

Зарулем

КАЗАХСТАН



SKODA KODIAQ
ПЕРВЫЙ ТЕСТ //16

ISSN 0321-4249



9 770321 424007



**ГУСТОК
ЭНЕРГИИ**
КУПЕ AUDI A5
//30

**ПРЕМ НАПРОЛОМ:
СЕТКИ И ЦЕПИ
НА КОЛЕСА**
//50



KIA CERATO
MAZDA 3
TOYOTA COROLLA
CITROEN C4
HYUNDAI ELANTRA

//54

КТО ЛИДЕР В КЛАССЕ?

**АВТОМОБИЛИ
СПЕЦИАЛЬНОГО
НАЗНАЧЕНИЯ**



**ВЫСОТНАЯ
ПОЖАРНАЯ
АВТОТЕХНИКА**



Производственно-сервисный центр "ТЕХИНКОМ" (ООО "ПСЦ ТЕХИНКОМ") основано в 2003 году как предприятие, специализирующееся на проектировании и выпуске автомобилей для борьбы с пожарами и чрезвычайными ситуациями.



Завод ПСЦ ТЕХИНКОМ
г.Тверь, пл.Гагарина, д.1
Тел. +7 (495) 974 37 47
fire@techincom.ru
Официальный представитель в Казахстане
Тел. +7 700 9000 223

СОДЕРЖАНИЕ № 1, 2017

//12



ЗР МОМЕНТ

Все новинки автосалона в Лос-Анджелесе

Новости..... 10

ЗР ПРЕМЬЕРА

Honda CR-V пятого поколения на фоне предшественницы 12

Skoda Kodiaq – для дома, для семьи 16

Новая «пятерка» BMW 20

Кроссовер Infiniti QX30 и полноприводный седан Infiniti Q50 26

Купе Audi A5: стук энергрии 30

ЗР ТЕСТ

Новый Nissan Murano атакуют Volkswagen Touareg, Kia Sorento Prime и Hyundai Grand Santa Fe 36

//20



Все автомобили номера

Audi A5	30
BMW пятой серии	20
Citroen C4 Sedan	54
Honda CR-V	12
Hyundai Elantra	53
Hyundai Grand Santa Fe	36
Infiniti QX30	26
Infiniti Q50	26
Kia Sorento Prime	36
Kia Cerato	54
Mazda 3	54
Nissan Murano	36
Skoda Kodiaq	16
Toyota Corolla	54
Volkswagen Touareg ..	36
ГАЗ-13 Чайка	78

Спецтест: улучшаем проходимость с помощью цепей, сеток и ремней на колёса 50

Обновленный седан Kia Cerato бросает вызов главным конкурентам

..... 54

ЗР ЭКСПЕРТ

Секретки на колёса.

Проверяем их стойкость к взлому ... 66

ЗР ОРИГИНАЛ

Формула-1. Что нас ждет в новом сезоне? 70

Вспоминаем 130-летнюю историю автомобиля 73

Догоняем Америку на Чайке ГАЗ-13

..... 78

//36



ТРАМП И ПРЕМЬЕРЫ ЛОС-АНДЖЕЛЕСА

Какие машины оказались самыми яркими на автосалоне в Лос-Анджелесе и как Дональд Трамп может повлиять на автоиндустрию Америки и всего мира? Предлагаю пробежаться по залам выставки и попытаться найти ответ.

Максим Кадаков, фото автора

Калифорния – это вещь в себе. Как Бавария в Германии или Ницца во Франции. Ну, или как Москва для России. Здесь всё самое-самое. И автомобильный рынок не исключение. Ежегодно в Калифорнии продается около двух миллионов автомобилей – больше, чем во всей России, и больше, чем в любом другом штате Америки. Даже традиционно сильный рынок Большого Яблока, как янки величают

Нью-Йорк, начинает если не отходить на второй план, то меркнуть на фоне успехов этого солнечного штата.

А кто не слышал про самые жесткие калифорнийские экологические нормы? И что якобы Калифорния – это электромобильный, гибридный и вообще зеленый рай? Ну, не рай, конечно, но заповедник, это факт. В Калифорнии дилеры предлагают 22 модели электромобилей – в то время как ни в одном другом

штате не предлагается больше 14 моделей, а в 21 штате – не больше пяти. А Tesla Model S соперничает в Калифорнии с Мерседесом E-класса по объему продаж в сегменте с показательным названием luxury & sports (престижные и спортивные машины): ежеквартально продается около двух с половиной тысяч «эсок»!

Именно поэтому премьера электрического кроссовера Jaguar I-Pace состоялась не где-нибудь, а в Лос-Анджелесе. Британцы буквально светятся электросчастьем и уверяют, что уже в 2018 году I-Pace с минимальными переделками выйдет на рынок – в том числе и на российский.

Но не всё так однозначно. Если в 2013 году доля всевозможных гибридов на рынке Калифорнии подскочила до 7%, то в 2015-м опустилась до 5%. Американцы – они ж не дураки: при таких ценах на топливо (в Калифорнии галлон «девятиного пятого» можно купить за \$2,75) нет смысла переплачивать несколько тысяч долларов за дорогие технологии, которые не окупаются даже за несколько лет эксплуатации.

Иду по залам выставки, и у меня, чело- века с бензином в крови, душа радуется: экспозиции с многолитровыми машинами GMC, Dodge, Chevrolet Trucks и Ford Trucks в десятки



Alfa Romeo Stelvio – это итальянский Porsche Macan. Образно, конечно. Кроссовер создан на шасси модели Giulia. На выставке показали экстремальный вариант Quadrifoglio с 2,9-литровой «битурбошестеркой» мощностью 505 л.с. Stelvio – надежда итальянцев на возрождение марки Alfa Romeo, которая вот уже многие годы дышит на ладан.



В свое время Фердинанд Порше зарубил идею сына, Порше-младшего, который предлагал изменить форму кузова купе 911, чтобы разместить сзади полноценное двухместное сиденье. Мог ли отец-основатель предположить тогда, что однажды на свет появится огромный лифтбек Panamera? А теперь сделан еще более смелый ход: дебютировала растянутая Panamera Executive! Колесная база выросла на 150 мм, задние двери стали заметно шире. Запас пространства для ног – примерно как в короткобазной «семерке» BMW.



раз превосходят и по площади, и по количеству машин всякую электрозелень. А сколько заряженных тачек! Стенд Теслы ютится где-то около туалетов, в переходе между залами, – а чтобы казаться в доску своими не только субтильным мальчикам из Силиконовой долины, но и крепким мужикам из Техаса, к кроссоверам Model X подцепили дома на колесах, причем в староамериканском стиле, с дюралевыми наружными панелями, – дескать, и на электротяге можно всю семью увезти, не особо заботясь о запасе хода. Можно, но самым продаваемым автомобилем в Америке остается пикап Ford F-150, которым такие моторхоумы и таскают.

Зевак около 500-сильного кроссовера Alfa Romeo Stelvio – не подойти! Главные новинки на мерседесовском стенде – 630-сильный Maybach S 650 Cabriolet и 612-сильный Mercedes AMG E 63 S. Porsche представляет длиннобазную Панамеру, в том числе в гибридном исполнении, но американцы трутся у более привычной версии Turbo. А инженеры из Мазды так и вовсе меня порадовали: да, мы разрабатываем электромобили и над автономным управлением работаем, но наша стратегия заключается в том, что ставка по-прежнему делается на машины с двигателями внутреннего сгорания и на то, что машиной должен управлять человек, – а электроника обязана лишь страховать его в сложных и критических ситуациях. Так что на наш век настоящих автомобилей хватит!

При чем здесь Трамп?

Будучи человеком неравнодушным к машинам, он мечтает воскресить золотой автомобильный век, когда заводы американской «большой тройки» пытели без остановки. Он понимает, что экологическое лобби давит на автопром сверх всяких норм, забывая о тех самых простых мужиках из Техаса, которые двумя руками голосовали за него. Если Трамп ослабит требования CAFE относительно расхода топлива, отменит соглашение NAFTA о североамериканской зоне свободной торговли, заставит активнее добывать свою нефть и приостановит бесконечную череду закрытия заводов, то автомобильный мир уже не будет прежним.

Понятно, что в США президент – не единовластная фигура. Созданная система противовесов (конгресс, сенат) не позволяет главе государства рубить наотмашь, исходя

лишь из своего собственного видения правды жизни. Однако оторопь от рассуждений Трампа берет не только сторонников Хиллари Клинтон, но и некоторых автопроизводителей. Ведь автопром – это долгие деньги: вложения окупаются годами, а иногда десятилетиями. Многие производители уже переориентировали часть своих интересов на Мексику – страну с более дешевой рабочей силой, причем исконно американские бренды не остались в стороне: GM начал поставлять в США со своего мексиканского завода новый Chevrolet Cruze (интересная, кстати, машина, жаль, что мы ее потеряли), а Ford достраивает в Мексике завод компактных машин. Buick и Volvo (да и не только они) имеют большой интерес к импорту в США автомобилей из Китая, но если Трамп всё же начнет возрождать старую добрую Америку, то на импорте можно будет ставить крест.

Нам-то с этого что? Нам бы со льготным автокредитованием разобраться. А электромобили – и вовсе не наша история. Я так и брякнул немецкому инженеру, который рассказывал мне про преимущества новой быстрой зарядки электрического Смарта, который тоже с помпой представили в Лос-Анджелесе. Тот аж подпрыгнул:

– Как это не ваша? В следующем году мы будем поставлять Smart Electric Drive и к вам. Ждите!

Что ж, жду. Мечтая о 500-сильной Альфе.



Одна из важнейших для нас новинок – Honda CR-V пятого поколения. Костя Васильев подробно рассказывает о ней на с. 12.

LINEAR FOCUS



Mazda CX-5: за руль нельзя!

Предпремьерный показ кроссовера Mazda CX-5 второго поколения прошел накануне открытия выставки на позитивной ноте: красивая машина! Но как только я плюхнулся на сиденье водителя, меня вытянули буквально за шкуру – не положено!

На несколько сотен человек, собравшихся на киностудии Hollywood Center Studios, – одна-единственная машина. Выставочная. И завтра ей нужно в целости и сохранности выйти на подиум автосалона. Вот почему меня силком вытащили из машины – чтобы сохранилась в девственном виде. После этого приставленные к ней люди с особым рвением следили, чтобы такие же шустрые, как я, не забрались на белые сиденья.

За несколько секунд, что я провел в новой Mazda, трудно что-либо понять, но сиденье с массой электрорегулировок показалось удобным, а взаимное расположение руля, сиденья и педалей – удачным. Приборы – это по-прежнему три крупных циферблата, утопленных в довольно глубокие колодцы. Центральный семидюймовый дисплей теперь возвышается над передней панелью: решение спорное, но позволившее дизайнерам реализовать новый ход – визуально объединить воздуховоды системы вентиляции. Изящно!

Рычаг переключения передач расположен существенно выше: на 40 мм – у механической коробки, на 60 мм – селектор автомата.

CX-5 явно стал дороже. Я не о ценах, хотя они наверняка подскочат. Говорю об исполнении. По тому, как подогнаны крупные и мелкие детали интерьера, по качеству материалов (жесткого пластика крайне мало), по броскому дизайну и уровню оснащения становится понятно, что Mazda упорно тянется в сторону вожденного премиума.

Внешностью новый CX-5 переключается со старшей сестрицей CX-9 нового поколения, которая у нас неизвестна, но в Америке уже продается. Острый клюв капота словно парит в воздухе, опираясь на броские светодиодные фары.

Визуально машина чуть вытянулась, хотя габариты остались неизменными: длина 4550 мм, колесная база 2700 мм. Пятая дверь обзавелась электроприводом.

Во втором ряду, как мне показалось, теперь чуть просторнее. Пассажирам станет легче общаться друг с другом, поскольку улучшена шумоизоляция: уровень шума при движении по грубому асфальту снижен на 1,3 дБ.

Среди интересного оснащения – система G-Vectoring Control, которая уже знакома нам по другим Mazdaм. Появился проекционный дисплей, который

отображает на лобовом стекле важнейшую для водителя информацию, включая подсказки навигационной системы. Среди практических решений – заходящие глубоко под пороги пластиковые фарушки дверей: брьюки всегда будут чистыми.

Моторная линейка состоит из бензиновых двигателей Skyactiv-G 2.0 и 2.5, а также турбодизеля Skyactiv-D 2.2. Каждый из них может работать в паре с шестиступенчатой механикой или шестиступенчатым автоматом. Жесткость кузова увеличена на 15,5%, что при прочих равных сулит улучшение управляемости. Хотя по этому показателю и прежний CX-5 был одним из лучших в классе. Рулевое управление – с электроусилителем. Подвеска принципиально не изменилась: стойки McPherson спереди и многорычажка сзади.

В Японии новый CX-5 начнут продавать в феврале. Позже он появится на всех ключевых рынках. Для российского представительства Mazda это ключевая модель, на нее приходится свыше 70% продаж марки: с 2012 года, когда CX-5 вышел в свет, продано почти 90 тысяч машин.

Сборку наладят во Владивостоке. Осталось дождаться российских комплектаций и цен. Если московское представительство Mazda сможет предложить адекватный прайс-лист, CX-5 по-прежнему будет входить в число лидеров своего сегмента.





Удивительно красивый Cadillac Escala впервые показали на Конкурсе элегантности в Пейбл-Бич, а в Лос-Анджелесе состоялся широкий выход на публику. В основе машины – растянутая заднеприводная платформа Omega, на которой построен серийный Cadillac CT6. Битурбомотор V8 4.2, безрамочные окна дверей – и необычный для Кадиллака кузов: лифтбек. Американцы уверяют, что многие стилистические решения перекочуют на серийные Кадиллаки.



Эта самая злая «ешка», которую когда-либо видел мир: полноприводный Mercedes-AMG E 63 S оснащен 612-сильной «битурбовосьмеркой» с улитками, расположенными в развале блока цилиндров. На разгон до сотни требуется лишь 3,4 секунды! Есть более доступная 571-сильная версия без литеры S в названии, но «эска» хороша тем, что имеет дрифт-режим, при включении которого вся тяга подается только на задние колеса. Аналогичную схему будет иметь новый BMW M5 с трансмиссией xDrive: постоянный полный привод, подключаемый режим Auto либо чистый заднеприводный режим.

Второй пошел! Mercedes-Maybach S 650 Cabriolet – вторая машина в линейке суббренда Maybach. Индекс в названии информирует не столько о рабочем объеме двигателя (он составляет 6,0 л), сколько о родстве с автомобилем Mercedes-AMG S 65. Этот 621-сильный монстр в маске пушистого зверя – самый мощный Mercedes со складным верхом. Всего будет выпущено 300 таких машин, 75 из которых попадут в Штаты. Несколько кабриолетов приедут и в СНГ: заказчики уже есть.





Jaguar из Австрии

Среди всех «зеленых» автомобилей самым ярким оказался Jaguar I-Pace. Электрокроссовер размером с серийный F-Pace выглядит футуристично и одновременно как-то мягко, тепло. Словно живой. Англичане уверяют, что прототип на 90% повторяет будущий серийный автомобиль.

Машину приводят два электромотора (один спереди, другой сзади) суммарной мощностью около 400 л.с. Спурт до 100 км/ч займет чуть более четырех секунд.

Главный конкурент – это, как нетрудно догадаться, Tesla Model X. В чем-то I-Pace

↓ Новый электрический Smart с более шустрой зарядной системой появится у нас уже в этом году. От домашней розетки он заряжается шесть часов. Запас хода – 160 км. Цена в Германии – от 22 000 евро.



проигрывает, но в чем-то лучше Теслы. Например, емкость расположенной под полом плоской батареи та же (90 кВт), но на 80% от максимума она заряжается за 80 минут, а Тесла на это требуется лишь 40 минут. Коэффициент обтекаемости хуже: $C_x = 0,29$ против 0,24. Зато I-Pace полечче

(2100 кг против 2500), а потому и запас хода чуть выше (500 км против 460).

Но главное – это цена. Например, в Британии полноприводный Model X P90D стоит около 103 тысяч фунтов, а Jaguar должен уложиться в 55 тысяч!

Англичане долго искали партнера для выпуска электромобилей и в итоге договорились с компанией Magna Steyr. I-Pace будут собирать в Австрии, на знаменитом заводе в Граце, где выпускают Мерседесы G-класса, а также Mini: Countryman и Paceman. Пятилетний производственный план предполагает ежегодный выпуск 20–30 тысяч машин.

