесплатный  
[www.astrohim.ru](http://www.astrohim.ru)







# В СВЕТЕ БЕЗОПАСНОСТИ

Светофоры вносят бесценный вклад в поддержание безопасности на дорогах. Попробуем оценить этот вклад.

Автор **Илья Пименов**, фото: **Константин Якубов**

**В** Москве на пересечении дублера проспекта Мира и Сельскохозяйственной улицы установили светофор. И тут же возникли заторы, которых раньше не было. Ситуация нормализовалась, когда светофор... отключили. Вывод очевиден: просчитались! Интересно, кто решил, что на этом перекрестке необходим светофор? А ведь его установка стоит немалых денег. И еще нужно раскошелиться на демонтаж.

## Кто виноват?

В Москве за светофорными объектами следит ЦОДД (Центр организации дорожного движения), анализирующий ситуацию: регулярность и протяженность пробок, количество и тяжесть аварий, плотность пешеходного потока. Данные предоставляют и окружные комиссии по безопасности дорожного движения. Любой столичный светофор проходит многоуровневое утверждение, включая согласование с ГИБДД.

На вопрос о «проблемном» светофоре мне в ЦОДД ответили, что он появился при реконструкции Ярославского шоссе, где предполагалось изменить схему движения.

Местные жители просили установить светофор для пешеходов. Схему не изменили, светофор отключили, жители замолчали. На баланс ЦОДД светофор не поступал. Заказчик – Департамент строительства Москвы. Там, мол, и спрашивайте.

Впрочем, и так понятно, что по меркам столичного Центра организации дорожного движения один светофор – ничто. Сейчас в Москве около 40 тысяч светофоров, объединенных в 2390 светофорных объектов. Одним больше, одним меньше... Деньги-то не кровные, а из карманов налогоплательщиков.

## Сколько стоит светофор?

Стоимость самого простого трехсекционного светофора типа Т1 начинается с 15 000 рублей. Это базовый минимум, финальная цена зависит от типа и количества светофоров на перекрестке, а также от трудности монтажа. Например, светофорный объект на улице Яблочкова обошелся в 1 214 140 рублей. А на пересечении Трубецкой улицы с улицей Усачева – в 5 290 390 рублей. Несколько миллионов рублей – средняя московская цена

↑ Главное отличие современного светофора от предшественников – наличие электронных мозгов, благодаря которым половиной столичных светофорных объектов можно управлять из ситуационного центра. Связь идет по проводам (как правило, оптоволоконным) и радиоканалу. Предусмотрена защита от хакеров.

на оборудование перекрестка «под ключ»; в нее входит установка не только светофоров, но и дорожных знаков, указателей, ограждений, а также нанесение разметки.

В регионах, как правило, дешевле – в первую очередь из-за стоимости работ. Например, в городе Касли Челябинской области в 2013 году светофорный объект (восемь светофоров) обошелся в 270 000 рублей. В Тамбовской области 24 светофора приобрели за 334 000 рублей. То есть дешевле



Все столичные светофоры – отечественного производства (в том числе московского), однако в них могут применяться импортные комплектующие.





- ← Новый светофор на перекрестке Бульварного кольца и Петровки: уменьшенные габариты, глазок видеокамеры, графическое отображение длительности сигнала.
- ↓ Говорят, подобные шикарные шкафы светофорных объектов через некоторое время появятся на улицах. За чей счет гуляем?



14 тысяч за штуку – как они и стоят с оптовой скидкой.

Но поставить светофоры – полдела, их нужно еще и обслуживать. Раз в десять дней у каждого проверяют работоспособность, износ и повреждения, чистят линзы. Предусмотрены регламентные работы – от тестовых операций до чистки контактов и измерения сопротивления изоляции. Нужно платить зарплату обслуживающему персоналу, содержать транспорт, покупать расходники и запчасти. Всё это тоже немалые деньги.

## Им сверху видно всё

Эксплуатация светофоров не ограничивается обслуживанием. Я побывал в ситуационном центре, откуда координируют работу столичных светофоров. На два десятка больших экранов выводятся изображения с камер видеонаблюдения. При затруднениях в движении операторы изменяют режим работы светофоров, выбирая наиболее подходящий из заложенных пяти – семи алгоритмов. Вот на одной из улиц собирается пробка – оператор меняет режим, «хвост» начинает таять на глазах. Эффектно!



В контроллере светофора нет ничего необычного: провода, колодки, блок управления. Корпус надежно защищает от осадков и хулиганов.

Но такое переключение режимов помогает не всегда. По моим наблюдениям, заторы возникают с удивительным постоянством в одних и тех же местах, причем смену алгоритма работы светофоров заметить из пробки невозможно. Светофоры просто отработывают заложенную программу, а не отслеживают ситуацию – движется ли транспорт или нет. Часто куда эффективнее разруливают сложные ситуации регулировщики, берущие управление трафиком в свои руки. Но нужны ли тогда эти ситуационные центры? Стоит ли строить и оборудовать для них помещения, покупать дорогое оборудование, содержать сотрудников?

## Эффектно. А эффективно?

Прошлой осенью на столичном проспекте Мира появился первый «лежачий» светофор – в асфальт вмонтировали стеклянные кирпичики с подсветкой, дублирующей сигналы обычного светофора. Подобные «лежачие» светофоры уже работают в Санкт-Петербурге и Челябинске. Светящиеся полосы – антивандальные, выдерживают вес тяжелой техники и удары до десяти килоджоулей – хоть кувалдой бей. И выглядят красиво. Но какая от них польза?

Я в шутку подкинул инициаторам идею: это светофор для тех, кто ходит по улицам, уткнувшись носом в смартфон.

Фантастика: моя версия стала официальной! И, видимо, выделили под эту идею дополнительный бюджет, потому что конструкцию доработали.

К светящимся полосам добавили надписи «Стой» и «Иди», чтобы сигналы на тротуаре не сбивали с толку водителей. Сами светящиеся полосы сделали шире и ярче, чтобы их



**ОРИГИНАЛЬНЫЕ  
МОТОРНЫЕ  
МАСЛА  
NISSAN**

## Почему оригинальное масло?

Двигатели современных автомобилей имеют сложную конструкцию и весьма требовательны к качеству моторного масла. Исправность систем прямого впрыска, изменения фаз газораспределения, турбонаддува, очистки выхлопных газов и пр. критически зависят от качества масла. Поэтому в этом вопросе важно сделать правильный выбор.

Оригинальные масла изготовлены специально для двигателей автомобилей Nissan с учетом всех их особенностей. При этом они адаптированы для использования в условиях климата нашей страны. Они не теряют текучести на морозе и одновременно сохраняют вязкость при высоких температурах. Использование оригинальных масел позволит вам не волноваться за ваш двигатель и сохранить его исправным на долгие годы.

- Адаптированы к климату нашей страны
- Созданы специально для двигателей Nissan
- Сохранят двигатель исправным на долгие годы

Во всех дилерских центрах Nissan!



Информация представлена на основании данных изготовителя масла.  
Motor Oil – моторное масло.  
Fully Synthetic – полностью синтетическое.  
\* Инновации, которые восхищают.





- ← Проспект Мира: «лежащие» светофоры не только на земле, но и в воздухе. Но почему красный сегмент справа? Пришлось обратиться в ЦОДД с жалобой. Уже поправили.
- ↓ В центре Москвы встречаются светофоры и для велосипедистов. Осталось заставить «педальных» беспрекословно выполнять требования электронного регулировщика.



было видно и на солнце, и даже под слоем грязи или снега.

По сообщению фирмы Айра, специализирующейся на световом оформлении городов, реновацию «светофора под ногами» провели по многочисленным просьбам местных жителей.

И тут же статистика: за год работы умного светофора на опасном участке дороги не произошло ни одного ДТП со смертельным исходом. Сколько их было до – не говорят.

Повысить безопасность движения, по мнению новаторов, должен и светящийся шнур, идущий по Г-образной опоре светофора. Такой можно увидеть, например, в самом начале Ленинградского проспекта. Правда, когда мы поехали фотографировать его для статьи, половина светодиодов в нем



**\*** Если увидите в Москве неработающий светофор, не поленитесь позвонить по короткому номеру 3210. Это поможет быстрее устранить неисправность. Такие «аварийные» номера есть и в других городах – обычно их можно найти на самих светофорах.

уже не горела. На «ноу-хау» не тратили бюджетных денег: шнур приобрел и установил один из подрядчиков ЦОДД. И свежая новость на эту тему: эксперимент признан удачным, до конца года в столице установят 54 светофора с опорами, меняющими цвет. Это уже на бюджетные средства.

На перекрестке Бульварного кольца и Петровки прошлой осенью поставили компактные светофоры со встроенными видекамерами и датчиками движения. Помимо выполнения основной своей функции они еще следят за обстановкой на перекрестке и передают необходимую информацию в центр управления. Инновационно? Безусловно! А насколько удалось благодаря этому «ноу-хау» поднять уровень безопасности и улучшить организацию движения? Об этом чиновники пока молчат.

ЗР

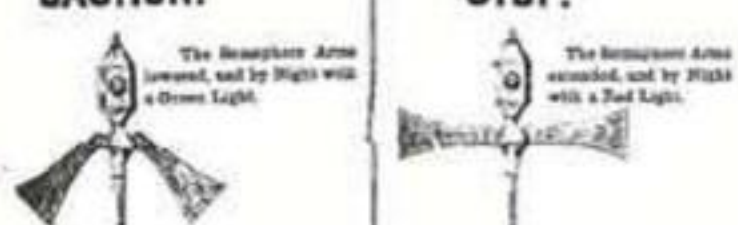
## » ПОЛТОРА ВЕКА НА СЛУЖБЕ

Первый светофор появился 10 декабря 1868 года в Лондоне. Конструктор Джон Пик Найт взял за образец для подражания железнодорожный семафор. На столбе он смонтировал два подъемных флажка, останавливающих движение,

### POLICE NOTICE.

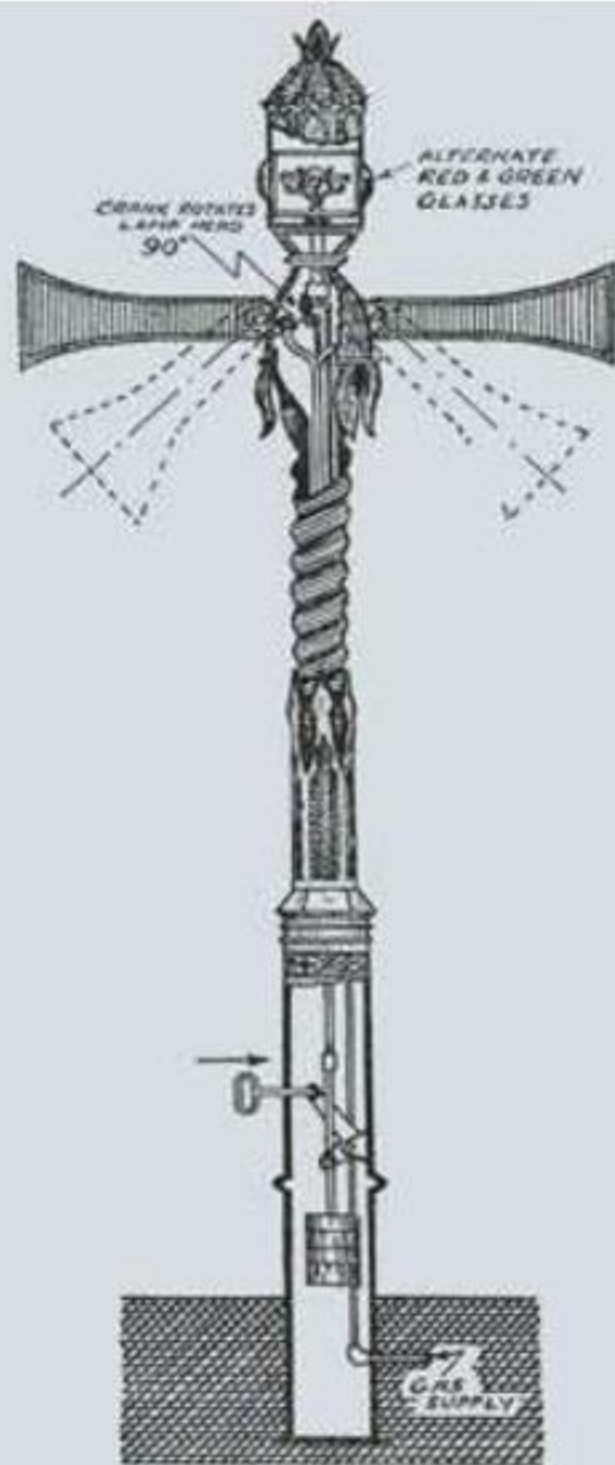
STREET CROSSING SIGNALS.  
BRIDGE STREET, NEW PALACE YARD.

CAUTION. STOP.



By the Signal "CAUTION," all persons in charge of Vehicles and Horses are warned to pass over the Crossing with care, and due regard to the safety of Foot Passengers. The Signal "STOP," will only be displayed when it is necessary that Vehicles and Horses shall be actually stopped on each side of the Crossing, to allow the passage of Persons on Foot; notice being thus given to all persons in charge of Vehicles and Horses to stop clear of the Crossing.

RICHARD MAYNE,



а на верхушке – газовый фонарь для ночной работы, с красным и зеленым сигналами. Правда, проработал светофор лишь месяц и взорвался, ранив управлявшего им полисмена.

Тем не менее устройство доказало свою эффективность, хоть немного упорядочив хаотическое уличное движение.

В 1910 году Эрнст Сиррин (Чикаго, США) запатентовал автоматическую систему управления светофором. Через два года Лестер Вайр (Солт-Лейк-Сити, США) разработал светофор с двумя круглыми электрическими сигналами. А уже в 1914 году возникла американская светофорная компания, которая поставила на перекрестке в Кливленде четыре электрических светофора конструкции Джеймса Хога с красными и зелеными линзами и звуковым сигналом. Ими управлял полицейский из будки.

Трехцветные светофоры также впервые сделали в США – в Детройте и Нью-Йорке, в 1920 году. Их авторами были Уильям Поттс и Джон Ф. Харрис.

В России первые светофоры появились в 1930 году:

15 января – в Ленинграде, на пересечении проспектов 25 Октября и Володарского (Невского и Литейного), а 30 декабря – в Москве, на углу Петровки и Кузнецкого Моста.



Первые московские светофоры мало походили на современные и напоминали часы. Вместо электронных мозгов в них стояло механическое реле времени.



# НОВЫЕ НАСТАВЛЕНИЯ

Сейчас инспекторы руководствуются наставлением по работе ДПС, утвержденным приказом МВД РФ № 185. Высокие чины решили, что латать старый документ уже нет смысла, и уже скоро сотрудники ДПС будут руководствоваться новым.

Автор **Сергей Смирнов**

**Р**егламент ГИБДД – это, по сути, обобщение всех законов и кодексов, которые так или иначе затрагивают автомобильную тему. Просто для удобства и упрощения МВД собрало все права и обязанности участников дорожного движения в одном документе. Знать об изменениях в нем полезно каждому, кто садится за руль. Для простоты буду называть этот документ наставлением.

## Косметика

Некоторые изменения связаны с нововведениями в законодательстве, касающимися эксплуатации автотранспорта. Например, исключен раздел о снятии номерных знаков. При этом установлен порядок проверки электронного полиса ОСАГО: водителю достаточно предъявить распечатку бланка, а инспектор должен проверить информацию по базе АИС РСА.

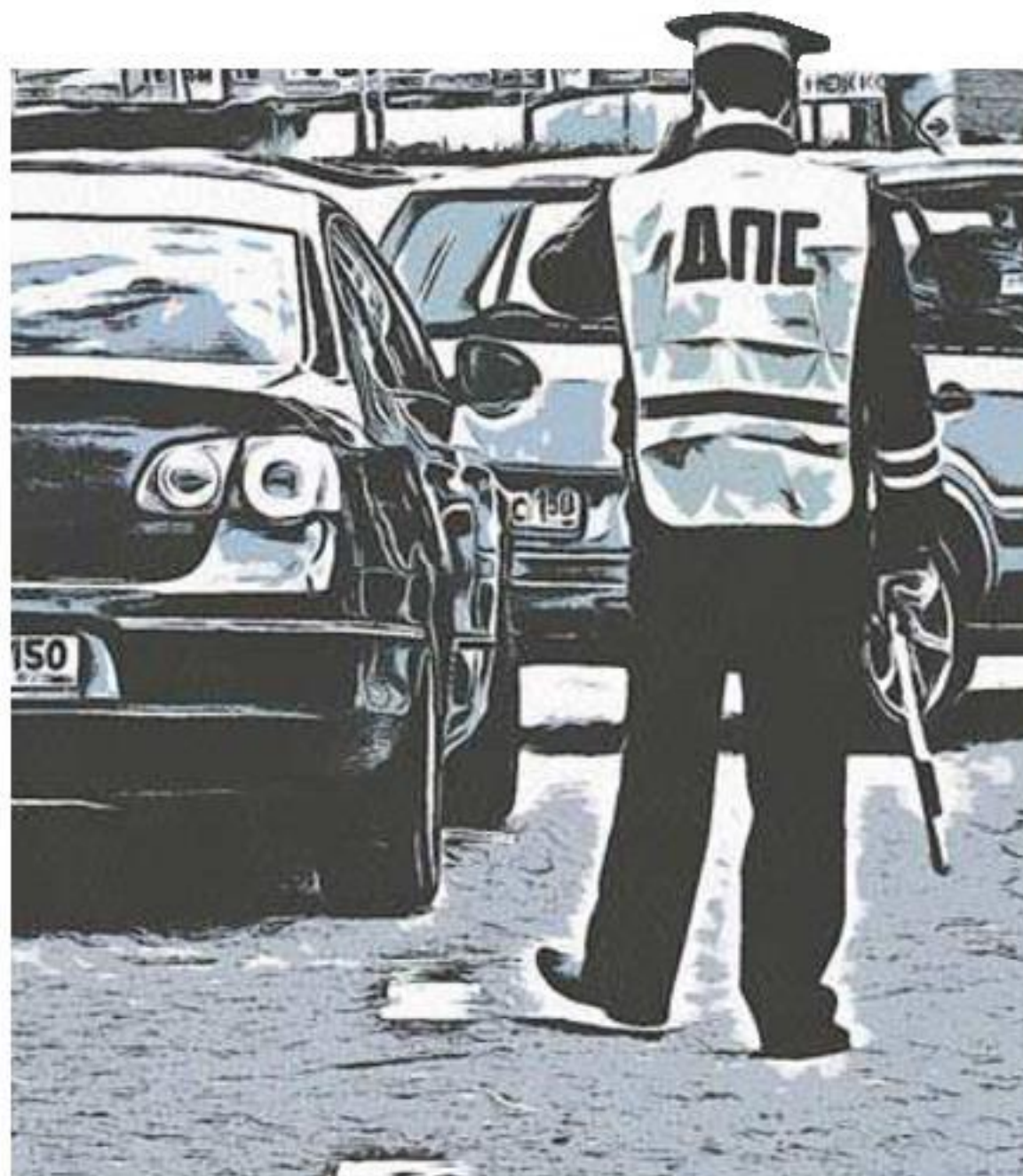
Из новых положений интересны такие моменты, как определение инспектором размера штрафа. Если КоАП предусматривает вилку в наказании (например, штраф от 500 до 800 рублей), инспектор обязан при принятии конкретного решения учесть «биографические данные» водителя – возраст, место проживания, семейное и имущественное положение.

Если водитель передает на проверку документы с «защитными» приспособлениями (пленки, зажимы, цепочки), инспектор потребует убрать их (сейчас в наставлении есть лишь требование передавать документы без обложек). Если не исполните просьбу инспектора, подпадете под действие статьи «Неподчинение требованиям сотрудника полиции» (ст. 19.3 КоАП). Напомню, что наказание в этом случае – вплоть до ареста.

За дорожным движением инспекторы могут следить с воздуха при помощи технических средств – как разрешенных ранее (вертолеты, аэростаты, дирижабли и мотodelтапланы), так и новых (беспилотники).

## Капиталка

Чтобы на месте аварии не собирались зеваки, инспекторам дадут право «попросить» граждан покинуть место правонарушения. Это означает, что, если инспектор против,



посторонние водители не смогут сделать фото- или видеосъемку обстоятельств аварии. Ослушаешься – получишь «неподчинение» со всеми вытекающими.

В законе «О полиции» содержится аналогичная норма, однако там она связана с необходимостью проведения следственных мероприятий. Но если мы никому не мешаем, то и гнать нас с места происшествия инспектор не имеет права. Смеем предположить, что всех «лишних» очевидцев аварий, в которых участвовали значимые персоны, будут прогонять.

Новое положение запрещает инспектору препятствовать водителю давать пояснения в протоколе. Сейчас распространены случаи, когда привлекаемый к ответственности начинает подробно описывать ситуацию, а инспектор требует краткую запись: пиши, мол, «согласен» или «не согласен». По новому наставлению хоть поэму строчите – сотрудник ДПС будет терпеливо ждать.

У инспекторов появится возможность фиксировать правонарушения любыми

доступными способами. Если сейчас допускается применять лишь спецсредства, состоящие на балансе отдела полиции, то по новому наставлению сотрудник полиции сможет использовать и свой личный смартфон.

Конечно, автолюбитель по-прежнему вправе оспорить это доказательство в суде, но мы же знаем, как автомобильные дела рассматриваются. В большинстве случаев «не находятся основания» не доверять инспектору ДПС.

Кстати, судьи не упоминаются в положении, описывающем порядок реагирования на нарушителей из числа государственных служащих (по крайней мере, на момент подготовки этого материала к печати). Оставили там лишь прокуроров: если инспектор ДПС поймает прокурора-нарушителя, то обязан составить рапорт и направить своему начальству – а оно уже переадресует «телегу» прокурору города или региона. А судьи, выходит, получили индульгенцию. Видимо, при предъявлении соответствующей корочки инспектор будет вынужден «понять и простить».

В Госдуме сейчас находится законопроект, согласно которому прокуроров, судей и следователей лишат поблажек и будут привлекать к ответственности на общих основаниях.

Информация о рассмотренных делах должна быть размещена на едином портале в течение трех суток. Это позволит всем водителям своевременно узнавать о штрафах – например, воспользовавшись сайтом госуслуг. Раньше такие данные могли передаваться в базу с опозданием, что лишало нас возможности оплачивать штраф со скидкой.

Еще одна интересная поправка позволяет инспекторам не выезжать на места дорожно-транспортных происшествий, в которых никто не пострадал.

Конечно, это всего лишь дублирование Правил дорожного движения, где прописана возможность самостоятельного оформления дорожной коллизии по европротоколу. Но раз подобное появится в новом наставлении, заставить инспектора приехать на оформление аварии будет очень сложно даже при разногласиях между участниками дорожно-транспортного происшествия.

**Новый регламент позволит исключить некоторые спорные моменты в общении водителя и инспектора**



**Renault Kaptur****Дебют** март 2016 года,  
Москва**Кузов** пятидверный  
универсал (SUV)**Двигатели** бензиновые:  
1.6, 114 л.с.; 2.0, 143 л.с.**Коробки передач**  
M5, M6, A4, вариатор**Привод**  
передний, полный**Комплектации**  
Life, Drive, Style**Цена** 879 000–1 179 990 Р

# ОСТРАЯ НАЧИНКА

Renault Kaptur: особенности обслуживания. Автор **Стас Панин**

**К**aptur – очередная модель, построенная на модернизированной платформе Global Access. По сути, это Duster в новой обертке – с тем же набором основных узлов и агрегатов.

Оценивать его ремонтпригодность будем с оглядкой на конкурентов-одноклассников. Тем более что недавно мы проверяли по этому параметру Крету (3P, № 1, 2017), которая является одним из основных соперников Каптюра.

Ремонтпригодность мы оцениваем в баллах. Они соответствуют суммарным нормочасам (по официальной сетке), затраченным на проведение определенных операций.

## Строптивный дуэт

Оба атмосферных бензиновых мотора достались Каптюру от Дастера без изменений, и особенности их обслуживании давно известны по многим машинам концерна Renault-Nissan.

Двигатель 1.6 HR16 (114 л.с.) хорошо знаком по моделям Note, Sentra и Fluence. Необслуживаемый цепной привод ГРМ рассчитан на весь срок службы мотора и неплохо справляется со своими задачами. Ремень навесного оборудования по регламенту меняют через каждые 90 000 км (или каждые четыре года). Увы, в его приводе не предусмотрен ролик-натяжитель. Заводская инструкция предлагает при замене ремня снимать шкив коленчатого вала, а для этого нужен специнструмент. Благо, есть альтернативный способ, хотя он тоже не из самых простых: старый ремень срезают, а новый устанавливают

с помощью специнструмента или натягивают рукой на шкив водяного насоса, одновременно вращая коленчатый вал.

Самая сложная операция при обслуживании двигателя 1.6 – банальная, казалось бы, замена свечей. Это приходится делать каждые 30 000 км, и сначала нужно снять впускной трубопровод. Операция довольно трудоемкая и отпугнет многих любителей делать всё своими руками. На большинстве моторов машин-одноклассников индивидуальные катушки зажигания закрывает лишь декоративная крышка.

Снятие трубопровода начинаем с отсоединения от него всех шлангов и двух магистралей вентиляции картерных газов от клапанной крышки. Далее демонтируем патрубок от корпуса воздушного фильтра к дросселю и разъемы с датчиков давления и температуры воздуха на впуске. Открываем корпус



Хомуты крепления воздушного патрубка [●] ослабляем шлицевой отверткой или головкой «на 7». Место фиксации правого шланга вентиляции картерных газов на впускном трубопроводе показано стрелкой [●]. Для снятия магистрали вентиляции трубопровода сжимаем ее крепления с двух сторон [●].



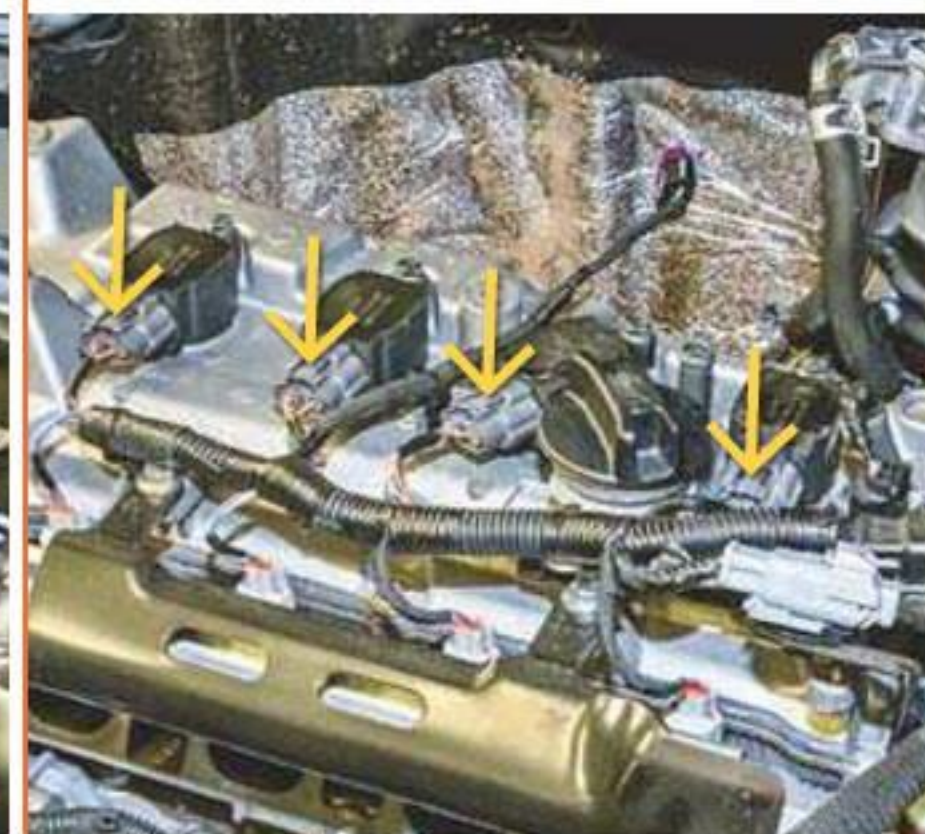
Для снятия разъема с датчика температуры воздуха на впуске нажимаем на металлическую скобу [●]. Левый шланг вентиляции картера закреплен на штуцере хомутом [●].



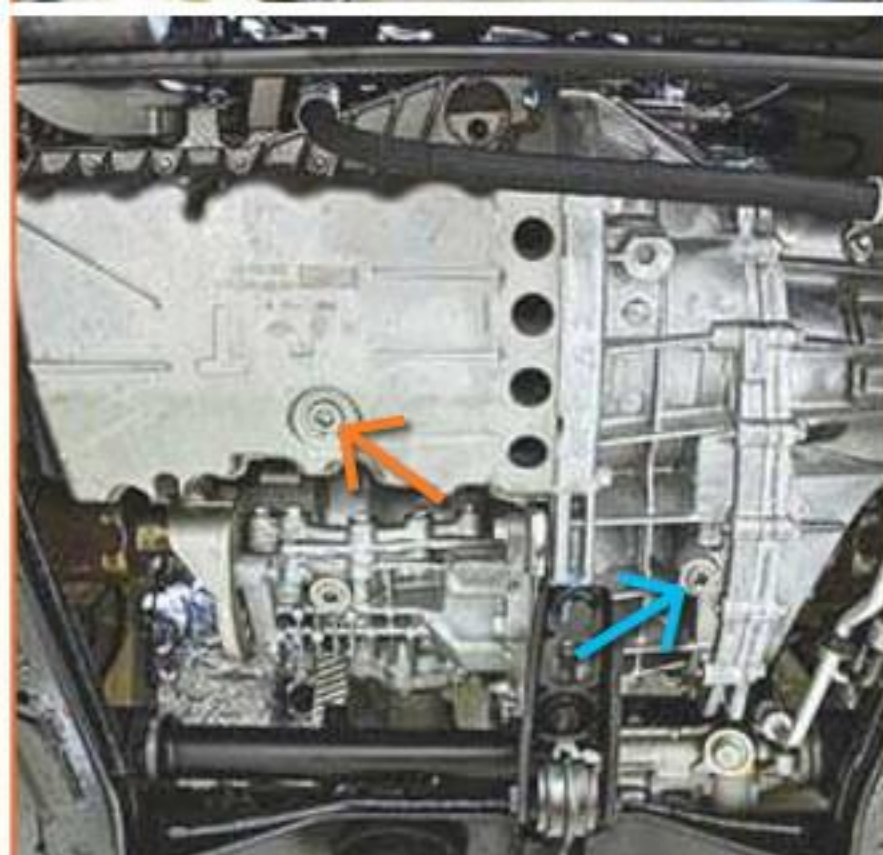
Дроссель закреплен на впускном трубопроводе четырьмя болтами «на 8». Разъем датчика давления воздуха имеет простой фиксатор [●]. Магистраль от адсорбера подведена к впускному трубопроводу за дроссельной заслонкой. Крепление – стандартный быстрорьем с квадратным фиксатором [●].



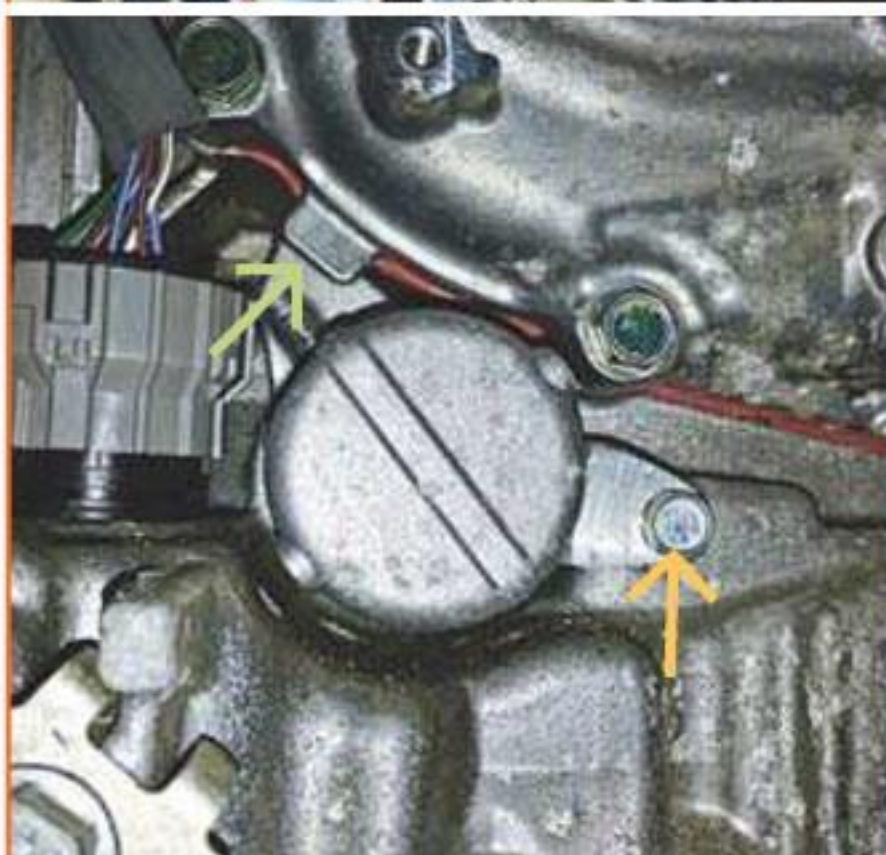
Индивидуальные катушки зажигания закреплены болтами «на 10». Для снятия их разъемов нажимаем на язычок фиксатора [●]. Свечи вывертываем высокой головкой «на 14».



Сливную пробку поддона двигателя 1.6 [●] откручиваем ключом «на 15». Доступ к масляному фильтру [●] свободный, для его снятия подойдет любой подручный инструмент. Для откручивания сливной пробки поддона вариатора [●] используем головку «на 19».



Сливные масляные пробки мотора 2.0 [●] и механической коробки передач [●] сделаны под квадрат «на 3/8 дюйма».



Сменный элемент тонкой очистки масла вариатора – в металлическом корпусе. Для снятия откручиваем болт «на 10» [●] и поворачиваем его против часовой стрелки, чтобы отлив [●] вышел из-за зацепления с язычком на корпусе агрегата.



Доступ к масляному фильтру [●] двигателя 2.0 ограничен – без съемника не обойтись. Некоторые сервисмены меняют элемент, подлезая снизу, другие – сверху.

электронной заслонки от коллектора и отводим его в сторону. Разъем на дросселе не мешает дальнейшей работе, как и шланги его подогрева.

Трубопровод зафиксирован снизу пятью длинными болтами «на 10» на головке блока, а сверху – двумя более короткими болтами на клапанной крышке. Для удобного доступа к нижним креплениям снимаем воздухозаборник. Он имеет простую фиксацию. Все прокладки на трубопроводе многоразовые. При

сборке смажьте посадочное место патрубка на корпусе воздушного фильтра, иначе намучаетесь с его установкой.

Хорошо зарекомендовавший себя бензиновый двигатель 2.0 (143 л.с.) имеет единственный, но серьезный недостаток. Ремень привода ГРМ необходимо менять через каждые 90 000 км (или через четыре года), и эта операция довольно трудоемкая. Здесь не обойтись без специнструмента для выставления валов по меткам.

В приводе навесного оборудования у двигателя 2.0 есть привычный автоматический ролик-натяжитель. Регламент замены навесного ремня – как у привода ГРМ. Объединение производителем этих операций при обслуживании – очень разумный ход.

На моторе 2.0 доступ к индивидуальным катушкам зажигания свободный. Они закреплены болтами «на 8», свечи – под головку «на 16». Разъемы на катушках снабжены простыми фиксаторами. Правда, снимать их не очень удобно из-за близости каналов впускного трубопровода.

## От общего к частному

Антифриз меняют через каждые 90 000 км (или через три года) – непривычно малый интервал. Сливных пробок нет, поэтому снимаем нижний патрубок радиатора (это обычный для французских машин прием). Он закреплен металлическим хомутом, подбираться к его усикам не очень удобно.

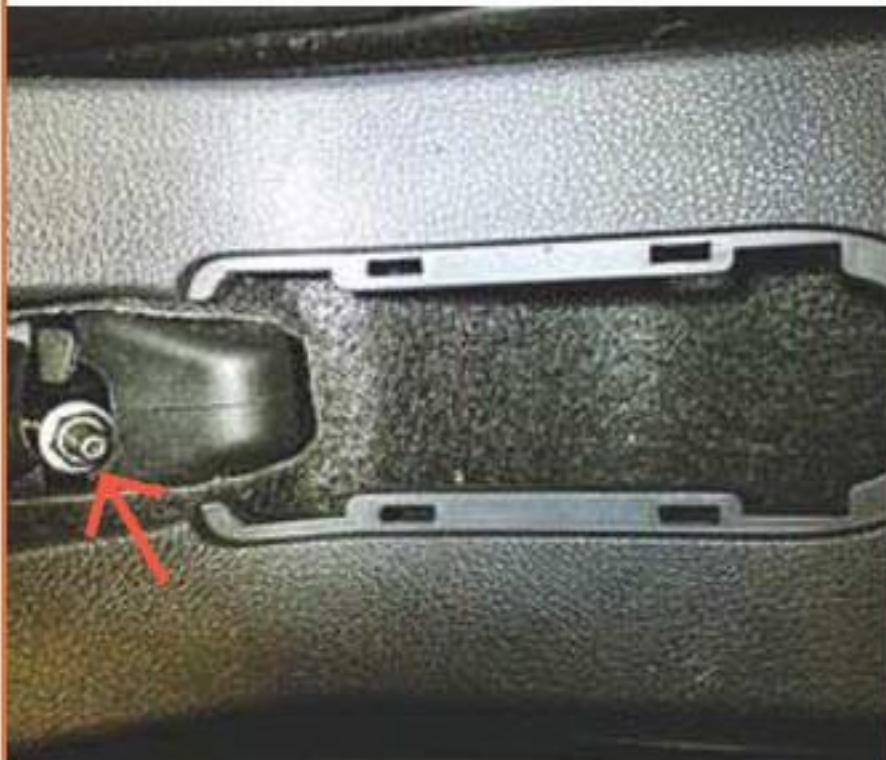
Стоящий перед расширительным бачком антифриза вроде бы выносной топливный фильтр – на самом деле компенсатор

**Не стоит тянуть с заменой ремня ГРМ на моторе 2.0. Даже незначительный перепробег или переход через черту в четыре года эксплуатации грозит его обрывом, и тогда поршни встретятся с клапанами. С мая 2016 года заявленный ресурс ремня увеличен с 60 000 до 90 000 км пробега.**

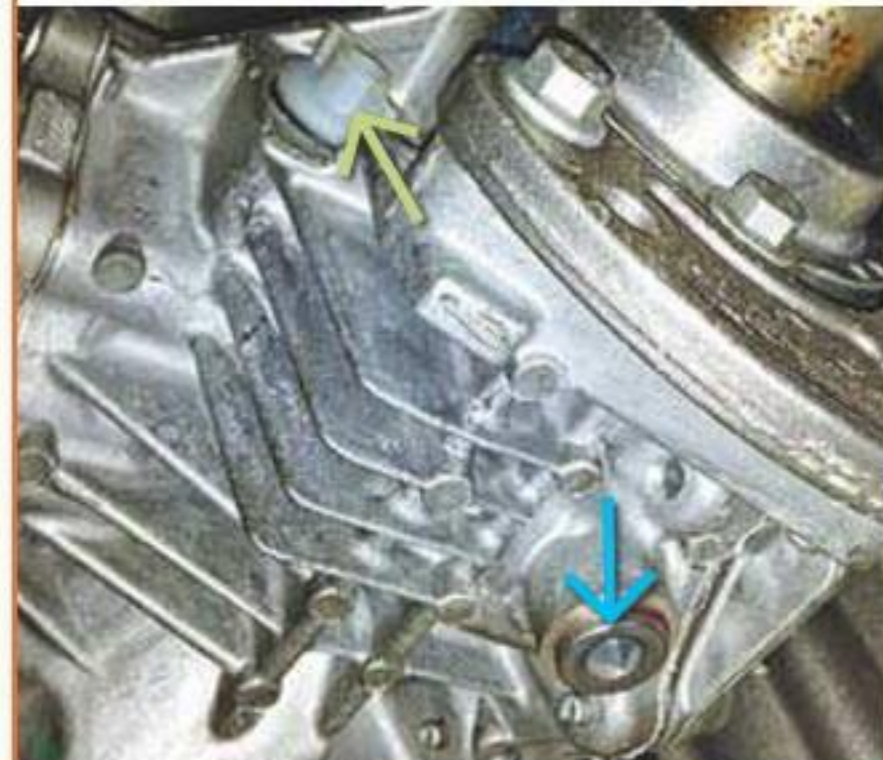




Механизм регулировки ручки – как у всех машин на платформе В0. Шпилька с гайкой «на 10» [●] закрыта откидываемым резиновым колпачком. Для простоты доступа снимаем пластиковую крышку перед рукояткой ручки, поддев ее пальцами со стороны выреза.



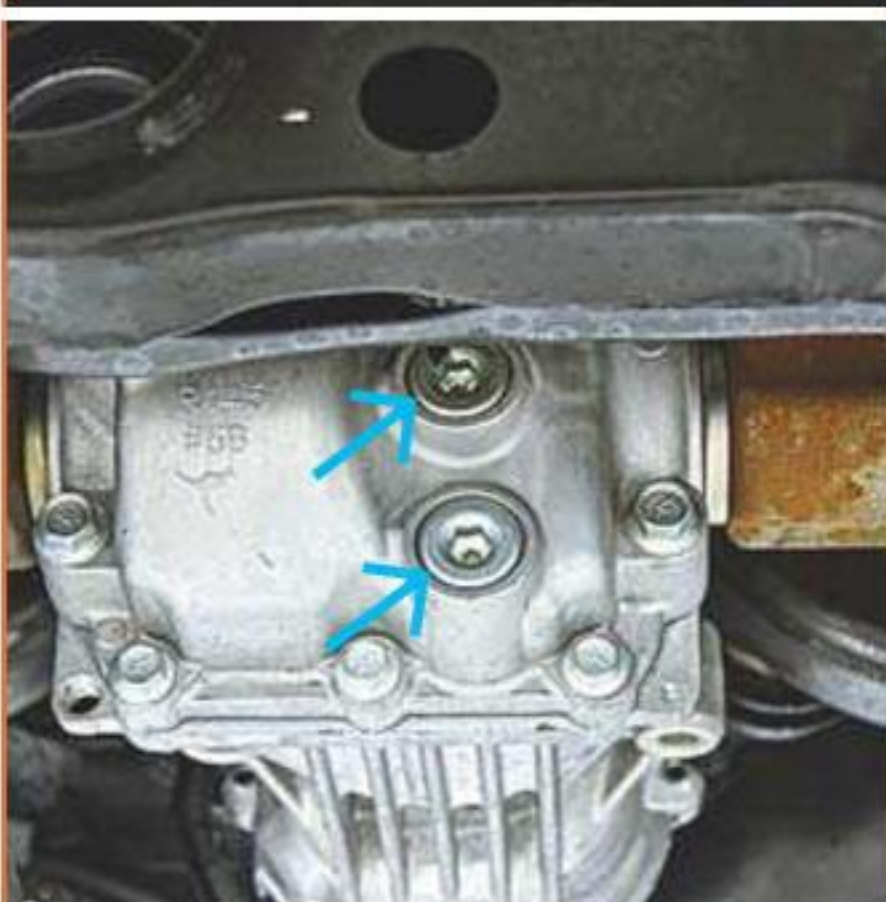
Заливное отверстие раздаточной коробки – под традиционной для «французов» белой пластиковой пробкой [●], а сливная пробка [●] сделана под квадрат «на 3/8 дюйма». Доступ к обеим свободный.



Заливное отверстие на механической коробке передач расположено за левым приводом. Его закрывает белая пластиковая пробка [●].



Вентиль штуцера для выпуска воздуха из системы охлаждения двигателя [●] расположен на верхнем патрубке печки, рядом с вакуумным усилителем тормозов.



Доступ к сливной и заливной пробкам заднего дифференциала [●] свободный, обе сделаны под шестигранник «на 10».



Сливная и по совместительству заливная пробка АКП [●] сделана под квадрат «на 3/8 дюйма».



Для ослабления автоматического ролика-натяжителя навесного ремня мотора 2.0 используем шестигранный отлив [●], выполненный под ключ «на 16».



Пенал с воздушным фильтром двигателя закреплен в корпусе двумя защелками. Для снятия сжимаем их [●]. Интервал замены фильтра – каждые 15 000 км.

пульсаций топлива, у него внутри пустая полость. Аналогичная конструкция реализована и на Дастере. На самом деле фильтр встроен в топливный насос, расположенный в баке. Увы, он недоступен как отдельная запчасть, придется менять насос в сборе, по регламенту – через каждые 120 000 км. У большинства конкурентов фильтр тоже встроен в насос, но доступен как отдельная деталь.

Версии с мотором 2.0 оборудованы гидроусилителем руля, а двигателю 1.6 полагается электрогидравлический. Масло в обеих системах не подлежит регламентной замене.

Все соединения на магистралях завальцованы, поэтому при необходимости сервисмены делают частичную замену жидкости – откачивают ее из расширительного бачка, доливают свежую и прогоняют по системе. И так несколько раз. Увы, в отличие от классического гидроусилителя, расширительный бачок системы ЭГУР в сборе с насосом и блоком управления расположен неудачно – практически под левой фарой. Доливать в него масло и контролировать уровень очень неудобно.

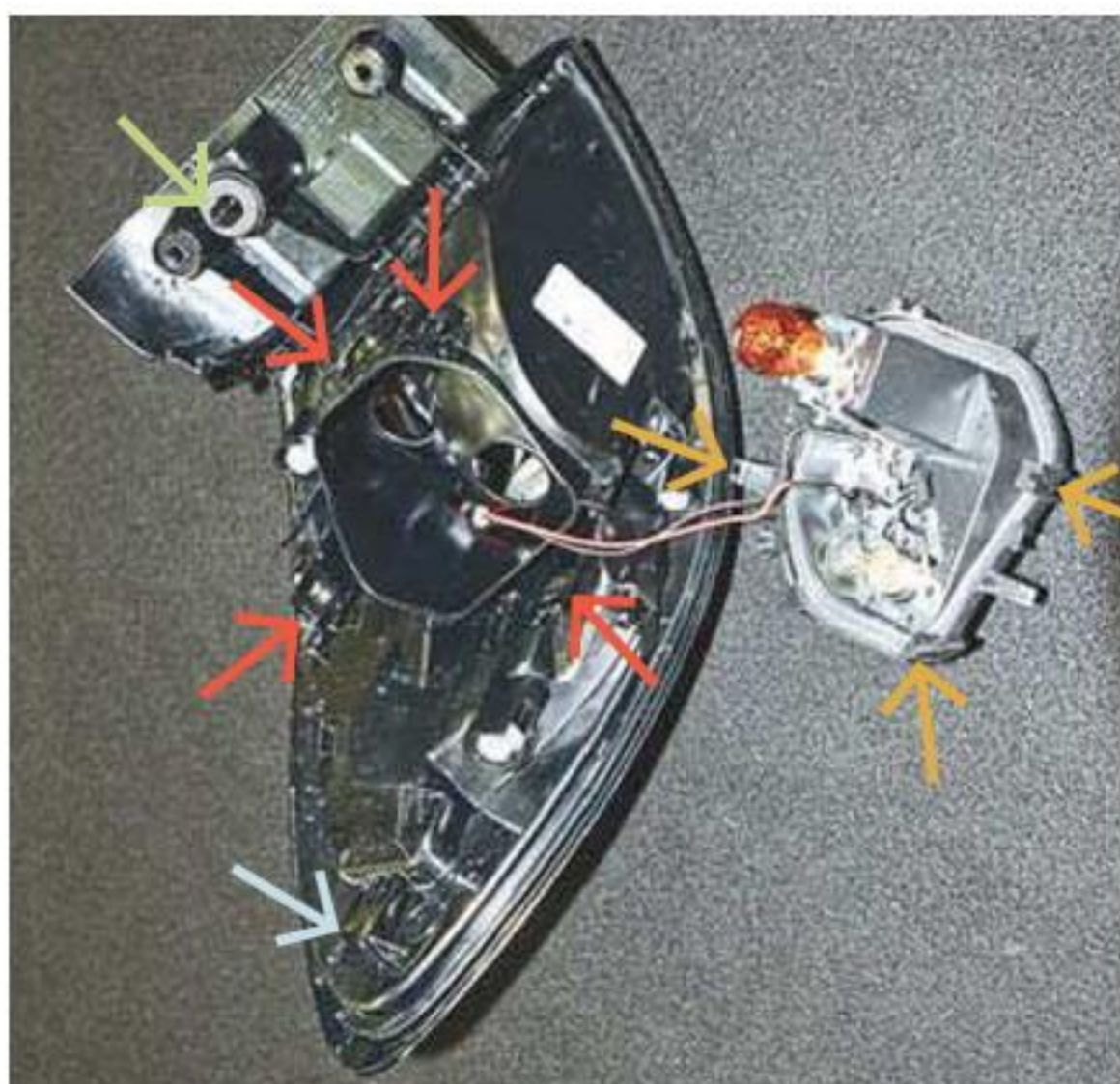
Полноприводные версии Каптюра доступны только с мотором 2.0, который

агрегатируется с четырехступенчатым автоматом или шестиступенчатой механикой. Задняя подвеска у модификации со всеми ведущими независимая, в багажник уложена докатка. Переднеприводные версии идут с мотором 1.6 в паре с пятиступенчатой механикой или вариатором. Сзади у них более компактная упругая балка, освободившая место для откидываемой площадки с полноразмерной запаской.

Масло во всех узлах и агрегатах трансмиссий обоих типов залито на весь срок их службы. Однако инженеры всё же позаботились об удобных технологических отверстиях для замены жидкостей.

У обеих механических коробок схожие корпуса и, соответственно, одинаковое расположение и вид сливных и заливных пробок. Автомат с индексом DP8, как и его старшие родственники DP0 и DP2, имеет единое отверстие для слива и залива масла. Под пробкой расположена мерная трубка, которую выкручивают при сливе масла, а затем ставят на место. Ее высота определяет нормальный уровень масла в прогретой коробке. У большинства автоматов других производителей сделаны отдельные, более удобные отверстия для замены жидкости.

Несмотря на заводской регламент, дилеры рекомендуют менять масло в вариаторе JF015E



Фонарь в крыле закреплен двумя саморезами под торкс Т20 [●], продольным фиксатором [●] и угловым ушком [●], которое заходит на шляпку пистона [●]. Плата с лампами зафиксирована четырьмя защелками [●] и тремя направляющими [●].



через каждые 40 000 км. Операцию проводят со снятием поддона, промывают маслозаборник и меняют фильтр тонкой очистки. Для залива жидкости используют отверстие контрольного щупа. Замена масла не составляет особого труда и заметно продлевает жизнь вариатору. При выполнении этой операции дилеры сбрасывают счетчик старения масла. Его показания имеют информационный характер и не влияют на работу агрегата.

На версиях с мотором 1.6 передние суппорты закреплены болтами «на 13» в направляющих с отливками под ключ «на 15». У модификаций с двигателем 2.0 передние тормозные диски – увеличенного диаметра. Суппорты закреплены на двух направляющих под шестигранник «на 7». У всех Каптюров на задней оси установлены барабанные тормоза. Штуцеры для тормозной жидкости расположены удобно на всех механизмах, регламент ее замены – каждые 90 000 км (или три года). Интервал неожиданно велик, обычно это 30 000 км (или два года).

## В общем

У машин с разными моторами компоновка подкапотного пространства практически одинаковая. Аккумулятор зафиксирован сверху металлической планкой на двух шпильках с гайками «на 10». Клеммы имеют обычный крепеж, а на заводской батарее есть ручки – менять ее очень удобно.

Подкапотный блок предохранителей размещен рядом с аккумулятором. Его верхняя крышка закреплена двумя простыми

## Трудоемкость и ориентировочная стоимость отдельных работ у дилера

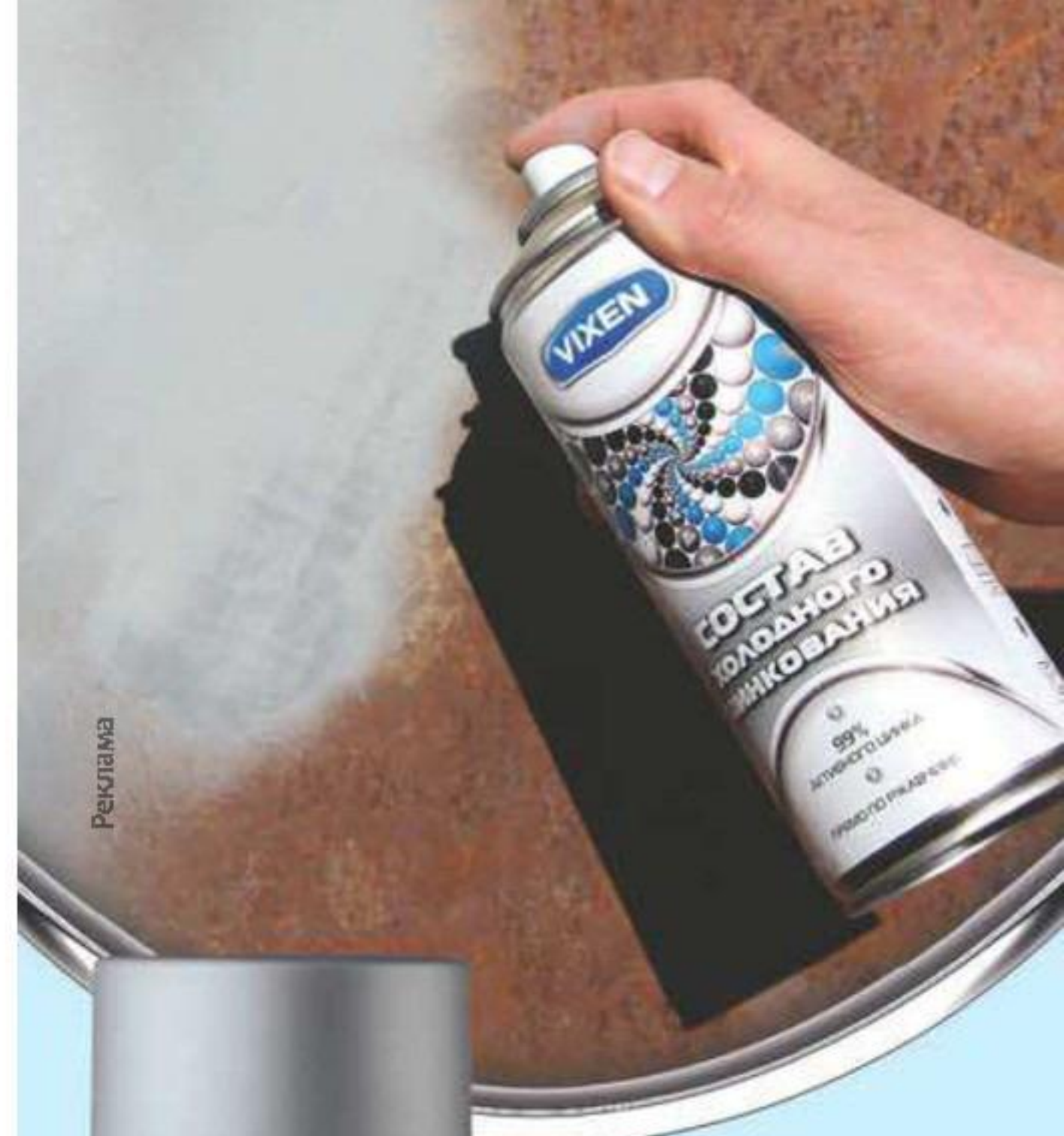
Операция	Цена, Р	Трудоемкость, н/ч (1 н/ч = 1950 Р)
Замена масла в ДВС (с масляным фильтром)	1560	0,8
Замена воздушного фильтра ДВС	195	0,1
Замена топливного фильтра	1170	0,6
Замена салонного фильтра	195	0,1
Замена АКБ	585	0,3
Замена ремня ГРМ	5655	2,9
Замена навесного ремня: для мотора 1.6/2.0	780/1170	0,4/0,6
Замена антифриза	1560	0,8
Замена передних тормозных колодок	1950	1,0
Замена передних тормозных дисков	2340	1,2
Замена задних тормозных колодок	2730	1,4
Замена задних барабанов	1950	1,0
Регулировка ручника	585	0,3
Замена свечей зажигания: для мотора 1.6/2.0	390/1170	0,2/0,6
Замена масла в МКП	1170	0,6
Замена масла в АКП	3510	1,8
Замена масла в вариаторе	1950	1,0
Замена масла в раздаточной коробке	975	0,5
Замена масла в заднем редукторе	585	0,3
Замена щеток переднего стеклоочистителя	390	0,2
Замена щетки заднего стеклоочистителя	195	0,1
Замена лампы внешнего освещения	390	0,2
Замена тормозной жидкости	1170	0,6
<b>Итого*</b>	<b>26 578</b>	<b>13,63</b>

\*Усредненный показатель для разных модификаций автомобиля, без учета работ по обслуживанию узлов системы полного привода (раздаточная коробка и задний редуктор).



Открутив крепежный болт площадки запасного колеса, немного приподнимаем ее, чтобы она вышла из замка, и опускаем вниз. Установку производим в обратном порядке. Поднимаем ее вверх до защелкивания на замке и затягиваем болт.

Для доступа к болту фиксации замка площадки запасного колеса (на модификации с мотором 1.6) откидываем заглушку на накладке проема багажника, поддев ее со стороны прорези [●]. Болт сделан под головку «на 17». Для него предусмотрен соответствующий выход на длинном конце баллонного ключа.



Реклама



## Цинкование металла своими руками

Профессиональный «Состав холодного цинкования VIXEN» разработан специально для электрохимической защиты кузовных деталей, а также для ремонта и восстановления фрагментов оцинкованных металлических элементов. «Состав холодного цинкования VIXEN» по-своему уникален: он

содержит до 99% электрохимически активного цинка, который формирует на поверхности металла защитный слой, обеспечивающий надежную катодную защиту от коррозии. Благодаря этому даже глубокие царапины или сколы краски (вплоть до металла) не ржавеют. Защитный слой из «активного» цинка быстро «затягивает» царапины и, таким образом, препятствует развитию коррозии.

Кроме того, «Состав холодного цинкования VIXEN» не требует предварительной подготовки поверхности и может наноситься прямо на ржавчину.



Спрашивайте в магазинах вашего города.

Рекомендуемая розничная цена за аэрозоль 520 мл - 437 рублей.



www.vixen-paint.ru

Оптовые закупки 8-800-301-10-85 Звонок по России бесплатный



Задняя противотуманка расположена в левой части бампера. Патрон с лампой зафиксирован поворотом. Вынимаем его, не снимая разъем – длина проводки позволяет. По аналогичной схеме осуществляется замена лампы заднего хода на противоположной стороне бампера.



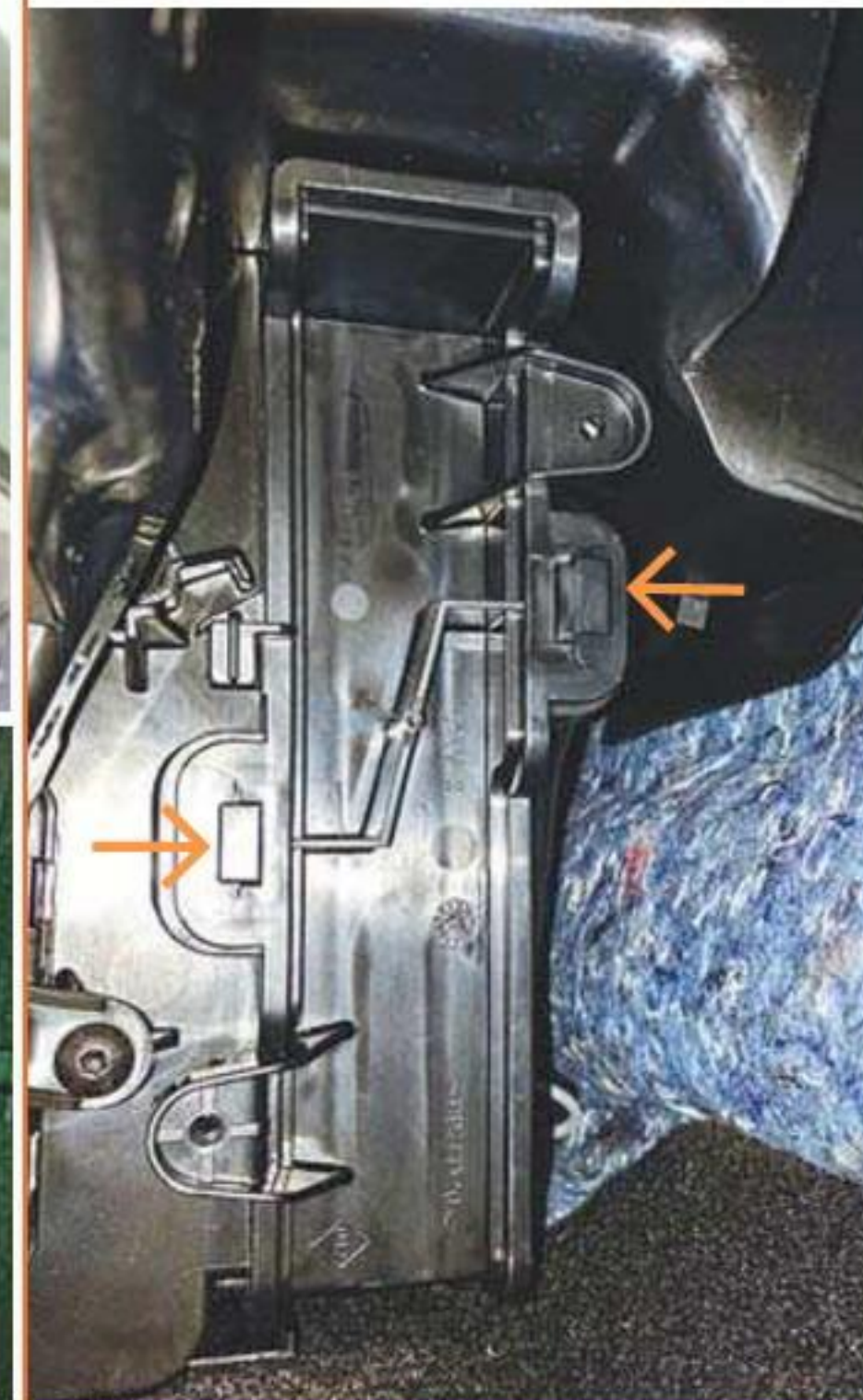
Для замены лампы подсветки номерного знака снимаем ее плафон. Он закреплен упругим пластиковым язычком с одной стороны [●] и жесткими усиками – с другой [●]. Для снятия сдвигаем его от центра наружу, при этом жесткие усики выйдут из зацепления с накладкой крышки багажника. Для удобства предварительно снимаем рамку номера.

Замок пружины крепления лампы ближнего света Н1 показан стрелкой [●]. Ее электрический разъем сделан без фиксаторов.

Для замены щетки переднего стеклоочистителя отводим фиксатор [●] вниз – передняя часть крепления выходит из зацепления. Далее вынимаем щетку из поводка. Операция не доставит хлопот.



Для снятия крышки салонного фильтра сжимаем две характерные защелки [●].



## » ИТОГ

Renault Kaptur набрал 13,63 балла – это средний показатель. Подвели «француза» в основном двигатели. Для объективного сравнения с моноприводными конкурентами мы в итоговой оценке не учитывали работы по обслуживанию узлов полного привода.

защелками – спереди и сзади. Салонный блок расположен под торпедо, левее и ниже рулевой колонки. Его крышка закреплена шестью фиксаторами по периметру. Для снятия сдвигаем ее за нижнюю часть в месте небольшого углубления. Как обычно, французские блоки обделены обозначениями схем и запасными предохранителями.

## Сводный чарт ремонтпригодности моделей последних поколений

Позиция	Модель	Баллы
1	УАЗ Патриот	7,88
2	Honda Civic	8,85
3	Hyundai Creta	9,5
4	Skoda Rapid	11,85
5	SsangYong Actyon	12,2
6	Renault Logan/Sandero	12,5
7	Peugeot 408	12,7
8	<b>Renault Kaptur</b>	<b>13,63</b>
9	Chevrolet Cobalt	13,8
10	Ford Focus	13,9
11	Kia cee'd	14,2
12	Ford Fiesta	14,5
13	Chevrolet Aveo	15,35
14	Chery Tiggo FL	15,5
15	Nissan Almera	17,3

Салонный фильтр расположен в ногах пассажира, с левой стороны. Регламент замены фильтрующего элемента – каждые 15 000 км. Доступ к крышке фильтра свободный, она зафиксирована двумя простыми защелками. А вот отверстие под ней меньше высоты сменного элемента, поэтому его приходится деформировать при установке.

Полноценную металлическую защиту картера ставят на заводе. Она зафиксирована восемью болтами «на 10». Для доступа к двум передним креплениям защиты приспускаем нижний пыльник бампера, открутив на нем три торкса Т30.

Доступ к лампам в фарах приемлемый. Патроны поворотников закреплены во внешних углах корпусов поворотом. Лампа ближнего света стоит в отдельном колодце, закрытом резиновой крышкой. Ее крепления и разъем хорошо видны. Аналогичная картина – с лампой дальнего света и габариткой, расположенными в соседнем колодце.

Противотуманки и ходовые огни в переднем бампере светодиодные. В случае перегорания отдельных сегментов придется менять

элементы в сборе. Аналогичная ситуация – с дополнительным стоп-сигналом на крышке багажника.

Задняя противотуманка и секция заднего хода расположены в углах заднего бампера. К патронам ламп можно свободно подлезть, не поднимая автомобиль.

«Фонари» на крышке багажника – это декоративные отражатели, ламп в них нет. В фонарях на крыльях стоят лампы поворотников и стоп-сигналов, а габаритные огни – светодиодные. Технологические отверстия в нишах кузова не предусмотрены, поэтому для замены ламп придется снимать фонари. Закреплены они незамысловато: после откручивания креплений вытягиваем фонарь на себя. Демонтаж и установка не доставят особых хлопот. А вот плата с лампами зафиксирована на корпусе фонаря множеством направляющих и защелок, которые можно поломать.

3P

Редакция благодарит техцентр «МосрентСервис» за помощь в подготовке материала.



  
**Hilton**  
BODRUM TÜRKBÜKÜ  
RESORT & SPA

**РАДИО  
ШАНСОН**  
ПРЕДСТАВЛЯЕТ

**24-01**  
СЕНТЯБРЯ    ОКТЯБРЯ



ГЕНЕРАЛЬНЫЙ СПОНСОР



# ★ БАРХАТНЫЙ ШАНСОН

• ФЕСТИВАЛЬ ТЕПЛЫХ ПЕСЕН •

12+

8 (495) 232-10-11



БАРХАТНЫЙШАНСОН.РФ



Этот экспонат выставочного стенда – полутора-миллионный радиатор Luzar, но совсем скоро его потеснит двух-миллионный.

# ПОХИТИТЕЛИ ТЕПЛА

Как делают современные отечественные радиаторы?

Автор **Алексей Ревин**, фото автора

**К**огда-то первые вазовские «восьмерки» шокировали практически всех и всем. В том числе своими радиаторами, сделанными... из алюминия!

– Ну, додумались, – качали головами бывалые. – Медный-то запаял и дальше поехал – а с этим что делать? Новый покупать?

С тех пор всё изменилось. Мягкая, тяжелая и дорогая медь полностью уступила место алюминию. А чтобы посмотреть на современное производство радиаторов всех мастей, не нужно ехать за границу – гораздо удобнее посетить Санкт-Петербург. Помимо Медного всадника и Спаса на Крови там есть и завод ПО «Авто-Радиатор», выпускающий более полумиллиона радиаторов Luzar в год.