Уже в 2018 году, когда I-Pace встанет на конвейер, его начнут продавать и в СНГ! К тому времени подтянутся Audi Q6 e-tron и Mercedes EQC со схожими характеристиками, но кто из них доберется до нас – загадка.





Среди новых кроссоверов явные перспективы на нашем рынке имеет Volkswagen Atlas: большой (пять метров, семь мест), не чрезмерно мощный (241 или 284 л.с.) и относительно доступный: в Америке – от 40 000 долларов. Ждем! А вот модернизированный Ford EcoSport с убранный в багажник запаской и приятным интерьером – не наша история. А хотелось бы.



На новый Civic хондовцы делают большую ставку – и потому привезли на выставку предсерийное купе Civic Si, которое должно зацепить прежде всего молодежь. Мощность рядной полторалитровой «турбочетверки» пока держат в секрете (около 220 л.с.). А рядом стоял черный Civic Type R: два литра, 310 л.с. и 400 Н·м! Увы, эти машины не про нас.



Новый Mini Countryman – самый крупный автомобиль в истории марки: 4,3 метра от носа до хвоста. Багажник вырос вдвое! Сугубо семейная машина? Как сказать. Две недели спустя я побывал в Мюнхене на закрытом показе новых автомобилей концерна BMW, среди которых были гибридный Countryman ALL4 plug-in hybrid и заряженный Countryman JCW. Оба дебютируют в этом году.



Шведы пропустили Парижский автосалон (экономия!), поэтому широкая премьера полноприводного универсала Volvo V90 Cross Country состоялась в Лос-Анджелесе. А вскоре после того, как я вернулся из Америки, прошла и российская премьера. К нам будут поставлять бензиновые и дизельные версии. Не дешево. Но как же хороша машина! И клиренс хорош: 210 мм.

3 % американцев выбирают механическую коробку передач при покупке нового автомобиля. В 1992 году таких было 25%. Заказать «ручку» можно всего на четверть моделей, официально продающихся в США.



945 812 автомобилей Toyota Corolla продано в мире за девять месяцев 2016 года. Corolla остается самой популярной моделью на планете. Преследователи – немецкий Volkswagen Golf (730 178 машин) и американский Ford F-серии (728 665 машин).

Самый интересный дебютант этого года



ЗЕЛЕНЬКИЙ

ОН БЫЛ

Автосалон в бразильском Сан-Паулу звезд с неба не хватает, однако стабильно являет миру несколько интересных премьер. Учитывая специфику местного небогатого рынка, даже концепт-кары здесь строят на базе недорогих массовых моделей, хорошо знакомых и в России.

Самый интересный дебютант этого года – пикап Hyundai Creta Sport Truck Concept. За броским цветом и огромными 21-дюймовыми колесами сложно разглядеть, что в основе пикапа – бюджетный кроссовер. К тому же концепт-кар крупнее исходника: 4650 мм в длину при колесной базе 2800 мм (против 4270 мм и 2590 мм у серийной Креты). Грузоподъемность – 650 кг.

Задние двери у пикапа Creta STC рассмотреть трудно. Коротенькие створки открываются «против шерсти» и облегчают посадку на сиденья второго ряда.

Шансы на встречу с конвейером у прототипа невелики, но всё же есть. Hyundai давно присматривается к сегменту пикапов, намереваясь отщипнуть от него свой кусок. В январе 2015 года в Детройте показывали среднеразмерный концепт-кар Santa Cruz, также безрамный и с открывающимися против хода задними дверями. А Creta-пикап наверняка нашла бы своих покупателей в странах Южной Америки, где популярны недорогие и компактные грузовички всех мастей.



БЕЗ ФАНТАЗИИ

■ Похоже, Honda решила не утруждать себя придумыванием новых имен для кроссоверов: BR-V, HR-V, CR-V – а теперь еще и WR-V. Не лишенный обаяния субкомпакт построен на платформе хэтчбека Honda Jazz/Fit и даже не слишком отличается от него дизайном. Дорожный просвет машине, конечно, увеличили и снабдили ее практичным обвесом, но полного привода не будет.

На бразильских дорогах WR-V появится вот-вот. Двигатель – работающий на бензине или этаноле полторалитровый атмосферник. В качестве опции предложат вариатор.

Пока Honda позиционирует WR-V как автомобиль исключительно для рынка Латинской Америки. Но если компания почувствует интерес потенциальных покупателей, машину предложат и в других странах. Появился новинка у нас, она конкурировала бы с кроссоверами Hyundai Creta, Ford EcoSport и Лада XRAY.



ЮБИЛЕЙ С РАЗМАХОМ

■ В 2017 году у Ferrari большой праздник – 70-летний юбилей. Отметить решили так, чтобы конкуренты кусали локти от зависти, а у коллекционеров разбежались глаза от возможностей потратить свои кровные. Размах действительно поражает, особенно если вспомнить о крайне небольших ежегодных тиражах маранелльских машин.

Для каждой из пяти красоток Ferrari – California T, 488 GTB, 488 Spider, F12berlinetta и GTC4Lusso – подготовлено по 70 особых

серий! Таким образом, автомобильный мир увидит 350 уникальных машин. Специальная версия подразумевает оригинальную окраску и отделку интерьера, отсылающую к какому-то значимому событию, автомобилью или личности в истории Ferrari.

Даже если не по карману новый Ferrari, ничто не мешает оценить юбилейную коллекцию: обширная фотогалерея всех моделей выложена на официальном сайте итальянского производителя.



Эксклюзив в ассортименте

14 лет понадобится автомобильным компаниям, чтобы снизить расход топлива своих машин вдвое. Такое будущее пророчит вице-президент Лукойла Леонид Федун.



23 000 рабочих мест в течение нескольких лет сократит Volkswagen в Германии и еще семь тысяч – за пределами страны. В сумме это около 5% всей рабочей силы компании. Такая мера сэкономит автогиганту 3,7 млрд евро.

С НАМЕКОМ



■ Opel обнародовал тизер, раскрывающий имена двух будущих кроссоверов марки – Crossland X и Grandland X. Литера X в конце названия стала фирменной для компании: после очередного рестайлинга ее обрела и компактная Mokka.

Crossland X, который должен поступить в продажу в следующем году, станет заменой модели Meriva.

Всевозможные взыны теряют популярность у покупателей, и Opel не одинок в своем стремлении заменить их модными и востребованными кроссоверами. К примеру, по такому пути

уже пошли все французские марки.

Новинка не станет самостоятельной моделью. В ее основе лежит модульная платформа EMP2 альянса PSA. В этой связи логично предположить, что Crossland X окажется перелицованным Peugeot 3008 (ЗР, 2016, № 12). Grandland X, соответственно, станет близким родственником 5008-го. Оба «француза» дебютировали на мотор-шоу в Париже минувшей осенью. А свои кроссоверы Opel представит весной в Женеве. Там же увидит свет еще один важный дебютант – Opel Insignia.



ТЕСНОВАТО СТАЛО

■ Любопытную проблему вскрыли английские исследователи. За последние два года количество мелких аварий на парковках выросло в стране на 35%. Анализ ситуации показал, что виной тому несоответствие габаритов автомобилей и парковочных мест. Так, за последние 15 лет популярные хэтчбеки стали крупнее в среднем на 16%, тогда как парковочные места в Британии не увеличивались в размерах. Кроме того, с каждым месяцем растет популярность кроссоверов, а самые крупные из них и вовсе не помещаются на стандартном машиноместе.

Проблема оказалась масштабной. Ежегодно в Великобритании на стоянках происходит около 675 тысяч инцидентов, общий ущерб от которых превышает 1,4 млрд фунтов стерлингов. Запретить автопроизводителям увеличивать габариты машин нельзя, так что, видимо, придется англичанам пересмотреть стандарты парковочной разметки.

ДОБАВИТЬ ПЕРЦА

В Бразилии тоже популярен Renault Duster. Разномастные концепт-кары на его базе неоднократно показывали в Сан-Паулу. Не исключением стал и этот год.

В наших тестах Duster неоднократно доказывал, что ему по плечу покорение бездорожья на равных с Нивой и УАЗом. Поэтому обильный тюнинг не выглядит пустыми понтами. Загибайте пальцы: Renault Duster Extreme щеголяет лифтованной подвеской, дополнительной светодиодной «люстрой», экспедиционным багажником, шноркелем и шинами со «злым» протектором, а из прорези в усиленном переднем бампере торчит трос лебедки. Салон изменился в малозаметных нюансах, техническую



начинку не трогали вовсе. Двухлитровый мотор работает в связке с механической коробкой передач и приводит все четыре колеса.

О запуске «экстремального» Дастера

в серию речь пока не идет, но отдельные аксессуары могут появиться как дополнительное оборудование или в составе специальных комплектов.

Суровый кроссовер Duster



ПЯТЫЙ РАЗМЕР

Завидуем терпению будущих владельцев кроссовера Honda CR-V НОВОГО ПОКОЛЕНИЯ.

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

После того как наш главный редактор вернулся с автосалона в Лос-Анджелесе, больше всего он говорил о новом CR-V. По его мнению, именно этот кроссовер способен вытянуть Хонду из кризиса.



Двигатель рабочим объемом 2,4 л немногим шумнее младшего двухлитрового силового агрегата.

Примерно в это же время прямиком с американского конвейера к нам пожаловал один из предсерийных CR-V – для доводочных и сертификационных испытаний. И когда главный предложил познакомиться с новой машиной поближе, я немедленно сорвался в представительство Хонды, прихватив старый CR-V – для сравнения.

Новый кроссовер пригнали к нам уже в российском исполнении. На это недвусмысленно намекает кнопка вызова оператора системы ЭРА-ГЛОНАСС на потолочной панели – без нее сертификацию не пройти. Не исключено, что к апрелю 2017 года, когда на заводе в Огайо стартует производство российской версии, инженеры внесут еще пару изменений в конструкцию. По крайней мере, мне бы этого хотелось. Какие именно? Сейчас расскажу.

Даунсайзинг не пройдет

Теперь уже старый CR-V можно приобрести у нас как в полноприводном исполнении, так и в более доступном переднеприводном.



Интерьер стал современным и богаче. Хороши виртуальные приборы и проекционный дисплей. Не понравились лишь жесткие вставки по бокам центральной консоли, в которые упираются колени, да псевдодеревянный декор. Поставщик мультимедиа-системы новый: интерфейс не изменился, но подтормаживаний и «лагов» не замечено.

Honda CR-V 2.4 i-VTEC*

Длина/ширина/высота/база 4588/1854/1689/2660 мм

Снаряженная масса 1552 кг

Двигатель бензиновый, P4, 16 клапанов, 2356 см³;
138 кВт/188 л.с. при 6400 об/мин; 245 Н·м при 3900 об/мин

Топливо/запас топлива АИ-92/53 л

Расход топлива: смешанный цикл 8,7 л/100 км

Трансмиссия полный привод; CVT

*Данные для американской версии.



У камеры заднего вида три режима с различным углом обзора. Разметка-подсказка – динамическая.



Приборы полностью «нарисованные». На дисплей можно вывести индикацию работы полного привода.



Электропривод ручника снабжен функцией Brake Hold для автоматического удержания автомобиля на месте во время остановок.



Мультимедиа-система в старом CR-V – со встроенным приложением Яндекс.Навигация. Опцию обещают сохранить и в новой машине, но пока ее не «загрузили».



В подлокотнике прежний набор разъемов: помимо стандартной автомобильной розетки предусмотрены HDMI- и пара USB-разъемов. Еще два USB-разъема есть сзади.

И даже с механической коробкой передач. А моторов два на выбор: бензиновые атмосферные «четверки» 2.0 (150 л.с.) и 2.4 (188 л.с.), рассчитанные на 92-й бензин.

Эти двигатели переключались и на новый CR-V для рынка СНГ. Полуторалитровую турбоверсию, которую засветили в Лос-Анджелесе, к нам не повезут. И правильно: наши автомобилисты к экспериментам пока не готовы.

А вот в трансмиссии изменения есть. Нынешний CR-V 2.4 с вариатором поставляют к нам из Штатов, а двухлитровый с классическим автоматом – из Великобритании. Теперь же обе версии будут собирать



← Передние кресла с обилием электрорегулировок незамысловаты на вид, но комфортную посадку найдет водитель любой комплекции.

→ Заднему сиденью недостает мягкости, зато спинка регулируется по наклону, а в ногах очень просторно. Центральный туннель практически отсутствует, и это уже традиция. Среди новых опций важен «зимний пакет»: электрообогрев теперь есть не только у передних кресел и зоны покоя стеклоочистителей, но также у руля и заднего сиденья.



Те, кто страшится турбомоторов, могут облегченно выдохнуть: двигатели у нового CR-V прежние, атмосферные



CR-V стал не только крупнее, но и солиднее. Изгибы фонарей даже навеяли ассоциации с брутальным Mitsubishi Pajero Sport, но внедорожных способностей это не прибавляет.

в Америке, а потому обеим полагается вариатор. Привод пока только полный. Модификация 4x2 под вопросом, а про механическую коробку передач, полагаю, можно вообще забыть.

Третий лишний?

Отныне CR-V делит платформу с Сивиком десятого поколения, но спецификации на кроссовер в российском офисе Хонды пока нет, поэтому точными техническими данными я не располагаю. Но кое-что понятно и «на ощупь».

CR-V снова подросток. Колесная база растянулась на 40 мм, примерно на столько же выросла и длина. Вся прибавка пришлась на проем задней двери, так что по простору сзади новичок претендует на лидерство в классе – ведь и уходящий CR-V не тесен!

Вообще, в CR-V просится третий ряд сидений. Такой вариант будет – но не у нас. Трехрядный «сервант» начнут собирать в Таиланде для рынков Юго-Восточной Азии, в частности для Индонезии. Нам же полагается исключительно пятиместный. А для больших семей – лишь Pilot.

Так вот. Во втором ряду стало заметно просторнее в ногах – сидишь словно в бизнес-классе крупной авиакомпании. И вверх приличный запас, несмотря на опционный люк в крыше, из-за которого обивка потолка стала чуть ближе к голове. Жаль, сиденья профилированы не идеально. Они уже не такие плоские и жесткие, как у машины четвертого поколения, однако им по-прежнему недостает комфорта и «хватки». Хорошо, что сохранилась двухступенчатая регулировка спинки по углу наклона, но фиксатор не самый

удачный: нужно тянуться к рычажку возле подголовника – не каждый способен на такую акробатику.

Протянули туннель

А на водительском сиденье хорошо! Стало больше регулировок, и поясничный упор теперь регулируется не только в горизонтальной плоскости, но и по вертикали. Найти идеальное положение помогает регулировка подушки сиденья по углу наклона и достаточно диапазоны перемещения рулевой колонки. И с обзорностью порядок: боковые стойки не слишком широкие.

Хондовцы верны своим традициям. Взгляните на прилив на центральной консоли с торчащим из него селектором автомата. Я помню времена, когда этот выступ выполнял практическую функцию: благодаря такому



Багажный отсек старого CR-V вмещает 589 литров. У новичка – на шестьдесят больше. Пол можно установить выше, вровень с порогом и сложенной спинкой заднего сиденья. Электропривод пятой двери дополнен функцией ограничения высоты открывания.



В подполье – докатка и необходимый для ее замены инструмент. Но лежит она на шумоизоляции, не защищенной от влаги. В российских условиях это недостаток, и его следовало бы устранить.



Под задним бампером – аэродинамический кожух. Буксировочные петли как спереди, так и сзади не рассчитаны на серьезную нагрузку.

решению интерьерщики смогли частично избавиться от центрального туннеля. Так было еще на CR-V третьего поколения: на тесной парковке можно было пробраться в салон через правую дверь и без проблем переместиться за руль. Сугубо минивэновская история. Но теперь центральный туннель тянется до передней панели, а выступ с рычагом автомата остался лишь как фирменный штрих. Зато между сиденьями много места, вдобавок к глубокой нише в подлокотнике появилась еще одна – более вместительная, с крышкой-слайдером.

Я не приветствую черные глянцевые поверхности в салоне (они маркие, собирают всю пыль), но центральный дисплей нового «си-ар-ви» отторжения не вызвал: отпечатки пальцев на нем практически незаметны. Угол расположения, яркость изображения – без нареканий. А вот псевдодеревянные вставки



» ЧТО ПОД ЮБКОЙ?

Муфту привода задних колес заблокировать по-прежнему нельзя, поэтому в трудных условиях вся надежда – на электронику. Мы загнали новый CR-V передними колесами на наши роликовые платформы, имитирующие нулевой коэффициент сцепления (как на льду). Давлю на газ, передние колеса буксуют – и муфта подключает задние. Но тут же в дело вступает электроника, не допуская значительной пробуксовки колес.

После отключения противобуксовочной системы хватка

ослабла, но, несмотря на все потуги, CR-V так и не смог покинуть платформы. Более того, через пару минут загорелся индикатор перегрева муфты. А ведь большинство одноклассников с этим упражнением справляется.

А что с геометрической проходимостью и защитой днища?

У машины четвертого поколения, по нашим замерам, дорожный просвет составляет 180 мм. У нового CR-V столько же, в пределах погрешности. Но теперь моторный отсек прикрыт снизу пластиковой защитой со стальной тонкостенной вставкой.



Моторный отсек прикрыт пластиковым пыльником со стальной тонкостенной вставкой. От серьезных механических повреждений такая не уберезет, только от пыли и грязи.



Зачем? Да просто выпуск этого двигателя расположен спереди, а труба выпускной системы проходит почти под картером. Пластиковая защита при такой компоновке расплавилась бы.

Наверняка за доплату можно будет поставить прочный стальной щит. Чуть выше расположен ничем не прикрытый задний редуктор. Обилие пластиковых аэродинамических щитков под днищем и хлипкие буксировочные проушины окончательно убедили: CR-V нисколько не приблизился к бездорожью даже «средней жестости». Городской кроссовер.



Задний редуктор ничем не защищен. Подвеска – многорычажная.

по соседству смотрятся откровенно дешево. К счастью, это не единственный вариант оформления салона.

Оценить ездовые качества в полной мере не удалось, поэтому оставлю этот разговор до следующей встречи. Машина-то без номеров, да еще на летних конвейерных шинах, натянутых на 18-дюймовые колеса. Но кое-какие наблюдения есть, поскольку я загнал CR-V сначала на подъемник, а затем на наши фирменные ролики.

Облазив новый «сервант» вдоль и поперек, говорю как на духу: я рад, что не являюсь владельцем CR-V... четвертого поколения. Потому что мне жуть как захотелось бы поменять его на новый! А ждать надо до середины года...

Цены, понятное дело, неизвестны. За нынешний CR-V 2.0 с передним приводом и механикой просят от 8 262 000 тенге,

а полноприводный с автоматом обойдется минимум в 9 560 000. Поставки 2,4-литровой версии прекращены, дилеры распродают остатки.

Так что, если ценник на новый CR-V уложится в 9,7 миллиона, это станет для Хонды достижением, но не конкурентным преимуществом: на рынке немало интересных предложений – одного убойного аргумента в виде просторного салона может оказаться недостаточно.

ЗР



В новом CR-V настолько просторно, что шуточная наклейка «По салону не бегать!» смотрелась бы вполне уместно



По нынешним временам машина заокеанского производства не может быть массовой



ЧЕЛОВЕК ДОЖДЯ

Подходим к кроссоверу Skoda Kodiaq с самыми строгими мерками. Автор **Михаил Кулешов**, фото автора и фирмы Skoda

Вы сталкиваетесь с ними в начальных классах. А может, даже в детском саду. Эти ребята всегда и во всем стараются быть лучше других: прилежно выполняют задания и знают ответы на все вопросы. Их рубашки и брюки остаются идеально чистыми, даже если на улице дождь или слякоть. А строгие родители внимательно следят, чтобы в головах, ранцах и пеналах этих «маленьких гениев» царил идеальный порядок.



В торцах передних дверей спрятались зонты. Открытые двери защищены от сколов выдвигаемыми «бамперами».

Младший сын Шкоды по имени Kodiaq – как раз такой. Аккуратный и педантичный. Предельно качественный. Очередная гордость родителей. Назвать его модным и стильным непросто (уж простите меня, пан Йозеф Кабан), но едва ли кто-то позволит себе назвать неказистым его классический строгий «костюм». И да – «коди» везде и всюду берет с собой зонтик. Даже парочку – чтобы иметь возможность спрятать друзей от непогоды, так некстати заставшей врасплох.

На все руки

Я совершенно не намекаю, что быть «ботаником» плохо. Среди этой касты учащихся немало по-настоящему умных и толковых ребят. Вот только многие из них со странностями. И каждый первый возводит свои ученические успехи в абсолют.

Вот и Kodiaq совмещает в себе более тридцати решений фирменной линейки Simply Clever (приснопамятные зонты в обшивках передних дверей, скребок для льда на лючке бензобака, особенные подстаканники, фиксирующие донышко бутылки

и позволяющие отвинтить крышку одной рукой, специальный набор для сна) и пытается предусмотреть всё на свете. Как истинный «ботан», он понимает, что именно в этом и заключается его сила. Ведь в ездовом плане «коди» вновь оказывается скучным. Хотя это утверждение касается не всех версий.

Я испытал две модификации, появление которых представители Шкоды считают наиболее вероятным. Первые ездовые впечатления вкусил на машине с двухлитровым 150-сильным турбодизелем, который выдает 340 Н·м момента и в связке с «мокрым» семиступенчатым роботом DSG разгоняет Kodiaq до сотни за десять с небольшим секунд. Мои ощущения не расходятся с заявленными значениями, да и в целом за разгонную динамику можно поставить твердокаменную четверку. Вот только дизельные нотки и вибрации наполняют салон так явно, что заправочный пистолет никогда не перепутаешь. Да и по части настроек шасси Kodiaq надежен и предсказуем – порою до зуда. Как истинного праведника, его непросто уговорить даже на безобидные шалости. Плавность хода

В сегменте есть кроссоверы азартнее и комфортнее, но с точки зрения баланса Kodiaq очень хорош

Kodiaq 2.0 TSI Kodiaq 2.0 TDI

Длина/ширина/высота/база
4697/1882/1655/2791 мм

Объем багажника 270/720/2005 л

Снаряженная/полная масса

1744/2737 кг

1751/2386 кг

Двигатель

бензиновый, P4,

16 клапанов, 1984 см³;

132 кВт/180 л.с.

при 3900–6000 об/мин;

320 Н·м

при 1400–3940 об/мин

дизельный, P4,

16 клапанов, 1968 см³;

110 кВт/150 л.с.

при 3500–4000 об/мин;

340 Н·м

при 1750–3000 об/мин

Время разгона 0–100 км/ч

8,0 с

10,2 с

Максимальная скорость

205 км/ч

192 км/ч

Топливо/запас топлива

АИ-95/60 л

ДТ/60 л

Расход топлива: смешанный цикл

7,3 л/100 км

5,4 л/100 км

Трансмиссия передний привод; P7



хороша, но не гениальна – даже в самом мягком ездовом режиме *Comfort* настраиваемого шасси.

А вот общение с 180-сильным бензиновым Кадьяком куда веселее! Он будто взрослее и знает толк в удовольствиях. Крутящего момента здесь на 20 Н·м меньше, но более длинная «полка», простирающаяся почти до самой отсечки, позволяет наслаждаться ровным и долгим подхватом.

Если дизельный «коди» был апофеозом правильности на грани скуки, то бензиновый, выстреливающий до сотни за восемь секунд ровно, готов подыгрывать моему настроению. При этом в машине очень тихо. Бензиновый Kodiaq лишь немногим шумнее, чем соплатформенный Tiguan. Общаться с водителем не повышая голоса можно даже с третьего ряда.

И вот это – самое удивительное! Я не тишину, а про качество и количество этого самого третьего ряда. Среди играющих на нашем рынке семиместных моделей Kodiaq – один их самых компактных. Короче него лишь Лада Ларгус, Citroen C4 Picasso и Land Rover Discovery Sport. Однако по части простора на заднем диване «коди» лучший в сравнении не только с этой тройкой, но и с некоторыми более крупными машинами. Даже при росте 180 см в третьем ряду можно усесть по схеме «сам за собой – сам за собой». Благо сиденья второго ряда имеют продольную регулировку в диапазоне 16 см.

Среднее арифметическое

После окончания университета прошло достаточно времени: я могу взглянуть

За доплату доступны системы Drive Mode Select и Dynamic Chassis Control. Первая позволяет управлять работой двигателя, корректировать «скорострельность» DSG и зажимать усилитель рулевого управления (режимы *Comfort*, *Normal*, *Sport*). Сущность второй – адаптивные амортизаторы с разными режимами работы.





Передняя панель выполнена из мягкого пластика, отклики мультимедийной системы быстрые. Есть индуктивная зарядка для смартфона, а вот слот USB в передней части салона только один. Но главное в том, что придраться к посадке и эргономике практически невозможно.

↓ Подголовники с откидными боковинами, помогающими фиксировать шею во время сна, – еще одно решение Simply Clever.



Картинка с системы кругового обзора выводится вместе с изображением с задней камеры и дополняется инфографикой работы парктроников. Задеть что-либо при маневрировании практически нереально.

в социальные сети и проследить судьбу знакомых мне «ботанов», тем самым подтвердив свою теорию. Они не стали гениями в этой жизни. Ни один не открыл бизнес и ничего не изобрел. Хотя многие всё же неплохо устроились и занимают престижные должности. Все эти ребята стали отличными наемными работниками. На их рубашках по-прежнему не бывает ни одной лишней складки, а на брюках – ни единого пятнышка. И еще с ними практически не о чем

поговорить. Я не удивлюсь, если в течение года кто-нибудь из них приобретет Kodiaq. Не удивлюсь, если это будет версия с дизелем.

Kodiaq – отличный автомобиль для таких людей. Правильных, расчетливых, вдумчивых и... да, немного скучных. Замечательный кроссовер. Предельно сбалансирован и умеренно хорош практически во всем, но не способен дарить яркие эмоции. И если слишком правильная жизнь – это не про вас, если в душе всегда бурлит желание сотворить что-нибудь особенное, возможно, новая Skoda вас разочарует. Если же шило в одном месте уже не торчит и вы давно научились расставлять мебель по фэншую, забудьте всё, что я вам сейчас сказал.



Передние сиденья можно установить предельно низко. Набивка анатомически жесткая, профили спинки и подушки хороши. Электропривод регулировок и память настроек на трех водителей – опция.

Очень просторный, очень продуваемый и очень правильный

Настолько правильный, что в сон клонит



← Для пассажиров второго ряда можно заказать отдельный климатический блок. Его работа безупречна.



→ Откидные столики с выдвигаемыми подстаканниками – точь-в-точь как на новом Тигуане.



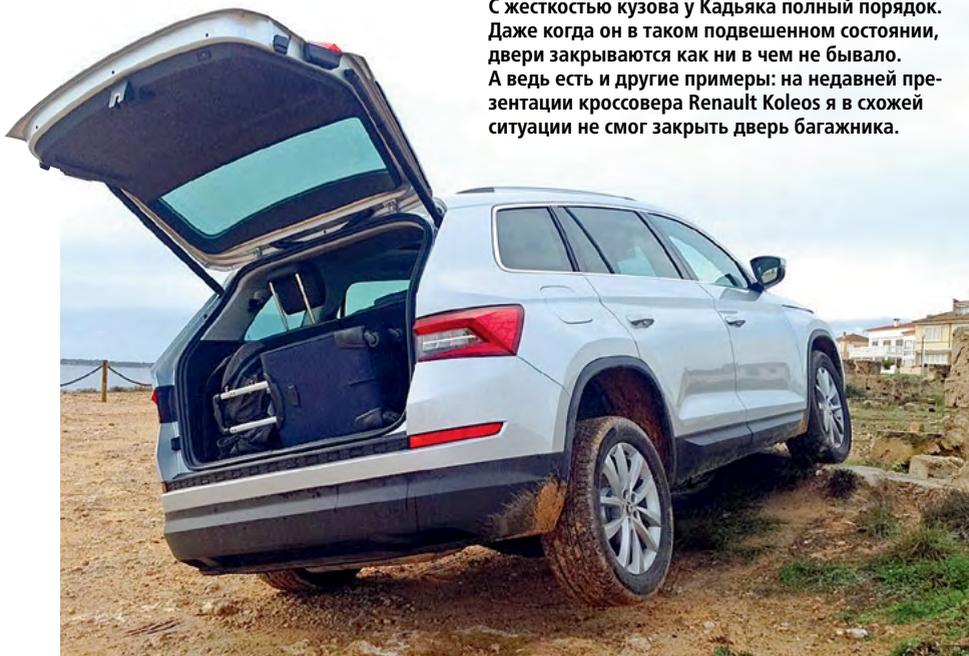
В нижней части задней центральной консоли есть слот USB и даже розетка на 220 В. Вот только крышка-шторка откровенно неудобна и может повредить нежный зарядный кабель.



Диапазон продольной регулировки сидений второго ряда – 160 мм. Это позволяет людям ростом 180 см садиться по схеме «сам за собой – сам за собой».



Даже за третьим рядом сидений найдется место трем чемоданов. В пятиместной конфигурации заявленный объем багажника составляет 720 литров (под шторкой). Фантастический результат!



С жесткостью кузова у Кадыка полный порядок. Даже когда он в таком подвешенном состоянии, двери закрываются как ни в чем не бывало. А ведь есть и другие примеры: на недавней презентации кроссовера Renault Koleos я в схожей ситуации не смог закрыть дверь багажника.

» КОНКУРЕНТЫ

Продажи Кадыка в России стартуют в первой половине нынешнего года. Ориентируйтесь на апрель или май. Если говорить о конкурентах, то геометрические размеры позволяют «коди» вести борьбу на стыке двух классов. Мы ожидаем, что он составит конкуренцию таким автомобилям, как Volkswagen Tiguan, Nissan X-Trail и Mazda CX-5. При этом семиместный Kodiaq может отбить покупателей у таких крупных машин, как Kia Sorento Prime и даже Honda Pilot.

Цены на Kodiaq объявят ближе к старту продаж. Производство в Нижнем Новгороде позволяет надеяться на то, что они окажутся адекватными.



Volkswagen Tiguan



← Пятая дверь – с электроприводом. В базовых версиях дверь придется закрывать вручную.



→ Съемный фонарик – одно из решений программы Simply Clever. Хотя, если мне не изменяет память, первыми до этого додумались в фирме Chrysler. Или Citroen?



Kia Sorento Prime

БОЛЬШОЙ БРАТ

Философствуем о счастье
и скоротечности времени
за рулем новой «пятерки»
BMW.

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



BMW 5-й серии 530d xDrive 540i

Длина/ширина/высота/база
4936/1868/1479/2975 мм

Объем багажника (VDA) 530 л

Снаряженная масса

1770 кг 1670 кг

Двигатель

дизельный, Р6, 24 клапана, 2993 см ³ ; 195 кВт/265 л.с. при 4000 об/мин; 620 Н·м при 2000–2500 об/мин	бензиновый, Р6, 24 клапана, 2998 см ³ ; 250 кВт/340 л.с. при 5500–6500 об/мин; 450 Н·м при 1380–5200 об/мин
---	---

Время разгона 0–100 км/ч

5,4 с 5,1 с

Максимальная скорость 250 км/ч

Топливо/запас топлива

ДТ/66 л АИ-92, АИ-95, АИ-98/68 л

Расход топлива: смешанный цикл

5,4 л/100 км 6,9 л/100 км

Трансмиссия

полный привод; А8 задний привод; А8



Представители BMW говорят, что обязательно выпустят новую пятидверку 5GT. Не вижу большого смысла: дизельная 530d xDrive великолепно подходит для «большого туризма».



В конце девяностых я был совсем ребенком, а «пятерка» BMW в кузове E39, мечта многих состоятельных людей, слыла синонимом прогресса. Сменив на конвейере угловатую «четырёхглазую» предшественницу с индексом E34, она воспринималась сдержанным, но невероятно гармоничным дизайном авторства Джорджи Нагашимы и прятала фамильные кругляши передних фар под единым стеклом. Она совершила огромный скачок в плане качества интерьера и уровня оснащения. И вплоть до конца нулевых мне (уверен, что многим из вас – тоже) казалось, что этот автомобиль будет современен и актуален всегда. Вот каким наивным я тогда был.