## Трубчатые и пластинчатые

С детства помню, что грибы бывают трубчатые и пластинчатые – к примеру, подберезовики и сыроежки. Примерно такая же терминология применяется и в радиаторном мире. Два основных вида радиаторов систем охлаждения – это сборные трубчато-пластинчатые, а также паяные (несборные) трубчато-ленточные. Какие лучше? Давайте разбираться.

Начнем с подберезо... простите, с трубчато-пластинчатых изделий. Больше всего мне понравилось то, что внутри трубок при производстве вставляют так называемые турбулизаторы. Это закрученные спиралью узкие и длинные пластмассовые пластины, благодаря которым жидкость не проносится вдоль трубки на всех парах, а совершает

сложное движение по спирали, что способствует лучшему теплообмену. А вообще процесс начинают с вырубания охлаждающих пластин из ленты (отечественной, кстати говоря!). Затем полученные пластины надевают на трубки, после чего применяют – необычный термин! – дорнование.

Дорн – это один из героев Чехова, но тут он точно ни при чем. Так называется стержень, который проталкивают внутрь трубок, увеличивая таким образом их наружный диаметр. Далее на концы трубок устанавливают опорные донья с уже вложенными резиновыми прокладками и концы трубок развальцовывают.

На оба опорных дна монтируют пластмассовые бачки, которые крепят загибанием лапок. Получившиеся радиаторы проверяют избыточным давлением более 2 бар,



← Дорнование трубок необходимо для исключения воздушного зазора между трубками и ламелями (пластинами).

→ Завальцовка концов опорных доньев на края пластмассовых бачков.







Из алюминиевой ленты вырубается охлаждающие пластины-ламели. В них предусмотрены «жалюзи» для задержки воздуха, отверстия для трубок и «ограничители», определяющие расстояние между пластинами.

при этом специальный стенд регистрирует малейшее падение давления. Прошедший испытания радиатор получает индивидуальный номер.

#### Сборные радиаторы



высокая жесткость  
трубки защищены от повреждений пластинами  
малый процент брака  
невысокая стоимость материалов



не очень высокая теплоотдача  
сложная оснастка

Повысить теплоотдачу удастся расположением трубок в шахматном порядке. Если применить плоскоовальные трубки (уже без турбулизаторов), теплоотдача тоже увеличится. Кстати, такие трубки также обрабатывают дорном.

А что сказать о паяных радиаторах (кроме того, что они несборные)? Такие конструкции требуют соединять трубки с охлаждающей лентой и основанием бачков в специальной печи! Конструкция спекается в печи в среде азота, который помогает освободить алюминиевые поверхности от окислов. Далее через совсем тонкие (лапшевидные) прокладки устанавливают бачки.

#### Паяные радиаторы



высокая теплоотдача  
низкая стоимость оснастки  
нет необходимости в массивной резиновой прокладке (при пластмассовом бачке)



сложный процесс производства (возможен брак при недостаточном соединении трубок с лентами)  
нет защиты трубок



При создании новых радиаторов Luzar используется испытательный стенд, позволяющий оценить эффективность конструкции.

↓ В круглые трубки радиаторов вкладывают пластмассовые турбулизаторы для улучшения теплообмена.



### Сколько ходов?

На этом нюансы терминологии не кончаются. Радиаторы делятся на одноходовые и двухходовые. У одноходовых жидкость проходит через все трубки радиатора в одном направлении – от одного бачка к другому. А вот у двухходового один бачок разделен на две части перегородкой; жидкость, зайдя через верхнюю часть, перемещается по половине трубок в одну сторону, а затем, уже в другом бачке, меняет направление движения и возвращается во вторую часть первого бачка, двигаясь в обратном направлении.

### Для кого это делают?

Авто-Радиатор – официальный поставщик конвейеров АВТОВАЗа и СП GM-АВТОВАЗ. Само собой, радиаторы Luzar поставляются на вторичный рынок, причем не только на российский – экспорт налажен в Белоруссию, Казахстан, Азербайджан, Украину, Армению... Сегодня питерцы производят свыше 1200 наименований продукции, в основном это радиаторы охлаждения двигателей и радиаторы отопления салона легковых автомобилей отечественного и импортного производства, а также некоторых грузовиков. Хотя и кондиционеры с интеркулерами не забыты.

Культура производства на заводе меня приятно удивила. Если радиатор моей машины потребует замены, не буду сбрасывать со счетов изделия Luzar.

ЗР



Каждый готовый радиатор проверяют давлением, превышающим рабочее. Утечек нет.

## РАЗВИТИЕ КОНСТРУКЦИИ СБОРНЫХ РАДИАТОРОВ

От наиболее простых, с двухрядным расположением трубок, снабженных для повышения эффективности пластмассовыми турбулизаторами, перешли к производству радиаторов с шахматным расположением трубок. Венцом развития сборных радиаторов стали конструкции с плоскоовальными трубками, улучшающими теплоотдачу.



Радиатор с двухрядным расположением трубок и турбулизаторами.

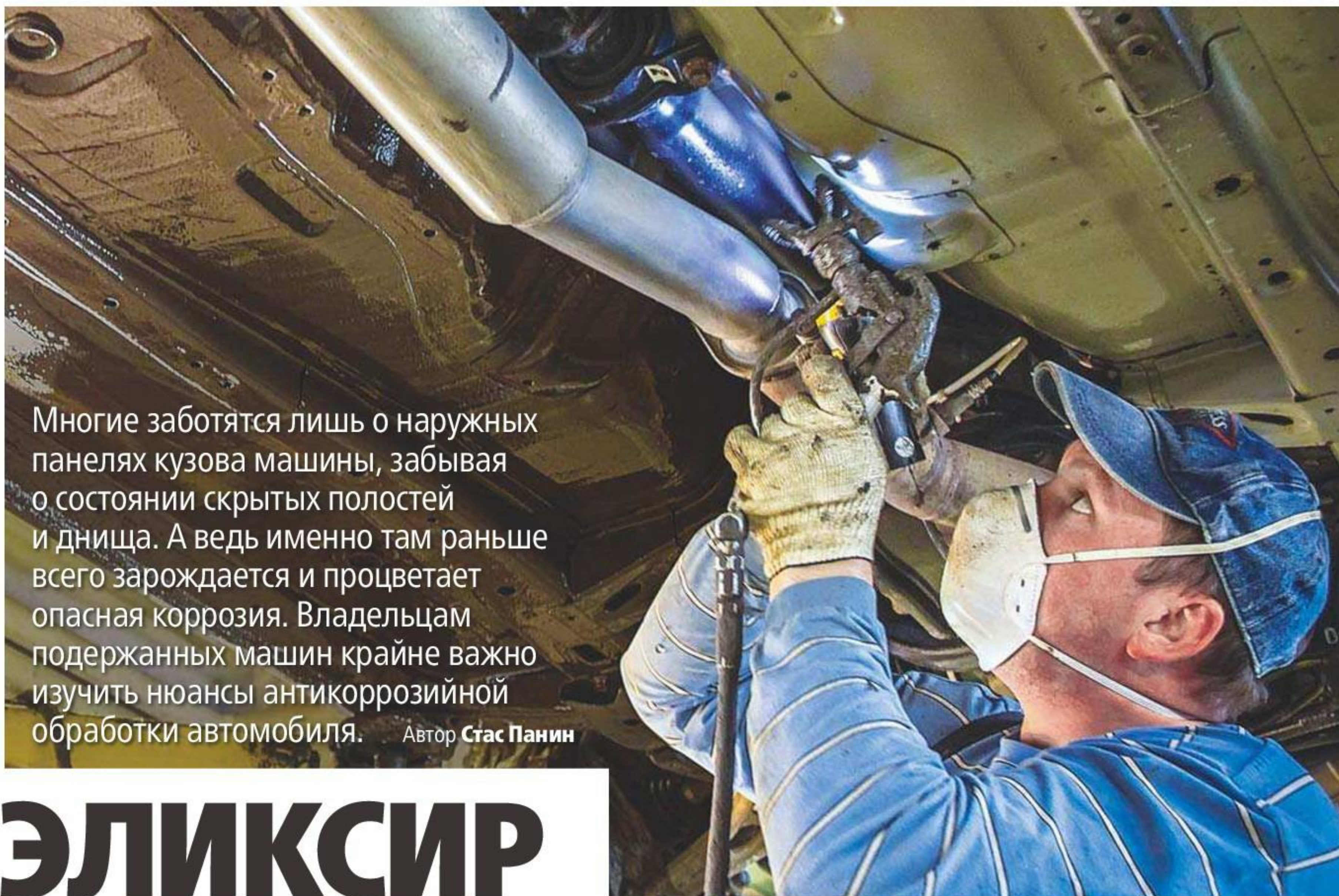


Трубки расположены в шахматном порядке.



Радиатор с плоскоовальными трубками.





Многие заботятся лишь о наружных панелях кузова машины, забывая о состоянии скрытых полостей и днища. А ведь именно там раньше всего зарождается и процветает опасная коррозия. Владельцам подержанных машин крайне важно изучить нюансы антикоррозийной обработки автомобиля. Автор Стас Панин

# ЭЛИКСИР МОЛОДОСТИ

Современный заводской антикор довольно эффективно защищает кузов от коррозии. Но ничто не вечно. Чтобы сохранить «железо» в хорошем состоянии, защиту нужно обновлять. Кроме того, грамотная обработка поможет на продолжительное время замедлить уже начавшийся процесс коррозии.



Даже если днище закрыто пластиковыми щитками, на металлических панелях оседает много грязи вперемешку с реагентами, не говоря уже о скрытых полостях.

## Подпольщики

Кроме видимого износа лакокрасочного покрытия нижней части кузова от постоянного «пескоструя» и дорожных реагентов, неизбежна коррозия внутренних полостей. В группе особого риска находятся также сварные швы и завальцованные соединения панелей дверей и крышки багажника. Беда таких зон – неполноценные грунтование и прокрашивание даже в заводских условиях.

Процесс коррозии заметно ускоряется в скрытых полостях. Из-за плохой вентиляции там скапливается влага и грязь вперемешку с дорожными реагентами, образуя электролит – катализатор коррозии. И если видны ее внешние проявления на сварных точках днища, на сварных швах и в местах нахлеста панелей, значит внутри всё гораздо хуже.

Перед нанесением защитных покрытий днище и скрытые полости немолодого автомобиля промывают и просушивают. Эта процедура сама по себе значительно отодвигает момент появления серьезной коррозии, поскольку избавляет поверхности от агрессивного электролита.

Для защиты кузова применяют два основных метода антикоррозийной обработки.



Скрытые полости нижней части кузова промывают до тех пор, пока вода, выливающаяся из технологических отверстий, не станет чистой.

## Канадский подход

На территории Канады преобладает влажный холодный климат, благоприятствующий появлению и развитию коррозии. Поэтому именно Канада считается законодателем так называемого ML-метода защиты кузова, хотя он был изобретен в Скандинавии.

Метод подразумевает заливку ML-масел (аналоги привычного мовиля и популярного средства «Раст Стоп») в скрытые полости всего кузова через существующие заводские технологические отверстия и дренажи. Проникающие составы хорошо пропитывают сварные швы и покрывают внутренние поверхности пленкой, надежно изолирующей от контакта с воздухом. Этими же материалами покрывают днище снаружи.



↓ Перед нанесением любых антикоррозийных покрытий внешние панели днища необходимо хорошо отмыть. В некоторых случаях процедуру проводят дважды.



↑ Время сушки днища после мойки зависит от оборудования, имеющегося в конкретном сервисе. К примеру, две тепловые пушки мощностью 24 кВт, обеспечивающие поток горячего воздуха интенсивностью 2500–3000 л/мин, справляются с задачей примерно за полчаса. При этом их последовательно перемещают под автомобилем, чтобы полноценно просушить скрытые полости.

← Так выглядят жидкие подкрылки на задних арках, сделанные два года назад. Густой состав наносили кистью в несколько слоев. После обработки полноприводный автомобиль мощностью 280 л.с. проехал всего 15000 км, но зимой часто выбирался на гоночные трассы.



### » ОПАСНАЯ ЭКОНОМИЯ

На рынке представлено огромное количество фирм, предлагающих свои антикор-составы. У всех продуктов сопоставимое качество, однако следует отдавать предпочтение известным игрокам, к примеру: Tectyl, Noxudol, Dinitrol, Waxoyl.

Фирменная химия не самая дешевая, зато она многократно проверена. Именно с ней работают специализированные сервисы, выдавшие результаты использования продукции сомнительных производителей. Некачественные продукты не защищают, а убивают кузов. К примеру, левые ML-масла вместо того, чтобы глубоко пропитывать поверхности и швы, создавая защитный слой, действуют наоборот. Они имеют очень низкую текучесть, забивают дренажи, а также образуют толстую мембранную пленку, под которой коррозия лишь ускоряется. А у дешевых битумных составов крайне низкий срок службы. Быстро высыхая и растрескиваясь, они в какой-то степени защищают кузов от механических воздействий, но не от коррозии.

РЕКЛАМА



# УПРАВЛЯЕМОСТЬ

Амортизаторы  
от поставщика  
на конвейеры

**KYB**  
Наша точность, Ваше преимущество

## ПРЕВОСХОДСТВО ТЕХНОЛОГИЙ

**3 года  
гарантии\***

**или 80 000 км**

\*Подробная информация об условиях гарантии на сайте [www.kyb.ru](http://www.kyb.ru)





← Кузова большинства машин имеют достаточно штатных технологических отверстий и дренажей, чтобы провести полноценную обработку скрытых полостей. Среди исключений из этого правила числятся некоторые модели Saab и редкие представители французских марок – приходится сверлить дополнительные отверстия.

→ Состояние скрытых полостей кузова проверяют бороскопом (аналог эндоскопа). Этот прибор, помимо прочего, помогает мастеру избежать досадных ошибок. К примеру, при обработке полостей центральных стоек можно ненароком залить неудачно расположенную катушку ремня безопасности.

→ Пример, казалось бы, серьезной ржавчины на нижней части заднего лонжерона. Однако такая коррозия считается легкой. Поэтому поверх нее можно смело наносить битумное покрытие, предварительно обработав раненое место ML-маслом. Дальнейшее развитие ржавчины будет остановлено.



ML-метод не требователен к качеству подготовки кузова и прощает массу ошибок при нанесении состава. В той же Канаде днище не моют полноценно, а лишь сбивают крупные шматки грязи. Применяемые ML-масла обладают отличной проникающей способностью и хорошо пропитывают поверхности и швы даже в таких условиях.

Их можно наносить и поверх любой ржавчины – в состав включены ингибиторы (замедлители химической реакции) коррозии. Но для достижения максимального эффекта днище и его скрытые полости лучше промыть полноценно.

При обработке открытых панелей днища ML-маслами допустимо облить практически всё, кроме выхлопной системы и кислородных датчиков. Причем не будет большой беды, если защитный состав попадет на выпуск: он не воспламенится от разогретых труб, а будет обгорать, слегка попахивая. А вот лямбда-зонды необходимо прикрыть: если хоть



Типичная картина появления и распространения коррозии на днище. Первым делом цветут и покрываются ржавчиной места точечной сварки и нахлеста листовых панелей. Такое состояние днища автомобиля, изрядно поездившего по Москве, мастера считают очень хорошим.

немного масла попадет в окошки внешнего корпуса, датчик умрет.

Недостаток ML-масел – низкая механическая прочность. В скрытых полостях они держатся годами, а на открытых поверхностях довольно быстро стираются.

Производители химии разрабатывают и схемы обработки машин конкретных моделей. На них указаны заводские технологические отверстия и дополнительные, которые предлагается просверлить, чтобы полноценно залить все скрытые полости. На деле сервисмены редко дырявят кузов – хотя бы потому, что владельцы часто бывают против. В большинстве случаев дополнительные отверстия не так уж и нужны для полноценной обработки. Кстати, эти схемы полезны для изучения структуры конкретного кузова, особенно когда на обработку приезжает редкая модель.

## Старый Свет

Второй подход – европейский, более серьезный. Вдобавок к обработке скрытых полостей ML-маслами на открытые панели днища и колесные арки наносят твердые (битумные) защитные составы. Такой метод более требователен к качеству подготовительных работ. Важно полноценно отмыть открытые панели днища, иначе битумные составы быстро отслоятся.

Главное достоинство битумных покрытий – высокая механическая прочность. Различные их типы, например состав для жидких подкрылков или для панелей днища, способны долго защищать металл от внешнего воздействия.

Эти покрытия являются и дополнительной шумоизоляцией. Их наносят в несколько слоев, и пленки такой толщины достаточно, чтобы снизить уровень вибрации панелей.

## » ОДНОЙ КРОВИ

Битумные материалы для защиты панелей днища и подкрылков имеют единую основу, но отличаются друг от друга, скажем так, пакетами присадок. Их добавляют ради повышения механической прочности покрытия в зоне активного внешнего воздействия – например, на арках колес. Для этого в базовую основу включают армирующий наполнитель – резиновую крошку. Соответственно, подобный состав будет дороже. Такое покрытие можно наносить и на другие части кузова. Скажем, на пороги, подверженные сильному «пескострую» от колес.

Производители поставляют составы для жидких подкрылков в различной таре и разной консистенции, но с одинаковыми характеристиками. Благодаря этому сервисы могут использовать наиболее удобное оборудование для работы с ними. Густые составы наносят кистью в несколько слоев, а жидкие – распылителем или европистолетом. Более тягучий материал можно развести растворителем, чтобы применить любое подручное оборудование.





↓ С отмытым днищем облегчается слесарный ремонт. Но важнее, что теперь видно реальное состояние нижней части кузова.



На одних машинах эффект более заметен, на других – менее. Важную роль играет субъективное восприятие водителя и конструктивные особенности автомобиля.

Битумные покрытия допустимо наносить на ржавчину, но с оговорками. Если коррозия поверхностная, пораженное место на всякий случай пропитывают ML-маслом и уже после этого наносят твердый состав. При более глубокой послойной ржавчине пропитка ML-составом может не помочь. Причем развитие коррозии не удастся контролировать, ведь битумные покрытия, в отличие от ML-масел, непрозрачные. Поэтому мастер в каждом конкретном случае оценивает степень поражения ржавчиной и возможность нанесения поверх нее битумного покрытия.

Для обработки днища битумным составом действуют те же ограничения, что и с ML-маслами. При попадании на выпуск битум, как и ML-масла, можно снять растворителями, но придется потратить гораздо больше времени и сил.

## Предвыборная агитация

При круглогодичной эксплуатации машины в крупном городе, где зимой дороги активно поливают реагентами, первые внешние признаки внутренней коррозии проявляются



## » ШВЕДСКИЙ ОТВЕТ

Аббревиатурой ML обозначают антикоррозийные составы для скрытых полостей кузова автомобиля, а также метод обработки. За этими буквами стоят два автора: шведская автомобильная ассоциация Motormannen и идеолог направления Свен Лаурин. В конце 50-х годов прошлого века одна из специализированных компаний предложила владельцам машин

примерно после пяти лет или 100 000 км пробега. Самый экономный способ заметно продлить срок жизни кузова – каждые 50 000–70 000 км мыть днище и его скрытые полости. В Москве эта услуга стоит 2000–3000 рублей.

В идеале стоит дополнить первую мойку днища обработкой его скрытых полостей. Причем при следующем визите, например через 50 000 км, уже не обязательно промывать внутренние полости и повторно заливать в них ML-масло – там оно «живет» очень долго. Такая комплексная обработка экономит приличную сумму. Например, за 8000–9000 рублей полноценно помоют днище, обработают скрытые полости и нанесут ML-масла на открытые панели.

Такой вариант подходит для обычной городской эксплуатации. На открытых поверхностях при таких условиях ML-масла выдерживают 20 000–30 000 км пробега. А если днище закрыто пластиковыми щитками, состав прослужит значительно дольше. Возможен и комбинированный подход. Незащищенные и особо подверженные «пескострую» зоны покрывают битумным составом. Владелец, желающий своей машине долгой жизни, может «обливать» ее ML-маслами каждый год поверх старых покрытий.

новую услугу – полную обработку кузова ML-методом. Хотя впервые эту технологию опробовали на 20 лет раньше.

Шведская родословная объясняется непростым местным климатом, ускоряющим процессы коррозии железа. В глобальном масштабе с этой проблемой столкнулись энергетики, когда в стране стали активно строить высоковольтные мачты. Их трубчатые конструкции гнили изнутри с ужасающей

скоростью. Тогда-то Лаурин и предложил свой метод – через существующие или просверленные отверстия заливать в скрытые полости антикоррозийные масла.

Мовиль, советский аналог шведских ML-масел, получил созвучное название случайно. Этот состав разработали гораздо позже ученые Москвы и Вильнюса, русская и литовская столицы и дали средству имя. В те времена было модно изобретать забавные сокращения и аббревиатуры.

Обработка битумными материалами имеет смысл при эксплуатации в тяжелых условиях и очень больших годовых пробегах. Этот вариант подойдет любителям езды по бездорожью и владельцам коммерческого транспорта, а также участникам любительских гонок. Он годится как для подержанных, так и для новых машин. Битумное покрытие днища, если не убивать его активно, служит по пять – семь лет. То есть его вполне хватит на среднестатистический срок владения машиной. После износа битумного покрытия его частично счищают и наносят свежий слой. Пакет услуг, включающий мойку, обработку скрытых полостей ML-маслами и нанесение битумного покрытия на днище, оценивается в сумму около 15 000 рублей.

Расходы на защиту кузова сопоставимы с тратами на техническое обслуживание машины – комплексная обработка ML-маслами и обработка битумными составами стоят как первое и второе ТО соответственно. Обычно достаточно потратиться на антикор-обработку лишь раз-другой – эти вложения отбиваются при продаже автомобиля.

**ЭР**

*Благодарим за помощь в подготовке материала компанию Антикор.рф.*

← Так выглядят кузовы после нанесения битумного покрытия для днища. В этом случае на пороги положили состав для жидких подкрылков (у него более темный коричневый оттенок), чтобы обеспечить эффективную механическую защиту от «пескоструя». Это один из примеров комбинированного подхода.

→ Завальцованные соединения кромок внешних и внутренних панелей дверей и крышки багажника – одно из любимых мест ржавчины на возрастных автомобилях. Каким бы высокотехнологичным ни было производство кузовных деталей и их окраска, рано или поздно развивающаяся во внутренних полостях ржавчина вылезет наружу.

→ Пример серьезной послойной коррозии, поверх которой уже нельзя наносить битумные покрытия. Вспучивания металла явно указывают на тяжелое состояние пораженных мест. В этом случае допустимо использование только ML-состава, который заметно отсрочит появление сквозной коррозии.





# ВЫРЕЖИ И ВКЛЕЙ

Поменять ветровое стекло самостоятельно или довериться профессионалам? Каждый решает сам. Но нюансы этой распространенной ремонтной операции полезно знать всем.

Автор **Алексей Ревин**,  
фото: **Константин Якубов**

**Н**есмотря на пугающую масштабность работ, ничего сложного в замене ветрового стекла нет. Эту операцию вполне может выполнить самостоятельно даже тот, кто никогда ничем подобным не занимался. Но стоит взять в подмогу напарника. И не только для поддержания боевого духа – некоторые операции очень неудобно выполнять в одиночку.

Однако новичкам не рекомендую менять стекло на дорогих машинах. У них

конструкция дополнительных уплотнителей стекла обычно сложная – при снятии и установке их легко повредить. Кроме того, на таких автомобилях установлены датчики света и дождя, а также могут быть встроены антенна и обогрев – все эти устройства нужно правильно подключить.

Прежде чем взяться за дело, необходимо приобрести новое стекло. Ассортимент сейчас богатый, и поиски проблем не вызовут. Самый простой и одновременно дорогой



**1.** Специальным шилом прокалываем слой герметика под стеклом и пропускаем в образовавшееся отверстие струну квадратного сечения.

**2.** Прикрепив к концам струны рукоятки произвольной конструкции (мы использовали два небольших гаечных ключа), пилящими движениями

вырезаем стекло. В зависимости от размера стекла, опыта и длины рук исполнителя, на этом этапе может потребоваться помощник. Чтобы не повредить панель приборов или обивку крыши, место, где происходит резка, нужно защитить – например, широким стальным шпателем.

**3.** Зовем на помощь напарника и вынимаем из проема вырезанное стекло.

**4.** Заточенной стамеской удаляем слой старого клея с поверхности проема. Стараемся не повредить краску. А если это все-таки случилось, воспользуемся праймером (грунтовка из набора – для лучшего

сцепления клея), который надежно защитит от коррозии. Примеряем новое стекло к проему и маркером наносим на кузов риски, чтобы при монтаже выставить стекло максимально точно.

**5.** Обезжириваем рабочую поверхность ацетоном и наносим тампон праймер.





**6.** Кладем стекло внутренней поверхностью вверх на стол или верстак – чтобы доступ был удобный. На шелкографию (трафаретный рисунок по периметру стекла) наносим праймер и даем подсохнуть согласно инструкции к препарату.  
**7.** Клей-герметик выдавливаем пистолетом для герметиков, причем лучше предварительно подогреть тубу до 35–40 граду-

сов. Наконечник тубы приспособлен для нанесения треугольной колбаски (она должна быть скорее высокой, чем широкой). Запаса клея хватает на любое стекло, если, конечно, оно не заходит на половину крыши.  
**8.** Воспользовавшись присосками, водружаем стекло на место. Работая вдвоем, можно обойтись и без присосок, придавливая руками стекло к проему

и не давая ему сползти.  
**9.** Устанавливаем декоративные уплотнители стекла и фиксируем стекло нерастягивающимся скотчем. Ленту клеим сначала к стеклу, затем натягиваем вверх и приклеиваем оставшиеся концы скотча на крышу. Если конструкцией автомобиля предусмотрены упоры для стекла, процесс упрощается.

вариант – оригинальное стекло. Если же хотите сэкономить, поищите по интернет-форумам, посвященным вашей машине, – подберете добротный заменитель. Кстати, это может быть тот же оригинал, только без фирменного клейма, а потому дешевле.

При покупке взгляните на торец стекла и оцените, хорошо ли совмещены слои триплекса и не вылезает ли чрезмерно клеящий слой. Полоса в верхней части стекла – на любителя. Рослым водителям и предпочитающим высокую посадку граница цветового перехода разрежет обзор пополам. Это не только неудобно, но и небезопасно. Обратите внимание, приклеен ли крепежный элемент для салонного зеркала, – будет меньше хлопот при установке.

Другая необходимая вещь – набор для вклейки стекол. Совсем дешевый лучше не брать, цена пристойного комплекта

начинается с 1000 рублей. При выборе обратите внимание на время отверждения герметика. Учтите: всё, что входит в набор, будет израсходовано. А еще понадобится пистолет для герметика.

Заменой стекла занимаемся только при положительной температуре, в идеале не ниже 15 градусов. Снимаем все декоративные уплотнители ветрового стекла. Обычно чем машина дороже, тем уплотнителей больше. Например, на Ларгусе, который мы выбрали в качестве подопытного, верхнего уплотнителя нет вообще, боковые совмещены с уплотнителями дверей – и только снизу есть небольшая декоративная полоска резины. Демонтируем поводки стеклоочистителей. Изнутри снимаем обивки передних стоек.

Если установлены надувные шторки безопасности, заранее отключите

## » ДЛЯ ВКЛЕЙКИ СТЕКЛА



праймер (грунт)

струна квадратного сечения

тампон для нанесения праймера

Время высыхания клея-герметика указано в инструкции. Повышенная температура и влажность ускоряют процесс полимеризации. Пока герметик сохнет, нельзя хлопнуть дверями, особенно если все стекла подняты, иначе ударная волна воздуха внутри салона может сместить стекло.

В современном автомобиле вклеено не только ветровое стекло. Замена любого другого стекла осуществляется аналогичным способом. Будьте осторожны, работая с осколками закаленных стекол. Чтобы не порезаться, наденьте плотные перчатки.



аккумулятор, чтобы подстраховаться от случайного их срабатывания. И будьте осторожны, не повредите проводку.

Счастливого пути!

ЗР

## » СКОЛЬКО СТОИТ В СЕРВИСЕ

Услуга по замене стекол весьма распространена. В теплый сезон ее выполняют даже выездные бригады – стекло поменяют прямо во дворе заказчика. Компании, специализирующиеся на замене стекол, берут за работу в среднем около 2500 рублей. Именно в такие мастерские лучше всего обращаться – у них богатый опыт и приемлемые цены. Да и стекла для популярных моделей обычно имеются в наличии. А к официалам имеет смысл ехать, когда платите не вы, а страховая. Например, за замену ветрового стекла на среднеразмерном кроссовере они возьмут примерно 15 тысяч рублей.





Автомобили  
парка 3PCHEVROLET AVEO  
2012 | 122 000CHEVROLET COBALT  
2013 | 80 000CHEVROLET NIVA  
2013 | 88 000CITROEN C4 SEDAN  
2013 | 75 000DATSUN MI-DO  
2015 | 49 000FORD KUGA  
2016 | 10 000HYUNDAI CRETA  
2016 | 20 500HYUNDAI SOLARIS  
2017 | 7 000JAGUAR XE  
2016 | 14 500LADA GRANTA  
2012 | 98 000LADA KALINA  
2013 | 59 000LADA LARGUS  
2012 | 109 500LADA VESTA  
2015 | 43 000NISSAN ALMERA  
2013 | 103 000RENAULT KAPTUR  
2017 | 1 000VOLKSWAGEN CADDY  
2013 | 105 000VOLKSWAGEN GOLF VI  
2011 | 104 000VOLKSWAGEN GOLF VII  
2013 | 74 000

год выпуска | текущий пробег, км

За рулем 08.2017



## НА ЦЕПИ

Сергей Канунников

## Citroen C4 Sedan

Изготовитель – «ПСМА Рус», Калуга

Год выпуска – 2013

В эксплуатации «За рулем» – с июня 2013 года

Пробег на момент отчета – 75 000 км

## Публикации в 3P

№ 8, 12, 2013; № 3, 5, 6, 2014; № 4, 2015; № 2, 12, 2016

Расходы  
на эксплуатацию  
и обслуживание  
(0–75 000 км)\*, ₽Расходы  
на содержание: 335 021  
0–67 000 кмИз них на бензин  
(АИ-95, средний расход  
10 л/100 км) 227 279Расходы  
на содержание: 71 027  
67 000–75 000 кмИз них на бензин  
(АИ-95, средний расход  
10,1 л/100 км) 32 078ТО-70 000 км  
(самостоятельно) 4080

Замена цепи ГРМ 28 469

Масло в коробку  
передач 6400Общие расходы 406 048  
Стоимость  
1 км пробега 5,41

\*Без учета расходов на бензин для марафона «60 часов «За рулем», а также на полисы каско и ОСАГО.

Ну как можно умудриться сделать неплохой автомобиль таким ломким? Едешь и радуешься, ведь всё при нем: просторный, со вкусом отделанный салон, отменная динамика, хорошие тормоза, приличная управляемость, комфорт. Но всё это мгновенно забывается, когда в очередной раз Citroen вдруг, без каких-либо «предисловий» требует внимания, времени и денег.

При пробеге около 72 000 км загорелась лампа *Check Engine*. Звук и ритм работы мотора о неисправности не свидетельствовали, осмотр подкапотного пространства тоже ничего криминального не выявил. После повторного пуска двигателя лампочка потухла и в этот день больше не зажигалась. Может, «глюк»? Но нехорошие предчувствия, конечно же, оправдались. На следующий день лампа зажглась и уже не гасла.

Диагностика в сервисе подтвердила: начали смещаться фазы газораспределения, цепь ГРМ готовится выкинуть неприятный сюрприз и подлежит замене вместе с кучей сопутствующих деталей. Но ведь аналогичную процедуру проделывали примерно 15 000 км назад!

Сервисмены, конечно, относятся к этому куда спокойнее: они утверждают, что такая проблема довольно типична, особенно для 150-сильных моторов, хотя встречается не на каждом автомобиле. Но теперь, мол, производитель с этим справился, новая цепь будет служить безотказно. Замену провели на СТО, поскольку работа требует богатого набора запчастей и инструмента. В общем, теперь у нашего Citroena «вечная» цепь! Хочется верить...

А может быть, производителям стоит поменьше уделять внимания дурацким исследованиям на тему: «Почему же не растет рынок?». Может, лучше направить свои силы на испытания и доводку автомобилей, чтобы этим потом не занимались за свой счет потребители?

И дело тут, к сожалению, не в какой-то конкретной марке, хотя наш Citroen действительно уж очень яркий пример «недоделанности» современных машин.

Кстати, пока никто из инженеров не смог мне внятно объяснить, на каком основании они считают масло в автоматической коробке передач вечным. Опыт эксплуатации многих машин с автоматами показывает: хочешь продлить жизнь коробке – обнови масло после 60–80 тысяч километров. Особенно если автомобиль большую часть времени проводит в затыжных пробках. Так мы и решили поступить, тем более что уже были первые звоночки: временами при долгой



Ниша фары дневного ходового огня – место, наиболее подверженное воздействию всякой дорожной гадости. Блестящее покрытие пластмассы начало облезать. Первая ласточка?





на расходники 4080 рублей. Придирчивый осмотр элементов подвески и рулевого, поиск течей не выявили ничего, что требовало бы вмешательства. Ну, хоть так! К слову, ТО у официального дилера обошлось бы примерно в 11 500 рублей.

К кузову особых претензий нет. Видны мелкие сколы, которые вполне закономерны для автомобиля, едущего круглый год, в том числе по не самым хорошим дорогам. Немного облупилось блестящее покрытие в нижней части переднего бампера – возле фары дневного ходового огня. Салон не скрипит, не зудит и выглядит почти как новый. Летние шины Michelin мы заменили после марафона «60 часов «За рулем» – примерно 60 000 км назад. Новый комплект отработал примерно две трети этого пробега (остальное накачал на зимних), и состояние этих шин пока вполне приличное. До конца сезона их точно хватит.