Время летит неумолимо быстро. «Тридцать девятую» сняли с конвейера в 2003-м. В том же году, когда мобильные телефоны с полифонией только начинали входить в обиход, а их цветные экраны и камеры с разрешением 0,3 мегапикселя казались чем-то абсолютно волшебным и вызывали бурю эмоций. На смену E39 пришла бэнгловская «шестидесятка», породившая много полемики и ознаменовавшая очередную эпоху в дизайне. А под занавес 2009 года немцы представили очередное поколение «пятерки» – в кузове

F10, которое до сегодняшнего дня можно было называть «нынешним». Вы тоже не заметили, как пронеслись очередные семь лет?

Семь пядей

Автомобили – как люди. С каждым новым поколением становятся больше и больше. Первая в истории «пятерка» (ее выпускали с 1972 по 1981 год) насчитывала 4620 мм в длину, E39 в середине девяностых вытянулась до 4775 мм. А сегодня длина «пятерки» G30 составляет уже 4935 мм при колесной базе 2975 мм. Это больше, чем у дебютировавшего год назад Мерседеса E-класса (4923 и 2939 мм соответственно). И, конечно же, больше, чем у предшественницы.

Вообще, при всем визуальном сходстве отличить новую «пятерку» от предыдущей проще простого. Если присмотреться, отличий – без малого миллиард. И все-таки самые явные из них – сросшаяся с радиаторной решеткой головная оптика и «жабры» на передних крыльях, которые помогают выводить воздух из колесных арок и уменьшают завихрения. При этом фары могут быть лазерными, а активное управление воздушными заслонками радиатора – и вовсе базовое оснащение. Если



Многофункциональный ключ – точь-в-точь как у новой «семерки».

Линейка моторов широка. Можно выбрать как скромную 190-сильную версию 520d, так и сумасшедшую M550 xDrive с 462-сильным V8. Будет и гибрид, но он окажется штучным товаром.



→ Электронные приборы достались «пятерке» от «большого брата». Никаких отличий – и читаются хорошо.



← В BMW стараются не отставать от главного конкурента и вовсю трудятся над элементами автопилота. Но пока это великолепие работает так себе: машина может запросто «вывалиться» из полосы в совершенно безобидной ситуации. И только к активному круиз-контролю нет вопросов.



Тачскрин с диагональю 10,25 дюйма – как на «семерке». А вот интерфейс мультимедийной системы – улучшенный. «Пятерка» тоже понимает язык жестов.

Восьмиступенчатый автомат хорош в любых режимах и в связке с любым мотором.

Интерьер «пятерки» добротнее, чем салон Е-класса. Подгонка деталей безупречная.

Клавиша включения обогрева руля – под ступицей. Расположения удобнее я не встречал. И, в отличие от Porsche, включить обогрев случайным нажатием при рулежке непросто.

Клавиши управления адаптивным круиз-контролем и системой удержания полосы собраны на левой рулевой спице.

Проекционный дисплей стал на 70% больше. Разумеется, показывает скорость, считанные фронтальной стереокамерой дорожные знаки и даже навигационные подсказки.

нужно интенсивное охлаждение, сервопривод размыкает планки на «ноздрах», в большинстве же ситуаций они остаются закрытыми – для лучшей аэродинамики.

Попытки сравнить G30 и F10 расстраивают баварцев. Ведь «пятерка» действительно новая. От слова «совсем». И если какие-то параллели всё же уместны, то только с нынешней «семеркой», у которой героиня рассказа одолжила и модульную платформу CLAR, и многие мелочи. Среди них цифровая приборная панель, гигантский 10,25-дюймовый тачскрин мультимедиа, система распознавания жестов и даже ключ. Тот самый многофункциональный ключ с сенсорным экраном, который так напоминает слайдер из середины нулевых.

И первые ощущения от интерьера очень схожи с теми, что дарит «семерка». Характер посадки, профиль сиденья, эргономика – всё то же самое! Разве что кожа, которой опционно

обтягивают переднюю панель, заметно грубее. Но на этом субординация заканчивается. Для «пятерки» можно заказать и восьмипрограммный массажер передних кресел, орудующий двадцатью воздушными камерами, и премиум-саунд Harman Kardon или Bowers & Wilkins, и рассредоточенную подсветку, мягко опоясывающую весь салон, и вентиляцию кресел. Если я продолжу перечислять, вы либо заснете, либо захотите меня убить.

И знаете, на заднем сиденье пусть и не фантастически, но весьма комфортно. Настолько, что под вопросом оказывается смысл существования короткобазной «семерки», чья колесная база лишь на 95 мм больше. Таким образом, выбирая между новой «пятеркой» и короткой «семеркой», можно руководствоваться исключительно необходимостью демонстрации статуса. Так или иначе, это история не про наш



Кресла очень похожи на «семерочные». В качестве опций доступны вентиляция и массаж с восьмью программами. Трехступенчатый обогрев – в базе.

↓ Хромированный молдинг с изгибом Хофмайстера отлично дополняет характерная выштамповка на задней стойке. А какие пропорции! По «жабрам» на передних крыльях можно легко отличить G30 от предшественницы.



Оptionные планшеты для задних пассажиров – также «семерочные». Вот только много ли покупателей «пятерок» захотят доплачивать за опции такого рода?



В качестве опции – аудиосистема Bowers & Wilkins с алмазными высокочастотными динамиками. Вновь как на «семерке».

Новая «пятерка», помимо прочего, может связаться с моим телефоном, свериться со списком дел на сегодня и построить оптимальный маршрут, исходя из ситуации на дорогах



рынок, ведь короткобазную «семерку» к нам не поставляют.

Большие радости

Модификаций будет много – начиная с 190-сильной дизельной 520d, на которую придется львиная доля продаж, и заканчивая сумасшедшей M550i xDrive, про которую на момент написания этой статьи известно только одно: выработке эндорфинов у водителя и его пассажиров поспособствует V-образная «восьмерка» мощностью 462 силы. Будет и новая M5, причем полноприводная!

Вот и у меня сейчас полный привод, но попроще – на дизельной версии 530d xDrive.

Господи! Даже на ходу «пятерка» напоминает «семерку», причем сейчас это вовсе не комплимент. В первую очередь G30 копирует «большого брата» не тишиной и плавностью хода (с ними, кстати, полный порядок), а ощущением огромной, тяжелой машины. Вот только если в «семерке» – автомобиле для пассажира – от этого ощущения можно и должно ловить кайф, то «пятерке», якобы заточенной под водителя, это абсолютно не нужно. Спустя первые десять километров

Колесная база новой «пятерки» составляет 2975 мм: это на 46 мм больше, чем у нынешнего E-класса, и на 95 мм меньше, чем у короткобазной «семерки». При стандартной посадке места хватит людям любого роста, но закинуть ногу на ногу не получится никому. Кстати, сюда можно установить сразу три детских кресла.



мне даже захотелось вернуть организаторам машину и попросить взамен «трешку» – хотя бы на десять минут. Просто чтобы вспомнить, каким может быть настоящий автомобиль для водителя.

Впрочем... Если проехать еще немного, ты привыкаешь к машине и находишь обещанное удовольствие. Получи – распишись! Даже в спортивном режиме адаптивного шасси «пятерка» демонстрирует отменную плавность хода и эталонный уровень обратной связи на руле. Дизель вкусно звучит и выдает свою природу разве что низким

расходом топлива. При этом 265 сил выстреливают G30 до первой сотни за 5,4 секунды! А это значит, что 530d xDrive – полноценный гран-туризм на все случаи жизни. Быстрый и экономичный зимой и летом. Комфортный и, если не строить сверхиллюзий, азартный. Всецело крутой! Но если вам все-таки мало, добро пожаловать за руль бензиновой «пятерки сороковой».

За классным опционным M-штурвалом BMW 540i я получил именно то, что искал, – ощущение легкости и полное взаимопонимание с автомобилем. Такая «пятерка» всего

на 100 кг легче полноприводной 530d xDrive, но кажется, что на все двести или триста! И да, она куда больше напоминает «трешку». Причем это заслуга не более мощного 340-сильного двигателя (разница в разгоне до сотни всего 0,3 секунды), а на редкость сбалансированного шасси. Отсутствие полного привода не ощущается даже на горных серпантинах и даже в том случае, если на выходе «открываешься» рано. Потенциал подвески с системой подавления кренов Dynamic Drive таков, что даже при быстром пилотаже система стабилизации остается не у дел. Запас по «держаку» фантастический, а опционные М-тормоза должны обеспечивать высокую стойкость к перегреву. Хотя и с обычными тормозными механизмами на 530d xDrive был полный порядок.

На пресс-конференции вечером того же дня инженеры и маркетологи BMW говорили о резко выросшем в последнее время темпе жизни. Мы ведь и правда живем в потрясающую эпоху цифровых и облачных технологий. Благодаря техническому и информационному прогрессу, процессы, которые прежде

» РАЗДУВАЯ НОЗДРИ

Нынешнее поколение «пятерки» – седьмое. Отсчет ведут с 1972 года, когда на конвейер встала «пятерка» в кузове E12 ❶ дизайнера Марчелло Гандини. В 1981-м выкатили второе поколение, с индексом E28 ❷. В 1988-м дебютировала легендарная E34 ❸. Следующее поколение, с кузовом E39 ❹, появилось в 1995-м, став настоящим прорывом. В 2003-м вышла так нелюбимая многими, но, тем не менее, популярная E60 ❺ Криса Бэнгла. И лишь в 2009 году ее сменила F10 ❻, которую пока еще можно купить новой. Всего же за 45 лет было выпущено без малого 8 000 000 «пятерок».

отнимали годы и месяцы, сегодня занимают недели и дни. Технологии помогают развитию новых технологий. Прогресс – снежный ком. Растет ввысь куда быстрее, чем люди и автомобили со сменой поколений.

Вот и новая «пятерка», помимо прочего, может связаться с моим телефоном, свериться со списком дел на сегодня и построить оптимальный маршрут, исходя из ситуации на дорогах. Она же подскажет, какую АЗС на пути следования лучше выбрать для заправки. Десять лет назад о таких «фишках» никто и мечтать не думал, а сегодня они просто есть. Мы принимаем их как должное. Мы привыкли.

Выйдя с пресс-конференции, я сидел в припаркованных на улице «пятерках» прежних поколений, которые организаторы привезли из музея BMW Welt – для контраста. Даже сравнительно современная E60, которую сняли с конвейера в 2009-м, на фоне новой машины – прошу прощения, «дрова». У нее в центральном подлокотнике – бортовой кнопочный телефон с монохромным дисплеем. Старомодные материалы отделки, странная эргономика.

Глядя на всё это, тяжело и абсолютно бессмысленно отрицать прогресс. Но иногда так хочется притормозить и вспомнить, как мы умели радоваться простым вещам. Я вспоминаю восхитительный звук



Заявленный объем багажника – 530 литров. Это на десять литров меньше, чем у Мерседеса Е-класса. Разумеется, есть система бесконтактного доступа: чтобы открыть багажник, достаточно пнуть невидимку под бампером.

2,5-литрового двигателя М50 на старой E34 друга, помню сладковатый запах кожаного салона и 8,6 секунды до сотни. В середине девяностых они ощущались гораздо ярче, чем 5,1 секунды нынешней 540i. Я рад прогрессу. Но очень страшно представить, что однажды сегодняшняя – практически безупречная – G30 будет стоять в стройном ряду «прошлых» поколений «пятерок» BMW и кто-нибудь назовет ее «дровами».

3P



Никогда прежде пятая серия не подбиралась так близко к седьмой

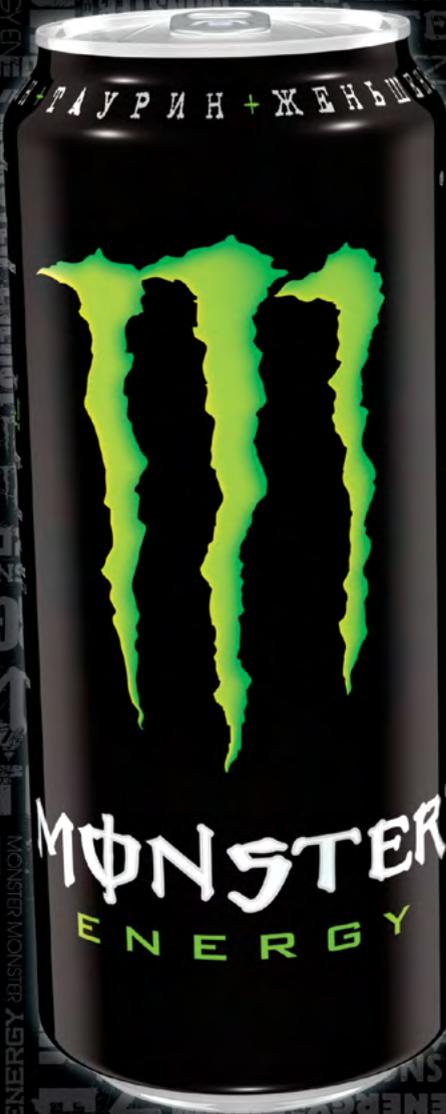


...и не отрывалась так далеко от третьей





MΦNSTER ENERGY



Unleash
the Beast!

MONSTER ENERGY® UNLEASH THE BEAST!®
© MONSTER ENERGY COMPANY 2016

MONSTERENERGY.COM    

БИ-ТУРБО

Знакомимся с тандемом новых Infiniti.

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

На наш рынок поставляются только двухлитровые полноприводные QX30. С динамикой у них всё в порядке, а с ценой беда – от 14 742 000 тг.



Ударить кроссовером по...

Когда год назад я ездил по Португалии на хэтчбеке Infiniti Q30 (3P, 2016, № 1), было очевидно, что вскоре на его основе создадут кроссовер. Ведь «тридцатка» построена на компактной мерседесовской платформе MFA. И если Q30 является альтер эго немецкого А-класса, то QX30 представляет собой вариацию на тему GLA. Логичный шаг. Сегмент компактных премиум-кроссоверов растет как на дрожжах – в нем же играют Audi Q3 и BMW X1, которые расходятся неплохими тиражами.

В Infiniti рассчитывают, что QX30 сбалансирует модельный ряд и позволит привлечь молодых покупателей в возрасте 20–35 лет, с годовым доходом около двух с половиной

миллионов рублей, ценящих высокий стиль и современные технологии. А привлечь есть чем. Как хороши Z-образные задние стойки крыши и атлетические рельефные боковины! Разве скажешь, что в основе своей это Mercedes? Сгусток энергии!

Процесс трансформации хэтчбека в кроссовер не ограничился только лишь увеличением клиренса с 172 до 202 мм. У QX30 расширенные колесные арки, накладки на кузове из устойчивого к царапинам пластика, иные бамперы с защитными металлическими накладками и релинги на крыше. Завершают картину крупные для машины такого сегмента стандартные 18-дюймовые колеса.

На водительском месте – всё то же самое, что я видел год назад на Q30.

Ну, почти. Чего не было на европейских машинах, так это модуля системы ЭРА-ГЛОНАСС: он пристроился над салонным зеркалом заднего вида.

В остальных салонах «тридцаток» – близнецы-братья. И много общего с Мерседесами GLA и А-класса: те же панель приборов, размещенные на дверях блоки управления электроприводами сидений и перегруженный функциями единственный подрулевой рычажок.

В Мерседесах с этим решением примирает то, что справа на рулевой колонке пристроен селектор автомата, но в Infiniti такая логика не работает, поскольку джойстик управления трансмиссией расположен на центральном туннеле. Зачем тогда огород городить?



→ Приборы – мерседесовские. Свой только шрифт, который приятнее исходного.

← Предлагают три цветовых решения салона: черный, бежевый и коричневый, доступный при заказе пакета Café Teak.

→ Компактный и стильный селектор автомата у Мерседесов идет только в версиях AMG. А у Infiniti это стандартное оснащение.



Двухлитровый 211-сильный турбомотор подходит QX30, как мясо к красному вину

Infiniti QX30

Длина/ширина/высота/база
4425/1815/1530/2700 мм

Объем багажника 430/1223 л

Снаряженная масса 1542 кг

Двигатель бензиновый, R4,
16 клапанов, 1991 см³,
155 кВт/211 л.с. при 5500 об/мин;
350 Н·м при 1200–4000 об/мин

Время разгона 0–100 км/ч 7,3 с

Максимальная скорость

230 км/ч

Топливо/запас топлива

АИ-95/56 л

Расход топлива:

смешанный цикл 6,9 л/100 км

Трансмиссия полный привод; А7



**Едет QX30
очень породисто!**



**При такой цене покупателей
придется поискать**

Пока QX30 предлагают лишь с одним двигателем. Взятый из штутгартских загашников двухлитровый бензиновый турбомотор развивает 211 л.с. и подходит машине, как мясо к красному вину. Прекрасно уравновешенный, бесшумный.