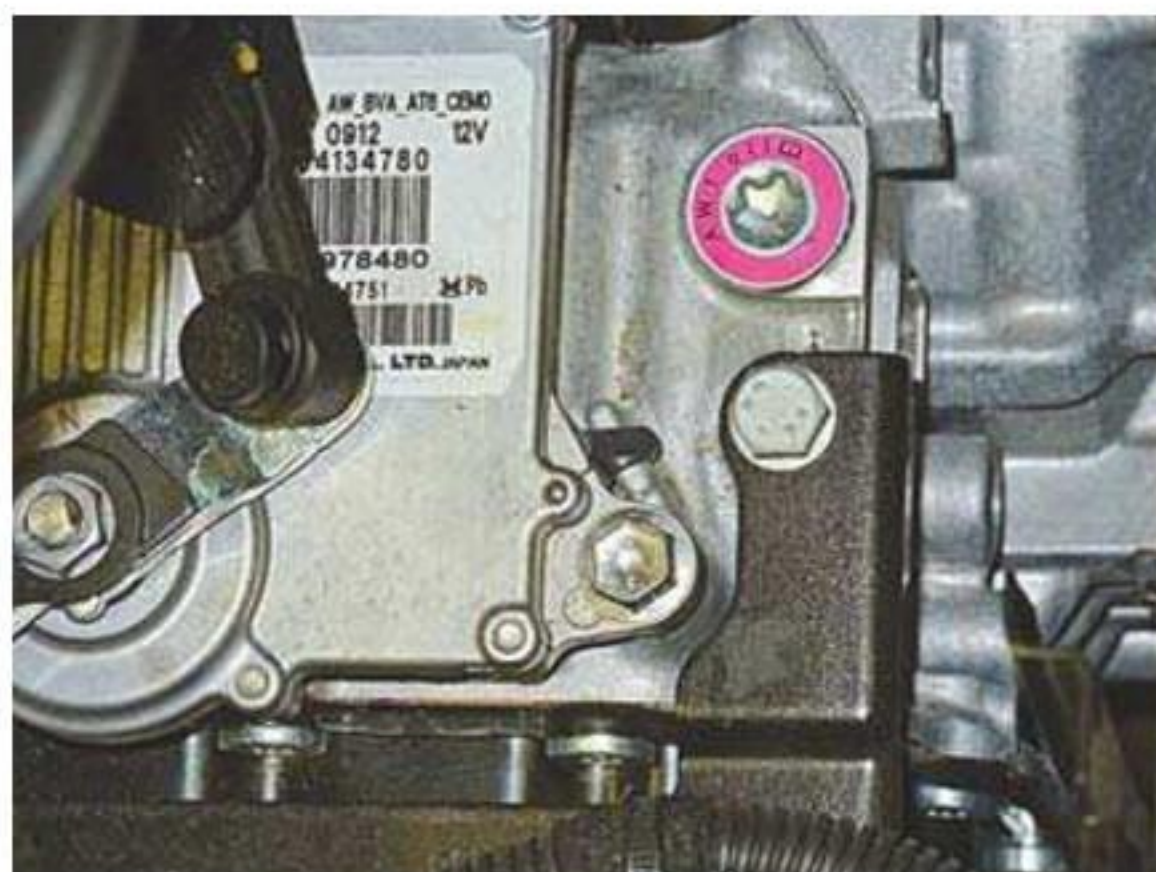
Плохое забывается быстро. Последние несколько тысяч километров всё опять в порядке, и думать о прошлых бедах уже не хочется. Наивно, говорите? А то я сам не знаю.

ЗР

стоянке на светофорах с рычагом в положении D появлялась легкая вибрация.

Купили две порции масла, строго следуя заводской инструкции (кстати, параметры масла для трансмиссии указаны и на заливной пробке коробки передач, которую видно из-под капота). Оценивая соотношение цены и качества, выбрали продукт Liqui Moly. Поменяли самостоятельно. Первую половину купленного масла залили в качестве промывочного. После короткой поездки (достаточно покатались без напряжения полчаса) вновь слили масло и залили свежее. Вибрации исчезли.

Плановое техническое обслуживание после окончания гарантийного срока мы проводим сами. Очередное ТО как раз и объединили с заменой масла в коробке. Поменяли масло в двигателе и фильтры, потратив



**Параметры масла, которое следует заливать в автомат, указаны на заливной крышке под капотом. Тратить много времени на поиски нужной жидкости не пришлось – масло ATF AW-1, рекомендованное для коробки нашего Citroena, выпускают более десятка производителей.**



Такого набора деталей Citroen потребовал дважды за 75 000 км.



В команде Каптюров – замена. Вместо переднеприводной версии «1.6 + вариатор» в игру вступает двухлитровая модификация 4x4 с автоматом. Один из важных вопросов, на которые предстоит ответить по ходу общения с более мощной модификацией, – насколько дорожке содержать почти на три десятка больше «лошадей» и стоит ли за них переплачивать? Кроме того, новичок только что с конвейера, а это хороший повод проверить, устранил ли производитель недочеты машин первых выпусков. Цена кроссовера в топовой комплектации Style составляет 1 179 990 рублей. И еще 15 990 рублей сверху – за окраску металлик.



После двухнедельного простоя у Алмеры что-то начало поскрипывать при повороте руля. Грешил на подшипник верхней опоры стойки, но диагностика в редакционном техцентре выявила небольшой люфт шаровой. Чтобы точно определить источник звука, под защитный чехол шарнира наши мастера впрыснули немного масла. Скрип исчез, зато стали слышны стук – значит, пора готовиться к замене. От покупки оригинальной детали пришлось отказаться: родная шаровая поступает в запчасти только в сборе с рычагом, а цена такого узла – около 6500 рублей. Поэтому выбор остановил на шарнире, выпущенном под маркой Amiwa (Корея). По отзывам продавцов и ремонтников, эти детали надежные. И цена подъемная: 900 рублей за штуку. Кстати, шаровую поменяли только с водительской стороны – та, что справа, нареканий не вызвала. Посмотрим, оправданным ли окажется такой шаг.







Михаил  
Кулешов

## ОСКОЛКИ ЧУВСТВ

### Hyundai Creta

Изготовитель – Hyundai Motor Manufacturing Rus  
Год выпуска – 2016  
В эксплуатации  
«За рулем» – с марта 2017 года  
Пробег на момент отчета – 20 500 км

### Расходы на эксплуатацию и обслуживание (16 000–20 500 км)\*, р

Расходы на содержание	19 494
Из них на бензин (АИ-92, средний расход 12,5 л/100 км)	19 494
Стоимость 1 км пробега	4,33

\*Без учета расходов на полисы ОСАГО и каско.

Creta в парке журнала «За рулем» живет с зимы. Но поначалу у нас трудилась 1,6-литровая 123-сильная переднеприводная модификация, которая намотала 3500 км, а весной ей на смену пришла полноприводная Creta 2.0 мощностью 150 л.с. Машину цвета Sunset Orange (доплата за любой цвет, кроме белого, составит 5000 рублей) мы позаимствовали в московском представительстве фирмы Hyundai. Пробег – 16 000 км, что для пресс-парковой машины, которую гоняют в хвост и в гриву, немало: эти 16 тысяч можно смело умножать на два. Тем не менее Creta оказалась абсолютно живой. Разве что отполированный кожаный руль выдавал тот факт, что автомобиль походил по рукам: на парковке усилие на руле невелико и многие вращают его одной ладонью. Я не исключение.

Сказать, что после 1,6-литровой версии более мощная воспринимается «самолетом», – значит соврать. Четыреста дополнительных кубиков, 27 л.с. и 41 Н·м крутящего момента дают небольшую прибавку в динамике, но только и всего. А вот не заметить возросший топливный аппетит тяжело. Если Creta 1.6 в городе укладывается в 10 л/100 км, то двухлитровая расходует на два-три литра больше.

С задней подвеской та же история. В том смысле, что многорычажка, устанавливаемая на полноприводные Креты, не кажется чем-то особенным на фоне упругой балки

переднеприводных версий. На ровном асфальте разницу в поведении, скорее всего, не удастся почувствовать вовсе. И хотя небольшие неровности многорычажка нивелирует чуть талантливее, разница невелика. А поскольку на бездорожье я выезжаю редко, выбрал бы 1,6-литровую переднеприводную версию, которая при прочих равных на 200 000 рублей дешевле.

За три месяца Creta с двухлитровым двигателем проехала 4500 км. И если бы не хулиганы в столичном районе Люблино, высадившие стекло двери багажника без всякой на то причины, пробег был бы на треть больше. Месяц простоя! А знаете почему? Сложный страховой случай? Волокита на СТО? Не-а. Несмотря на то что российские Креты собирают под Санкт-Петербургом, новое стекло везли из Кореи! Собственно замена стекла занимает не больше двух нормочасов.

За исключением этого досадного происшествия, никаких проблем с Кретой не возникло.

Она исправно возила меня по маршруту дом – супермаркет – работа. В марте удалось несколько раз выбраться в Подмосковье со сноубордами. А к началу теплого сезона Creta помогла привезти из гаража два взрослых велосипеда (разумеется, пришлось сложить спинку заднего сиденья и снять с байков передние колеса). По меркам кроссоверов В-класса – достойная вместимость.



Не ходите, Креты, в Люблино гулять! Новое заднее стекло целый месяц везли из Кореи.



За 20 тысяч километров кожа на руле залоснилась, но повреждений пока нет. Посмотрим, что будет дальше.





Клавиша блокировки муфты привода задних колес утапливается буквально на миллиметр и лишена индикатора. О факте блокировки напоминает лампочка на панели приборов.



↑ Отделка подлокотников экокожей и автоматический режим водительского стеклоподъемника доступны только двухлитровым Кретам в топовой версии Comfort Plus.

↓ Межосевая муфта слегка запотела, но это не повод для паники.



→ Многорычажная задняя подвеска – прерогатива машин со всеми ведущими. Переднеприводные Креты с упругой балкой едут очень похоже, разницу заметят только искушенные водители.



С диагональными вывешиваниями Creta справляется играючи, но к жесткости кузова есть вопросы. Открытую пятую дверь в таком состоянии заметно перекашивает, зазоры гуляют.

В дальние путешествия Creta пока не отправлялась, но лето – прекрасное время для восполнения этого пробела. Трассовый расход машины с двухлитровым мотором удается уложить в девять литров на сотню, так что расходы на топливо не разорят. Кроме того, Creta не пасует на бездорожье – даже несмотря на 170-миллиметровый просвет под защитой двигателя (для кроссовера это далеко не рекордный показатель). С такими колеями, как на фотографии слева, Creta справляется без особых трудностей. Теперь я подумываю устроить «корейке» экзамен в действительно жестких условиях. Хочу нащупать внедорожный предел. Нужно только тросом обзавестись – на всякий пожарный.

Диагональные вывешивания? Они не становятся для Креты большой проблемой. А вот к жесткости кузова вопросы есть. Взгляните на фото гуляющих зазоров открытой двери багажника при разгрузке колес. Впрочем, Nissan X-Trail и соплатформенный Renault Koleos в аналогичных условиях «скручиваются» еще сильнее.

Поездив на Крете несколько месяцев, я начал понимать, почему именно она уверенно удерживает лидерство в своем классе. Пускай я не оглядываюсь на нее, оставив на парковке. Да и салон отделан скромно. Но за то, как Creta едет, за ее отлично настроенный шестиступенчатый автомат и за возможность заливать бензин АИ-92 я с легким сердцем прощаю всё остальное. А в Люблино я больше не поеду.

ЗР

ЛАДА ВЕСТА  
Год выпуска – 2015



Кирилл  
Милешкин

Несколько месяцев назад Веста попала в небольшую аварию. В пробке ехавший сзади водитель кроссовера отвлекся и... оставил отметины на бампере и крышке багажника. Уладить дело со страховой и получить выплату по ОСАГО удалось быстро – в течение рабочей недели. Компенсации в размере 20 626 рублей хватило на ремонт в специализирующемся на «жестянке» сервисе: в итоговом счете значилась сумма 19 500 рублей. На «сдачу» куплю шильдики на крышку багажника, поскольку заводские, уже начавшие облезать, перед окраской удалили с кузова.



ЛАДА ЛАРГУС  
Год выпуска – 2012



Алексей  
Ревин

С наступлением жарких дней электровентилятор радиатора стал часто включаться, и я решил промыть теплообменники охлаждения двигателя и кондиционера. Чтобы облегчить доступ, снял бампер – и увидел, что оба нижних штыря крепления радиатора двигателя обломаны. Причем никаких следов удара на бампере нет. Один штырь потерялся вместе с резиновой подушкой, а на второй, оставшийся в подушке, радиатор и опирался. А ведь к нему крепятся и электровентилятор с кожухом, и конденсатор кондиционера. И эта гроздь деталей держалась лишь на двух верхних креплениях... Радиатор пока вполне работоспособен, поэтому решил восстановить его нижнюю опору. Подушку приобрел за 60 рублей, а штырь заменил пластиковым дюбелем, пронзив его по всей длине винтом М4 и закрепив на полочке радиатора гайками с шайбами. Таким же образом зафиксировал обломанный штырь с другой стороны.





# ЛЕКАРСТВО ОТ ЗАВИСТИ

Почему бакинский этап чемпионата мира выглядит лучше российского?

Автор **Сергей Зиновьев**

**С**то тридцать семь обгонов! Именно столько насчитали на Гран-при Азербайджана специалисты команды Mercedes. Из них лишь двадцать пять – с применением системы DRS, а все остальные – в боевом режиме. Ну просто зависть берет!

Для сравнения: за весь сезон-2016 состоялось 866 обгонов, в среднем около четырех десятков на гонку. А рекордным в прошлом сезоне стал китайский этап, в ходе которого пилоты совершили этот маневр 128 раз.

## Откуда берутся рекорды

В прошлом году бакинская трасса отличилась лишь одним предельным показателем: на двухкилометровой прямой Валттери Боттас развил скорость 378 км/ч. Узкого извилистого сектора в Старом городе пилоты откровенно опасались, а потому даже не пытались вступать там в борьбу. И ничто не предвещало, что Гран-при у наших ближайших соседей может выйти таким веселым! Но это произошло, и репутация бакинского этапа резко пошла вверх – по крайней мере, в глазах болельщиков.

Заслуга самой трассы в захватывающем сюжете и непредсказуемом подиуме невелика. Просто так совпало, что в один день на многих пилотов свалились чрезвычайные обстоятельства. Боттас столкнулся с Кими

Райкконеном, Льюису Хэмилтону потребовалась лишняя остановка в боксах для ремонта подголовника, Себастьян Феттель заработал штраф stop&go. Таким образом, быстрые гонщики оказались позади и затем энергично прорывались вперед.

Но, черт возьми, почему на Гран-при России за четыре года не было ничего подобного? В 2017-м гонка на «Сочи Автодроме» поставила антирекорд: единственный обгон состоялся на пятом круге – Паскаль Верляйн опередил своего партнера по команде Sauber Маркуса Эрикссона. Момент остался вне поля зрения камер, но телеметрия дала понять, что Эрикссон просто сбросил темп и пропустил напарника вперед.

## Тупик для фантазии

Существует множество рейтингов «интересности» автодромов Формулы-1. В чем-то они противоречат друг другу, но чаще сходятся. Бельгийский «Спа-Франкоршам», японская «Сузука» и бразильский «Интерлагос» однозначно входят в число лучших. А среди скучнейших, наряду с Мельбурном, Будапештом и Барселоной, большинство экспертов называет Сочи. Почему так получилось, понятно.

Трассу проектировали, исходя из расположения уже возведенных в Олимпийском парке объектов. Архитектору Герману Тильке банально не хватало пространства

для полета фантазии. Даже паддок «Сочи Автодрома» невероятно маленький и тесный. Добавьте к этому то, что Имеретинская долина плоская – перепад высот у российской трассы всего полтора метра. Меньше, чем в пустыне Бахрейна! Это самый низкий показатель. Для сравнения: Баку – около тридцати метров, Остин – около сорока, Спа – свыше сотни метров.

В итоге трасса получилась слишком незатейливой. Известна идеальная траектория прохождения, любое отклонение от нее невыгодно. И даже на прямой,



← Многие трассы, прокладываемые непосредственно по улицам городов, изобилуют банальными поворотами под прямым углом. В Баку таких – восемь из двадцати.

→ Несмотря на узкий и извилистый участок в Старом городе, бакинская трасса всё равно самая быстрая из городских – благодаря двум длинным прямым.







## В самой большой стране мира не хватило территории для интересной гоночной трассы!

в выделенной зоне DRS, обгоны затруднены – из-за слишком медленного поворота, выводящего на эту прямую.

Вдобавок пит-стопов на Гран-при России меньше, чем где-либо еще: двадцать шесть в 2016 году, двадцать в 2017-м. Поскольку наш асфальт очень бережно относится к шинам.

Парадокс: в самой большой стране мира не хватило территории для интересной гоночной трассы! Единственное утешение: «Сочи Автодром» относят к числу самых красивых.

### Ожидание обгонов

В Монако и Сингапуре, положим, тоже особо негде обгонять. Но Монако – это столетняя история и Лазурный Берег, а гонка в Сингапуре – городская и ночная одновременно.

Так что сочинская трасса находится примерно в одном ряду с арабскими «Сахир» и «Яс Марина», критикуемыми за невыразительность. Главная изюминка российского автодрома, не имеющая аналогов в мире, – длинная дуга, на которой болиды Формулы-1 развивают 300 км/ч. Факт приятный, но какой-то бесполезный.

Откровенно говоря, поругивают все современные автодромы, построенные по чертежам бюро Тильке. По конфигурации и набору поворотов они уступают любому из старых – даже «Монце» и «Сильверстоуну». Но в Баку, как и в Сочи, у маэстро тоже не было особого выбора. Есть дома, есть улицы, ничего подвинуть нельзя – прокладывайте! Половина поворотов – под углом 90°, скоростных вообще нет. Так что почти все из 137 обгонов состоялись на той самой двухкилометровой прямой. А на следующие сто тридцать семь может понадобиться лет десять. Положа руку на сердце, разве есть чему тут завидовать?

ЗР



Дэн Риккардо ничем не выиграл бы первую в сезоне гонку, если бы не локальные неприятности у лидеров чемпионата и три выхода автомобиля безопасности.



# ВЕСТОВЫЕ

Посетив казанский этап РСКГ, ищем различия между гражданскими и гоночными седанами Лада Веста.

У Весты класса Туринг обвес агрессивный и напоминает обвесы современных машин из WTCC. Но никакого углепластика – даже регулируемый сплиттер под передним бампером относительно недорогой.



Уйдя из чемпионата мира по кузовным гонкам WTCC, где автомобили превратились в безумно дорогие спортпрототипы, компания «Лада Спорт» при поддержке Роснефти построила седаны Веста для участия в Российской серии кольцевых гонок. Причем пара из них соответствует требованиям международной серии TCR, а два других – регламенту отечественного класса Суперпродакшн. Естественно, они отличаются и от серийной Весты, и друг от друга.

В середине сезона семиэтапной серии пилоты на Ладах занимали неплохие позиции, записав в актив победы и призовые места в нескольких гонках. В зачете Туринг после этапов в Грозном, Нижнем Новгороде, Смоленске и Казани Владимир Шешенин (Лада Веста) занял третью строчку, немного уступая идущему вторым Алексею Дудукало (Seat Leon) и лидеру Дмитрию Брагину (он по ходу сезона то выступает на Audi RS3, то пересаживается на Seat Leon). А в классе Суперпродакшн Михаил Митяев на Весте и вовсе самый успешный: пилоты на Subaru BRZ Максим Чернёв и Ефим Гантмахер на экваторе сезона держались соответственно вторым и третьим. Как всё это происходило и что будет на следующих этапах, можно узнать на сайте серии rskg.rf. А мы разберемся в том, что позволяет спортсменам на Вестах выигрывать гонки.



Двигатель Renault FR4T, который на гражданском хэтче Megane RS развивает 265 л.с., благодаря более производительной турбине от BMW выдает 350 л.с. и 410 Н·м. Настройкой занимались французы из фирмы Oresa. Коробка – шестиступенчатая секвенталка Sadev ST82, приводы – этой же французской фирмы. Рулевой механизм стандартный, с электроусилителем от обычной Весты.

Стойки Ohlins TTX туринговой Весты – с двумя регулировками: сжатия и отбоя. Ступицы позаимствовали у кроссовера Nissan Murano, передние стойки, алюминиевые кулаки и рычаги – производства фирмы «Лада Спорт». Тормозные суппорты – AP Racing, диски – Pagid спереди, а сзади... от автомобиля Nissan Primera.





Мощные расширители арок – требование TCR: это не формулы, колёса должны быть закрыты. Впрочем, в гонках от красивого обвеса порой ничего не остается.

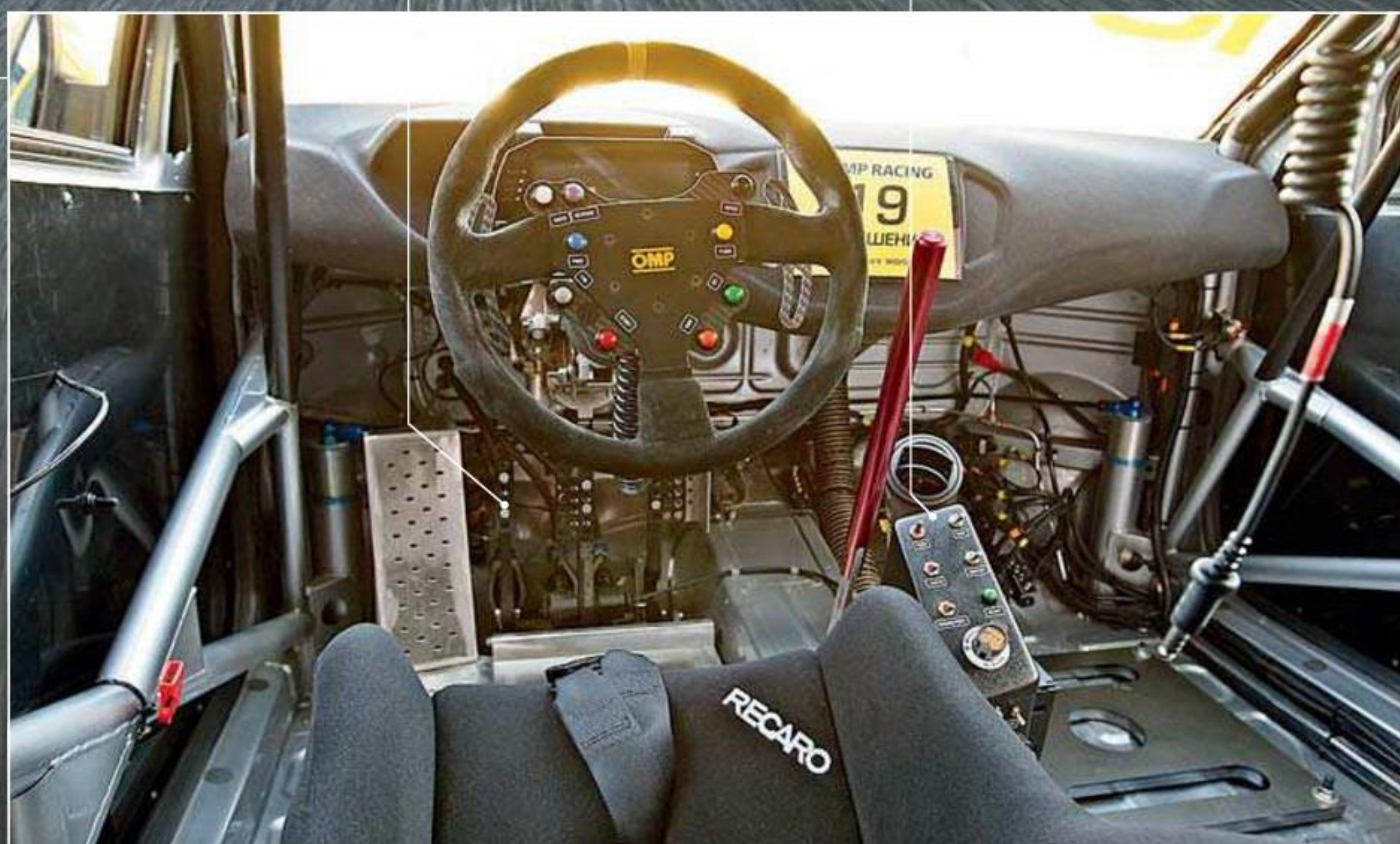


Напольные педали AP Racing – с балансиrom, он позволяет тонко дозировать усилие. Хотя сцепление нужно только для старта: секвенталка позволяет переключаться без выжима.

Центральный блок управления на Весте TCR напоминает консоль болида WTCC: помимо тумблеров массы, зажигания и кнопки стартера тут есть управление дополнительными функциями.



Заднее антикрыло такое же, как у остальных автомобилей TCR, например у Audi RS3 LMS.



Блок управления двигателем туринговой Весты TCR – итальянского производителя Magneti Marelli.



В Весте TCR даже салон оформлен серьезнее. Руль Moto в туринговой машине сложнее: с него можно управлять дворниками, моргать фарами, ограничивать скорость на пилейне и включать радиосвязь с боксами.

Итальянское «информационное табло» AIM MXG одинаковое в обеих машинах. Телеметрия готова показать массу параметров, но еще больше хранит в себе – чтобы после гонки можно было проанализировать все данные.





У «младшей» Весты класса Суперпродакшн – усиленный серийный подрамник, настраиваемые стабилизаторы, стойки Ohlins TTX с тремя регулировками (две – на сжатие, одна – на отбой). Тормоза и суппорты – AP Racing, диаметр передних дисков 330 мм, задних – 264 мм. Рулевой механизм – от Ларгуса, с гидроусилителем.

Блок педалей Tilton не хуже, чем в Весте TCR. С системой PowerShift можно менять передачи, не сбрасывая газ.



Передняя панель, покрытая флоком (он избавляет от бликов), сделана в Тольятти. Вместо стандартной обивки дверей – легкие пластиковые «кожурки». Сиденья Recaro идентичны тем, что стоят в туринговой Весте. А вот руль OMP попроще.

Коробка передач сделана фирмой «Лада Спорт» по тем же принципам, которые положены в основу агрегатов именитых западных фирм типа Sadev или Xtras, – и при этом она почти вдвое дешевле. Шесть ступеней, последовательная схема переключения и возможность адаптации под полный привод! Приводы передних, ведущих колес – усиленные.



«Сердце» Весты класса Суперпродакшн – 1,6-литровый турбомотор, разработанный инженерами фирмы «Лада Спорт». В основе – двигатель VA3-21126, который в стандарте развивает 98 л.с. Но в боевом моторе другие распредвалы, с подъемом 10,8 мм на впуске и 9,8 мм на выпуске, и выпускной коллектор, спроектированный под турбокомпрессор, который позаимствован у трехлитрового мотора BMW. Турбина нагнетает воздух под давлением 1,2 атм в оригинальный впускной коллектор через интеркулер из набора тюнинг-ателье и рестриктор диаметром 32 мм, а дирижирует этим смешанным оркестром отечественный блок управления Корвет. На выходе – 255 л.с. и свыше 300 Н·м! Стоит отметить, что и коленвал с косым сверлением, аналогичный тому, что ставят на новый мотор VA3-21179, и масляный насос, который устанавливается на конвейере АВТОВАЗа, олицетворяют смычку гоночных и серийных технологий.





Так выглядит Веста класса Суперпродукшн: скромный обвес из модифицированного АБС-пластика и заднее антикрыло, которое позаимствовали у старого кольцевого BMW (еще тех времен, когда в WTCC ездили на машинах, близких к серийным).

на правах рекламы

**Vika**<sup>®</sup>

**АВТОРЕМОНТНЫЕ  
МАТЕРИАЛЫ**

**ВГОНЯЕТ**

**В краску**



**РУССКИЕ КРАСКИ**<sup>®</sup>

подробности на сайте [www.vika-color.ru](http://www.vika-color.ru)

тел. **(4852) 49-29-41/42/43/81**





Создание исторического антуража – важная часть фестиваля старых автомобилей.

# КАРБЮРАТОРАМ – ПОЧЁТ!

Стартуем в российской гоночной серии олдтаймеров на Москвиче-412.

Автор **Сергей Зиновьев**, фото: **Георгий Садков**

Всемирная волна ностальгической любви к старым машинам поднялась примерно в начале 1990-х годов. Возможно, это связано с переходом от честных карбюраторных машин с механическими системами управления к «неживой»,

напичканной электроникой технике. Где даже звук выпускной системы «улучшен» эквалайзером и динамиками Bose.

Конечно, олдтаймеры были в почете и раньше, но тут налицо резкий подъем интереса к ним. Именно в эти годы впервые

провели знаменитый Фестиваль скорости в британском Гудвуде, Historic Monte Carlo Rally с сотнями машин на старте, ретромарафон Лондон – Сидней. И множество иных шоу наподобие бельгийского Dreamcar International и немецкого Oldtimer Tage.



← То, что категорически запрещалось в СССР, вполне можно сделать сейчас. Лучшего украшения для процесса формирования заезда на старте пока никто не придумал.

→ Наш главный редактор Максим Кадаков дебютировал в Moscow Classic Grand Prix год назад за рулем ГАЗ-2410. Ныне пересел на 412-й и дважды стал победителем этапа в зачете «Москвич 2000».





Гоночный бак маленький – всего 20 литров. Поскольку в этот раз выбрали длинную конфигурацию трассы (3670 метров), после 12 кругов гонки я приезжаю «сухой» – на дне остается буквально стакан 98-го бензина.



## » БЕРЕГИ КОРОБКУ, СЕНЯ!

Максим Кадаков

В прошлом сезоне MCGP я проехал лишь одну гонку – на Волге ГАЗ-24 с 409-м мотором (ЗР, № 8, 2016). А теперь решил попробовать свои силы в классе «Москвич 2000» – и не пожалел.

На стартовом этапе, назначенном на 12 июня, показал лучшее время в квалификации... но в итоге не был квалифицирован, поскольку в одном из поворотов проморгал желтые флаги и допустил обгон. Стартовал последним – с 27-й позиции! Однако по ходу двух гонок удалось прорваться до первого места в классе в тяжелой борьбе с опытным Максимом Базильером. А на втором этапе, 9 июля, несмотря на мелкие проблемы (сначала отказали дворники, затем в ходе квалификации умер генератор), удалось без особых проблем добраться до первого места в классе и даже потягаться с самыми быстрыми и более мощными Волгами. В общем, если не бросать это дело на полпути, есть шанс неплохо пройти весь сезон.

Этот Москвич-412 (1973 года выпуска) подготовлен компанией «Старое время». Переделок много, но большинство из них (за исключением разве что сертифицированного каркаса безопасности, изготовленного фирмой «Московия МоторСпорт») можно вполне осуществить самостоятельно в гаражных условиях.

Увеличение рабочего объема родного 412-го мотора

достигнуто установкой коленвала от двигателя УЗАМ-3318, который ставили на Москвич-2141. Двухкамерный карбюратор Солекс – с вазовской «восьмерки». Поршни и шатуны японские. Каждый шатун, к слову, грамм на триста легче стандартного – представляете, насколько проще мотору крутиться? А на родных шатунах после первой же гонки проворачивает вкладыши...

Качество Москвичей во все годы было не очень, и сейчас это аукнется в полной мере. И если на Жигули запчастей как грязи, то на Москвич – не найдешь! Самое слабое место – коробка, менять которую на «жигулевскую» запрещает регламент соревнований. После пары гоночных уик-эндов сливаешь масло вместе со стружкой: коробка работает на пределе! Июньскую гонку я чудом дотянул до финиша, поскольку третья передача включалась через раз. Перед июльским этапом коробку

поменяли – и моему счастью не было предела.

Мотор приходится отдавать для настройки в специализированные мастерские. Мощность? На стенде сняли «с колес» 145 «лошадок». Именно поэтому коробка едва дышит. А подготовленный мотор вполне может отходить пару гоночных сезонов – само собой, с соответствующей регулировкой (прежде всего карбюратора) и регулярной сменой масла. И здесь без слаженной команды механиков не обойтись. Мне с этим повезло, потому что в «Старом времени» работают не только руками, но и головой.

Сцепление – сборная солянка: корзина от Нивы, а диск москвичовский. Система охлаждения стандартная. Тормоза тоже штатные, лишь передние колодки подобрали попримичнее (TRW).

Кардан и задний мост родные, но в дифференциале стоит дисковый самоблок со степенью блокировки около 70%.

На первую гонку его хватило, но уже на второй стало понятно, что нужно регулировать передатки: степень блокировки явно упала – полагаю, до 50%.

В передней подвеске – обрезанные пружины от Волги ГАЗ-24 (у них чуть толще прутки). Родные задние рессоры перебраны так, что некоторые листы стоят перевернутыми – чтобы почти прямая рессора работала в обе стороны. Амортизаторы спереди и сзади регулируемые, фирмы Kopi. Все сайлент-блоки собраны на полиуретане новосибирского производства (можно найти неплохие комплекты на всю машину за 6000 рублей).

Если готовить такой Москвич по эконом-классу (когда уже можно выходить на старт в зачете «Спорт» и даже бороться за место на подиуме), удастся уложиться в полмиллиона. А дальше – берегов практически нет. Приличная машина, на которой можно уверенно бороться за победу, потребует миллиона и больше. Примерно в такие же деньги обходится подготовка Волги ГАЗ-24, а «двадцать первая» будет чуть дороже, поскольку найти крепкую, не гнилую машину уже проблема.

Мне ближе Москвич: он легче (вместе со мной весит 1032 кг), поворотливее и как-то уютнее. Надеюсь, что и ему со мной хорошо. Но если в будущем появится возможность стартовать в одном из «жигулевских» классов, то почему бы и нет? Надо вкушать все блюда гоночной ретрокухни!







← Многие команды поддерживают клубную атмосферу и открывают свои боксы для зрителей. Машины можно посмотреть, потрогать, а на возникшие вопросы охотно ответят пилоты и механики.

↓ Машин и зачетов много, поэтому многие классы объединяют в один заезд: часть Жигулей едет с Москвичами, часть – с Волгами. Просмотру это ничуть не мешает.



## Признаки роста

Тогда же родилась и компания «Старое время», занявшаяся восстановлением старых машин. Сегодня она – организатор любительской серии кольцевых гонок на олдтаймерах. Правила в целом обычные для автоспорта, особенно по части норм безопасности. Но – только задний привод и только карбюраторы. Даже семейство ВАЗ-2108 сюда не пускают, хотя по формальным признакам (техника не моложе 30 лет) оно подходит.

С каждым годом серия Moscow Classic Grand Prix набирала обороты и ныне претендует на статус самой масштабной в Восточной Европе. На старт первого этапа пять лет назад вышло всего четыре автомобиля, сегодня число участников приближается к двумстам! Причем регулярно приезжают команды из бывших республик Советского Союза. Так что атмосфера СССР, активно поддерживаемая организаторами в паддоке, вполне естественна.

Если сначала местом проведения был только подмосковный автодром Moscow

Raceway, то ныне запланированы выезды в Ригу, Нижний Новгород и Смоленск. А стартовый этап сезона на Moscow Raceway превратился в двухдневный фестиваль в стиле open air – с гонками, дрифт-шоу, выездными экспозициями различных музеев и клубов.

## А у нас сегодня ГАЗ!

Особую любовь «Старое время» питает к превращению вымирающих Москвичей и Волг в спортивные автомобили. Специально к этому сезону компания впервые подготовила две Волги ГАЗ-21.

А стоило только объявить об открытии класса старых гоночных формул (вы еще помните знаменитые Эстонии?), как через год набралось два десятка машин! О Жигулях и говорить не приходится. Эти машины используют полсотни пилотов – и их становится всё больше.

Подходы к подготовке машин для гонок разные. Есть почти серийные образцы, есть обстоятельно доработанные. Отчасти это зависит от уровня пилотов, среди которых немало

реальных мастеров автомобильного спорта разных поколений – разумеется, им хочется ездить быстро. И, собственно, их баталии по характеру мало чем отличаются от гонок на современной технике.

К советским моделям-олдтаймерам регулярно примыкают различные иномарки, в том числе редкие и дорогие. Правда, не все владельцы готовы выступать в режиме масс-старта – толпой. Для них предусмотрен щадящий формат time attack – на лучшее время круга, без борьбы за позиции.

\*\*\*

Через полвека, когда по дорогам будут ездить бесшумные аппараты на топливных элементах, возможно, и современные «электронные» автомобили будут в таком же почете. Как-никак, у некоторых есть и породистый звук, и аромат выхлопа. Но пока – добро пожаловать в мир карбюраторов, все страждущие!

Среди страждущих, между прочим, и наш главный редактор, который рассказывает о своем выступлении на Москвиче-412. **ЗР**



← Класс формул наполнен в основном Эстониями-21 и -25. Более старые машины почти не сохранились, а те, что есть, не могут ехать достаточно быстро.

→ Новинка сезона – спортивный ГАЗ-21, собранный в аутентичном кузове из отечественных комплектующих, в основном волговских. Мотор тоже относительно современный – ЗМЗ-409.





# МАЛЫШ И ДРАЙВЕР



Фото Sony Pictures

Фильмов с автомобильными погонями снято бесчисленное множество. А вот картин, где машины играют первую скрипку наравне с актерами, единицы. Одна из таких – «Малыш на драйве» – выходит в прокат 24 августа.

Главный герой – молодой парень по кличке Малыш. Он обожает музыку и машины. Правда, свое умение классно водить использует не во благо обществу, а помогает бандитам скрываться с места преступления. Но однажды влюбляется и решает завязать.

Вот тут-то везение и заканчивается. Настает время головокружительных трюков, которые наравне с живыми актерами исполняют с азартом автомобили. Причем знаковые.

Внимание, мотор!

## CHEVROLET BEL AIR

Элегантный кабриолет 1959 года выпуска – пожалуй, самый романтичный автомобиль фильма, и появляется он тоже в одной из самых романтичных и интригующих сцен. В какой? Смотрите фильм! Bel Air второго поколения выбран неспроста – он воспет в десятке песен, а мебель, стилизованная под нос и корму машины, частенько встречается в американских ресторанах. Культ!



## SUBARU WRX

По словам постановщика трюков Джереми Фрая, WRX был самым интересным и одновременно сложным для работы автомобилем. Выбор не удивляет: у «японца» бурное спортивное прошлое и богатые возможности доработки. Мощность мотора увеличили, а стандартный полный привод поменяли на задний, чтобы можно было эффектно дрифтовать.



## DODGE CHALLENGER STR

Без масл-кара в американском кино никак! Этого зверя 2015 года выпуска с 6,2-литровой «восьмеркой» HEMI в 707 «лошадей» хочет каждый настоящий мужик с бензином в крови. Вот и Малыш угоняет его, чтобы быстрее доехать до места назначения. Максимальная скорость, на которой снимали Challenger во время одного из эпизодов, – 120 миль в час!



## CADILLAC DEVILLE

Представительский седан 1996 года выпуска сыграл самого себя: он был весьма популярен у гангстеров, потому в фильме Малыш везет бандитов забирать оружие для очередного налета именно на этом Кадиллаке. DeVille засветился в таких фильмах, как «Двенадцать друзей Оушена» и «Форсаж».





# С ДОРОЖНЫМ РАДИО И БЕЗДОРОЖЬЕ ПО ПЛЕЧУ

РЕКЛАМА

## Трофи-рейд «Ладога-2017» глазами участников

**В**от уже несколько лет подряд два экипажа Дорожного радио, мужской и женский, принимают участие в одном из самых крупных внедорожных соревнований в мире – трофи-рейде «Ладога».

На этот раз отважных участников ждал восьмидневный марафон по внедорожным трассам Ленинградской области и республики Карелия. Протяженность маршрута – более 1200 километров, из которых от 150 до 400 километров – специальные участки, бездорожные отрезки маршрута. Такие маршруты требуют особенной подготовки, внимания и, конечно, мастерства владения автомобилем.

В этой нелегкой борьбе мужской экипаж Дорожного радио занял 5 место, а женский – получил 7 место. Девушки были награждены специальными призами: призом от СМИ за волю к победе и специальным призом от руководителя гонки «Ладога-2017» Юрия Овчинникова.

Через что пришлось пройти и проехать участникам соревнования, рассказывают главные герои событий.

### Об ожидании

Женский экипаж Дорожного радио: «Мы участвуем в трофи-рейде не первый год, но накал страстей совсем не уменьшается. Весь год ты ждешь этого события, готовишься, придумываешь новые фишки, анализируешь ошибки... А потом вдруг просыпаешься, и уже старт гонки!



Женский экипаж Дорожного радио

Восьмидневный марафон пролетает как один день. И вот впереди новый год на подготовку».

### О трудностях

Женский экипаж Дорожного радио: «За восемь дней соревнований самым сложным оказался спецучасток «Челлендж» – 24-часовая гонка. Это и звучит страшно, а на деле совсем тяжело! За 24 часа вы с командой должны пройти 3 сложных спецучастка с обязательным перерывом







между ними на 3 часа на отдых и ремонт машины. Все это, естественно, выполняется на скорость. На первом же спецучастке неожиданно на полном ходу у нас отвалилась прямо по креплению тяга панара. Это стало решающим и определяющим фактором в нашей гонке. Тогда мы, конечно, ещё не понимали этого и боролись, боролись до конца, как могли. Мы разрезали кевларовый трос, привязали тягу и затянули конструкцию лебедкой. Оставшуюся половину спецучастка мы прошли практически без лебедки и с очень условно слушающимся рулем. В конце концов, мы взяли все точки, но, конечно, потратили на это гораздо больше времени в таких условиях. Мы прошли этот спецучасток за 05:10. Нам не зачли его всего из-за 10 минут, которые оказались лишними. Но на тот момент мы об этом еще не знали: мы летели вперед, закусив ленточки бескозырок. На финише нас встречала наша любимая техничка. Ребята взяли сварочный аппарат прямо на финиш, потому что вообще не понимали, как мы могли передвигаться с такой поломкой».



## О пейзажах

Мужской экипаж Дорожного радио: «Прелесть Ладоги не только в том, что это одно из самых больших и продолжительных внедорожных соревнований... Это также захватывающее путешествие по красивейшим местам Карелии и Ленинградской области. Даже в пылу борьбы успеваешь полюбоваться живописной природой. Это очень вдохновляет и поднимает настроение!».

## О поддержке

Женский экипаж Дорожного радио: «Для нас, женщин, поддержка – это действительно важно. Особенно в таких испытаниях! Наша техничка, наши механики так верили в нас, так переживали, волновались и бросались на помощь, что мы не могли их подвести, мы старались изо всех сил. Для женского экипажа на спецучастке, как для моряков в море, очень важно знать, что их ждут на берегу. Как ни крути,



Мужской экипаж Дорожного радио

как ни тренируйся, а все-таки физических сил, технической сноровки, чтобы оперативно справляться с неисправностями боевой машины, да и просто смелости у нас намного меньше, чем у мужчин. Мы больше боимся, быстрее устаем и, конечно, меньше понимаем в автомобилях. Поэтому нам очень важно знать, что нас не бросят».

## О ностальгии

Мужской экипаж Дорожного радио: «Еще во время прохождения последнего спецучастка на нас накатила грусть. Грусть оттого, что все заканчивается. Больше не надо вставать в 6 утра, торопиться на старт, бороться на спецучастке... Пора возвращаться к обычной городской жизни, светлой реальности!»

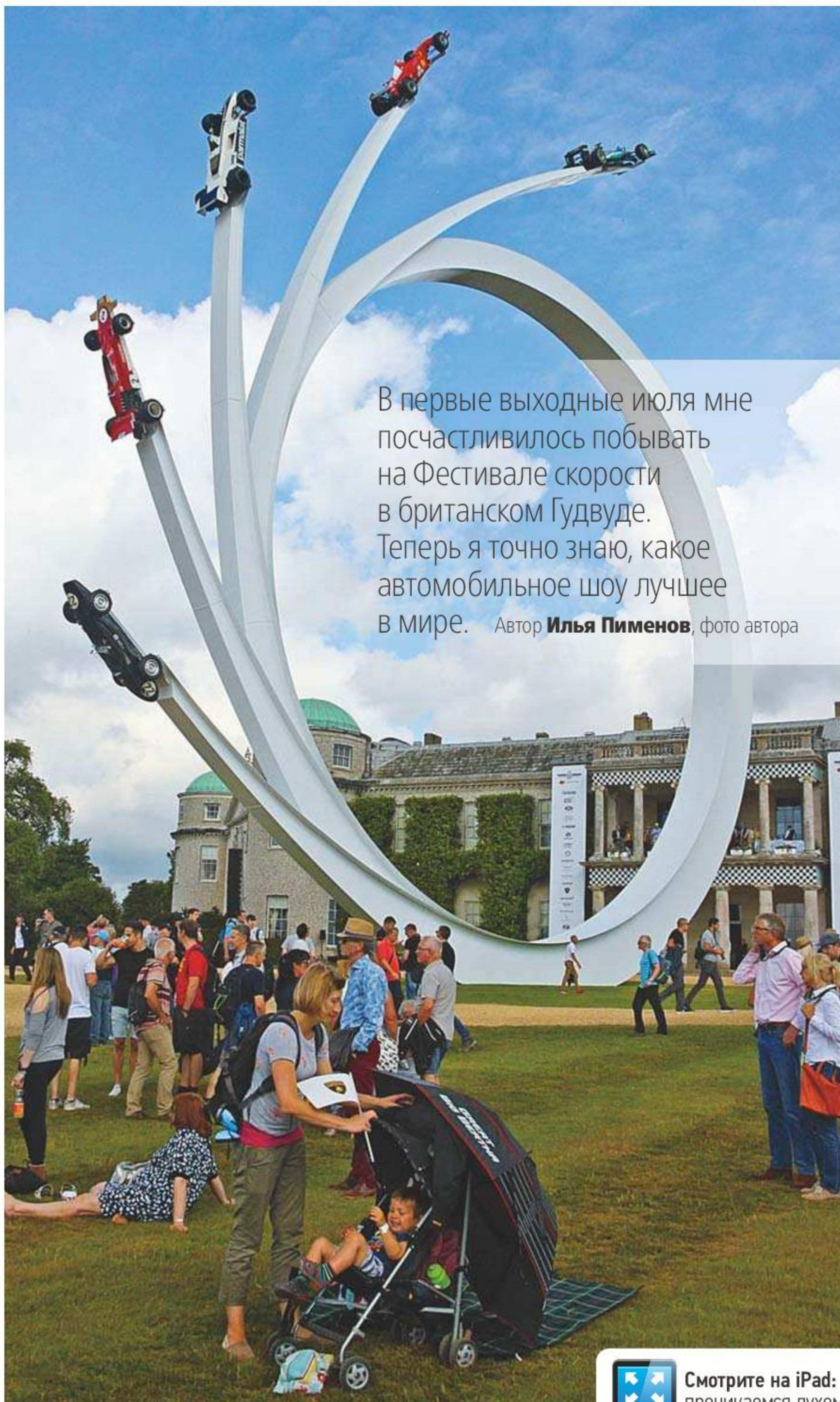
Женский экипаж Дорожного радио: «Ладога не отпускает! Даже сейчас, закрывая глаза, все еще видишь перед собой бескрайние болота, глубокие броды и глиняную колею. Впереди снова год подготовки! Команда Дорожного радио уже рвется в новый бой!».

Фото предоставлены организаторами и участниками трофи-рейда «Ладога-2017».





# СОЛОМЕННАЯ МИЛЯ



В первые выходные июля мне посчастливилось побывать на Фестивале скорости в британском Гудвуде. Теперь я точно знаю, какое автомобильное шоу лучшее в мире. Автор **Илья Пименов**, фото автора

Фестиваль скорости в Гудвуде впервые провели в 1993 году по инициативе энтузиаста автоспорта лорда Марча, владельца земель в Западном Суссексе. На шоу собралось 25 тысяч участников и гостей. И было бы больше, но в этот уик-энд проходила гонка «24 часа Ле-Мана». Поэтому шоу решили проводить в те выходные, когда нет ни «Ле-Мана», ни гонок Формулы-1. А с 1995 года его продолжительность увеличили до трех дней – и ежедневно фестиваль стали посещать по 100 тысяч человек. Рекорд был установлен в 2003 году, когда в один из дней набралось 158 тысяч зрителей!

И в этот раз Гудвуд собрал много народа. Автомобили и мотоциклы, от самых первых до новых с иголочки, ездят по трассе длиной 1,86 километра, поднимающейся на холм высотой 92,7 метра. Ее окружают не обычные штабели шин, а ограда из соломенных брикетов чуть ниже человеческого роста, что создает особую, уютную атмосферу. К каждому пилоту и механику можно свободно подойти, пообщаться. Все очень дружелюбны.

Кроме машин и мотоциклов здесь можно найти экспозиции авиационной и военной техники, послушать музыку, купить сувениры. Или поспать в тени деревьев, если накрыла усталость. Все три дня было не по-английски солнечно и жарко. Часто во время фестиваля льет дождь, приходится месить грязь резиновыми сапогами – но, говорят, и это не портит праздник.



↑ Rolls-Royce Silver Ghost 1911 года – автомобиль из частной коллекции, выставлен на конкурсной экспозиции Style et Luxe, организованной фирмой Cartier. Он уникален тем, что сменил два кузова. Первый, работы ателье Munnions, был установлен на шасси в 1911 году. С ним автомобиль жил в Барбадосе до конца сороковых. В 1949 году кузов заменили на руа-дебельж (Roi des Belges) работы королевских кузовщиков фирмы Barker & Co.

← Каждый год в Гудвуде возводят стелу на тему автоспорта. Автор дизайна – Герри Джуда, родившийся в Калькутте в 1951 году. Очередную работу он посвятил пяти состояниям Бернарда Чарлза Экклстоуна, который до недавнего времени был хозяином Формулы-1. Карьеру Берни начинал пилотом в пятидесятых, затем стал менеджером, владельцем команды, импресарио. А сегодня Экклстоун – просто легенда. Гоночные болиды символизируют разные этапы его карьеры.



Смотрите на iPad:  
проникаемся духом



→ В прошлом году амбассадором Porsche стал австралиец Марк Уэббер, бывший пилот Формулы-1, чемпион мира в гонках на выносливость. Я спросил у Марка, когда закончится «гонка вооружений» Porsche. Ведь представленный 700-сильный GT2 RS предназначен для дорог общего пользования и за рулем этого монстра может оказаться обычный человек, без гоночного опыта. Уэббер ответил, что предел близок. Кстати, чемпион заказал одну из таких машин.

↓ В Гудвуде состоялась мировая премьера купе Porsche 911 GT2 RS, самой мощной серийной версии семейства 911. Оппозитный двигатель объемом 3,8 литра развивает 700 л.с. при 7000 об/мин. До 100 км/ч GT2 RS разгоняется как спортбайк – всего за 2,8 секунды! Максимальная скорость достигает 340 км/ч. Базовая цена в России – 19 245 000 рублей.



↑ Интереснейший автомобиль, построенный в начале 1950-х годов для гонок Indy 500 компанией Фрэнка Кёртиса (США, Калифорния). Турбодизель Cummins объемом 6,6 литра развивает 430 л.с. Для снижения центра тяжести кресло пилота сместили влево, позже такая компоновка стала обычной для Indy. И это первая машина, протестированная в аэродинамическом туннеле! Пилот Фред Агабашьян занял поул-позишн (первый для дизельного двигателя) и шел в группе лидеров со средней скоростью 222 км/ч, развивая до 290 км/ч, пока в турбонагнетатель не попала резиновая крошка от шин. Инженеры так были уверены в надежности дизеля, работающего в самых тяжелых условиях, что сняли воздушный фильтр, чтобы снизить массу.

↓ Компания Nissan привезла в Гудвуд электрический болид BladeGlider с начинкой, созданной британской фирмой Williams Advanced Engineering. Говорят, в ходе демонстрационных заездов для прессы инструкторы разгонялись до 170 км/ч. А максимальная скорость болида – 190 км/ч. Разгон до сотни занимает меньше пяти секунд. Жаль, не удалось поучаствовать в этом аттракционе. Веселые старты перенесли, и коллеги катались на Блейдглайдере, когда я уже летел домой.

↓ Мощность двигателя этого небольшого дрегстера класса Top Fuel, работающего на нитрометане, – свыше 3000 л.с. Его пилот – большой шутник. Часть трассы проехал, не касаясь педали акселератора, и, остановившись перед трибуной, нажал на газ – машина издала дичайший рев, от которого заныли кости и заболели барабанные перепонки, а трассу заволочло дымом от шин.





# АКАДЕМИЯ ХУДОЖЕСТВ

Размышляем о взлетах и падениях советского автомобильного дизайна

Автор **Сергей Канунников**

На одном из показов перспективных образцов на АЗЛК тогдашний министр автопрома Владимир Поляков, по воспоминаниям очевидцев, изрек: «Где вы видели такой автомобиль? Таких автомобилей не бывает!».

Дизайнеры расшифровали мысль министра: надо делать автомобили по зарубежным образцам, а не искать нехоженых путей. В СССР, как правило, именно так и поступали. Но не всегда.



Споры поклонников отечественного автопрома со скептиками, утверждающими, что в СССР всё (в том числе дизайн) сдирали, не утихают много лет. Так была ли в СССР своя дизайнерская школа?

## Чтоб сказку сделать былью

Не секрет, что все наши автомобили, созданные до Великой Отечественной, были в той или иной степени скопированы с западных.

← Победа – гармоничное, талантливое сочетание лучших европейских и американских образцов начала 1940 годов. В результате автомобиль получился оригинальным и запоминающимся.

→ НАМИ-013 работы Долматовского имеет оригинальную конструкцию. Стилистика традиционна для начала 1950-х, только декора меньше, чем было принято. Это видно при сравнении с седаном ГАЗ-12 ЗИМ.



В довоенных работах Юрия Долматовского оригинальна концепция: представительский автомобиль с двигателем сзади. А стилистика продиктована американским влиянием.

Вернее, почти все. В 1938 году молодой художник ЗИСа (термин «дизайнер» появился лет через тридцать) Валентин Ростков нарисовал очень необычный и даже авангардный двухдверный родстер, который принято называть ЗИС-Спорт. Облик автомобиля – в частности, линия массивных крыльев – следовал тогдашней американской моде, но в решении передка со встроенными фарами и аэродинамической решеткой радиатора Ростков не просто ничего не копировал, а даже опережал



ЗИС-101 Спорт, нарисованный художником Валентином Ростковым, – первый и очень удачный пример оригинального советского дизайна.





← Реальный ЗИЛ-118 Юность, созданный группой под руководством Эрика Сабо, куда изящнее и гармоничнее эскизов 1959 года.

→ Модернизированная Юность ЗИЛ-119 1970 года выглядела оригинально и очень свежо.



← Начальный этап работы художника Эрика Сабо над обликом представительского микроавтобуса, 1959 год. Автомобиль впитал американскую «аэрокосмическую» стилистику: резкие линии окончания крыльев и богатый хромированный декор. В общем, эдакий вэн на базе лимузина ЗИЛ-111.

↓ Эскиз дизайнера Эдуарда Молчанова на тему представительского автомобиля вагонной компоновки. В стилистике очевидно американское влияние. Представить себе руководителей СССР в таком минивэне, мягко говоря, сложно.



мировые аналоги, в том числе заокеанские. Убедиться в этом несложно, достаточно сравнить ЗИС-Спорт с породистыми спортивными моделями тех лет. Вот только творение Росткова не было предназначено для серийного производства, да и не факт, что тогда наша промышленность осилила бы такой кузов.

Это очень важный штрих к портрету советского дизайна. Ведь художественное конструирование, как некогда величали это ремесло, подразумевает и технологическую проработку – доведение изделия от эскиза до товарного образца. Без полета фантазии, конечно, нельзя, но речь всё же о товарных автомобилях, а не о выставочных концепт-карах.

Что касается фантазии, одним из первых на ее полет у нас в стране осмелился Юрий Аронович Долматовский – художник, инженер и знаменитый популяризатор автомобиля. В 1930-е годы он, как и многие зарубежные инженеры и стилисты, увлекся заднемоторной компоновкой, вдохновившись авангардной чешской Татрой. Именно авторитет Долматовского повлиял на то, что на протяжении двух десятилетий создание автомобилей всех классов с двигателем сзади стало одним из основных направлений для наших дизайнеров.

Футуристические эскизы вылились-таки в авангардный, но уже ходовой опытный образец НАМИ-013, действительно очень передовой для 1951 года. (Нечто подобное – минивэн Fiat Multipla – итальянцы запустили в производство лишь в 1956 году, но большого коммерческого успеха он не снискал.) Одно дело – восторгаться необычными машинами и совсем другое – покупать их и эксплуатировать. А уж поставить на конвейер в СССР нечто подобное концептуальному НАМИ-013 и вовсе было немислимо. Трудно представить человека, который по своей воле пересел бы из Победы или ЗИМа в столь необычную, да еще и конструктивно сомнительную, машину.

Художники, конечно, жаждали творить, на то они и художники. Но от руководства отраслью, как правило, приходила установка: копировать западные образцы. И определенный резон в этом был, поскольку зарубежные дизайнеры имели куда больше опыта не только в создании новых моделей, но и в доведении их до серии. Впрочем, надо отдать должное нашим: они не просто копировали, а ловко перерабатывали зарубежную стилистику, приспособив ее к нашим условиям, в том числе к возможностям

производства, и создавая пусть не самые передовые, но вполне соответствующие времени машины. Самые яркие примеры – Победа ГАЗ-М20 и Волга ГАЗ-21. А вот Чайка и продукция ЗИСа 1950-х годов – откровенное копирование американских образцов. Но художники-то не виноваты! Именно на таких машинах хотели ездить те, кто на них ездил. Трудно вообразить, что руководители СССР предпочли бы авангардный минивэн, нарисованный, скажем, талантливым художником Эдуардом Молчановым: несколько странное сочетание кузова-вагона и огромных



Конечно, микроавтобус Старт оригинален. Но это работа скорее романтиков-любителей, нежели профессионалов-практиков.





Одна из лучших работ советского дизайна – такси, построенное в 1964 году под руководством Юрия Долматовского во Всесоюзном институте технической эстетики (ВНИИТЭ). Машина не копировала какие-либо образцы и выглядела современно и в начале 1980-х.

стекла с прихотливыми изгибами, характерными для американской стилистики рубежа 1950-х и 1960-х годов. Но нечто подобное появилось-таки в металле.

## Путевка в жизнь

Расцвет советского дизайна пришелся на эпоху хрущевских совнархозов и относительной самостоятельности промышленных предприятий. При Московском городском совнархозе создали Специальное художественно-конструкторское бюро (СХКБ), которое работало по заказам МЗМА, ЗИЛа, Серпуховского мотоциклетного завода. Романтический подъем был и на самих заводах, а также в НАМИ.

Две характерные работы начала 1960-х, доведенные пусть и до маленькой, но серии, – московский микроавтобус Юность и украинский Старт. Их очень интересно сравнить, поскольку у машин, на первый взгляд, много общего, но есть и очень существенные, а по сути – коренные различия.

Оба автомобиля имели вагонную компоновку. Оба не избежали влияния американской стилистики (ему в те годы были подвержены и многие европейские компании): обширные решетки радиаторов, козырьки над четырьмя фарами. Но есть и отличия. ЗИЛ-118 Юность, над которым работала группа под руководством одного из лучших советских дизайнеров Эрика Сабо, в процессе доводки до опытного образца стал куда спокойнее в линиях и декоре, чем на первых эскизах.

→ Серийный РАФ-2203, по сравнению с РАФ-982, удачно «причесали», сгладив резкие линии. И правильно сделали!

↓ РАФ-982 – смелая работа латышских художников, которым разрешили творить всласть.



↑ Первые образцы автомобиля, который должен был сменить семейство Москвич-402/407/403. Хорошо, что вариант, напоминающий уменьшенную Чайку ГАЗ-13, не пошел в серию.

← Москвич-408 1964 года – пример талантливого советского дизайна. Никто тогда не предполагал, что модернизировать этот кузов будут более двух десятилетий.

А вот Старт производил странное впечатление. Оригинален? Да! Запоминается? Конечно! Но уж больно эклектичным получился у художников этот микроавтобус, наделенный вычурными чертами американских «крейсеров». Ведь дизайн подразумевает сочетание красоты и рациональности, а у Старта – выступающий, как у легкового автомобиля, багажник с вызывающими «килями». Ладно бы двигатель стоял сзади, как у НАМИ-013, но он был расположен традиционно для таких машин – между передними сиденьями. Привычный РАФ-977 – рациональнее, вместительнее, гармоничнее Старта.

В общем, московская Юность – работа профессиональная и оригинальная, а Старт – творчество любителей-романтиков. Никакой особой оригинальности в нем нет, а есть резкая эклектика – причудливое сочетание нескольких стилей, создающее, повторю, запоминающийся, но очень дисгармоничный образ.

Еще одна важная примета профессионализма создателей Юности – возможность модернизации машины без коренной переделки платформы, что и сделали в 1970 году. А ведь трудно представить себе, как можно было осовременить Юность всего через пару

лет после ее рождения, когда американские «аэрокосмические» изломы вышли из моды.

Диаметрально противоположный пример – действительно оригинальный и передовой ВНИИТЭ-ПТ (перспективное такси) работы группы под руководством Долматовского. Юрий Аронович остался верен вагонной компоновке и заднему расположению двигателя, но создал гармоничный, вместительный, рациональный автомобиль, дизайн которого выглядел свежим и через десять лет после рождения. Ему не суждено было стать серийным, но это другая история. К слову, специальные автомобили-такси делали лишь в Британии да, условно говоря, в США, где знаменитые Чекеры (Checker), кроме таксистов, просто мало кто покупал.

В 1960-е годы появилось несколько оригинальных серийных советских машин, в том числе Москвич-408 и ЗИЛ-114. «Четыреста восьмой» не повторял зарубежных аналогов и выглядел вполне прилично на фоне одноклассников даже в начале 1970-х. Создатели представительского ЗИЛа впервые в истории завода не копировали напрямую заокеанские образцы, а пришли к лаконичности, строгому



VAZ-2121 тольяттинского дизайнера Валерия Сёмушкина оказался не только удачным, но и «долгоиграющим». Правда, Нива – это тот случай, когда форма неразрывно связана с содержанием.





↑ Эскиз Эрика Сабо, сделанный в рамках работ над обликом представительского автомобиля по заказу ЗИЛа, 1963 год.

→ БелАЗ-540 художника Валентина Кобылинского стал эталоном дизайна карьерных самосвалов.



стилю без вычурного декора (который, кстати, первым и выходит из моды). В дизайне автомобиля была заложена возможность модернизации – его авторы были настоящими профессионалами.

Примеры грамотного и самобытного советского дизайна – автобус ЛиАЗ-677 (впрочем, облик автобуса испортить, вообще говоря, непросто) и, конечно же, работа Валентина Сергеевича Кобылинского – карьерный самосвал БелАЗ-540. Он разительно отличался от тех, что делали в этом классе прежде, и, по сути, заложил стилистику всех последующих моделей, вплоть до нашего времени.

Вполне оригинальный и интересный дизайн – у микроавтобуса РАФ-2203. Прототип РАФ-982 был более авангардным – с резкими гранями кузова. Облик серийной машины «успокоили», и правильно сделали. РАФ не выглядел динозавром и в 1980-е годы, хотя

↓ С проекта ESV начали создавать не увеличенный и облагороженный Москвич-412, которым занимались несколько лет, а совершенно новый автомобиль.

и был, по сравнению с аналогами, узковат, поскольку являлся заложником шасси легковой Волги. Но это опять же другой разговор.

## Гонка за лидером

Семидесятые годы в советском дизайне – время упущенных возможностей. Романтику сменил матерый практицизм, а фантазии дизайнеров вызвали у руководства отрасли всё большее раздражение. Правда, ВАЗ, последовательно перелицовывавший автомобили Fiat и потому отстававший от зарубежных конкурентов, создал Ниву ВАЗ-2121. Лаконичные и простые формы – самые живучие, что подтверждает не только Нива, но и британский Land Rover с немецким Гелендевагеном. А во времена молодости Нивы ближайшие аналоги – компактные Suzuki Samurai и Fiat Sampragna – выглядели на ее фоне примитивными и неуклюжими.

Интересные работы в 1970-е годы делали дизайнеры АЗЛК. Но попытки увеличить и облагородить Москвич-412 (на этом, по воспоминаниям очевидцев, долго настаивал

↑ Идеи Сабо трансформировались в очень стильный и оригинальный ЗИЛ-114. Правда, ушло на это три года.

главный конструктор завода Александр Федорович Андронов, обладавший огромным авторитетом) отняли слишком много времени. Перспективные образцы С-1 и С-3, которыми начали заниматься в самом конце 1975 года, выглядели очень неплохо и вполне смотрелись бы на фоне западных одноклассников начала 1980-х, а это, например, Citroen VX и Opel Ascona. Но лишь в середине 1980-х на конвейер встал Москвич-2141, который не был стилистическим откровением.

Вскоре наступил еще один короткий романтический период – перестроечный, когда практически все заводы и НАМИ в судорожных поисках нового пути советского дизайна наперегонки строили макеты, концепт-кары и ходовые опытные образцы. Некоторые были интересными, иные – слабыми, а то и явно нежизнеспособными. Но и те и другие на особую оригинальность уже не претендовали. Продолжалось это и в 1990-е годы, а чем закончилось – мы помним. Но это уже иная, новейшая история.

Даже в век глобализации и унификации мы без труда отличаем черты немецкого дизайна от примет французского или, скажем, японского. Ведь эти национальные школы формировались десятилетиями. А был ли самобытный автомобильный дизайн в СССР? Был! Но наши лучшие образцы – отдельные звезды на небе, почти постоянно затянутом тучами копирования, пусть часто и талантливого. Причин тому, для кого-то очевидных, для иных – спорных, много. Но так уж случилось, что собственная школа автомобильной стилистики не возникла. Разве что начальная. **ЗР**



↑ Появился серийный Москвич С-3 в начале 1980-х, его не стыдно было бы поставить рядом с западноевропейскими аналогами. Но...



↑ Концептуальный Москвич-2139 Арбат – пример лихорадочного поиска нового советского стиля начала 1990-х годов. Энтузиазма у дизайнеров еще хватало, но время уже было упущено.





# ЕДЕТ СКОРАЯ НА ВЫЗОВ

Дежури́м в санитарном «рафике» 1960-х годов.

Автор **Сергей Канунников**, фото: **Константин Якубов**

За рулем **08.2017**

Сирена этой санитарки (журнальные страницы, к сожалению, не способны передать сей звук!) не столь пронзительна, как у современных машин. Да и скромный оранжевый фонарь, предшественник сегодняшних ослепительных синих «люстр», едва виден при ярком солнце. Тем не менее этот РАФ – настоящая скорая, способная, если потребуется, и сегодня выйти на линию.

## Под сиреной полетаем

Динамика по современным меркам – скромная. Семьдесят пять лошадиных сил двигателя 21-й Волги на тысячу семьсот с гаком





Смотрите на iPad:  
выходим на маршрут



килограммов снаряженной массы – вовсе не много. Но в шестидесятые годы этого вполне хватало. У некоторых европейских аналогов моторы послабее были. Да и сейчас РАФ, пусть и не быстро, можно раскочегарить до вполне достаточной для городских условий скорости. Надо только не забывать, что тормоза здесь совсем не современные: барабанные и без усилителя. Они, конечно, стараются, как могут, сдерживать машину, но давить на педаль надо не по-детски, а замедление при этом всё равно не бог весть какое.

Руление тоже требует навыков. Даже на прямой на скорости под 80 км/ч «рафик» начинает немного плавать, требуя постоянного подруливания. К слову, машина довольно уверенно может идти и на скорости 100–110 км/ч, но такой темп не конёк 977-го РАФа.

Чтобы относительно быстро проходить повороты, нужно загодя выбрать люфт рулевого, потом энергично прокрутить довольно тяжелую, почти горизонтальную баранку, а затем столь же энергично вернуть машину к прямолинейному движению. Не съехать со скользкого сиденья водителю помогает посадка: вплотную слева – дверь, а справа шофер прижат к капоту моторного отсека. Ко всему этому при определенном опыте можно привыкнуть. Но ведь неслучайно в былые времена работать на скорую брали шоферов с квалификацией не ниже второго класса (если кто забыл: всего их было три – третий присваивали профессионалам сразу после автошколы, а потом повышали с ростом опыта до первого).