А динамика! Спустя 7,3 секунды после старта Infiniti разменивает вторую сотню и даже не думает снижать градус разгона. Хорошо себя проявил и семиступенчатый робот с двумя мокрыми сцеплениями (входит в базовое оснащение): передачи меняет плавно, но быстро и предсказуемо. Правда,

эти эпитеты относятся к режимам *Standard* и *Sport*, а в положении *Eco* машина впадает в летаргический сон, напрочь теряя молодецкую удалу.

Трудно уговорить себя ехать в таком ритме, даже если радеешь об экологии и экономиишь копейку-другую на топливе.

А вот возможности изменять жесткость подвески нет, хотя на Мерседесах она предусмотрена. Я не считаю это потерей, поскольку выбранные настройки шасси чрезвычайно удачны. Infiniti бабочкой порхает по серпантину, удивляя высоким пределом устойчивости: ESP вступает в дело в самый последний момент. Высокой стабильности во многом способствует полноприводная трансмиссия с электрогидравлической многодисковой муфтой, которая, замыкаясь,

способна передать на задние колеса до половины крутящего момента.

Но больше всего впечатлила плавность хода: подвеска поистине «всеямная» – она поразительно легко и беззвучно расправляется с неровностями любого калибра. Даже на разбитом проселке QX30 поразительно комфортно.

К слову, о нехоженых дорожках: вопреки статусу кроссовера, QX30, по мнению производителя, не должен покидать асфальт. Дескать, это сугубо городской автомобиль, которому полный привод нужен лишь для безопасного движения по скользким дорогам. Интересно – как это будут объяснять покупателям российские дилеры?

Чем еще удивил QX30? Ценой. Нижняя планка – 14 742 000 тенге. Полноприводный



↑ В потолок встроен модуль ЭРА-ГЛОНАСС – «тридцатка» стала первым Infiniti с такой системой.

← Сиденья удобные, но скользкие – в поворотах не держат.

→ Задним пассажирам просторно в коленях, но для ступней места впритык. И над головой «воздуха» маловато.





Infiniti Q50 3.0t

Длина/ширина/высота/база 4790/1820/1445/2850 мм
Объем багажника 500 л
Снаряженная масса 1800 кг
Двигатель бензиновый, V6, 24 клапана, 2997 см³, 298 кВт/405 л.с. при 6400 об/мин; 475 Н·м при 1600–5200 об/мин
Время разгона 0–100 км/ч 5,4 с
Максимальная скорость 250 км/ч
Топливо/запас топлива АИ-95/52 л
Расход топлива: смешанный цикл 9,3 л/100 км
Трансмиссия полный привод; А7



Красная
литера S –
главный признак
405-сильной
модификации.

↑ В пологих поворотах седан ведет себя превосходно, четко следуя намеченной траектории.

→ У шестицилиндровых Q50 выхлопные патрубки украшены перфорацией.



Плавность хода у Q50 вышла на новый уровень – машина больше не вздрагивает на каждой трещинке

Mercedes-Benz с таким же мотором на 350 тысяч дешевле! Конечно, базовый GLA оснащен победнее, но ведь не каждому требуются светодиодные фары, навигатор, кожаный салон и электроприводы сидений с памятью. Но Infiniti скромных версий не предлагает. Потому и планы продаж на 2017 год не масштабные: всего-то тысяча машин. В офисе Infiniti сами в шоке – и планируют выбрать поставки упрощенных модификаций. Если «дождут» японцев, останутся в выигрыше.

Синяя пуля

До сих пор седан Infiniti Q50 был доступен исключительно с 211-сильным двигателем и в заднеприводном варианте. Сомнительное сочетание для машины, претендующей на солидность. И вот другая крайность: на рынок выходит полноприводный Q50 3.0t с трехлитровым турбомотором V6 отдачей 405 л.с. Это самый мощный среднеразмерный седан в истории Infiniti!

У двигателя с мудреным индексом VR30DDTT – непосредственный впрыск



топлива, две турбины, жидкостный интеркулер, интегрированный в головку цилиндров выпускной коллектор. В общем, всё серьезно.

Динамика – огонь! До сотни – за 5,4 секунды. А в салоне тишь и благодать. Лишь когда стоишь на светофоре, по полу, сиденьям и даже по рулю бегают легкая вибрация.

Связь между «штурвалом» и колесами не механическая, а электронная – по проводам (steering by wire). В Q50 нового модельного года информативность рулевого управления заметно повысилась – и теперь нет ощущения, что играешь в компьютерный симулятор. Будь то прямой участок, скоростной пологий поворот или опасная горная дорога с лихо закрученными виражами – в любых условиях усилие на руле и обратная связь практически идеальные.



Q50 способен разбудить даже меланхолика



О транспортном налоге лучше не думать

Топовый Q50 примечателен и активными амортизаторами.

Плавность хода вышла на принципиально новый уровень – машина больше не вздрагивает на каждой трещинке. Даже проезд по «лежащим полицейским» не обобщается экзекуцией. Свою роль сыграли и шины «ран-флэт» с более мягкой резиной, на которые японцы перешли с конца 2016 года.

По сравнению с заднеприводной версией топовый Q50 3.0t заметно крепче стоит на ногах: автоматически подключающаяся передняя ось позволяет уверенно ехать даже по скользкой дороге.

Если на одну чашу весов поставить QX30, а на другую – Q50 3.0t... Я взял бы седан! Он просторнее, эмоциональнее, презентабельнее – и стоит тех же денег (от 15 120 000 тг). Прямые конкуренты дороже. За 326-сильный BMW 340i xDrive нужно выложить как минимум 16 108 200, а за 367-сильный Mercedes-AMG C 43 и вовсе 19 224 000 тенге.



Kazakhstan International Automotive Expo

Supported by **automechanika**

www.kiae.kz

Международная выставка запасных частей,
автокомпонентов и оборудования для технического
обслуживания автомобилей



COMMERCIAL TRANSPORT EXPO CENTRAL ASIA

www.cteca.kz

Международная выставка коммерческого транспорта

Покажем лучшее

28 февраля - 2 марта, 2017

Республика Казахстан, г. Астана

Выставочный центр «Корме»

Организатор:



Выставочная
компания
«Астана-Экспо КС»

Официальная поддержка:



Министерство по
инвестициям и развитию
Республики Казахстан



Ассоциация
Казакстанского
автобизнеса



Союз международных
автомобильных перевозчиков
Республики Казахстан

+7 (7172) 27-82-82

ok@astana-expo.com



КИБЕРНЕТИКА

КУПЕ



Ни на секунду нельзя забывать, что обладаешь S-версией купе. «Напоминалки» нанесены на пороги.

Версию S5 Coupe отличают парящий шильдик на крыле и серебристые корпуса наружных зеркал.



В базовой версии колёса у «эски» 18-дюймовые. За доплату ставят 19-дюймовые (на фото). Шины Hankook идут на первичную комплектацию, в том числе на «эску».





Чего в А5 Соре больше –
ручного труда или новомодных
технологий?

Автор **Максим Гомянин**,
фото фирмы Audi

Audi A5 TFSI quattro	A5 TDI quattro	S5 TFSI quattro
Длина/ширина/высота/база 4673/1846/1371/2764 мм		
Объем багажника (VDA) 465 л		
Спаренная масса		
1500 кг	1565 кг	1615 кг
Двигатель		
бензиновый, P4, 16 клапанов, 1984 см ³ , 183 кВт/249 л.с. при 5000– 6000 об/мин; 370 Н·м при 1600– 4500 об/мин	дизельный, P4, 16 клапанов, 1968 см ³ , 140 кВт/190 л.с. при 3800– 4200 об/мин; 400 Н·м при 1750– 3000 об/мин	бензиновый, V6, 24 клапана, 2995 см ³ , 260 кВт/354 л.с. при 5400– 6400 об/мин; 500 Н·м при 1370– 4500 об/мин
Время разгона 0–100 км/ч		
5,8 с	7,2 с	4,7 с
Максимальная скорость		
250 км/ч	235 км/ч	250 км/ч
Топливо/запас топлива		
AI-95/58 л	DT/58 л (12 л*)	AI-95/58 л
Расход топлива: смешанный цикл		
5,9 л/100 км	4,4 л/100 км	7,3 л/100 км
Трансмиссия		
полный привод; P7: полный привод; P7: полный привод; A8		
*Объем бака с раствором AdBlue (аналог мочевины).		



Версия S line
отличается
от обычного
A5 Соре иным
передним бам-
пером и шильди-
ком на решетке
радиатора.

Четыре выхлоп-
ных патрубка –
прерогатива
спортивной
S5 Соре.



Багажник стал больше на десять литров
в сравнении с прошлой моделью: его
объем 465 литров. Потянув за петли, рас-
кладываю спинку заднего ряда. Она рас-
резана в пропорции 40:20:40.



Сидя в кожаном кресле, я поймал себя на мысли, что не хочу отсюда выходить. Интерьер красив, а смотреть на красивые вещи можно часами. И руль не спешишь выпускать из рук – сжимать бы его вечно!

Я смотрел на маяк в португальском городе Авейру и думал о том, как изменится жизнь с приходом в нее современных технологий. Раньше от этой 66-метровой башни зависели сотни кораблей, заходящих в порт, а теперь маяк не больше чем местная достопримечательность. В автомобильном бизнесе всё схоже. Сколько марок, производивших нестандартные машины, кануло в Лету, не сумев адаптироваться к стремительно меняющимся трендам? А вот Audi адаптировалась. Купе A5 второго поколения, деликатно сочетающее кропотливую ручную работу и инновации, – яркий тому пример.

Буйство красок

Португалию я вспомнил неслучайно: немцы решили провести мировую презентацию купе

именно там. Смысл затеи понял только вернувшись, когда в стенах флагманского салона Audi вдруг вспыхнула пестрая португальская мозаика: на огромном мониторе я решил собрать свой виртуальный A5 Coupe, и от разнообразия цветов кузова, кожи и алькантары, ценных пород дерева, карбона и алюминия у меня зарябило в глазах. На любой вкус и кошелек!

Кстати, о кошельке. В самом простом исполнении, с двухлитровым дизельным мотором мощностью 190 л.с., «пятерка» стоит 13 986 000 тенге.

Бензиновая 249-сильная машина обойдется в 14 742 000 тенге. Ну а S5 Coupe – адресно-наливной укол для амбициозных белых воротничков, рискованных биржевых игроков и яппи – оценен в 20 790 000 тенге.

Полный привод, три литра, 354 силы и 4,7 секунды до сотни! От «эски» сердце начинает биться чаще. Есть ради чего мчаться с рассветом на работу и засиживаться за полночь. Прислушаться к интуиции, ставить на рост или падение, пробивать, казалось бы, невыполнимые идеи – всё ради того, чтобы однажды овладеть этой красотой и мощностью.

Хотите знать, как едет заряженное купе? Ускорение – как удар в спину! И – тишина. Шумоизоляция такая, что звуков извне почти не слышно, лишь мотор злобно огрызается из-под капота.

Восьмиступенчатый автомат ZF умело управляется с «табуном» и, как отличный наездник, помогает «гнедым» раскрыть весь свой потенциал. Максимально прищипывает их в спортивном режиме, а в городе дает

На дисплее диагональю 8,3 дюйма все пиктограммы знакомы по другим моделям Audi.

Трехзонный климат-контроль оснащен сенсорными клавишами: поднес руку – и тут же всплывают подсказки. Ездовые режимы можно выбирать кнопками Drive Select внизу на центральной консоли или шайбой MMI.





Полный привод, три литра, 354 силы и 4,7 секунды до сотни! От «эски» сердце начинает биться чаще

розды – и смена передач не чувствуется вовсе.

Для СНГ все «пятерки» полноприводные, и при неторопливой езде крутящий момент между передними и задними колесами распределяется в пропорции 40:60, придавая управляемости нейтрально-заднеприводный привкус.

Черт! Перебрал со скоростью на входе в поворот! Межосевой самоблокирующийся дифференциал Torsen вкупе со спортивным дифференциалом задней оси, которым опционно оснащена эта машина, умеет корректировать вроде бы неисправимые ошибки. Я уже смирился с тем, что красиво поворот не пройти, но задняя ось совершает маленькое чудо, возвращая меня на нужную орбиту. И даже в самых крутых поворотах

крены минимальны – благодаря опционным электронно-управляемым амортизаторам, жесткость которых меняет система Audi drive select.

Приятно, что даже в спортивном режиме «эска» не превращается в костотряс, будь под колесами даже уставший асфальт. Пожалуй, именно такой баланс цепкости и плавности хода заслуживает эпитета «идеальный грантуризм».

Рукотворный мир

Есть в Португалии крохотный городок Кошта-Нова. Его главная достопримечательность – ярко раскрашенные полосатые домики. Это чтобы рыбацкий кормилец всегда знал, где родной дом. Вот и в салон Audi хочется возвращаться после трудного рабочего дня. Даже

когда что-то идет не так, успокаиваешься, стоит погрузиться в умеренно цепкие кресла. Мощност и разгон вдруг уходят на второй план, отступая перед теплом и уютом, которыми пропитана аура этого интерьера. Положительная энергетика – вещь заразная. И вот уже хочется настроиться на позитив. А усиливают оптимизм новые технологии.

На огромной виртуальной приборной панели Audi Virtual Cockpit отображается карта навигации Google Earth, причем в 3D-формате. Панель можно настроить под себя: сделать карту во всю ширину или разместить в центре крупный тахометр. Маршрут поездки продублирован проекцией на лобовом стекле и картинкой на 8,3-дюймовом центральном мониторе. Да еще голосовые подсказки помогают. Не заблудишься.



Впервые купе оснастили виртуальной приборной панелью Audi Virtual Cockpit. Это 12,3-дюймовый дисплей с разрешением 1440 на 540 пикселей. Картинку на экране можно задавать по своему усмотрению.

Шайба-джойстик – центр управления системой MMI. За ним – селектор автомата. У восьмиступенчатой гидромеханики рычаг такой же формы, как у семиступенчатого робота S tronic.



Дизайнерам не откажешь в смекалке: ключ фиксируется держателями в подстаканнике.

Большой дисплей похож на мини-планшет, но результатом «пальпации» станет лишь отпечаток на стекле – экран не сенсорный. Управление всем функционалом возложено на шайбу-джойстик системы MMI на центральной консоли, и на ходу это, пожалуй, удобнее – можно работать на ощупь.

Адаптивный круиз-контроль следит за идущим впереди автомобилем. Ускоряется, тормозит, держит дистанцию. Не теряет «ведущего» из виду и на круговой развязке. Лишь когда в повороте разметка стерта, A5 Coupe норовит уплыть в сторону.

В вялотекущем потоке это почти беспилотник. Радары и датчики отслеживают движение других машин, считывают дорожные знаки, разметку, направление дороги. Поэтому на скоростях до 60 км/ч A5 Coupe может двигаться в пробке самостоятельно. Поначалу боязно отпускать руль, но тут главное – не нервничать: всё идет по плану!

Современные технологии меняют нашу жизнь, без них уже никуда. Но всё, в чем чувствуется тепло человеческих рук, по-прежнему бесценно. Чего больше в Audi A5 Coupe? Пожалуй, идеальная развесовка – 50:50! **3P**



Отличить спортивную версию купе S5 (слева) можно по бамперам. И конечно же, по ураганному разгону.



1969

Audi 100 Coupe S считают прямым предком A5. Двухдверный седан показали в октябре 1969 года, а Coupe S – осенью 1970 года. Купе оснащали мотором объемом 1,9 литра, мощностью 112 или 115 л.с. Он работал в паре с четырехступенчатой механикой либо четырехскоростным автоматом. Стильный автомобиль с кузовом фастбек был тепло принят рынком.