В быстрых поворотах высокий микроавтобус заметно кренится, зато ход мягкий. В общем, в 1960-е годы да и в начале 1970-х комфортный РАФ-977, несомненно, был

лучшей советской серийной санитаркой и автомобилем, вполне сравнимым по многим параметрам с импортными аналогами.

## Latvija из Латвии

Микроавтобусы УАЗ и РАФ, в том числе в санитарном варианте, появились в стране почти одновременно. Такие машины медикам были очень нужны. Ведь до конца 1950-х годов основной санитаркой был ПАЗ-653 – будка на шасси грузовика ГАЗ-51, а также ГАЗ-12 ЗИМ и ЗИС-110. Машина на грузовом шасси была просторной, однако уж очень тряской. ЗИС и ЗИМ шли мягко, но врачам в них было тесно: больного перевезти можно, однако серьезную помощь по дороге не окажешь, да и нужное оборудование не разместить. Кроме того, себестоимость санитарки на базе большого дорогого седана, тем более правительственного мелкосерийного лимузина, была очень высокой.

УАЗ делали в первую очередь для сельской местности и поначалу в очень небольших количествах. Так что основной городской машиной для госпитализации больных стал РАФ. В начале 1960-х на вызовы, правда, стали выезжать и скорые на базе универсала ГАЗ-22, но они для медиков опять же менее удобны.

Рижский завод на улице Дунтес был невелик, да и оснащен не слишком здорово. К слову, собираемые машины водружали на подставки с колесиками и толкали по рельсам – эдакий ручной конвейер. До постройки нового завода в Елгаве оставалось еще почти два десятилетия, так что санитарки и микроавтобусы на агрегатах 21-й Волги делал только небольшой рижский завод. Чтобы не уменьшать объемы их производства, выпуск фургонов передали в Ереван.



Носилки, как и в современных автомобилях, выдвигают через широкую заднюю дверь.



## » ПОСЛУЖНОЙ СПИСОК

Первые опытные санитарки построили в Риге на базе модели РАФ-977 1958 года. Серийный РАФ-977И выпускали с 1962-го. Модернизированный РАФ-977ИМ – с 1968-го. Он имел агрегаты ГАЗ-21, в том числе двигатель объемом 2,45 литра (75 л.с.) и трехступенчатую коробку передач. Набор медицинского оборудования зависел от места работы машины. Выпуск продолжался до 1976 года – до момента, когда в Елгаве перешли на РАФ-2203 и санитарный РАФ-22031.

## » ЗАРУБЕЖНЫЕ АНАЛОГИ



Volkswagen T2, 1967–1979 годы. Двигатели: бензиновые, мощностью 48 л.с., позднее – от 67 до 71 л.с.



Renault Estafette, версия 1968–1980 годов. Двигатель мощностью 43 л.с.



Ford Transit (второе поколение), 1965–1978 годы. Двигатели: бензиновые, мощностью 75–83 л.с., а также дизель в 70 л.с.



↑ Приборы – от Москвича-408.

Посадка водителя, мягко говоря, плотная – между дверкой и капотом двигателя. Перед ветровым стеклом – воздуховоды системы отопления и вентиляции.



Под потолком подвешены брезентовые носилки. На них в крайнем случае можно было перевезти второго больного.





**В те годы в некоторых машинах-санитарках уже был аппарат искусственного дыхания.**

Первые образцы медицинских машин делали с 1958 года на базе РАФ-977В. В крупную серию в 1962-м запустили санитарный РАФ-977И – это модификация микроавтобуса РАФ-977Д. После модернизации в 1968-м, коснувшейся в основном кузова (его в очередной раз укрепили, изменили боковые окна), медицинская машина получила индекс РАФ-977ИМ. Автомобиль, на котором мне удалось поехать, именно такой.

## Кабинет номер 977

Конечно, подвеска от Волги работала на тяжелой машине на пределе возможностей (особенно передняя), зато ход у «рафика» очень мягкий. А это, поверьте, важно и тем, кого везут, и тем, кто везет. В свое время я испытал санитарную Газель, а потом импортный микроавтобус. Разница, доложу вам, огромная! А РАФ по плавности хода – примерно посередине между ними, и уж точно комфортнее Газели с жесткой грузовой подвеской.

Врачу здесь, разумеется, куда удобнее, чем в ЗИМе и 22-й Волге, – места предостаточно. Санитарные «рафики» сильно отличались друг от друга комплектацией, но в любом случае медицинский отсек вмещал всё необходимое и возможное в те годы оборудование, включая аппарат искусственного дыхания. В этом смысле автомобиль был вполне современный. Ему бы еще



**Радиотелефон – ультрасовременная опция для времен, когда РАФ-977 был молодым.**

высокую крышу... Первые подобные советские машины появились на базе следующей модели – РАФ-2203, да и то поначалу лишь финского производства.

Сколько жизней спасли такие РАФы, не знает никто. Они старательно работали во всех уголках Союза, в больших и малых городах. Конечно, РАФ, особенно санитарный, работавший днем и ночью почти без перерывов, требовал постоянного внимания. Изнашивались детали уже помянутой волговской подвески и рулевого управления, не самым прочным и долговечным был несущий кузов. Тем не менее отдельные машины служили еще в начале 1980-х, когда совсем новый, мощный и вполне современный по тем временам елгавский завод уже далеко не первый год выпускал новую модель.

Санитарные 977-е снимались в десятках, а то и в сотнях советских фильмов – в драмах, детективах, бытовых историях из врачебной жизни. Благодаря этому ценители советского ретро сегодня могут узнать, как такие машины выглядели и были укомплектованы. Кстати, этот РАФ, на котором мы сегодня съездили на вызов (конечно, вымышленный), участвует в киносъемках, помогая точнее воссоздать давно ушедшую эпоху. В общем, автомобиль в добром здравии и готов к настоящей работе. Будем считать, что он не на пенсии, а просто в запасе. **ЗР**

## » КОЛЛЕГИ

Участковых врачей на домашние вызовы в СССР возили на Москвичах всех моделей, начиная с «четырёхсотого». Одновременно с РАФ-977 в службе скорой помощи трудились несколько иных отечественных моделей.



**ГАЗ-22Д, 1962–1970 годы.** Санитарная Волга могла перевозить лежачего больного и двух сидящих рядом с ним пассажиров. На смену этой модели пришла аналогичная машина ГАЗ-24-03, созданная на базе универсала ГАЗ-24-02.



**УАЗ-452** выпускали с 1967 по 1985 год, сначала в очень небольших количествах. В измененном, но узнаваемом виде такие автомобили делают и сегодня.



Скорая помощь на основе мелкосерийного микроавтобуса ЗИЛ – эксклюзивная модель с очень небольшим тиражом. В 1964-м и 1968-м собрали два ЗИЛ-118А с 150-сильным мотором V8 и поднимающейся гармошкой крышей. Один из них работал в Москве, в институте имени Склифосовского. Лишь через десять лет сделали два реанимобиля с высокой крышей ЗИЛ-118КА, а в начале 1980-х – еще три ЗИЛ-118КС с салоном обычной высоты.

*Редакция благодарит Евгения Магакова за предоставленный автомобиль и директора МАУС «Спорткомбинат» Владимира Матвеева за помощь в организации съемки.*





**1 999 000**

рублей стоят пассажирские близнецы Peugeot Traveller и Citroen SpaceTourer. За 90 тысяч рублей доступна автоматическая коробка, еще 50 тысяч – и будет удлиненная база.

**5000**

тяжелых грузовиков рассчитывает собрать в этом году завод Volvo в Калуге. Если план выполнят, то объем выпуска вырастет почти в четыре раза по сравнению с 2016 годом. Это обусловлено растущим спросом на коммерческую технику.

## РОСКОШЬ ДЛЯ ГРУЗА

Культ пикапов в США давно вышел на пик, и пока нет никаких предпосылок к тому, чтобы янки в обозримом будущем изменили свои предпочтения. Большинство таких грузовиков тяжелой работы не видит: это просто повседневный транспорт, который многие находят крайне удобным. Вот почему к пикапам предъявляют повышенные требования по части комфорта.

Следуя запросам рынка, производители выпускают массовые пикапы в роскошных исполнениях. Входящая в состав концерна Chrysler марка Ram представила комплектацию Tungsten Edition для своих моделей 1500, 2500 и 3500. Внешне ее выделяют окрашенные в цвет кузова бамперы, дверные ручки, корпуса

зеркал и подножки. Решетка радиатора с монументальной надписью RAM оформлена в черном хроме.

Салон – царство кожи, которой отделана даже приборная панель. В списке обязательного оборудования – обогрев руля и всех сидений, вентиляция передних кресел, электропривод педального узла с памятью, обтянутый замшей потолок и деревянный декор, мультимедийная система с поддержкой протоколов Android Auto и Apple CarPlay. И – пневмоподвеска.

Цена малотоннажного пикапа Ram 1500 в комплектации Tungsten Edition составляет 55 120 долларов. Версия Limited, которая до сего момента была топовой, стоит 52 875 долларов.



## СДЕЛАЙ САМ

■ Минский тракторный завод с начала этого года развивает промышленный туризм. Экскурсии проводятся по действующему производству с посещением цехов и выставки готовой продукции. Сейчас можно лишь посидеть в кабине трактора, но в ближайшем будущем завод планирует еще и организовать покатушки на сельхозмашинах, а также позволить туристам самим выполнить несколько операций на конвейере с получением сертификата об участии в сборке трактора. Аналогичный способ проведения досуга предлагает и завод карьерных самосвалов БелАЗ, который приглашает на экскурсию по производству и предоставляет возможность прокатиться на гигантском грузовике.



## НЕОЖИДАННО!

■ «Группа ГАЗ» и концерн Volkswagen подписали договор о продолжении и расширении сотрудничества. В части легковушек он подразумевает продолжение контрактной сборки в Нижнем Новгороде автомобилей Volkswagen и Skoda как минимум до 2025 года, включая освоение новых моделей.

Интереснее другое: Газель Next оснастят двухлитровыми дизелями Volkswagen, которые будут поставляться из Зальцгиттера (Германия). Эти «четверки» хорошо знакомы в России, прежде всего по семейству Transporter. Не исключено, что позже сборка дизелей может быть локализована в Калуге, где уже работает моторное производство. Вместе с бензиновыми атмосферниками 1.6 для Шкод и Фольксвагенов в Нижний Новгород пойдут и агрегаты на тяжелом топливе, но уже на грузовой конвейер. Ныне применяемый на Газелях дизель Cummins 2.8, вероятно, будет предлагаться и далее, ведь он дешевле породистого немецкого мотора.

Кроме того, подразделение Volkswagen Truck & Bus и «Группа ГАЗ» подписали соглашение о намерениях, согласно которому компании рассмотрят возможность поставки и совместной сборки автокомпонентов, а также разработки концепций совместных продуктов. Конкретики пока нет, но ходят слухи о возможной локализации в Нижнем Новгороде «каблучка» Volkswagen Caddy, причем под российским именем. Ждем!



**50** автобусов Setra ComfortClass 500 получил Мосгортранс – поровну двух- и трехосных. Они обслуживали Кубок конфедераций по футболу.



## СЛОЖНАЯ РОДОСЛОВНАЯ

■ Компания Peugeot широко представлена в сегменте коммерческих фургонов, а вот ее пикапы знакомы немногим. Например, грузовичок на базе модели 504 родом из 1970-х годов выпускали в Нигерии аж до 2005-го! А в Южной Америке продавали Hoggar – пикап на базе хэтчбека Peugeot 207.

И вот – новинка. Французы рассекретили машину с незатейливым именем Pick Up. Разрабатывать ее с нуля не пришлось. В Китае Peugeot создала совместное предприятие с компанией Dongfeng, в портфеле которой есть модель Rich. Это неброский утилитарный грузовичок, ведущий свою родословную от модели Nissan Navara первого поколения. Таким вот хитрым путем древний «японец» превратился во «француза»

2018 модельного года. Впрочем, разговоры о моде и высоких технологиях оставим до лучших времен: Pick Up адресован непритязательной Африке.

Китайскому пикапу поменяли только решетку радиатора да логотипы. Дорожный просвет составляет 210–215 мм, в зависимости от модификации. Платформа размерами 1,40 × 1,39 м готова принять груз массой до 815 кг. Тянет машину 2,5-литровый дизель мощностью 115 л.с., с которым состыкована пятиступенчатая механическая коробка. Привод – задний или полный. Базовое оснащение: кондиционер, электропакет, ABS, парктроник, две подушки безопасности и аудиосистема.

А ведь и у нас такой пикап нашел бы покупателей – при адекватной цене, конечно.



**МОЩЬ.  
ИНТЕЛЛЕКТ.  
КОМФОРТ**

- Комфортабельная кабина с кондиционером
- Грузоподъемность – 29 тонн
- Мощный 400-сильный двигатель



**KAMAZ-65201 LUXE**

**«БОЛЬШОЙ ЛИЗИНГ»  
ПРОГРАММА ДЛЯ КРУПНОГО БИЗНЕСА**

**БОЛЬШОЙ ЛИЗИНГ  
ДЛЯ БОЛЬШИХ КЛИЕНТОВ**

Подробную информацию о программах приобретения автотехники КАМАЗ в лизинг читайте на сайте [www.kamazleasing.ru](http://www.kamazleasing.ru). Лизинг автотехники осуществляет АО «Лизинговая компания «КАМАЗ».

**KAMAZ**

**8-800-555-00-99**  
[callcentre@kamaz.org](mailto:callcentre@kamaz.org)  
[www.kamaz.ru](http://www.kamaz.ru)



# ПАРАДНЫЙ ВЫХОД

Линейку белорусского производителя МЗКТ возглавил седельный тягач 750440 8x8. Автор **Николай Клочков**, фото **Дмитрия Гладкого** и фирмы МЗКТ

**М**ногие премьеры минского завода прошли не на выставках в Ганновере или Амстердаме, а парадным строем по Красной площади.

Но и в мирной жизни белорусская техника сильна. Новейший МЗКТ-750440 8x8 рассчитан на работу в составе автопоезда полной массой 90 тонн, а нагрузка на седельно-сцепное устройство достигает 27 тонн.

## Тяга к работе

Своего «большого» двигателя в Белоруссии нет, поэтому на МЗКТ-750440 установлен Рассар МХ340 мощностью 462 л.с. (2300 Н·м). Хотя на клапанных крышках и написано RACCAR, эти моторы не американские. Их выпускает DAF Trucks на моторном заводе в Эйндховене (Голландия). Одно из достоинств дизеля Рассар МХ – компрессионный моторный тормоз с гидравлическим управлением, обеспечивающий эффективное

подтормаживание на спусках и экономию тормозных колодок.

Для «вездехода» оптимальна коробка-автомат с гидромеханической передачей, с переключением передач без разрыва потока мощности. Именно такую, собственного производства, и ставят на все минские супертяжелые машины: шестискоростную, с несколькими вариантами блокировки гидротрансформатора, позволяющую ехать с минимальной скоростью всего 3 км/ч. Альтернативный вариант – китайская коробка Fast Gear (по сути, это лицензионный американский Eaton Fuller).

Раздатки и ведущие мосты МЗКТ производит самостоятельно. На гражданские тягачи идет двухступенчатая раздаточная коробка с блокировкой межосевого дифференциала, с передаточными числами 0,99 на повышенном и 1,57 на пониженном рядах. Управление – электропневматическое.

Все ведущие мосты МЗКТ – только с разнесенной главной передачей, со ступичными планетарными редукторами. У четырехосников на всех восьми мостах установлены блокирующиеся межколесные дифференциалы. Так что на «зубастой» резине да с подспущенными шинами такой тягач по проходимости близок к гусеничному. При односкатной ошиновке на всех осях стоят широкие шины 16,00 R20 или 445/65 R22,5. Для повышения проходимости применена система изменения давления воздуха с управлением из кабины.

Немаловажно, что рама сделана из лонжеронов-швеллеров высотой 310 мм и толщиной 8 мм, а буксирные устройства есть как спереди, так и сзади – тягач может и толкать, и тянуть.

## Лицевая сторона

Не зря говорят: кабина – лицо грузовика. Однако, в отличие от военных тягачей МЗКТ, у которых свой, классический облик, гражданские машины из Минска неразрывно связаны с кабинами МАЗ. На МЗКТ-750440 установлена кабина МАЗ-5440, но с характерным фасадом и боковыми обтекателями. И это

### МЗКТ-750440

#### Длина/ширина/высота/база

9220/2550/3580/2000–3080–1500 мм

**Снаряженная/полная масса** 16750/43 750 кг

**Полная масса автопоезда** 90000 кг

**Двигатель** Рассар МХ 340, дизельный, Р6, 12,9 л; 340 кВт/462 л.с. при 1500–1900 об/мин; 2300 Н·м при 1000–1400 об/мин

**Коробка передач** Fast Gear 16JSD240TA, M16

**Ходовая часть** подвеска – зависимая, рессорная; тормоза – барабанные, с пневмоприводом; шины – 445/65 R22,5







редкий случай в автопроме бывшего СССР, когда названо имя дизайнера: Андрей Заболотный. Новая облицовка радиатора и рисунок его решетки – с металлизированными пластмассовыми накладками обрамления; «металлом» окантованы и блок-фары в бампере. Весь этот хром смотрится даже чересчур богато для тягача.

Высота автомобиля с «рослой» подвеской и большими колесами может превзойти допустимые 4 метра. Поэтому не используют кабины с высокой крышей: спальная полка одна, зато ширина матраца 70 см.

Интерьер соответствует уровню машины: приборы хорошо читаются, пластик добротный, удобные кресла с высокой спинкой и встроенными ремнями безопасности снабжены пневмоподвеской. Рулевая колонка регулируется по углу наклона.

В базовую комплектацию входят зеркала с обогревом, цифровой тахограф, аудиосистема с CD-плеером, солнцезащитная штора, преобразователь напряжения на 12 В. Есть даже подсветка подножек – совсем не лишняя при таких габаритах. В списке дополнительного оснащения – электростеклоподъемники, обогрев зеркал и сидений, кондиционер и климат-контроль, круиз-контроль, центральный замок. **ЗР**

Панель приборов скомпонована удачно, да и материалы отделки неплохи. Водители оценят и удобные кресла на пневмоподвеске, с высокой спинкой.

Из всех дизелей DAF наиболее широко распространены в России двигатели Рассар серии МХ; с их запчастями и расходниками нет никаких проблем. Рабочий объем мотора Рассар МХ составляет 12,9 литра, габариты – 130 x 162 мм.



# МОЩЬ. ИНТЕЛЛЕКТ. КОМФОРТ

- Плюс 500 кг груза без нарушения весового регламента
- Модернизированное шасси
- Сниженные затраты на ТО



## КАМАЗ-5490 NEO

**«ЭКСПРЕСС-ЛИЗИНГ»  
ПРОГРАММА ОТ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ**  
**ЛИДЕРСТВО - В СКОРОСТИ**

Подробную информацию о программах приобретения автотехники КАМАЗ в лизинг читайте на сайте [www.kamazleasing.ru](http://www.kamazleasing.ru). Лизинг автотехники осуществляет АО «Лизинговая компания «КАМАЗ».

**KAMAZ**

8-800-555-00-99  
callcentre@kamaz.org  
[www.kamaz.ru](http://www.kamaz.ru)



DAF серии CF претендует на звание самого стильного на рынке грузовика.



Серия XF после модернизации не уступит в проработке экстерьера и легковому транспорту.

# ДУПЛЕТ

Голландская компания DAF представила тягачи CF и XF 2018 модельного года.

Автор **Николай Клочков**, фото фирмы DAF

По словам президента DAF Trucks Престона Фейта, новое поколение CF и XF отличается еще большая надежность и комфорт для водителя. А полученное благодаря усовершенствованным двигателям и улучшенной аэродинамике снижение расхода топлива составило в максимуме 7%.

Кроме того, грузовики оборудованы новой системой управления парком DAF Connect.

## Эко-номия

Семь процентов не дались легко. Для начала улучшили аэродинамику, установив новый аэродинамический козырек, и оснастили XF

направляющими потоков воздуха за решеткой радиатора. Затем взялись за двигатели Paccar MX. Инженеры компании делали упор на снижение оборотов двигателя. Агрегаты MX-11 и -13 (299–483 л.с.) обеспечивают максимальный момент (1350–2500 Н·м) уже при 900 об/мин; лишь топовый MX-13



На двигателях Paccar MX установили новый турбонагнетатель, систему EGR, увеличили степень сжатия. Установили новые поршни и форсунки. Доработаны также масляный насос и насосы рулевого управления. CF и XF оснащают автоматическими 12- и 16-ступенчатой коробками передач TraXon. Поскольку задние оси новые, можно использовать редукторы с передаточным числом 2,05, так что на скорости 85 км/ч моторы работают на 1000–1040 об/мин. В дифференциале задней оси изменена конструкция ведущей и ведомой шестерён: узлы должны стать долговечнее, а уровень шума – ниже.



мощностью 530 л.с. выходит на пиковый момент на 1000 оборотов.

DAF внедрил новую систему отработавших газов (EAS). Компактный блок нагревается быстрее, так что мотор раньше выходит на оптимальные режимы, к тому же больше не требуется устанавливать каталитический нейтрализатор DeNOx и сажевый фильтр по отдельности. Оптимизирован и тормоз Paccar Engine Brake. Максимальное тормозное усилие двигателя MX-11 выросло с 320 до 340 кВт (у MX-13 – не менее 360 кВт), на 20% увеличено усилие в диапазоне 1000–1500 об/мин.

Новые электрика и электроника позволили внедрить усовершенствованный круиз-контроль EcoRoll с функцией прогнозирования (PCC). Отныне при движении в гору PCC может активировать EcoRoll на более раннем этапе, если, по расчетам обеих систем, массы и скорости автомобиля хватает для движения на вершину по инерции.

### Парк-троник

Продвинутым пользователям адресована система управления парком DAF Connect, в режиме реального времени обеспечивающая информацией о производительности машин: отправляются данные о местоположении техники, расходе топлива, пробеге и времени простоя. Систему можно настроить на представление детальных отчетов о расходе топлива. Функция Live Fleet View сообщает о маршрутах и времени движения каждой машины.

Чтобы водителю работалось в удовольствие, доступ в шикарную кабину XF Super Space Cab объемом 12,6 м<sup>3</sup> сделали удобнее. Интеллектуальная система управления микроклиматом (HVAC) потребляет меньше энергии, поскольку охлаждает воздух строго до необходимой температуры, а не смешивает максимально холодный и горячий воздух. Управление испарителем также позволяет избежать излишнего охлаждения воздуха. Для обогрева кабины во время остановок и ночью HVAC использует остаточное тепло от двигателя.

Как всё это работает на практике, мы узнаем совсем скоро: тягачи серии CF и XF запущены в производство этим летом в версиях 4x2 и 6x2.



Забираться на рабочее место стало проще благодаря удобной лестнице.



**ЗР**

Кабина XF в версии Exclusive с кожаной отделкой сидений и руля. Эргономика – почти легковая!



## ОРИГИНАЛЬНЫЕ ЗАПЧАСТИ КАМАЗ

# КАЧЕСТВО, ИСПЫТАННОЕ КИЛОМЕТРАМИ



8-800-555-00-99

[www.azkamaz.ru](http://www.azkamaz.ru)





# КОММЕНТАРИЙ ГИБДД

На вопросы читателей отвечает заместитель начальника Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения МВД России генерал-майор полиции **Владимир Кузин**.

## БЕЗ СКИДКИ

**?** Оштрафовали за неоплаченную парковку в Москве, однако получить 50-процентную скидку на штраф не удалось. Почему?

**АЛЕКСЕЙ КИРИЛЛОВ, Смоленск**

Согласно части 1.3 статьи 32.2 КоАП РФ, если было совершено административное правонарушение, предусмотренное главой 12 КоАП РФ, в течение 20 дней с момента вынесения постановления может быть уплачена половина суммы наложенного штрафа. Однако административная ответственность за неоплаченную платную городскую парковку установлена статьей 8.14 Кодекса города Москвы об административных правонарушениях. Следовательно, положения КоАП РФ на данный случай не распространяются.

## ОГРАНИЧЕНИЯ ДЛЯ МОТОЦИКЛИСТОВ

**?** Недавно начинающих мотоциклистов ограничили в перевозке пассажиров. Необходимо двухлетний стаж управления любым транспортным средством или только мотоциклом? Ограничение касается только двухколесных мотоциклов или с коляской тоже?

**Д. КОТОВ, Саратов**

Пункт 22.2.1 ПДД (в редакции постановления Правительства РФ от 24 марта 2017 года № 333) гласит, что перевозка людей на мотоцикле должна осуществляться водителем, имеющим водительское удостоверение с категорией А либо подкатегорией А1, открытыми в течение двух или более лет. Поскольку Правила в этом пункте не оговаривают тип мотоцикла, можно сделать вывод, что норма распространяется на все виды этих транспортных средств.

## ДОСТАТОЧНЫЕ ОСНОВАНИЯ

**?** За последний год меня уже несколько раз подвергали «продувке» на предмет алкоголя, хотя я убежденный трезвенник. По какому принципу сотрудники ГИБДД выбирают кандидатов на проверку?

**АНТОН ХИМИЧЕВ, Свердловская область**

Правовым основанием для освидетельствования на состояние алкогольного опьянения является статья 27.12 КоАП РФ, согласно которой водитель, управляющий транспортным средством и в отношении которого имеются достаточные основания полагать, что он

находится в состоянии опьянения, подлежит освидетельствованию на состояние алкогольного опьянения. Если водитель ведет себя на дороге неадекватно, инспектор вправе остановить такого водителя. При наличии достаточных оснований, к которым относятся запах алкоголя изо рта, неустойчивость позы и шаткость походки, нарушение речи или резкое изменение окраски кожных покровов лица, водителя проверят на состояние опьянения. Порядок освидетельствования установлен постановлением Правительства РФ от 26 июня 2008 года № 475.

## ВРЕМЕННАЯ РЕГИСТРАЦИЯ

**?** Живу в Ростове по временной регистрации, а сам являюсь гражданином Азербайджана. Хочу купить машину и поставить ее здесь на учет. Возможно ли это?

**АМИРАН, Ростов-на-Дону**

Согласно Правилам регистрации автотранспортных средств и прицепов к ним в ГИБДД, утвержденным приказом МВД от 24 ноября 2008 года № 1001, регистрация транспортных средств иностранными гражданами и лицами без гражданства, временно проживающими на территории России, производится по месту регистрации. При этом регистрация транспортного средства оформляется на срок временного проживания. Таким образом, препятствий для приобретения и регистрации Вами автомобиля в Ростове-на-Дону нет.

## ЗАМЕНА ПРАВ

**?** Прописан в Московской области, но в течение года буду находиться в командировке в Тюмени. Смогу ли я поменять здесь права, срок действия которых заканчивается в июле? Что для этого нужно?

**ДМИТРИЙ ПЕРЕВОЗЧЕНКО, Тюмень**

В соответствии с Правилами, утвержденными постановлением Правительства РФ от 24 октября 2014 года № 1097, проведение экзаменов для лиц, постоянно проживающих в России, выдача российских национальных и международных водительских удостоверений и обмен иностранных водительских удостоверений осуществляются в подразделениях Госавтоинспекции по месту обращения. Таким образом, для замены водительского удостоверения следует обратиться в любое экзаменационное подразделение Госавтоинспекции

на территории России, включая Тюмень. Помимо обмениваемого документа Вам потребуются паспорт и медицинское заключение об отсутствии медицинских противопоказаний или ограничений к управлению транспортными средствами соответствующих категорий (подкатегорий).

## ЗИМНИЙ РЕЖИМ

**?** Техрегламент запрещает эксплуатацию с декабря по февраль автомобилей, не оборудованных зимними покрышками, обозначенными треугольником, обрамляющим три вершины со снежинкой внутри. И ничего не написано про всепогодные и обозначенные значком M+S. Получается, зимой нельзя ездить на покрышках для снега и грязи?

**ИГОРЬ ГРЫЗУНОВ**

Ваша информация не вполне верна. Технический регламент Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» (пункты 5.5 и 5.6 приложения № 8) запрещает эксплуатацию транспортных средств, не укомплектованных зимними шинами, в зимний период (декабрь, январь, февраль). При этом к зимним он относит шины, маркированные знаком в виде горной вершины с тремя пиками и снежинки внутри нее, а также маркированные знаками M+S, M&S, MS. В то же время ответственность за нарушение указанных требований пока не установлена.

## ОСОБЫЙ СЛУЧАЙ

**?** Обязан ли я снимать мотошлем по требованию инспектора ДПС при проверке документов?

**П. ГРАФОВ, Москва**

Российским законодательством такое требование не предусмотрено. При осуществлении административных процедур, связанных с контролем за дорожным движением, включая проверку документов, сотрудник полиции устанавливает личность водителя. И если мотошлем препятствует идентификации личности водителя, инспектор дорожно-патрульной службы вправе предложить водителю снять мотошлем. Ответственность водителя за отказ снять шлем не предусмотрена. Но если невозможно установить личность иным способом, сотрудник полиции вправе задержать водителя при соблюдении условий, предусмотренных статьей 14 федерального закона от 7 февраля 2011 года № 3-ФЗ «О полиции», на срок до трех часов, а в отдельных случаях – до 48 часов (статья 27.5 КоАП РФ).





I. Синий автомобиль пытается вклинуться в поток, стоящий в пробке. В связи с этим каковы должны быть действия водителя красного автомобиля, намеревающегося повернуть налево по указанной траектории?

- 1 – проехать первым
- 2 – дождаться, когда синему автомобилю дадут вклинуться
- 3 – воздержаться от маневра до подъезда к границе перекрестка

II. Автопоезд, двигаясь на скорости 70 км/ч, начал опережение тихохода. Можно ли водителю Газели (разрешенная максимальная масса 3,5 т), двигающейся быстрее, совершить показанный маневр?

- 4 – можно
- 5 – можно, если скорость Газели не превысит 90 км/ч
- 6 – нельзя

III. Разрешено ли мотоциклисту протиснуться между краем проезжей части и легковым автомобилем, ожидающим включения разрешающего сигнала светофора?

- 7 – разрешено
- 8 – разрешено, если будет обеспечен безопасный боковой интервал
- 9 – запрещено

IV. Водитель такси ждет клиента, не выключая двигатель. Нарушает ли он ПДД?

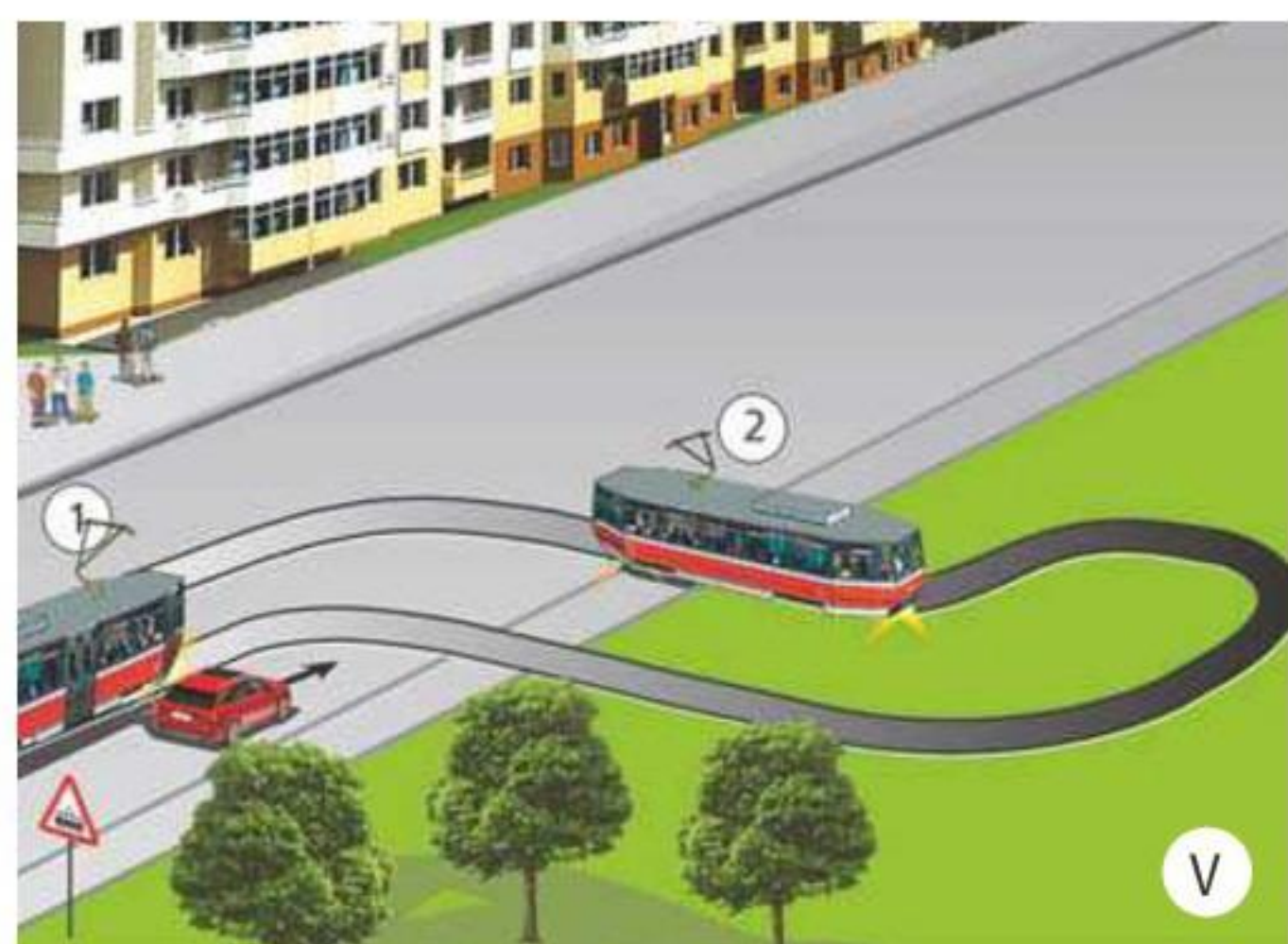
- 10 – нарушает
- 11 – нарушает, если ждет более 5 минут
- 12 – не нарушает

V. Должен ли водитель автомобиля уступить дорогу трамваям, въезжающим на разворотный круг и выезжающим с него?

- 13 – обязан уступить обоим трамваям
- 14 – обязан уступить трамваю № 1
- 15 – обязан уступить трамваю № 2

VI. Водитель, использующий парковочное место для инвалида, размещает этот опознавательный знак на своем автомобиле:

- 16 – в обязательном порядке
- 17 – по желанию



### Ответы на задачи: 3, 6, 8, 11, 13, 16

I. Дорожный знак 1.4.2 предупреждает о приближении к железнодорожному переезду. Несмотря на то что дорожная разметка в данном случае не запрещает двигаться по встречной полосе, пункт 15.3 ПДД РФ запрещает объезжать с выездом на полосу встречного движения стоящие перед переездом транспортные средства. **Водителя красного автомобиля за такой маневр могут наказать по части 4 статьи 12.15 КоАП РФ, предусматривающей штраф 5000 рублей или лишение права управления транспортными средствами на срок от 4 до 6 месяцев.**

II. Газели для опережения автопоезда придется выехать на крайнюю левую полосу, что грузовым автомобилям с разрешенной максимальной массой более 2,5 т разрешается делать только

для поворота налево или разворота (пункт 9.4 ПДД РФ). **Нарушителя оштрафуют на 1500 рублей по части 1 статьи 12.15 КоАП РФ.**

III. Правилами не запрещается размещение более одного транспортного средства в одной полосе. Разумеется, при этом необходимо выполнить требование пункта 9.10, предписывающего соблюдать необходимый боковой интервал, обеспечивающий безопасность движения. **Если это требование не будет выполнено и мотоцикл заденет автомобиль, мотоциклиста за нарушение правил расположения транспортного средства на проезжей части оштрафуют по части 1 статьи 12.15 КоАП РФ.**

IV. В жилых зонах и на приравненных к ним дворовых территориях запрещена стоянка с работающим двигателем (пункты 17.2 и 17.4 ПДД РФ).

Под стоянкой понимается преднамеренное прекращение движения транспортного средства на время более 5 минут по причинам, не связанным с посадкой или высадкой пассажиров либо загрузкой или разгрузкой транспортного средства (см. определение термина «стоянка» в пункте 1.2 ПДД РФ). Поскольку ожидание клиента не связано непосредственно с указанными причинами, стоять с заведенным двигателем более 5 минут нельзя. **В противном случае действия водителя будут подпадать под статью 12.28 КоАП РФ, предусматривающую штраф в размере 1500 рублей (в Москве и Санкт-Петербурге – 3000 рублей) за нарушение правил, установленных для движения транспортных средств в жилых зонах.**

V. Согласно пункту 18.1 ПДД РФ вне перекрестков, где трамвайные пути пересекают проезжую часть,

трамвай имеет преимущество перед безрельсовыми транспортными средствами, кроме случаев выезда из депо. **За непредоставление преимущества в движении любому из трамваев в показанном случае полагается предупреждение или штраф в размере 500 рублей (часть 1 статьи 12.17 КоАП РФ).**

VI. Парковочные места для инвалидов обозначаются знаком 6.4 «Парковка (парковочное место)» с дополнительной табличкой 8.17 «Инвалиды». Такое сочетание указывает, что действие знака 6.4 распространяется только на мотоциклы и автомобили, на которых установлен опознавательный знак «Инвалид». **Таким образом, для того чтобы воспользоваться данным парковочным местом, водителю, имеющему соответствующие льготы, данные опознавательные знаки придется установить.**



# За рулем.РФ

ФОРУМ «ЗА РУЛЕМ» → ЖУРНАЛ «ЗА РУЛЕМ»

Участники нашего форума обсуждают злободневные темы. В дискуссиях участвуют авторы ЗР.

Пишите на [info@zr.ru](mailto:info@zr.ru)

Прочитал материал об автомобилях с иностранными номерами. Не могу понять одного: что мешает создать централизованную базу номеров таких машин и привязывать штрафы не к владельцу, а к автомобилю? Тогда при попытке пересечь границу нужно просто не пропускать машины, на которых «висят» штрафы.



**Сергей Смирнов,**

редактор отдела автомобильной информации

Проблема не в том, что нет какой-то единой централизованной базы, а в том, что взаимодействие наших государственных структур (МВД, Служба судебных приставов, Таможенная служба) находится на зачаточном уровне. Если отладить механизм онлайн-передачи соответствующей информации (о выписанных штрафах по иностранным автомобилям и водителям) от Госавтоинспекции таможенникам, тогда при пересечении границы каждому нарушителю пришлось бы расплачиваться за свои выкрутасы. Помимо этого нужно ужесточить и порядок въезда в Россию иностранцев, за которыми числятся долги по штрафам.

Вопрос автору материала «Летающие автомобили: смертельная история и смелые планы Uber», опубликованного на вашем сайте. Для чего автомобилю летать? Это дорогая и забавная игрушка, аттракцион. Не считаете ли вы, что порочна сама идея?



**Сергей Зиновьев,**

редактор отдела автомобильной информации

Мое мнение таково: порочна идея даже обычного автомобиля. Это тоже дорогой и достаточно опасный аттракцион. Человек «конструктивно» не приспособлен к высоким скоростям. Но при лояльном, потребительском подходе в летающих автомобилях нет ничего ужасного – очередное изобретение цивилизации, которое в процессе технической эволюции постепенно станет заурядным явлением и товаром массового спроса. Хотя, скорее всего, нишу летающего персонального транспорта займут более практичные аппараты – с вертикальным взлетом и посадкой.

В статье про неисправности автоматов (ЗР, № 5, 2017) вы обошли вниманием такие имена, как Mitsubishi, Kia и Hyundai. А чем это вызвано? Ведь они же популярны!



**Стас Панин,**

редактор отдела автомобильной информации

В обзоре собраны автоматические коробки разных производителей с характерными слабыми местами, то есть устоявшимися и распространенными неисправностями. А, к примеру, для агрегатов Mitsubishi такой симптоматики нет. Что касается Kia и Hyundai, пока известны болячки лишь отдельных моделей машин и коробок-автоматов, поэтому дать обобщенную картину, как для семейств агрегатов, представленных в статье, в настоящее время невозможно. С появлением статистических данных по этим брендам подготовим новый материал.

Когда до автомобильных журналистов дойдет, что иностранные названия надо переводить? Например, американский Atlas в переводе значит Атлант, то есть гигант, на плечах которого покоится небесный свод.



**Кирилл Милешкин,**

редактор отдела автомобильной информации

Переводить имена собственные? Что при этом получится? Видимо, полное имя модели должно выглядеть так: Народный Автомобиль Атлант. Что ж, будем готовить тесты Лады Щедрой, Хёндэ Солнечного и Киа Души. А на десерт – материал об истории концерна «Главные Моторы». Чувство юмора в редакции ЗР всегда приветствовалось.

Пара вопросов по материалу «Бензиновый, дизельный или газовый – какой двигатель лучше?». Первый вопрос касается цепей: вы полагаете, что они надежнее ремней? А второй – по поводу фазовращателей: разве они повышают мощность двигателя?



**Алексей Ревин,**

редактор отдела автомобильной информации

По моему убеждению, классическая цепь в приводе ГРМ в большинстве случаев все-таки надежнее ремня. Исключения, конечно же, возможны, но в целом картина представляется мне именно такой. Кроме того, цепь обычно предупреждает о скорой кончине звуком, а ремень обрывается внезапно. Фазовращатели, поворачивающие распределительные валы относительно шестерён, позволяют повысить крутящий момент двигателя в некоторых рабочих режимах. А момент по простой формуле пересчитывается в мощность. Так что вполне можно считать, что и на мощность они тоже влияют.

В экспертизе светодиодных ламп (ЗР, № 5, 2017) predetermined результат лабораторных испытаний был задан неверной постановкой самой задачи. Вы взяли оценивать светодиодный модуль, не предназначенный для работы в такой конструкции.



**Михаил Колодочкин,**

обозреватель отдела автомобильной информации

Мы испытывали изделия, которые официально продаются с индексом H4. Поэтому подавляющее большинство покупателей наивно принимает их за полноценную замену штатной галогенной лампе, имеющей то же обозначение. Производители на это и рассчитывают. А что из подобного «тюнинга» получается на практике, мы честно рассказали. Для езды на квадроциклах по полям и степям можно ставить в фару хоть керосиновый фонарь, а на дорогах общего пользования самодеятельность недопустима. Нужно понимать, что любую стандартную фару изначально проектируют под конкретный источник света: универсальностью она не обладает. А светодиодные источники света следует обозначать литерой L, а не H.



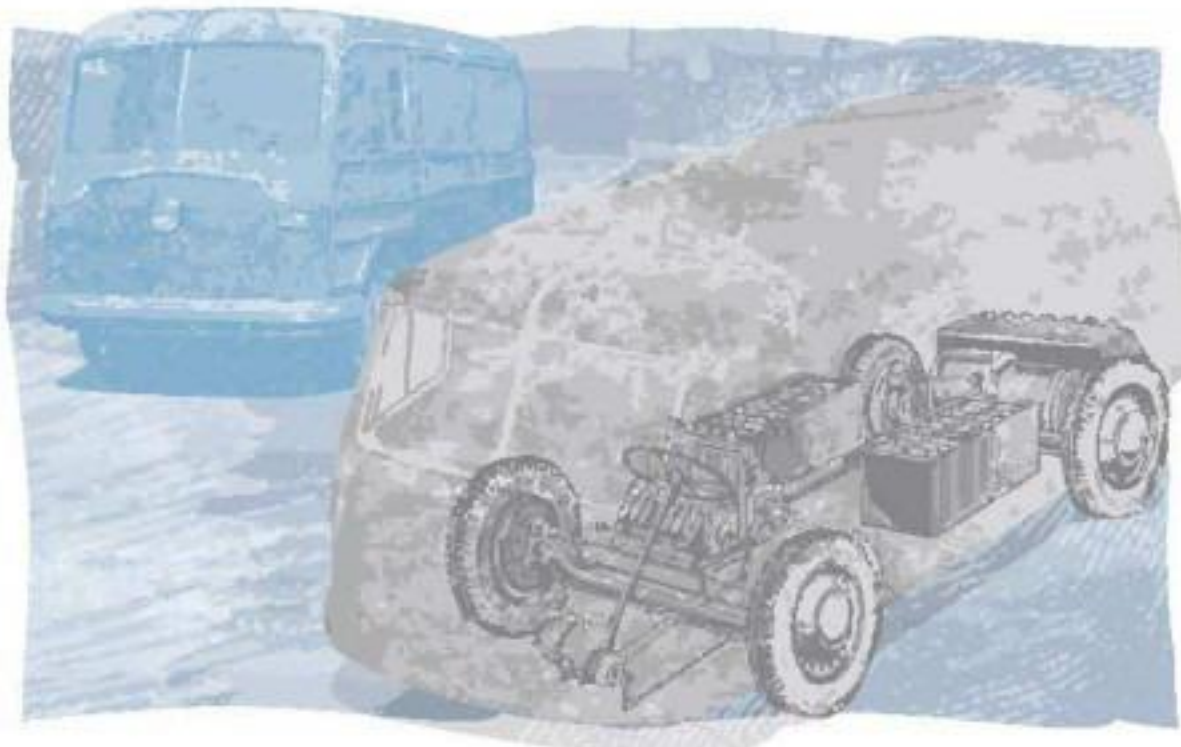
## МОСКВИЧ ОДОЛЕЛ ЗИМУ

Полвека назад было решено организовать в Ижевске автомобильное производство. Для начала планировалось освоить выпуск 408-го Москвича. Однако ижевцы предложили свой автомобиль для конвейера: это всегда интереснее, чем копировать чужую разработку. Удмуртскую машину условно назвали ЗИМА

(Завод ижевских малолитражных автомобилей). Вначале появилась двухдверная ЗИМА-1, а чуть позже – четырехдверная ЗИМА-2. Большинство узлов и агрегатов было заимствовано у того же Москвича, однако несущему кузову предпочли рамную конструкцию. Машины обрели номерные знаки 00-01 УДГ и 00-02 УДГ, проходили испытания, однако до конвейера не доехали.



# А ЗНАЕТЕ ЛИ ВЫ?



## ЗАДОЛГО ДО ТЕСЛЫ

В далеком 1948 году в НАМИ разработали и изготовили опытную партию электрических фургончиков НАМИ-ЛАЗ-750 и -751. Серийный их выпуск должен был освоить, как понятно из названия, Львовский автобусный завод. Электромобили предполагалось использовать для перевозки почты и других грузов в крупных городах. Задние колёса через колесные редукторы крутили два электромотора мощностью по 2,85 кВт (НАМИ-ЛАЗ-750) или по 4,0 кВт (НАМИ-ЛАЗ-751): у каждого колеса свой мотор. Аккумуляторы – свинцовые или железоникелевые. Запас хода составлял до 70 км, максимальная скорость – 36 км/ч. Увы, проект признали бесперспективным: автохозяйства не горели желанием связываться с «игрушками». Опытные фургончики еще долго катались по Москве и Ленинграду, развозя почту, лишь в конце 1950-х годов их списали в утиль.

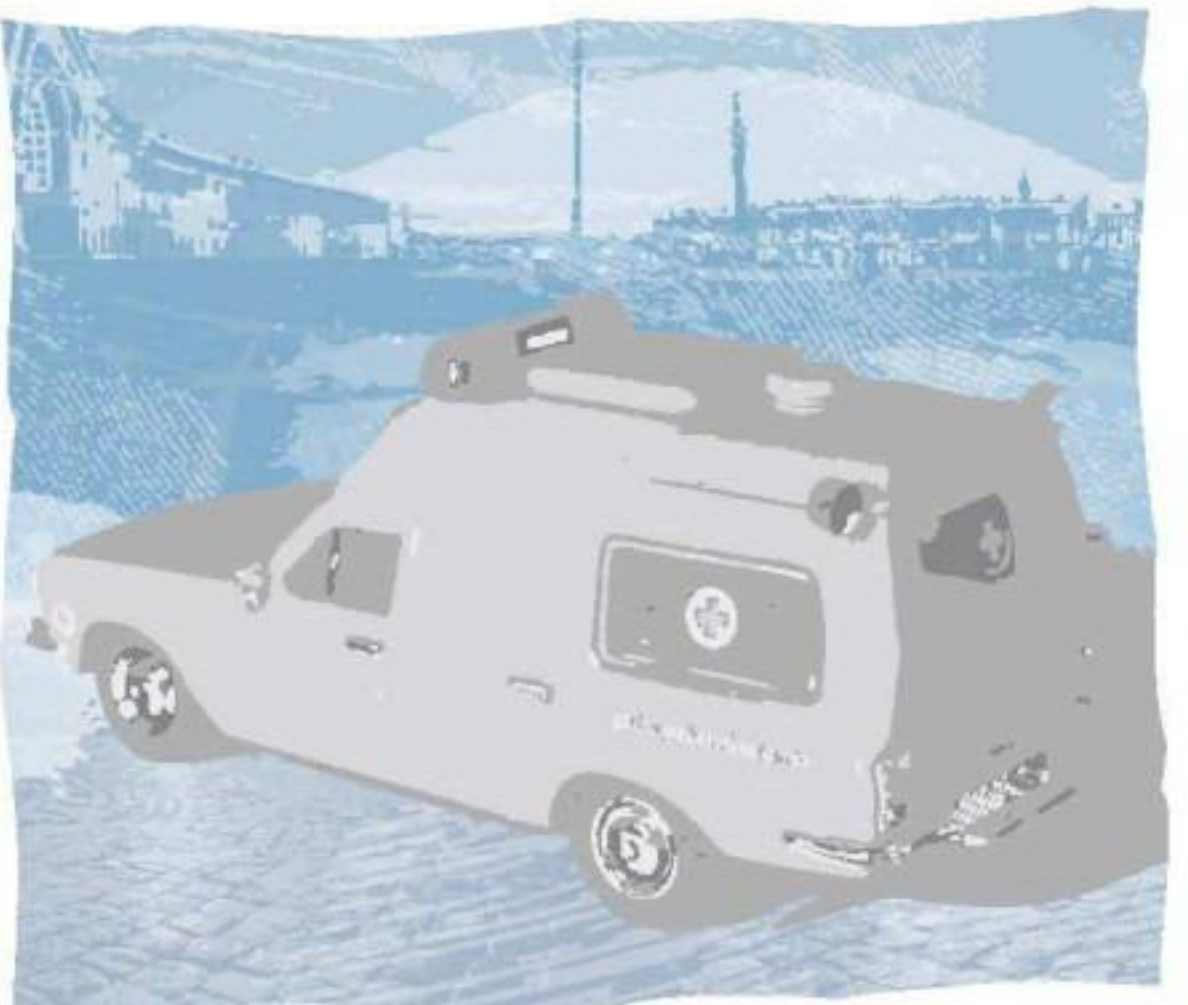
## ПОЛУАВТОБУС

Необычного вида гибрид тягача с автобусом создал в свое время Одесский автосборочный завод (ОдАЗ). В шестидесятые годы прошлого столетия там появился на свет полуприцеп-автобус ОдАЗ-869, унифицированный как с ЛАЗ-695Б, так и с ЗИЛ-164Н. Полуприцеп имел 41 посадочное место. Но дальше прототипа этот гибрид не продвинулся.



## ДЛЯ ЧЕТЫРЕХТОННОЙ ТЕЛЕЖКИ

Симпатичный коротышка-тягач ГАЗ-50 образца 1958 года должен был таскать тяжести массой до четырех тонн по тесным внутривозовским территориям, включая цеха. За основу взяли ГАЗ-69, а для увеличения ресурса и сцепного веса на тягач установили задний мост от ГАЗ-51А с укороченными кожухами и полуосями. Раму ГАЗ-69 укоротили в средней части. Платформа на тягаче – цельнометаллическая, изготовленная из листовой стали толщиной 5 мм. По имеющимся сведениям, было сделано несколько десятков подобных автомобилей.



## ВЫЗВАТЬ СКОРУЮ ИЗ ФИНЛЯНДИИ

Нестандартные санитарные Волги с высоким кузовом и удобным для медиков салоном, работавшие в 1970-е годы в Ленинграде, создавались на основе универсала ГАЗ-24-03 компанией Tamro (город Тампере) в рамках советско-финского сотрудничества.

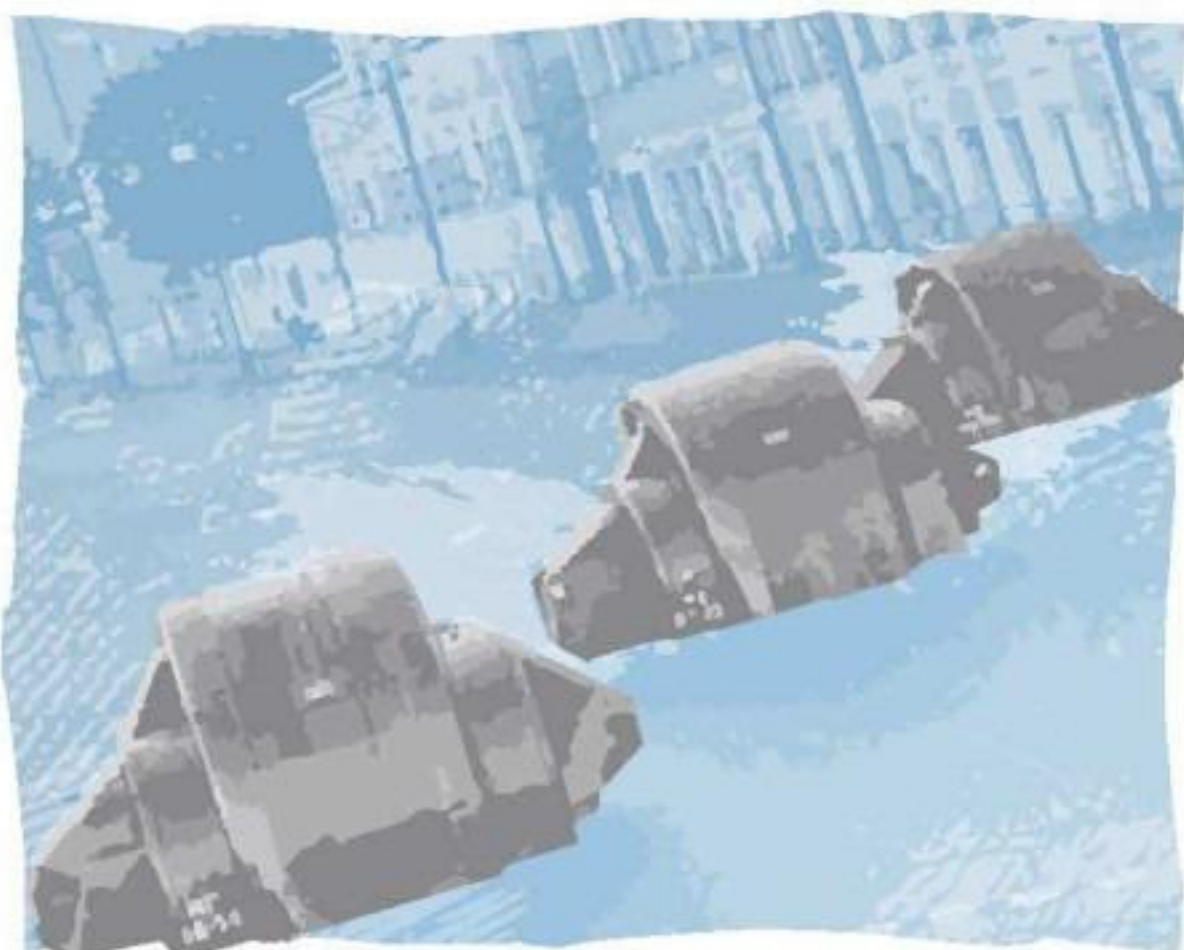


## ГОРЯЧАЯ СТРУЯ

Устрашающего вида автомобиль – это вполне мирный газоструйный очиститель, в обязанности которого входит очистка аэродромных покрытий от влаги, снега и мусора. Первая такая машина была сделана в семидесятые годы прошлого столетия: стандартный тягач МАЗ-537 таскал на себе авиационный газотурбинный двигатель. Температура газов на выходе доходила до 525 градусов.

## АВТОМОБИЛИ ПУ

Сзади такие автомобили сегодня выглядят особенно необычно. Подметально-уборочные машины с индексом ПУ-7 появились еще до войны – их создавали на основе грузовиков ГАЗ-АА и ГАЗ-ММ. Первые отечественные «подметалки» были оснащены емкостями как для воды, так и для собранного мусора. Непосредственно перед подметанием машины увлажняли дорогу, чтобы не пылить.



Есть вопросы? Задавайте! [kolodochkin@zr.ru](mailto:kolodochkin@zr.ru)





# НА СВЯЗИ – ФГУП «НАМИ»

На вопросы читателей отвечает директор Центра технической экспертизы ГНЦ РФ ФГУП «НАМИ» **Андрей Васильев**.

## Хочу переделать цельнометаллический фургон Volkswagen Transporter в пассажирский. Как это сделать по закону?

На автомобиле нужно демонтировать штатную перегородку, отделяющую пассажирский салон от грузового отсека, а также остеклить салон с использованием безопасных стекол, имеющих маркировку, которая подтверждает соответствие требованиям Правил ЕЭК ООН № 43 (Единые предписания, касающиеся безопасных материалов для остекления и их установки на транспортных средствах). Стёкла следует устанавливать в соответствии с технологией, применяемой изготовителем: либо с использованием резинового уплотнения, либо на клеевой состав. Необходимо выполнить и обивку салона. Кроме того, нужно установить дополнительный (центральный) сигнал торможения красного цвета, если его нет. Сиденья надо зафиксировать на силовых элементах пола кузова крепежными элементами промышленного изготовления. Для обеспечения безопасности пассажирских перевозок штатные пассажирские сиденья должны быть оборудованы трехточечными ремнями.

## По документам полная масса автомобиля Mercedes-Benz Atego составляет 12800 кг. Как снизить допустимую массу до 12 тонн?

Никак. Допустимая (полная) масса автомобиля указывается изготовителем и остается неизменной на протяжении всего срока эксплуатации. Мнение о том, что после демонтажа одного или нескольких листов рессор можно документально оформить снижение полной массы, ошибочно.

## Как зарегистрировать удлинение автомобиля, переделанного в стретч-лимузин?

Данные работы, связанные с вмешательством в несущую систему автомобиля, не являются внесением изменений в конструкцию – это изготовление единичного транспортного средства. Соблюдение требований к единичным транспортным средствам перед их выпуском в обращение проверяется в испытательной лаборатории, аккредитованной на подтверждение соответствия техническому регламенту «О безопасности колесных транспортных

средств». В случае единичного транспортного средства, изготовленного в порядке индивидуального технического творчества, требуется проведение полного комплекса испытаний.

Как показывает практика, донорами для таких машин служат автомобили, заведомо не соответствующие экологическим нормам. Кроме того, с 1 января 2017 года все выпускаемые в обращение транспортные средства, в том числе изготовленные в порядке индивидуального технического творчества, должны быть оборудованы системой экстренного реагирования при авариях (ЭРА-ГЛОНАСС), автоматически срабатывающей при опрокидывании.

## Хочу переоборудовать седельный тягач для буксировки полуприцепов-цистерн с нефтепродуктами. Что для этого нужно?

Транспортное средство, предназначенное для перевозки опасных грузов, должно соответствовать требованиям Европейского соглашения о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ, глава 9.2). Перечислю их:

- электропроводку тягача необходимо надежно закрепить и проложить так, чтобы провода были хорошо защищены от механических и термических воздействий;
- устройство управления переключателем следует установить в кабине водителя и защитить кожухом от случайного срабатывания;
- касательно топливных баков: при утечке топлива должно стекать на землю, не попадая на нагретые части транспортного средства или на груз;
- систему выпуска отработавших газов (включая выхлопные трубы) нужно расположить или защитить таким образом, чтобы груз не подвергался опасности перегрева или воспламенения;
- части системы выпуска отработавших газов, расположенные непосредственно под топливным баком (с дизельным топливом), должны быть удалены от него минимум на 100 мм или отделены от бака теплозащитным экраном;
- автомобиль следует оснастить антиблокировочной системой тормозов и ограничителем скорости, а также укомплектовать двумя или более противоткатными упорами, двумя знаками аварийной остановки, огнетушителями,

проблесковым маячком, информационными табличками.

## Какие требования предъявляются к тонировке?

Светопропускание ветрового стекла и стекол, обеспечивающих передний обзор с места водителя, должно составлять не менее 70%. Это требование не распространяется на задние стёкла легкового автомобиля, если тот оборудован двумя наружными зеркалами заднего вида. Светопропускание остальных стекол не нормируется. Не допускается тонировка, создающая зеркальный эффект.

## Как перевозить животных в машине?

Определённые требования установлены только для промышленной перевозки птицы и крупного рогатого скота. А домашних питомцев нужно перевозить в автомобиле так, чтобы они не мешали водителю и не стали причиной аварийной ситуации. Рекомендую использовать контейнеры для перевозки, удерживающие устройства и сетки, отгораживающие багажный отсек, где находится животное, от пассажирского.

## Можно ли на БМВ третьей серии 2002 года выпуска (снят с производства) установить двигатель от более старой модели? Этот агрегат дешевле и, на мой взгляд, надежнее.

В соответствии с пунктом 75 Технического регламента Таможенного союза 018/2011, после внесения изменений в конструкцию транспортного средства должно сохраниться соответствие требованиям безопасности, действовавшим на момент выпуска транспортного средства. То есть установить на автомобиль двигатель от более старой модели разрешат лишь при условии, что не ухудшатся показатели безопасности. В первую очередь это касается экологического класса. Также недопустимо увеличение мощности или крутящего момента более чем на 25% по сравнению с теми же параметрами штатных двигателей, устанавливаемых на этот автомобиль.

**Есть вопросы к специалистам ФГУП «НАМИ»? Задавайте! Адрес электронной почты: exp@zr.ru**



**НА ЗАРЯДКУ СТАНОВИСЬ!**

Немецкий бренд alca® выпустил новые штекеры с USB-разъемом. Аксессуар подходит для зарядки смартфонов, мобильных телефонов, планшетов, камер, MP3-плееров и других устройств.

Подсоединить к штекеру можно любой провод зарядного устройства с USB-переходником. На входе характеристики аксессуара — 100...240 В, 50/60 HZ, 0.15 А, на выходе — DC 5В, 1000 мА. Штекер представлен в классических черном и белом цветах.

Рекомендованная розничная цена — **105 Р.**

**КРАСИМ ПЛАСТИК**

Грунт-эмаль для пластика Vixen предназначена для окрашивания поверхностей из пластмасс без предварительного грунтования. Отличается превосходным сцеплением с поверхностью даже при окрашивании гладких пластиков, обладает повышенной укрывистостью. Быстро сохнет, образует прочное и эластичное покрытие, устойчивое к механическим и атмосферным воздействиям. Позволяет легко и быстро восстановить поврежденную поверхность и обновить ее внешний вид. Может использоваться для внешних и для внутренних работ. Выпускается в аэрозольной упаковке в 4 цветах: черный, графит, серый, белый.

Средняя розничная цена за аэрозольный баллон 520 мл — **176 Р.**

**ДАВЛЕНИЕ В НОРМЕ**

Компания СтартВОЛЬТ начинает поставки датчиков абсолютного давления. Датчики изготавливаются на полностью автоматизированном производстве с применением качественных электронных компонентов. Стопроцентный пооперационный контроль и калибровка изделий позволяют добиться высокой точности измерения давления, что очень важно — на основании показаний датчика блок управления двигателем автомобиля обеспечивает корректный состав топливовоздушной смеси. Датчики производятся для популярных отечественных автомобилей (Lada Largus, Газель Бизнес /Next) и иномарок (Ford Focus II, Transit, Renault Logan, Volkswagen Polo Sedan, ZAZ Sens, Mercedes-Benz).

**МАСЛО ОТ «ФОРМУЛЫ-1»**

Масло Petronas Syntium 5000 AV с технологией CoolTech предназначено для современных бензиновых и дизельных двигателей, обеспечивает увеличение интервала замены масла до разрешенных производителем максимумов, уменьшение отложений сажи в выхлопной системе, а также повышение топливной экономичности. Особенность масла — эффективный отвод избыточного тепла от основных деталей двигателя. При создании моторных масел Syntium использовался опыт компании Petronas в разработке смазок для болидов «Формулы-1».

**ВАШ РАЗМЕР**

Аккумуляторный завод «Алькор» (г. Тюмень) приступил к выпуску нового типоразмера стартерных аккумуляторов в корпусе LB3 (278 x 175 x 175 мм). Такие батареи устанавливаются на многие популярные в России иномарки. Новинка представлена под брендами «Тюменский медведь Ca/Ca» и Spase. Аккумуляторы изготовлены с применением штампованных токоотводов (технология Punch), что значительно увеличивает срок их службы.

Ориентировочная цена — **4900 Р.**

**ТОЧНЫЕ ПЫЛЬНИКИ**

Компания «Карвиль» представила пыльники шрусов Trialli серии Linea Qualita. Пыльники производятся на современном оборудовании из специальной резины высокого качества. Это обеспечивает долгий срок службы в самых суровых условиях эксплуатации.

Строгий контроль качества обеспечивает точное соответствие размеров деталей серии Linea Qualita оригинальным образцам и соблюдение всех допусков и посадок при установке на автомобиль.

Пыльники серии Linea Qualita предлагаются для автомобилей Lada, Renault, Chevrolet, Daewoo, Datsun.

**КАК ПОСТАВИТЬ ТЕЛЕФОН?**

Ассортимент немецкого бренда Heyner® пополнился новым аксессуаром для автомобилей. С помощью необычного удерживающего устройства Heyner® Anti Slip Pad Pro можно зафиксировать в вертикальном положении смартфон или навигатор. Также предусмотрены места для хранения мелких предметов — очков или монет. Аксессуар изготовлен из противоскользящего материала, поэтому не сдвинется с места ни на миллиметр даже при резком повороте или торможении. Устройство можно очистить от пыли или других загрязнений, просто промыв водой, которая совершенно ему не повредит. Размеры прибора — 8,5 см в ширину и 15 см в длину. Heyner® Anti Slip Pad Pro выдерживает температуру до +80°C.





# БЕЗ ЛИШНИХ КОЛЕБАНИЙ



За ответ на задачу № 112 «Секрет шкива» (ЗР, № 5, 2017) **Владимир Поспелов**, житель города Вельск Архангельской области, получает от компании Autorolla комбоустройство «3 в 1» ParkCity CMB 800.

Читателям предстояло помочь интересующемуся техникой Петровичу разобраться с непостоянной загадкой. Разнообразные хитроумные конструкции встречаются в автомобильном мире всё чаще. А автолюбителям, изучившим в свое время до винтика устройство карбюраторов и трамблёров, не хочется отставать от жизни. Вопрос заключался в том, почему шкив генератора одного популярного автомобиля в одну сторону вращается легче, чем в другую.