1980



Quattro – волшебное слово, с которым у купе началась новая жизнь. Полноприводную двухдверку Audi quattro на базе седана Audi 80 показали в Женеве в 1980 году. Позже вышла и переднеприводная версия. Машина стала легендой в мировом ралли, а компания показала, что полный привод больше не привилегия вседорожников и грузовиков. Спортивному автомобилю он тоже пришелся очень кстати.

1988



В 1988 году появилось следующее поколение Coupe – новинку построили на базе Audi 80 с кузовом B3. Моторы стали мощнее: двухлитровый развивал 136 сил, а 2,3-литровая «пятерка» выдавала 136 или 170 «лошадей». Была и полноприводная версия S2, в чреве которой билось 220-сильное «турбо-сердце», разогнавшее купе до сотни за 5,8 секунды.

Какие недостатки у этих сидений? Хм... Я таковых не обнаружил. Сиденья можно отделать кожей или алькантарой. Количество возможных вариантов обивки удовлетворит самого дотошного клиента.



Такую отделку дверей невольно хочется пощупать – хороша!

Сел в кресло – и тут же автоматическая система услужливо подает ремень безопасности.



Современные технологии меняют нашу жизнь, без них уже никуда. Но всё, в чем чувствуется тепло человеческих рук, по-прежнему бесценно



2007

Очередное купе вышло после одиннадцатилетнего перерыва, в 2007 году. Под капотом машины, построенной на модульной платформе MLB, работал 265-сильный мотор V6 объемом 3,2 литра.



2011

В 2011 году купе основательно доработали. Изменения коснулись не только внешности, но и технической начинки. На полноприводных версиях вместо самоблокирующегося дифференциала Torsen появился цилиндрический дифференциал с коронными шестернями. А S-версия получила новый двигатель: V-образную «шестерку» мощностью 333 л.с.



2016



ДЛИННЫЕ

Э то не ошибка: тестовый Volkswagen Touareg стоит 22,7 миллиона тенге! Модель, которую после семи лет конвейерной жизни в следующем году сменит новое поколение, на треть дороже, чем Hyundai Grand Santa Fe с новым мотором

3.0 GDI и только что появившийся Nissan Murano.

Kia Sorento Prime делит платформу с Grand Santa Fe, но оснащен уже немолодым 3,3-литровым двигателем с распределенным впрыском, – вот и сравним, какой из силовых



Kia Sorento Prime

ДВИГАТЕЛЬ:
бензиновый, 3,3 л (249 л.с.)
КОРОБКА ПЕРЕДАЧ:
6-ступенчатый автомат
КОМПЛЕКТАЦИЯ:
Premium

Hyundai Grand Santa Fe

ДВИГАТЕЛЬ:
бензиновый, 3,0 л (249 л.с.)
КОРОБКА ПЕРЕДАЧ:
6-ступенчатый автомат
КОМПЛЕКТАЦИЯ:
High-Tech, пакет опций
Advanced

Nissan Murano

ДВИГАТЕЛЬ:
бензиновый, 3,5 л (249 л.с.)
КОРОБКА ПЕРЕДАЧ:
вариатор
КОМПЛЕКТАЦИЯ:
Тор

Volkswagen Touareg

ДВИГАТЕЛЬ:
дизельный, 3,0 л (245 л.с.)
КОРОБКА ПЕРЕДАЧ:
8-ступенчатый автомат
КОМПЛЕКТАЦИЯ:
индивидуальная



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

ДЕНЬГИ

Разбираемся, с кем придется конкурировать новому кроссоверу Nissan Murano.

Автор **Вадим Никишев**,
фото: **Георгий Садков**

агрегатов лучше. А под капотом Туарега роко-чет дизель: найти бензиновую машину крайне сложно, поскольку на их долю приходится лишь пятая часть продаж. Наконец, Nissan продолжает активно продвигать вариаторы, тогда как остальные верны гидромеханическим автоматам.





ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ

	HYUNDAI GRAND SANTA FE 3.0 GDI	KIA SORENTO PRIME 3.3 MPI	NISSAN MURANO 3.0 V6	VW TOUAREG 3.0 V6 TDI
Снаряженная/полная масса	1937/2600 кг	1939/2510 кг	1818/н.д.	2148/2840 кг
Время разгона 0–100 км/ч	9,2 с	8,2 с	8,2 с	7,6 с
Максимальная скорость	207 км/ч	210 км/ч	210 км/ч	220 км/ч
Радиус разворота	5,62 м	5,55 м	5,80 м	5,95 м
Топливо/запас топлива	АИ-92, АИ-95/71 л	АИ-92, АИ-95/71 л	АИ-95/72 л	ДТ/100 л
Расход топлива: город./загород./смешан. цикл	14,1/8,4/10,5 л/100 км	14,4/8,3/10,5 л/100 км	13,8/8,0/10,2 л/100 км	10,0/6,4/7,7 л/100 км
ДВИГАТЕЛЬ				
Тип	бензиновый	бензиновый	бензиновый	дизельный
Расположение	спереди, поперечно	спереди, поперечно	спереди, поперечно	спереди, продольно
Конфигурация/число клапанов	V6/24	V6/24	V6/24	V6/24
Рабочий объем	2999 см ³	3342 см ³	3498 см ³	2967 см ³
Степень сжатия	11,0	11,5	10,3	17,0
Мощность	183 кВт/249 л.с. при 6400 об/мин	184 кВт/250 л.с. при 6400 об/мин	183 кВт/249 л.с. при 6400 об/мин	180 кВт/245 л.с. при 3800–4400 об/мин
Крутящий момент	306 Н·м при 5300 об/мин	318 Н·м при 5300 об/мин	325 Н·м при 4400 об/мин	550 Н·м при 1750–3800 об/мин
ТРАНСМИССИЯ				
Тип привода	полный	полный	полный	полный
Коробка передач	A6	A6	CVT	A8
Передаточные числа: I/II/III/IV/V/VI/VII/VIII/з.х.	4,65/2,83/1,84/1,39/1,00/0,77/—/—/3,39	4,65/2,83/1,84/1,39/1,00/0,77/—/—/3,39	—	4,97/2,84/1,86/1,44/1,21/1,00/0,83/0,67/4,07
Главная передача	3,32	3,20	н.д.	3,27
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ				
Подвеска: спереди/сзади	McPherson/многорычажная реечная, с электродулителем	McPherson/многорычажная реечная, с электродулителем	McPherson/многорычажная реечная, с электродулителем	многорычажная/многорычажная реечная, с электродулителем
Рулевое управление	дисковые, вентилируемые/дисковые	дисковые, вентилируемые/дисковые	дисковые, вентилируемые/дисковые	дисковые, вентилируемые/дисковые, вентилируемые
Тормоза: спереди/сзади	дисковые, вентилируемые/дисковые	дисковые, вентилируемые/дисковые	дисковые, вентилируемые/дисковые	дисковые, вентилируемые/дисковые
Шины	235/55 R19	235/55 R19	235/55 R20	265/50 R19

» ДОРОГИ ДОРОГИ

Настоящим вседорожником в нашей компании можно считать только Touareg в исполнении 4XMotion – с раздаточной коробкой OBV. В обычных условиях крутящий момент распределяется между осями в пропорции 38:62, но при изменении сцепления соотношение гуляет в пределах от 20:80 до 60:40. Вдобавок межосевой и задний дифференциалы можно заблокировать принудительно! Поэтому в нашем испытании ролик-выми платформами, имитирующими скользкие участки с нулевым коэффициентом сцепления, Туарегу не покорилось лишь самое сложное упражнение, в котором контакт с асфальтом был только у одного переднего колеса. И то для съезда с роликов просто не хватило сцепного веса: колесо выгрызло ямку на дороге, но стронуть тяжелый автомобиль не смогло.

Touareg вне конкуренции и по геометрической проходимости. Углы въезда, съезда и рампы самые большие, просвет под защитой двигателя благодаря пневмоподвеске увеличивается с 210 до 270 мм. Причем Touareg с продвинутой трансмиссией дорожке обычного на 351 000 тенге.

Sorento Prime, Grand Santa Fe и Murano серьезными «проходимцами» не назовешь. У всех клиренс – в пределах 175–185 мм. Близки углы въезда и рампы, а по углу съезда небольшое преимущество только у Murano. Осталось придумать, где оно может пригодиться, ведь мурановское подбрюшье самое уязвимое, а межосевая муфта не всегда своевременно подключает задние колеса.

Руль хорош – и по форме, и по расположению кнопок, и по информативности.

Дополнительный отсек для мелочевки никогда не будет лишним.

В бардачке – выдвижной чейнджер. Его можно спрятать в недрах панели, если нужен весь объем бардачка.

Огромный тачскрин мультимедиа-системы и шеренга равно-великих кнопок – следствие попытки омолодить модель.

Только в Туареге предусмотрены полноценные дверные ручки – даже у водителя.

Блок климат-контроля спрятан внизу консоли – управлять температурой и следить за мелкой индикацией неудобно.

С разъемом Media-In надо что-то делать. Либо искать к нему недешевые фирменные переходники, либо, что лучше, ждать, когда со сменой поколений его заменит стандартный USB-порт.

Классика или консерватизм? Каким бы ни был эпитет, в низком качестве интерьер Туарега не упрекнуть.

Volkswagen Touareg

В 2002 году появился Touareg первого поколения, платформа которого легла в основу родственных кроссоверов Porsche Cayenne и Audi Q7. Нынешний Touareg выпускают с 2010 года, прошлогодний рестайлинг поможет ему продержаться до 2017-го, когда появится преемник.

ДВИГАТЕЛИ: бензиновый: 3.6 (249 л.с.) – от 2 600 000 Р
дизельные: 3.0 (204 л.с.) – от 2 890 000 Р
3.0 (245 л.с.) – от 3 020 000 Р



Образцовая комбинация приборов с крупными аналоговыми шкалами и четким дисплеем маршрутного компьютера.

Молодость против опыта, эксцентричный дизайн против классики, технические эксперименты на фоне проверенных решений. Интригующее начало!

Такие разные

Я сейчас скажу страшное: все тоскующие о былом разнообразии дизайна и стенающие по поводу нынешнего упадка выразительности могут пойти в интернет. Вот вы и вы – да-да, и вы! – считающие, что автомобили стали непростоительно похожи друг на друга, прокрутите веб-страницы и посмотрите, какими были вседорожники «дцать» лет назад. А теперь взгляните на участников теста! Touareg – оплот консерватизма: строгие линии, классические пропорции, умеренный декор. Nissan Murano, напротив, можно снимать в очередной франшизе «Назад



Версию с внедорожным пакетом Terrain Tech выдает блок управления подвеской и трансмиссией.

в будущее» – в тех эпизодах, где показана жизнь через пару десятилетий. Hyundai и Kia – типичные представители настоящего, но Grand Santa Fe эпатажен, а Sorento Prime оформлен сдержанно.

Теперь угадайте, какой автомобиль самый длинный. Правильно, семиместный Grand Santa Fe: от бампера до бампера почти пять метров. Родственный Sorento Prime на 120 миллиметров короче, хотя тоже оснащен третьим рядом сидений. Touareg и Murano длиной почти не отличаются от Kia, но могут увезти лишь пятерых – третьего ряда им не дано.

А нужен ли вообще третий ряд? Если нужен, и прямо сейчас, то продавец Фольксвагенов отправит вас в коммерческое отделение за Caddy, в дилерском центре Nissan можно сделать шаг в сторону более семейной



Кресло нарядное и весьма удобное, но подушка высоковата. Кому-то командирская посадка нравится, но любителям легковой покажется неудобной. Под пассажирским сиденьем – небольшой тайничок.

Управлять маршрутным компьютером кнопками на ступице неудобно. Руль избыточно тяжел в парковочных режимах.

Из-под подиума, обрамляющего дверную ручку, ночью льется мягкий свет – он компенсирует отсутствие подсветки у кнопок, но не примиряет с тем, что автоматическим режимом наделен лишь водительский стеклоподъемник.

Нажатие на кнопку с зеленым логотипом Esco смягчает реакции на акселератор. В судорожной городской толкотне это удобно.

На черном глянце, обрамляющем центральную консоль, остаются отпечатки пальцев. Карта навигатора масштабируется сведением двух пальцев.

Несмотря на показную скромность, перчаточный ящик вмещает листы формата А4, а его поверхность отделана бархатистым материалом.

Широкий туннель съедает пространство, рукоятки внизу консоли отвечают и за обогрев, и за вентиляцию сидений, а индикация неразборчива – таковы мелкие претензии к салону Murano.

В высланном бархатом отсеке для мелочей на центральной консоли есть узкая ниша, в которую можно положить смартфон. Правда, аппарат с пятидюймовым экраном не позволит закрыть бокс.

Интерьер Murano не футуристичен, зато продуман. Свою лепту в уют вносит удачное сочетание материалов и фактур.

Nissan Murano

В 2002 году первый Murano произвел фурор, второе поколение продолжило традиции, а теперь знамя подхватил автомобиль третьей генерации. В США его продают с конца 2014 года, а у нас новый Murano (кузов Z52) появился только сейчас: машину начали собирать на Санкт-Петербургском заводе.

ДВИГАТЕЛИ: бензиновый: 3.5 (249 л.с.) – от 2 460 000 Р
гибридный: 2.5 HEV (234 л.с.) – от 3 265 000 Р



Сиденья мягкие, обволакивающие и с удачным профилем – за это можно простить неудлиняемую подушку и не самый богатый набор регулировок.



Между спидометром и тахометром с ясными шкалами – семидюймовый экран бортового компьютера.

модели Pathfinder, сотрудник Kia порекомендует просторный Mohave... А покупателям Hyundai деваться некуда: Grand Santa Fe – самый крупный среди полноприводников. И всё равно на галерке тесно! Слабым утешением можно считать лишь отдельный модуль кондиционера.

Это тем более странно, что настроить микроклимат в средней части салона большого Santa Fe невозможно: к услугам пассажиров второго ряда – только дефлекторы воздуховодов, которые удачно расположены на боковых стойках кузова, а не в торце центрального туннеля, как у соперников. Да и в целом тут весьма комфортно, особенно если ехать вдвоем: можно подогнать сиденье по длине, подушка удобная, угол наклона спинки регулируется, предусмотрен двухступенчатый обогрев и шторки на окнах. Жаль



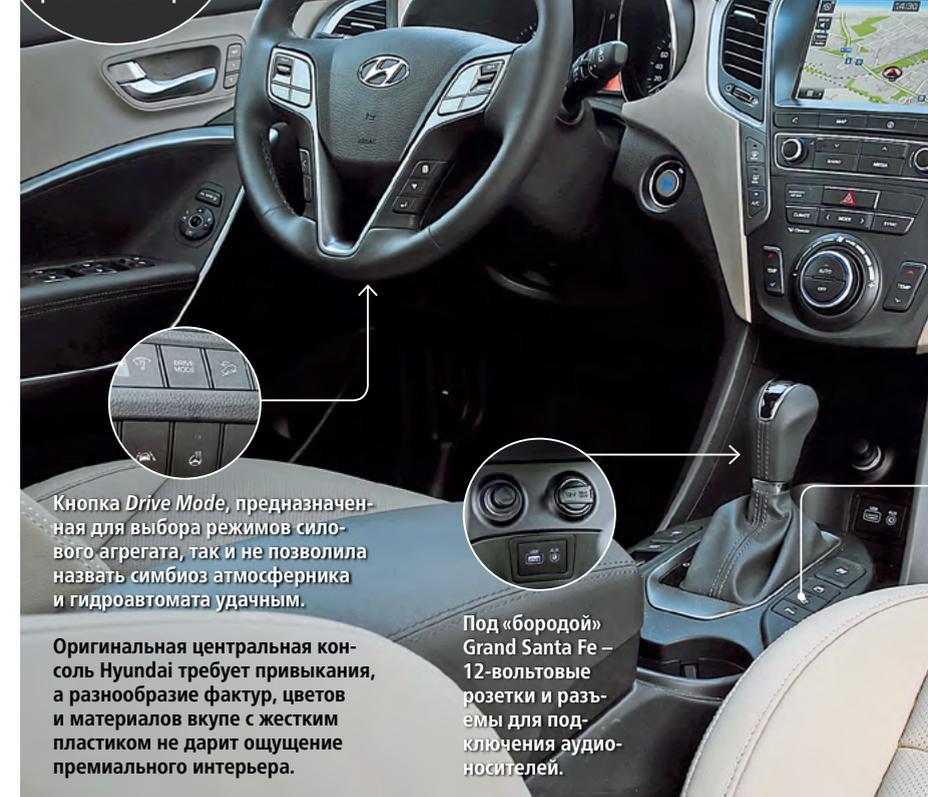
Право, педаль стояночного тормоза – анахронизм, которому не место в современном кроссовере.