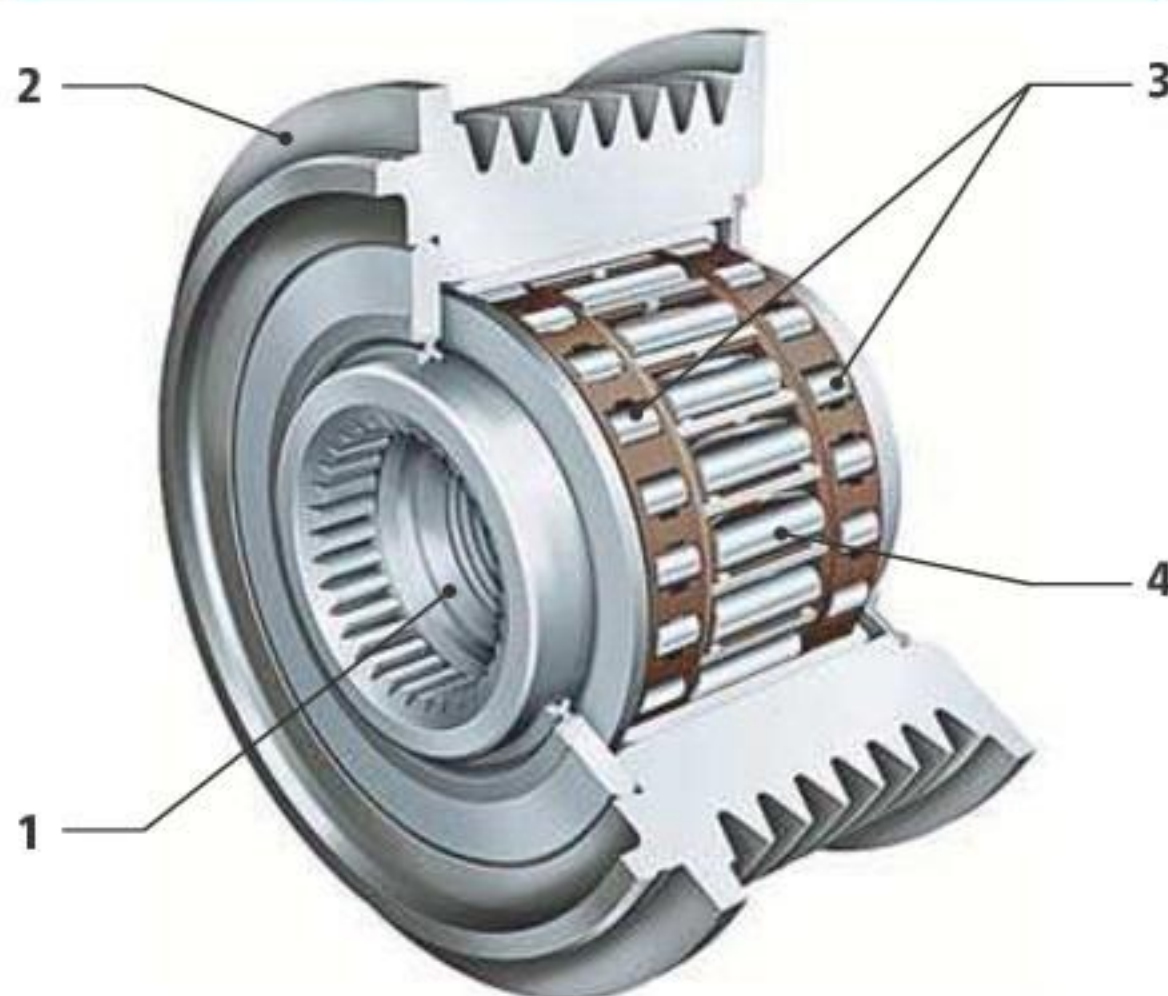
Судя по количеству ответов, тема очень заинтересовала наших читателей. С удовольствием отмечаем, что уровень их технической грамотности растет, причем некоторые даже лично сталкивались с описанным явлением. Большинство авторов писем добросовестно проштудировало доступные технические материалы. К сожалению, попадались письма, слово в слово повторяющие некоторые популярные статьи.

Встречались и ответы очень оригинальные, но далекие от истины. Например, некоторые читатели предположили, что «странное поведение» генератора и его шкива вызвано поломкой подшипника. Мол, развалившийся сепаратор дал шарикам сбиться в кучу и играть роль храповика. Выдвигались гипотезы, что щетки генератора, «ввиду неидеального качества узла», стачиваются о контактные кольца ротора неравномерно. Следовательно, дескать, «при проворачивании шкива в обратном направлении щетки потребуют времени на приработку, то есть будет ощущаться большее сопротивление, нежели в «притертую» сторону». Но это явление в реальности оказывается настолько незначительным, что его и ощутить-то на шкиве не удастся.

Другая группа приславших ответы привлекла к объяснению таинственную силу электричества. «В том, что шкив в противоположную сторону крутится без нагрузки, а в «правильную» – под нагрузкой, виноват диодный мост (как, например, на автомобиле Kia see'd). Скорее всего, был включен один из электроприборов, предположим магнитола». Однако при отключенном возбуждении генератор «напрягаться» не станет. Кроме того, генератор переменного тока готов вырабатывать электрическую энергию при любом направлении вращения (в отличие от электрической машины постоянного тока).

Пришли письма и от любителей чистой механики: «Всё дело в изношенной или

## Шкив генератора с обгонной муфтой



1 – ступица  
2 – шкив  
3 – ролики подшипника  
4 – стопорные ролики

сорванной шпонке между шкивом и валом ротора генератора либо в поврежденном посадочном месте на шкиве под эту самую шпонку, что дает шкиву возможность свободно прокручиваться на валу в одну сторону». Скажите честно, вам попадалось такое соединение с разбитой шпонкой, которое вело бы себя по принципу «тут играем, тут не играем»?

А эти читатели уже начинают мыслить в правильном направлении: «На иномарках с автоматической коробкой на генераторы

устанавливают инерционные шкивы, которые регулируют обороты двигателя». Как шкив может управлять оборотами двигателя? Следующий ответ соответствует пословице «Слышал звон, да не знает, где он»: «Шкив имеет муфту свободного хода для предотвращения проскальзывания ремня при возрастающих нагрузках, что позволяет увеличить срок службы ремня».

Твердые хорошисты добросовестно, хотя и очень кратко, описали конструкцию шкива с муфтой свободного хода. И рассказали, почему ее внедряют всё чаще. А лучшим мы признали ответ в виде забавного диалога:

«В сервисе Петровичу сказали:

– Так у вас наверняка там стоит обгонная муфта, совмещенная со шкивом генератора. В одну же сторону проскальзывает?

– Да!

– По ходу вращения мотора или против? Петрович покрутил рукой в воздухе мнимый генератор и ответил:

– Против.

– Крышечка на шкиве есть?

– Есть какая-то.

– Шумы и заедания при вращении есть?

– Вроде ничего подобного не было слышно и рука не чувствует.

– Тогда точно обгонная муфта. То, что шкив генератора в одну сторону проскальзывает, не страшно. Главное, чтобы вверх-вниз не качался и не люфтил на валу. У вас со шкивом генератора всё нормально.

– А зачем такую штуку используют?

Раньше простые шкивы были...

– Для увеличения срока службы ремня. Ведь мотор вращается неравномерно, вот и придумали сначала вместо жесткого натяжителя поставить ролик-автомат с пружиной. А позже добрались и до шкива генератора. Генератор «железный», на оборотах инерция его подвижных деталей велика. Чтобы коленвал при неравномерном вращении лишней раз не «дергал» ремень, снижая его ресурс, и придумали сделать внутри шкива генератора обгонную муфту, работающую как бендикс на стартере».

К приведенному диалогу можно добавить лишь то, что такие шкивы играют особенно важную роль на автомобилях с системой «старт-стоп». А почему? Вы уже поняли.

ЗР

Благодарим участников конкурса. Владимира Поспелова поздравляем с победой!

## » ЗАДАЧА № 115

### Ругать ли мастеров?

«Совсем сервисмены работать разучились, – думал Игорь, разглядывая вывернутую из двигателя свечу. – Даже консервационную смазку с изолятора не удалили. Вон какой от нее поясок желто-коричневый на изоляторе образовался. Через эти остатки смазки и пробивает искра! Причем сканер, который Колька из соседнего гаража подключал, тоже неполадку заметил. На тех двух свечах, где эти безрукие смазку совсем не вытерли, там и система диагностики ошибку видела. Больше в тот сервис не поеду!»

Не подскажут ли читатели Игорю, что произошло с автомобилем и как ему следует относиться к сервисменам?

Ответ с пометкой «Конкурс» отправить до 1 сентября 2017 года по адресу: 107045, Москва, Селивёрстов пер., 10 – или по e-mail: [exr@zr.ru](mailto:exr@zr.ru). Укажите ваш контактный телефон или иной способ быстрой связи.



## Многоуважаемые знатоки Автомобиля!

Присылайте свои советы на адрес редакции или на электронную почту [exp@zr.ru](mailto:exp@zr.ru). Не забывайте прилагать иллюстрации. Обязательно указывайте свой почтовый адрес с шестизначным индексом, фамилию, имя и отчество (полностью), а также телефон для оперативной связи. Это ускорит отправку вам заслуженных призов. **Отдел автомобильной информации «За рулем»**

## РЕГУЛИРУЕМЫЕ – ЛУЧШЕ

**А. Филиппов,**  
Московская область

На автомобилях ВАЗ десятого семейства форсунки омывателя ветрового стекла веерного типа не регулируются, что, на мой взгляд, ухудшает очистку и ведет к перерасходу жидкости. Решил поставить продающиеся в каждом ма-



газине форсунки от «классики» с двумя соплами (цена – не более ста рублей за пару).

Для этого снял поводки дворников и в пластиковом «жабо» разметил и просверлил отверстия под новые. Подсоединил форсунки к заводским трубкам. Провозился не больше часа, зато вот уже пять лет никаких недостатков

в работе омывателя не отмечаю.

**Приз автору совета – дневные ходовые огни фирмы Osram**



## ЯКОРЕК ДЛЯ КЛЕММЫ

**В. Сидоров,** Калининград

На автомобиле Ford Escort клеммы аккумулятора затягиваются гайкой со скошенными краями, которые при затяжке болта упираются в губки клеммы с ответными скосами. Часто люди переусердствуют с затяжкой и срывают резьбу в этом якореподобном крепеже. Клемма начинает болтаться, и контакт пропадает.

Чтобы этого избежать, я переделал крепление минусовой клеммы. В инструментальной сумке нашлась барашковая гайка, ушки которой имели такой же угол скоса, что и губки клеммы. Подобрал болт подходящей длины, чтобы при затяжке он не упирался в корпус аккумулятора. Езжу год – контакт надежный!

Похожую конструкцию имеют клеммы многих автомобилей. Возможно, придется подогнать угол ушек гайки напильником. Плюсовую клемму можно оставить с родным крепежом.

**Приз автору совета – канистра масла Rolf компании «Рольф Лубрикантс»**



## СОКРОВИЩЕ В ГАРАЖЕ

**В. Кривошеев,** Самара

Поводом прислать совет послужил рассказ о ресурсных испытаниях редакционного Ларгуса. В нем упоминалось, что болты крепления переднего стабилизатора были сильно повреждены коррозией. Я уже около тридцати лет для защиты резьбовых соединений, в том числе при ремонте подвески, использую проверенное средство – мовиль. Обработанный им крепез даже спустя много лет отвертывается свободно. Срок хранения этого препарата почти не ограничен.



Даже чуть загустевший, он так же надежно защищает крепез. Недостаток только один: если попадет на руки, без растворителя не удалить.

**Приз автору совета – канистра масла ZIC компании SK Lubricants**

## ОДНОЙ ОТВЕРТКОЙ

**П. Чистопрудов,**  
Армавир

Прочитал совет по удлинению болта крепления аккумулятора (ЗР, № 3, 2017). У меня так уже давно сделано. Причем я пошел дальше. Для удобства обслуживания аккумулятора все крепления – и удлиненный болт, и две высокие гайки – сделал со шлицем. Теперь, чтобы подключить аккумулятор к зарядному устройству или снять с машины, достаточно одной мощной отвертки – можно и ослабить хомуты клемм аккумулятора, и освободить прижимную планку и пробки.

**Приз автору совета – набор автокосметики ASTROhim**



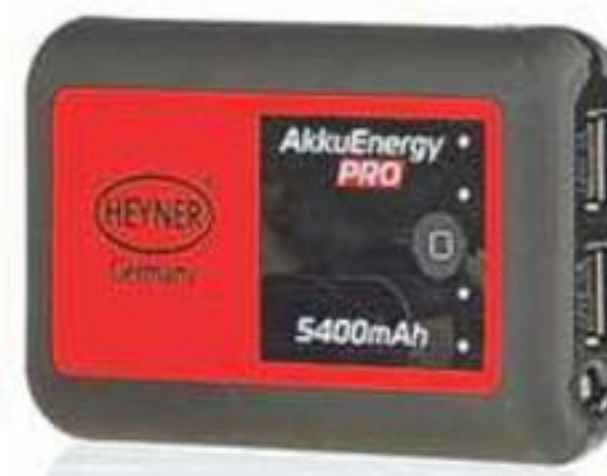
## БЕРЕЖЕНОГО БОГ БЕРЕЖЕТ

**Д. Коровин,** Краснодар

Водители обычно кладут сумку на переднее пассажирское сиденье, а это привлекает внимание нечистых на руку людей. Чтобы сберечь имущество, предлагаю перед поездкой пристегнуть сумку водителем ремнем безопасности, пропустив его через наплечный ремешок, – несложная манипуляция добавит барсеточникам хлопот. Одно замечание: сделайте это до начала движения, чтобы потом не отвлекаться от дороги.

**Приз автору совета – мобильная зарядная станция AkkuEnergy PowerBank на 5400 мА·ч компании Heyner**

**Приз автору совета – набор автокосметики ASTROhim**



## ПОДГОНИМ ПОД НАШ РАЗМЕР

**Ф. Гиззатуллин,** Казань

Решил установить вместо штатного аккумулятора на автомобиль Ford Focus третьего поколения батарею российского производства с более распространенной высотой 190 мм. Поскольку новый аккумулятор на 15 мм выше, при установке я столкнулся с проблемой: шпильки



крепления прижимной планки, вмонтированные в пластмассовый короб, оказались коротковаты. Чтобы не изготавливать новую прижимную планку, применил две высокие колпачковые гайки с длинной резьбой от врезного замка. Только обточил на наждаке круглые головки под четырехгранник – и завернул гайки ключом.

**Приз автору совета – спасательный фонарь «7 в 1» компании AirLine**



Камера заднего вида с омывателем  
**12 000**

Система автоматического управления дальним светом  
**10 800**

Биксеноновые фары (для комплектации Style)  
**33 300**



Классовое

# ПРЕВОСХОДСТВО

Skoda Rapid – автомобиль во многом уникальный, и практичный кузов лифтбек далеко не единственное его достоинство.

**В** России машина В-класса – как правило, единственная в семье и на все случаи жизни: на ней на работу и на дачу, в гости и в отпуск. Львиную долю этого сегмента занимают «бюджетники». Rapid тоже из числа доступных. Цены на машины разных модификаций лежат в пределах от 604 тысяч до 990 тысяч рублей, тогда как в первом квартале текущего года средневзвешенная цена новой иномарки в России составляла 1,34 миллиона рублей.

Skoda входит в десятку лидеров российского рынка, а Rapid – в топ-15 самых востребованных

моделей. Основное конкурентное преимущество – кузов лифтбек. Седаны, коих в классе большинство, непрактичны, поскольку плохо приспособлены к перевозке грузов. Хэтчбеки отыгрываются только при сложенном заднем сиденье, – если же в машине пять человек, то места для багажа остается не так уж много. Современных универсалов в сегменте нет вовсе. А лифтбек сочетает в себе преимущества кузовов всех трех типов. В профиль это любимый россиянами седан, по удобству погрузки – хэтчбек, по вместимости – почти универсал.

Объем багажника Рапида составляет 530 литров! Это лишь на 38 литров меньше, чем у Октавии, и больше, чем у кого-либо из прямых конкурентов. Тяжести не придется поднимать высоко: погрузочная высота составляет 720 мм (по замерам экспертов журнала «За рулем»).

Багажник не только велик, но и продуман. За колесными арками – пластиковые карманы для мелких вещей. Для крепления поклажи предусмотрено три сетки, которые можно пристраивать вертикально, горизонтально и даже по диагонали. На помощь придут и небольшие гнущиеся уголки

**Зимний пакет** – (для комплектации Ambition): обогрев ветрового стекла и задних сидений, передний центральный подлокотник, зеркало заднего вида с автозатемнением, датчики дождя и света, функции Coming Home и Leaving Home, задний стеклоочиститель

**+ 26 000**



Еще одно преимущество Рапида – возможность выбора между современным и шустрим турбомотором 1.4 TSI (125 л.с.) и проверенным временем атмосферником 1.6, который представлен как в налоговогодном 90-сильном исполнении, так и в более мощном, 110-сильном. И коробку передач можно выбрать: механику, классический автомат или робот DSG с двумя сцеплениями.



Оptionные спортивные сиденья с интегрированными подголовниками придется по вкусу почитателям немецкой конструкторской школы, и стоят они по-чешски гуманно. Это, кстати, еще одна уникальная опция Рапида.



Функция **MirrorLink** (перенос рабочего стола смартфона на штатный дисплей)  
**8000**

Мультимедиа-система с навигацией  
**34 400**

Передние и задние датчики парковки  
**32 900**



на липучках, которым по силам зафиксировать даже весьма увесистые предметы, например «набор автомобилиста» с огнетушителем.

На заднем сиденье легко пережить даже дальнейшее путешествие. Запас пространства – огромный! По расстоянию между спинками переднего и заднего сидений Rapid не оставляет шанса одноклассникам, а из сегмента C на равных с ним выступает лишь одна машина – все прочие теснее.

Плафон для чтения и четыре крючка для одежды входят в базовое оснащение. На версиях побогаче сзади есть электрические стеклоподъемники, три подголовника, откидной подлокотник с парой подстаканников. Предусмотрены обогрев заднего сиденья и USB-разъемы для зарядки гаджетов, но придется выбрать что-то одно: вместе разъемы и кнопки на заднем торце подлокотника

не умещаются. Обогрев форсунок стеклоомывателя положен всем версиям без исключения. Дополнительно можно заказать биксеноновые фары, а к ним – омыватель и автоматическое переключение ближнего и дальнего света. Подобной системы ни у кого из конкурентов пока нет. Нечасто встречаются на автомобилях подобного класса передний парктроник

и мультимедийная система с навигацией, поддержкой функций Apple CarPlay, Android Auto и MirrorLink (позволяет переносить рабочий стол смартфона на дисплей автомобиля). Удобно!

Перечисляя все преимущества лифтбека Skoda Rapid, понимаешь, почему выбор чешской машины становится не просто рациональным, а единственно возможным.

**Сзади Rapid несложно спутать с более солидной Октавией, особенно теперь, когда в его арсенале появились «богатые» светодиодные фонари.**

#### SKODA RAPID: НЕКОТОРЫЕ КОМПЛЕКТАЦИИ

Двигатель	1.6 MPI, 90 л.с.	1.6 MPI, 110 л.с.	1.6 MPI, 110 л.с.	1.4 TSI, 125 л.с.
Коробка передач	M5	M5	A6	P7
Комплектация	Entry	Active	Ambition	Style
Основные опции (для каждой следующей комплектации – в дополнение к предыдущей)	ESC; обогрев форсунок стеклоомывателя; датчик уровня стеклоомывающей жидкости; скребок для льда; регулировка руля в двух плоскостях; центральный замок с дистанционным управлением; передние электростеклоподъемники; LED-подсветка номерного знака; подушка безопасности водителя	регулировка водительского сиденья по высоте; пассажирская подушка безопасности; третий подголовник сзади; маршрутный компьютер; розетка в багажнике на 12 В; 15-дюймовые колеса; задние дисковые тормоза	LED-ходовые огни; бардачок с подсветкой, очечник; карманы в спинках и боковинах передних сидений; раздельная спинка заднего сиденья; кондиционер; задние электрические стеклоподъемники; электропривод и обогрев зеркал; обогрев передних сидений; аудиосистема с шестью динамиками, USB-, SD- и AUX-разъемы	задние LED-фонари; передний подлокотник; фоновая подсветка интерьера; тканевые коврики; боковые подушки безопасности спереди; круиз-контроль; климат-контроль; зонт под пассажирским сиденьем; легкосплавные колеса

Два USB-разъема для задних пассажиров

**+ 2200**

Обогрев задних сидений

**+ 9500**

**ЦЕНЫ (руб.)** на некоторые опции лифтбека Skoda Rapid



Задним сиденьем Rapid предоставляет королевский для машины В-класса простор. По части дополнительного комфорта самый маленький «чех» на нашем рынке тоже не промах.



В багажнике – два крючка для сумок, розетка на 12 В, специальное место (под порогом) для знака аварийной остановки и штатный набор инструментов.



# Кто НА НОВЕНЬКОГО?

Базовые колеса – 14-дюймовые, у дорогих модификаций – на два размера больше. Стильные черные диски являются частью пакета Monte Carlo.



Rapid обзавелся светодиодными ходовыми огнями и биксеноновыми фарами.

В топовой комплектации Style у Рапиды появился хромированный молдинг в нижней части бампера, гармонирующий с линией ходовых огней. Позирующая нам машина в исполнении Monte Carlo предпочитает контрастные спортивные акценты.



Крючков для одежды аж четыре, по два с каждой стороны.



Раздельная спинка заднего сиденья появляется в комплектации Ambition. Центральный подлокотник не только добавляет комфорта задним пассажирам, но и служит большим лючком для длинномеров.



Повторители указателей поворотов переехали с крыльев на корпусы зеркал.



Скребок для льда успел стать синонимом словосочетания Simply Clever.



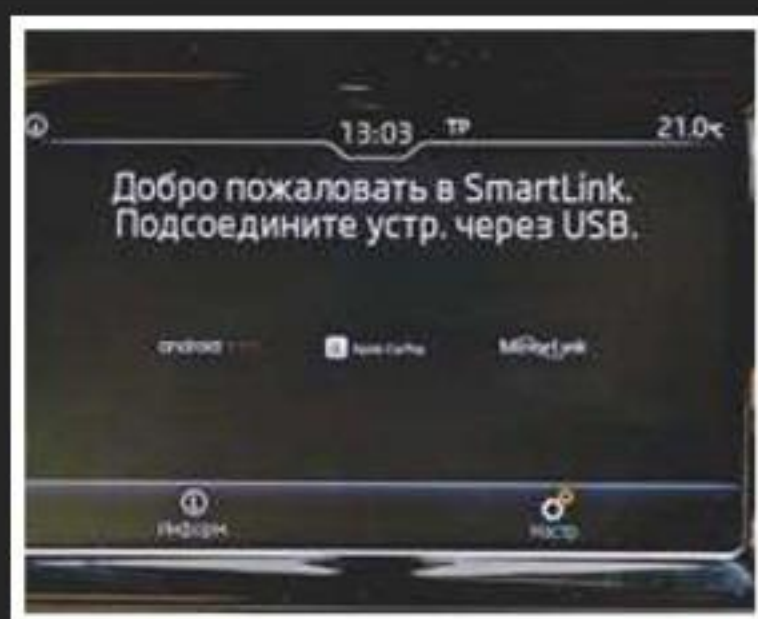
В багажнике можно закрепить груз любых размеров, формы и массы.



Новые задние светодиодные фонари роднят Rapid с более престижной Октавией.



Роскошная топовая мультимедийная система окажется на единичных экземплярах Рапиды – дорого. Но своих денег она стоит, поскольку предлагает не только навигацию, но и разнообразные способы взаимодействия со смартфонами, что в наши дни выходит на первый план.



Камера заднего вида стационарная, за ее чистотой следит отдельный омыватель. Выверенное и недорогое решение для российских условий. Линии разметки на дисплее неподвижны, но помогает парктроник.



Количество хромированных элементов на изменившихся дефлекторах вентиляции увеличивается по мере приближения к максимальной комплектации.



Очечник – с мягкой отделкой, чтобы не царапались стекла.



В толчее мегаполисов передний парктроник – необходимое подспорье даже на компактном автомобиле.



Дизайн блока управления климат-контролем освежили. К качеству работы автоматического режима претензий нет.



Под пассажирским сиденьем примостился фирменный зонт.

Для задних пассажиров можно заказать USB-разъемы или обогрев сиденья.



В перчаточном ящике – атрибуты мультимедийного комплекса.

Приборы – с новыми шкалами. Читаются они превосходно.





# За рулем

№08 2017 · С АПРЕЛЯ 1928 ГОДА 1034-й

## ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР

Максим Кадаков

EDITOR-IN-CHIEF Maxim Kadakov

## ОТВЕТСТВЕННЫЙ СЕКРЕТАРЬ

Павел Леонов

## ОБОЗРЕВАТЕЛИ

Сергей Канунников, Владимир Соловьев

## ИСПЫТАНИЯ

Михаил Гзовский (зав. отд.), Константин Васильев, Александр Виноградов, Максим Гомянин, Геннадий Емелькин, Валерий Жаринов, Сергей Клочков, Михаил Кулешов, Денис Панов, Юрий Тимкин

## АВТОМОБИЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

Максим Сачков (зав. отд.), Сергей Зиновьев, Михаил Колодочкин, Сергей Мишин, Кирилл Милешкин, Станислав Панин, Илья Пименов, Алексей Ревин, Сергей Смирнов

## ОФОРМЛЕНИЕ

Владислав Крупчинский (арт-директор), Александр Мандрусов (главный художник), Ольга Кладовикова, Ольга Джишкарини, Дмитрий Конин, Александр Кульнев, Георгий Садков, Константин Якубов, Евгений Ветохин

## ЦИФРОВЫЕ ВЕРСИИ

(iPad, iPhone, Android) help@zr.ru  
Дмитрий Пильников (руководитель проекта), Милиана Коломиец, Сергей Патмар, Станислав Янушкевич

## РЕКЛАМНОЕ БЮРО «ЗА РУЛЕМ»

Степан Кузьменко (директор), Алексей Копотов  
тел. (495) 363-47-27

## РЕАЛИЗАЦИЯ ЖУРНАЛА

Евгений Терemenko, Геннадий Алидин,  
тел. (499) 267-30-65, 261-71-81  
Формат 207x270 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

16+

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.

Цена экземпляра по каталогам Роспечати  
«Газеты, журналы» – 42 рубля, МАП «Почта России» –  
от 38 до 62 рублей, розничная цена – свободная.

Подписной индекс издания:

Роспечать – на полгода 70321, на год 72390,  
МАП – на полгода 99122.

© «За рулем», 2017

## В БЛИЖАЙШИХ НОМЕРАХ:



Стоит ли покупать  
**маленький хэтчбек**,  
когда за схожие деньги  
есть автомобили  
классом выше?

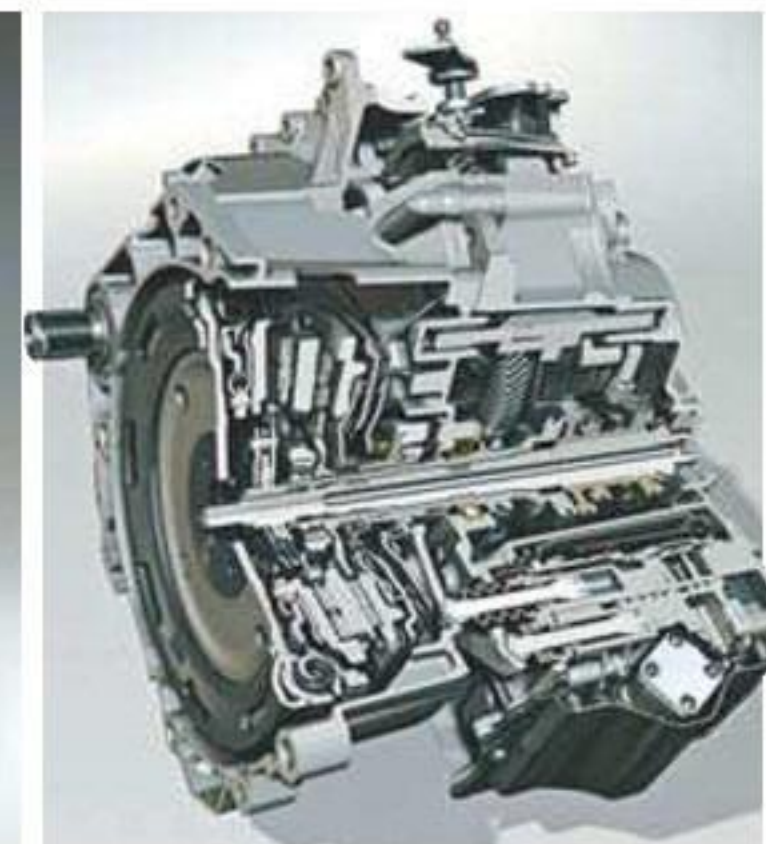
Болячки и неисправности  
**DSG**. Стало ли их  
меньше?

## Шипованные шины

размерностью  
185/65 R15:  
сравниваем  
11 комплектов

## Секреты

и особенности  
диагностики  
дизельных моторов



**Lifan 820** отныне  
зовется **Murman**.  
Что в нем изменилось  
еще и сможет ли  
он конкурировать  
с седанами Kia Optima  
и Ford Mondeo?

Чем **изопропил**,  
из которого делают  
незамерзайку, хуже  
запрещенного метанола?





Innovation  
that excites\*

## ВЫБОР В ВАШУ ПОЛЬЗУ

СЕЗОННЫЕ АКЦИИ И СЕРВИСНЫЕ ПРОГРАММЫ  
ДЛЯ КОМФОРТНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ ВАШЕГО  
АВТОМОБИЛЯ NISSAN<sup>1</sup>

### ЗИМНИЕ ШИНЫ — ЛЕГКИЙ СПОСОБ

Один звонок, один приезд к официальному дилеру — и проблема зимних шин решена! Мы собрали для вас продукцию лучших мировых производителей. Консультант поможет выбрать подходящие шины, а сотрудники сервиса сразу установят<sup>2</sup> их на ваш автомобиль.

### АКЦИЯ ПО ЗАМЕНЕ МАСЛА

Для постгарантийных клиентов Nissan замена масла и масляного фильтра — от 2499 руб.<sup>5</sup> И годовой сертификат программы помощи на дорогах Nissan Assistance<sup>4</sup> в качестве бонуса.

### СЕРВИСНЫЙ КОНТРАКТ — ОТЛИЧНОЕ ВЛОЖЕНИЕ!

Пакет из нескольких ТО по выгодной цене. Когда приходит время, вы просто посещаете дилера для ТО и ничего не платите сверх цены контракта.

### СОХРАНИТЕ ПРЕИМУЩЕСТВА ГАРАНТИИ ДАЖЕ ПОСЛЕ ЕЕ ЗАВЕРШЕНИЯ — «NISSAN SERVICE 3+»<sup>6</sup>

«Nissan Service 3+»<sup>6</sup> — Программа постгарантийного обслуживания. «Nissan Service 3+»<sup>6</sup> не является гарантией / продлением гарантии на автомобиль и предполагает бесплатный ремонт / замену основных узлов и агрегатов автомобиля, подпадающих под действие Программы.



### ПРОВЕРЬТЕ СВОЙ NISSAN ЗА 999 РУБ.<sup>3</sup>

Комплексная проверка состояния автомобиля для всех постгарантийных клиентов Nissan. Бонус — сертификат программы помощи на дорогах Nissan Assistance<sup>4</sup> сроком на 1 год.

### ДЛЯ НАС СЕРВИС — ТОЧНАЯ НАУКА

Компания Nissan продает и обслуживает миллионы автомобилей ежегодно в более чем 160 странах. Мы постоянно совершенствуем технологии ремонта и обслуживания автомобилей. Мы делаем это в мировом масштабе. В этом наше преимущество.

### NISSAN ASSISTANCE<sup>4</sup> — ПОМОЩЬ НА ДОРОГАХ. ВАШ АВТОМОБИЛЬ — ДЛЯ ВАШЕЙ ЖИЗНИ, А ДЛЯ ПОМОЩИ ЕСТЬ МЫ!

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

### ОРИГИНАЛЬНЫЕ ЗАПАСНЫЕ ЧАСТИ «ПРЕИМУЩЕСТВО 3+»

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

Подробную информацию об акциях и программах  
и адреса официальных дилеров вы найдете на сайте [www.nissan.ru](http://www.nissan.ru)



<sup>1</sup> Подробную информацию о сезонных акциях и сервисных программах уточняйте у официальных дилеров и на сайте [www.nissan.ru](http://www.nissan.ru). <sup>2</sup> Предложение действует с 15.08.2017 по 28.02.2018. Воспользоваться им вы можете во всех официальных дилерских центрах Nissan. Установка шин не входит в стоимость выбранных шин.

<sup>3</sup> Указана максимальная допустимая цена предложения, не зависит от модели, не включает стоимость расходных материалов. Дилер имеет право устанавливать стоимость предложения ниже указанной максимальной цены. Подробную информацию об акции, дилерах-участниках узнавайте у вашего дилера или на сайте [www.nissan.ru](http://www.nissan.ru). Не является публичной офертой. Акция для владельцев постгарантийных автомобилей Nissan. Предложение действует с 01.04.2017 по 31.12.2017. Предложение ограничено. <sup>4</sup> Nissan ассистанс. Служба помощи на дорогах. <sup>5</sup> Цена предложения указана для автомобиля Nissan Primera (с бензиновым двигателем объемом 1,6 и 1,8 л) при использовании запасных частей «Преимущество 3+». Цена предложения зависит от модели вашего автомобиля, а также от выбранных запасных частей: оригинальные запасные части или оригинальные запасные части «Преимущество 3+». Подробную информацию об акции, дилерах-участниках, стоимости предложения для других моделей автомобилей Nissan узнавайте у вашего дилера или на сайте [www.nissan.ru](http://www.nissan.ru). Не является публичной офертой. Акция для владельцев постгарантийных автомобилей. Предложение действует с 15.05.2017 по 31.12.2017. Предложение ограничено. Дилер имеет право устанавливать стоимость предложения ниже указанной рекомендованной максимальной цены. <sup>6</sup> Nissan сервис 3+. Не является публичной офертой. \* Инновации, которые восхищают.



# ОБНОВЛЕННЫЙ ŠKODA RAPID



ŠKODA  
SIMPLY CLEVER



УМНИК

## ВОЗЬМИ И НАЗОВИ!

Узнав ŠKODA RAPID поближе, ты получишь массу поводов дать ему особенное имя.

Система синхронизации со смартфоном Smartlink вдохновит тебя назвать его УМНИК, а биксеноновые фары — ЯСТРЕБ. За практичные решения Simply Clever обновленный ŠKODA RAPID по праву сможет получить имя ГЕНИЙ. Ты можешь смело назвать его ДВИЖ, почувствовав его динамичный характер.

Имен много, а автомобиль один. Как назовешь его ты?

Пройди тест-драйв во всех салонах официальных дилеров ŠKODA с 22 июля.



Биксеноновые фары с автоматическим управлением дальним светом



Smartlink — отображение функционала смартфона



Динамичный характер



Зонт под сиденьем

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

[www.skoda-auto.ru](http://www.skoda-auto.ru)