только, что расположенные на оптимальной высоте подлокотники не горизонтальны (рука съезжает) и нет удобных ручек под естественный хват.

Sorento короче соплатформенного Santa Fe, и салон его скомпонован иначе. У сиденьев второго ряда «отжали» немного места в ногах, зато дали больше пространства в ширину и над головой. Руки не соскальзывают с боковых подлокотников, а профиль спинки явно удачнее. В оснащенности – паритет: в Kia тоже двухуровневый обогрев заднего сиденья, механические шторки на боковых окнах и отсутствие блока климат-контроля.

Touareg – это, считай, почти премиум. И блок «климата» для задних пассажиров может быть даже отдельным. А может и не быть, если жаль отдавать лишние полста тысяч рублей. Еще предлагают за доплату

Руль не самой удачной формы вынуждает перемещать руки, чтобы дотянуться до телефонных кнопок и клавиш трип-компьютера.



Приличная графика и дружелюбный интерфейс мультимедийной системы порадуют покупателей Grand Santa Fe, а вот менять масштаб карты движением пальцев, как на планшете, не выйдет.



Бардачок Hyundai поуже, чем у Kia, но бумаги формата А4 в него влезают, хотя и впритык.

Справа от селектора автомата – кнопка автопарковщика, который умеет ставить машину и параллельно, и перпендикулярно краю дороги.

Кнопка Drive Mode, предназначенная для выбора режимов силового агрегата, так и не позволила назвать симбиоз атмосферника и гидроавтомата удачным.

Оригинальная центральная консоль Hyundai требует привыкания, а разнообразие фактур, цветов и материалов вкуче с жестким пластиком не дарит ощущение премиального интерьера.

Под «бородой» Grand Santa Fe – 12-вольтовые розетки и разъемы для подключения аудионосителей.

Hyundai Grand Santa Fe

Четыре года назад компанию стандартному Santa Fe составила длиннобазная версия. В нынешнем году семиместный Grand Santa Fe претерпел рестайлинг: помимо косметических изменений появились новые моторы и системы активной безопасности.

ДВИГАТЕЛИ: бензиновый: 3.0 (249 л.с.) – от 2674000 Р
дизельный: 2.2 (200 л.с.) – от 2424000 Р



Хорошо читаемые приборы в хромированных растрехах, логичное меню маршрутного компьютера – замечаний к приборной панели Hyundai нет.

солнцезащитные шторки и обогрев сиденья. Но вне зависимости от уровня оснащения Touareg хорош «базовыми ценностями»: места для ног достаточно, запас над головой рекордный, есть удачные по форме и расположению задние подголовники и розетка на 230 В. Правда, евровилка с заземлением в нее не влезает.

Когда садишься на задний диван Mirano, претензии по поводу отсутствия третьего ряда отпадают: сразу понятно, на что компоновщики потратили внутренний объем. Даже у рослых седоков запас в коленях составляет около 150 миллиметров. А если сидящий спереди баскетболист отодвинется до предела назад, контакт будет безболезненным: тыльная часть спинки отделана кожей, а не пластиком, как в корейских машинах. Помимо разнесенных плафонов освещения и обогрева



Компоновка клавиш на водительском подлокотнике необычна. Зато остановить стекла в автоматическом режиме можно нажатием кнопки в любую сторону.

дивана пассажирам доступны отдельные мониторы: источник изображения можно подключить через HDMI- или USB-разъемы. Впрочем, и здесь нельзя настроить свой микроклимат, дверной карман едва позволяет разместить литровую бутылку, дверных рукояток под естественный хват нет, а подлокотники расположены высоковато. Зато, в отличие от Туарега, клавиши стеклоподъемников в Mirano размещены под пальцами, тогда как в Туареге придется изгибать кисть, чтобы открыть окно.

Увы, автоматический режим в Mirano – только у водительского стеклоподъемника. Экономят даже не на спичках, а на наклейках коробков – никаких символов на остальных кнопках нет! Нет и внутренней подсветки клавиш. Однако не успел я записать это в минус, как наступили сумерки – и по сигналу датчика



Неплохое водительское кресло – с хорошей обивкой, пропорциональной боковой поддержкой и обширным набором регулировок.

Если бы не скользкая кожа, которой туго обтянут жесткий обод, руль Sorento Prime можно было бы назвать образцовым.

Кнопки на двери сгруппированы удобно – путаться в них или изгибать кисть не довелось.

Kia Sorento Prime

В 2014 году на Парижском автосалоне представили Sorento третьего поколения. В России он продается параллельно с моделью второй генерации, а потому величается не иначе как Sorento Prime. В отличие от предшественника, Sorento Prime может быть пяти- или семиместным.

ДВИГАТЕЛИ: бензиновый: 3.3 (249 л.с.) – от 2409000 Р
дизельный: 2.2 (200 л.с.) – от 2269000 Р

Мультитач? Нет, в Kia о нем тоже не слышали. Ручьяжки выступают из панели несильно, людям с неартистичными пальцами это может оказаться не по душе.

Интерьер Kia Sorento Prime кажется тесным из-за темных материалов, однако на поверку оказывается достаточно просторным. Качество отделки высокое, но эргономика неидеальна.



Ширина валиков на подушке и спинке словно рассчитана на людей разной комплекции: мне хватило поддержки в бедрах, а вот спина оказалась незафиксированной.



Центральное место в комбинации приборов занимает крупное полукруглое спидометра, куда вписан экран маршрутного компьютера.

света Nissan включил не только фары, но и рассеянное освещение в салоне. Из-под поддима, обрамляющего дверную ручку, заструился мягкий свет – он осветил блок клавиш и создал чрезвычайно уютную атмосферу.

Вообще, светлый кожаный салон Murano умиротворяет. Объемная обивка дверей со взгорьями подлокотников и впадинами карманов, успокаивающая волна на передней панели, вежливо приподнятый козырек комбинации приборов... Не портят, но подчеркивают полет дизайнерской мысли материалы разных цветов и фактур: черный глянец центральной консоли, шоколадный пластик по верхнему периметру, серебристые окантовки дефлекторов каким-то образом гармонично уживаются с широкими вставками с текстурой серого дерева.



Под рядом клавиш, упруго подающихся при включении обогревов руля и сидений, а также вентиляции кресел, – разъемы USB и AUX.

Подобного не скажешь об интерьере Grand Santa Fe. Он, безусловно, оригинален – в отличие от монотонно-темного салона Kia, где доминируют строгие линии и сдержанные комбинации материалов. Если в Третьяковке первым делом вы идете в зал авангардистов, то этот Hyundai вам понравится, но след в веках его интерьер не оставит.

Кто уже застолбил место в музее, так это Touareg. Белый низ, темный верх, обрамленные металлом деревянные панели – классика, соединенная с вниманием к мелочам. Но стандарты со временем меняются, и сегодня большинство предпочло бы жить с красотками из глянцевых журналов, а не с античными статуями. А в Туареге чувствуется возраст, который проступает в застрявшем у основания консоли блоке микроклимата с крошечной



Grand Santa Fe поначалу без особых проблем справлялся с испытаниями на роликовых платформах, лишившись сцепления сперва под правым передним колесом, затем – под левым задним. Однако установка третьей роликовой площадки (под второе заднее колесо) напрочь обездвижила Hyundai. Аналогичным образом повел себя и соплатформенный Kia.



Murano едва не выбыл из игры, как только на роликах оказалось одно переднее колесо. На малом газу он не делал попыток тронуться, а через полминуты известил о перегреве трансмиссии. При повторном заезде спустя пару минут межосевую муфту удалось пробудить к жизни резкой подачей газа: Nissan выбрался из ловушки. И повторил этот подвиг при диагональном расположении роликов.



Царь дорог Touareg легко съехал с одной роликовой платформы, без колебаний преодолел «диагональ» и замахнулся на самое сложное испытание – тремя платформами. Мы дали ему еще один шанс после того, как упражнение дважды не покорилось: сначала в нашем сравнении десяти кроссоверов (ЗР, 2016, № 2), а затем на глазах представителей концерна Volkswagen, которые потребовали сатисфакции. Увы, и в третий раз Touareg не смог покинуть платформы, хотя честно старался и был близок к победе. Несмотря на неудачу, он лучший «проходимец» в нашем тесте.



ТЕХОСМОТР В АЛМАТЫ Тел.: +7 (727) 329 57 28, +7 700 9000 231, +7 700 9000 232



← Запас пространства в коленях и над головой рекордный. Однако троем в Туареге тесно, а сидящему посередке мешает развитый туннель.
 ↓ Вентиляционные дефлекторы – базовое оснащение Туарега. Розетка на 230 В – опция.



← Относительно широкая центральная секция сиденья, почти полное отсутствие туннеля и ширина салона позволяют троем сидеть на заднем диване.
 ↓ Покупателям Murano в топовой комплектации доступны мониторы для задних пассажиров: к ним подключаются USB-носители или ноутбук через разъем HDMI.



На галерке Sorento Prime еще теснее, чем в Grand Santa Fe (на фото вверх).

индикацией температуры, шеренге однообразных кнопок на ее вершине и тяжком мультимедийном наследии – специфическом фольксвагеновском разьеме Media-In вместо банальных и удобных USB-портов.

Кто рулит?

Touareg – эталон и для водителя. Умеренно жесткое кресло радует хорошим профилем и внятной поддержкой, а диапазоны регулировок предостаточные. Руль, педали и селектор автомата расположены идеально. Десять баллов за базовую эргономику!

Sorento Prime старается приблизиться к европейским стандартам, и у него получается. Например, кнопки, управляющие вентиляцией сиденья и обогревом руля, нажимаются с благородным усилием.

Все тоскующие о былом разнообразии дизайна могут пойти в интернет и убедиться: сейчас кроссоверы выразительнее!

Но центральный туннель здесь массивен, как в Туареге, а размещенный на нем селектор автомата неидеален: в положении *Drive* рукоятка оказывается в районе запястья – словно инженеры-эргономисты ориентировались на водителей скромного роста. Этим же можно объяснить слишком высокое расположение сиденья и неудобный удлинитель его подушки, за которые мы снизили оценку до восьмерки.

Садиться за руль Санты неудобно: приходится переваливаться через жесткое ребро сиденья. Зато боковая поддержка здесь убедительнее, чем в Kia. Удачнее профиль подушки и спинки, а обивка более цепкая. Да и расположено сиденье чуть ниже, и это удобнее. А вот руль сюда я переставил бы из Sorento: пусть обод обшит скользкой кожей с грубыми швами, но кнопки управления вспомогательными функциями на его спице расположены удачнее, чем на отекшей ступице баранки Grand Santa Fe. В Hyundai, словно оправдываясь за такой прокол, разместили блок мультимедиа системы ближе к водителю, тогда как в Kia, чтобы дотянуться до сенсорного экрана, рукояток и кнопок, приходится отрывать спину от спинки. Эх, если бы губы Никанора Ивановича да приставить к носу Ивана Кузьмича... А так у корейских

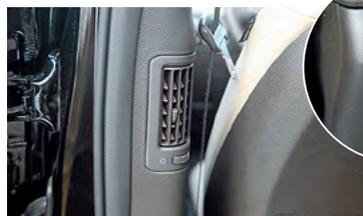
кроссоверов ничья – у обоих неплохая базовая эргономика, подпорченная мелкими недочетами.

Диапазон перемещения водительского кресла в Murano чуть скромнее, но как приятно упасть в его мягкие объятия после жесткого приема соперников! Поддержка эфемерна, валики расставлены широко, однако цепкая кожа не дает соскользнуть, набивка принимает форму тела – и ты понимаешь, что для счастья, в общем-то, нужно немного. Пусть поясничный упор регулируется только в продольном направлении, зато его валик расположен именно там, где надо. Лучше сидится только в Туареге!

Обод ниссановского руля жесткий, но шов спрятан в тиснении кожи, а держать его в руках приятнее, чем корейские. Увы, управлять маршрутным компьютером, чьи показания выводятся на яркий семидюймовый дисплей в комбинации приборов, так же неудобно, как в Hyundai, а селектор коробки в положении *Drive* оказывается в районе запястья, как в Kia. Подрулевые рычажки расположены далековато от баранки – дотянуться до них можно только крайними фалангами пальцев. И всё же Murano произвел впечатление более продуманного по части эргономики, нежели «корейские тигры».

← Третий ряд Hyundai не назвать королевским – удобно тут будет только детям.

↓ Отчего такая несправедливость: тем, кто на галерке, дана возможность регулировать температуру, а пассажирам второго ряда – нет? Высоковольтной розетке, впрочем, рады будут все.



Двое во втором ряду Hyundai поражаются удачному профилю и регулировке дивана. Средний пассажир поворачивает на довольно развитый туннель и жесткую спинку. А все вместе они отмечают недостаточную ширину салона на уровне плеч. В торце бокса между передними сиденьями – только розетка на 12 В. Воздуховоды для пассажиров второго ряда разместились на боковых стойках.



→ Двухуровневый обогрев сидений второго ряда Hyundai – лайк! Отсутствие ручки под естественный хват – дислайк.



→ Рука с комфортом ложится на подлокотник... и обнаруживает там не только кнопку стеклоподъемника с автоматическим режимом, но и клавишу двухуровневого обогрева.



↑ Под дефлекторами, расположенными в центре салона, задние сиденья обнаружат две розетки на 12 В.

→ пассажиров второго ряда. Сидящий посередине, как и в Hyundai, будет жаловаться на твердую спинку центральной секции.



Сел-поехал

На парковке руль Mirano тяжел. В эпоху «до исторического материализма» можно было списать этот недостаток на «короткую» рейку (от упора до упора 2,9 оборота), однако на фоне массового внедрения усилителей эта отговорка не принимается. Наш давний знакомый Филипп Дьяков, ответственный за доводку российских Ниссанов, утверждал, что с повышением производительности насоса пропадет чувство руля в околонулевом положении. И такое действительно бывает: у Kia



Солнцезащитные шторки, пусть даже механические, – приятная находка для задних сиденьев Hyundai.

передаточное отношение рулевого механизма такое же, вращается баранка легко, однако воспринимается она аморфной. Руль Grand Santa Fe, хоть и приходится крутить его чуть интенсивнее, дарит больше обратной связи. Про Touareg скажу коротко: он органичен. А как известно, если в процессе вождения ты не обращаешь внимания на органы управления, значит с настройками инженеры угадали.

Хороша у Туарега и динамика: при схожей с конкурентами мощности дизель выдает на три четверти больший момент, а восьмиступенчатый автомат разумно им распоряжается – потому и в рваном городском трафике тягой управлять удобно, и «выстрелить» при обгоне можно. Да и на топливе не разоришься: в нашем 350-километровом пробеге, основная часть которого пришлось на региональные дороги с населенными пунктами, Volkswagen довольствовался 7,8 литра на сотню. Дизель шумнее? При спокойной езде он тих и не досаждаёт вибрациями, но на форсаже гудит, как турбины Боинга.

Силовой агрегат Mirano заслуживает исключительно лестной оценки. Приятный звук 3,5-литровой «шестерки» радует изменениями тональности, когда вариатор имитирует смену ступеней. Чуть притопил – мгновенный подхват, сбросил – и машина,

следуя за педалью газа, осаживает двигателем. В плотном городском трафике двухтонный Mirano огорчает расходом в 20 литров на сотню, но на трассе вариатор с расширенным диапазоном держит минимальные обороты – и в конце тестового пробега мы вздохнули с облегчением: всего 9,6 л/100 км.

А вот «корейцы» глядя на продемонстрировали, что для крупной и тяжелой машины комбинация не шибко мощного бензинового атмосферника V6 и классического шестиступенчатого автомата – не лучший вариант. Вот американцы, они любят «восьмерки»



Шторки на задних дверях Kia есть во всех комплектациях, кроме базовой Luxe.



Как и в Murano, создатели Туарега предпочли отдать больше места пассажирам, чем грузу, – и всё же багажник Фольксвагена заметно крупнее ниссановского: 460 литров «под шторкой». В подполье уместилась только докатка, да и то в «походном» виде.

Заглянув в скромный (всего 356 л, по нашим замерам) багажник Murano, понимаешь, почему задним сиденьем так просторно. Полноразмерная запаска под фальшполом тоже съедает немало места. Дверь багажника снабжена автоматическим приводом, но поднимается невысоко.

У Hyundai – самый объемный багажник (524 л) с небольшой погрузочной высотой. Шторку можно свернуть и убрать в специальный отсек. Максимум, что поместится в нише под фальшполом Hyundai, – сумка с дорожным набором.



У Sorento ↑ и Grand Santa Fe → в длинном заднем свесе прячется полноразмерная запаска, ограничивающая угол съезда.



В Kia Sorento Prime мы «нашли» 504 литра полезного объема. Дверь можно открыть, просто постояв рядом несколько секунд с ключом в кармане, – остальное сделает электропривод. Как и у Hyundai, в подполье Kia уложен набор инструментов; погрузочная высота «у корейцев» практически одинакова.

большого объема и готовы к тратам на топливо ради мощного ускорения и неповторимого звука. А здесь – ни впечатляющего разгона, ни экономии. Чтобы держаться в темпе Murano и Туарег, «корейцев» надо прищипывать, и желательно заранее, чтобы электронные «мозги» успели сопоставить команду на ускорение с возможностями двигателя и трансмиссии и вовремя подобрать передачу. Но даже в спокойном темпе более современный мотор Hyundai потребовал около двенадцати литров на сотню, а двигатель Kia замахнулся на тринадцать.

Выбирая из двух «корейцев», я склоняюсь к Sorento Prime, если речь о дальнем путешествии, – потому что он тише и комфортнее. Grand Santa Fe чувствителен к рельефным неровностям и колеям, а с грузом в багажнике эта особенность лишь усугубляется. Murano

спокойнее: он радуется акустическим комфортом, на дорогах средней паршивости диссонанс вносит лишь долго затухающее вибратор тяжелых 20-дюймовых колес, а на совсем разбитых участках удары приходят и на руль. Если на вашем пути преобладает разбитый асфальт, присмотритесь к Туарегу – ну, если денег хватит. Сказать, что Volkswagen разглядит все ямы и кочки, – погрешить против истины: он довольно плотно отработывает неровности. Зато можно быстро ехать по любой дороге: энергоемкость подвески и изоляция органов управления от внешних возмущений на высоте.

На недостижимую для соперников вершину Touareg возносит и пневмоподвеска, которая вместе с системами активной и пассивной безопасности входит в пакет Technic за доплату. Даже в стандартном положении

ОРУЖЕЙНИКЪ®

Ф А Б Р И К А

ПРИЯТНО ДАРИТЬ ЛЕГКО РАБОТАТЬ

Нож – это символ мужества и чести. Мы постарались вложить в него дорогие Вам ценности и создали отличный мужской подарок.

Для Вас Фабрика «Оружейникъ» это:

- 16 лет профессионального опыта
- подарочные, коллекционные и функциональные

ножи

- возможность нанесения персональных символов и знаков

Изделия компании представлены во многих салонах и интернет-магазинах России.



Челябинская обл., г.Златоуст,
ул. Полетаева 139

www.oruzheinik.ru

тел. 8 (3513) 62-70-30

Телефон представителя в Республике Казахстан
+7 700 9000 215

*Все изделия соответствуют требованиям ГОСТ Р 51715-2001 «Изделия декоративные и сувенирные, охотные по внешнему строению с холодным или метальным оружием. Общие технические требования» и являются конструктивно сходным с оружием изделиями.



У Туарега защита раздатки «плавает» в пределе полутора сантиметров, демпфируя удары. А рёбра на баке добавляют прочности.

под защитой двигателя – 210 мм, а в пределе этот показатель увеличится до 270 мм.

Добавьте сюда продвинутую полноприводную трансмиссию 4Motion и... Откройте онлайн-конфигуратор и подумайте, надо ли всё это вам.

Если да, будьте уверены, что Touareg победил в нашем тесте заслуженно. Заплатите вы не за бренд, а за комплекс дорожных



Нагромождение труб заметно уменьшает дорожный просвет Murano: под хитро выгнутым кронштейном системы выпуска – всего 185 мм.

и внедорожных качеств. И за внимание к каждой мелочи.

Если же внедорожный арсенал Туарега кажется избыточным, а семья пока что невелика, присмотритесь к Murano. Второе место в тесте – это отличный результат. Эффектная внешность, комфорт для пятерых и великолепная динамика – выбор молодых и энергичных.

А если без третьего ряда никак, то выбор прост: Hyundai Grand Santa Fe или Kia Sorento Prime. Они не пытаются задавать новые стандарты, зато вполне соответствуют своему классу. Grand Santa Fe будет интереснее жителям крупных городов с относительно хорошими дорогами, а Sorento Prime с его менее придирчивым к качеству бензина мотором и энергоёмким шасси устроит и тех, кто часто путешествует по регионам. Но оба оправдывают каждый вложенный в них тенге.

3P



ПАРАМЕТРЫ ГЕОМЕТРИЧЕСКОЙ ПРОХОДИМОСТИ (замеры 3P)

	HYUNDAI GRAND SANTA FE	KIA SORENTO PRIME	NISSAN MURANO	VW TOUAREG
Просвет				
a	175 мм*	185 мм*	180 мм	210/270 мм**
b	230 мм	195 мм	185 мм	265/330 мм**
c	185 мм	190 мм	185 мм	225/300 мм**
Угол				
α	21,0°	20,5°	20,0°	35,0°
β	21,0°	21,5°	28,0°	35,0°
γ	18,0°	16,0°	16,0°	25,0°

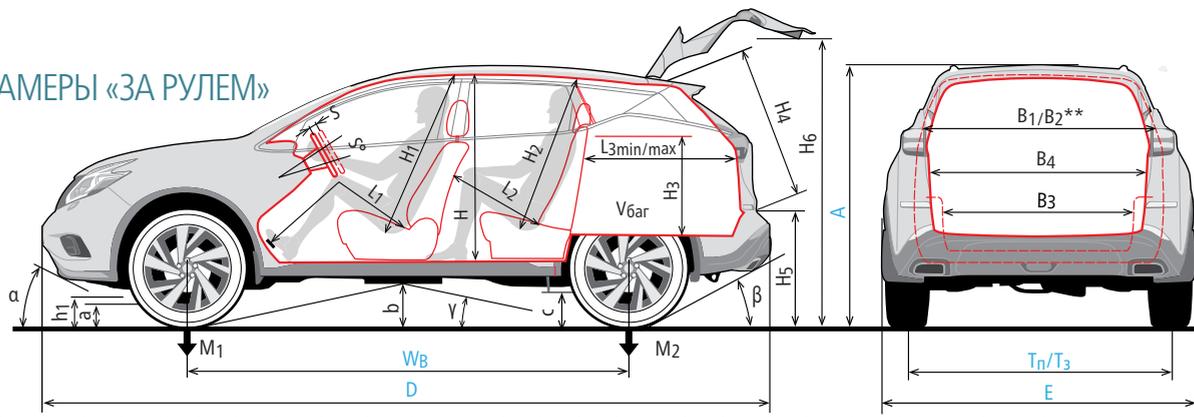
*По защите двигателя.

**В верхнем положении кузова.

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.

	Рабочее 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	Энерго-вооруженность	Выносливость	Ходы подвесок		
HYUNDAI GRAND SANTA FE	8	8	9	8	8	9	7	9	8	7	7	8	8	9	8	8	8	8	8,07	8,06
	🔴 стильная внешность; задорная управляемость на хорошей дороге						🟡 ограниченные возможности вне дорог, чувствительность к качеству асфальта									🟢 клиренс – минимальный в тесте				
KIA SORENTO PRIME	8	8	9	8	8	8	7	9	8	8	8	8	8	9	8	8	8	8	8,13	8,11
	🔴 сбалансированный автомобиль за привлекательную цену						🟡 прожорливый бензиновый мотор; огрехи в эргономике									🟢 небольшой угол съезда				
NISSAN MURANO	9	9	8	9	9	7	9	9	8	9	9	8	7	8	8	7	7	8	8,40	8,22
	🔴 хорошая динамика; уютный интерьер, достойная плавность хода						🟡 малый дорожный просвет; скромный багажник									🟢 трансмиссия быстро перегревается				
VOLKSWAGEN TOUAREG	10	9	9	9	9	8	9	9	9	9	9	8	10	8	7	10	9	9	8,80	8,89
	🔴 баланс ездовых качеств, неплохие внедорожные возможности; простор в салоне и выверенная эргономика						🟡 некоторая старомодность; высокая цена									🟢 выдающаяся проходимость				


ЗАМЕРЫ «ЗА РУЛЕМ»


	L1, MM	H1, MM	B1, MM	H, MM	L2, MM	H2, MM	B2, MM	L23*, MM	H23*, MM	B23*, MM	L3min/max, MM	H3, MM	B3, MM	H4, MM	Vбар, л	B4, MM	H5, MM	H6, MM	M1, кг (%)	M2, кг (%)	M (M1+M2), кг	S°, град./ S, мм	h1, MM	D, MM	WB, MM	A, MM	E, MM	Tп/Тз, MM
HYUNDAI GRAND SANTA FE	1000- 1220	1070	1510	1220	710- 940	990	1440	620- 860	910	1350	420/1150/ 2240	415	1100	900	156/524/ 634	1120	755	1910	1100 (54,3)	927 (45,7)	2027	5,0/40	250	4905	2800	1695	1885	1628/ 1639
KIA SORENTO PRIME	1030- 1225	1020	1500	1220	670- 900	1000	1465	675- 875	890	1330	350/1110/ 2140	435	1060	850	144/504/ 605	1150	760	1890	1090 (55,0)	893 (45,0)	1983	5,5/50	255	4780	2780	1690	1890	1628/ 1639
NISSAN MURANO	975- 1190	1070	1510	1260	730- 970	970	1480	-	-	-	900/2090	440	1260	900	356/454	1140	780	1860	1079 (56,6)	828 (43,4)	1907	5,0/40	270	4898	2825	1691	1915	1641/ 1641
VW TOUAREG	990- 1220	1060	1520	1240	720- 955	1010	1440	-	-	-	940/1125/ 2015	470	1150	910	460/580	1120	750/ 670	1920	1235 (54,0)	1054 (46,0)	2289	5,0/55	290/ 350	4899	2893	1709	1940	1656/ 1676

*Данные для третьего ряда.

**По первому ряду сидений/по второму ряду.

Синий цвет – данные производителя.



Даже соплатформенные Kia и Hyundai заметно различаются – что уж говорить о разнополярных кроссоверах Volkswagen и Nissan. Хорошо, когда в рамках сегмента есть такой выбор!

Вадим Никишев





ПОЙМАЛИ В СЕТИ?

Помогут ли цепи, сетки и ремни уехать на переднем приводе так же далеко, как на полном?

Автор **Максим Гомянин**, фото: **Константин Якубов**

Властвуйте, полноприводники! Полный привод рулит! После каждого серьезного снегопада соцсети пестрят подобными восклицаниями. И ведь не поспоришь.

А если полный привод не по карману или нужен раз в год по обещанию? Может, купить

съемные грунтозацепы, коих на авторынках в достатке, – и глубокий снег с крутыми подъемами будет не страшен?

Наш выбор пал на три принципиально разных комплекта – традиционные стальные цепи противоскольжения, так называемые композитные цепи (их еще величают сетками

из-за характерного рисунка протекторной части) и полиуретановые ремни.

Роль испытателя взял на себя переднеприводный Renault Kaptur с 114-сильным мотором 1.6 и вариатором. В пару к нему взяли полноприводный Kaptur 2.0 (143 л.с., автомат) – послужит ориентиром. Или буксиром!



Композитные цепи противоскольжения Michelin Easy Grip

Цена 34 000 тг

С сетками повышается проходимость без ухудшения плавности хода

Долговечность вызывает сомнения



Ремни на колёса Put & Go JEKO

Цена 36 700 тг

Легко и быстро надеваются, неплохи на снегу

Не подходят для штампованных дисков; в поле один ремень лопнул

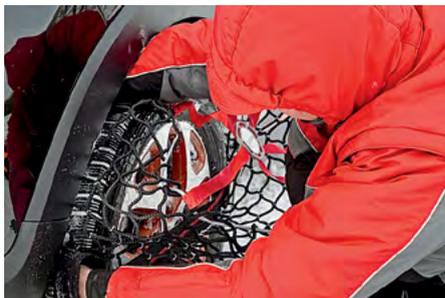


Стальные цепи противоскольжения Motorace Snow Chain

Цена 16 200 тг

Прочность, отличная проходимость

Надевать гораздо дольше, чем ремни



Накинуть сетку просто. Главное – не забыть чуть проехать вперед, чтобы она плотно села на колесо.



На первый взгляд, сетка – конструкция хлипкая: соединения прошиты обычными толстыми нитками.



В протекторной части сеток закреплены металлические зажимы, цепляющиеся за лед.



Полноприводный Kaptur на снежном поле – словно гламурный трактор. Идет напористо даже с включенной системой стабилизации.



Переднеприводный Kaptur с сетками на колесах едет по полю вполне уверенно.

Виновата система

После оттепели Подмосковье засыпало снегом, и мы вывели оба кроссовера в чистое поле. Сверху – снежный «пухляк», а ниже – спрессованный наст и лед. То, что нужно для испытаний. Бамперы не поколем, а лед добавит сложностей.

Выставляем обе машины параллельно и пускаем вперед. Обувь у нашей пары одинаковая – шины Nokian Nordman RS2 SUV размерностью 215/60 R17.

Все аксессуары пока что ждут своего часа в багажнике: первым делом мы решили сравнить возможности машин с приводом разных типов.

В оранжевом полноприводном Каптюре селектор трансмиссии перевожу в *Auto*, и он без труда уезжает вперед. Переднеприводный почти сразу зарывається – его душит

неотключаемая система стабилизации. Хотя в полноприводнике кнопка отключения имеется, трогать ее я не торопился: словно гламурный трактор, Kaptur ползет по полю – и электроника в этот процесс не вмешивается. Очевидно, противобуксовочная система настроена тут менее строго.

А если всё же вырубить систему стабилизации переднеприводника «силовым» методом? Вынимаем предохранитель № 36 (отключение ABS и ESP). На панели приборов вспыхнула гирлянда «ошибок». Пропали показания спидометра, а верхний экран «прокричал», что тормоза неисправны.

Непохоже! Тормозит переднеприводный Kaptur по-прежнему хорошо, улучшилась и проходимость – потому что перестала пропадать тяга. Чувствую, что автомобиль закапывается, сбавляю газ. Ага, снова

зацепился – и приоткрываю дроссель. Без удушающей электроники Kaptur медленно и упорно двигается вперед. В итоге, конечно, закопался, но прополз заметно дальше.

Нет-нет, это не руководство к действию. Не надо вынимать предохранитель. Мы лишь хотели показать, что кнопка отключения системы стабилизации нужна и переднеприводному Каптюру. Надеюсь, фирма Renault нас услышит.

Гребное поле

А теперь надеваем на передние колёса ремни из термопластичного полиуретана. Заявлено, что материал сохраняет свои свойства при температурах от -30 до $+50$ °C. В протекторной части закреплена алюминиевая скоба, облегчающая движение по льду. Проблема лишь в том, что установить ремни можно



↑ Чтобы отключить ESP, вытаскиваем предохранитель. Нужный блок – в салоне, а не под капотом.

→ Для штурма снежной горки на сетках понадобился хороший разгон.





Преодоление подъема на ремнях затянулось. Каптюра от победы над препятствием каждый раз отделяло полтора-два метра.

С ремнями проходимость переднеприводного Каптюра заметно улучшается.

→ Ремни устанавливать легче, чем сетки и тем более цепи.

↓ Сделаны ремни из термопластичного полиуретана. В протекторной части – алюминиевая скоба для лучшего сцепления на льду.



↓ На каждое ведущее колесо установили по пять ремней.



Итоги полевых работ: один ремень лопнул.

не на всякий диск. На литой с узкими прорезями или на штамповку они не подойдут.

Итак, переднеприводный Каптур в крутой обуви – против полноприводного!

Пру по полю. На руль приходятся ощутимые толчки, просыпается и электроника, уменьшая тягу, но это мелочи. Главное, что проходимость моего Каптюра возросла многократно. Пусть он не догнал полноприводного собрата, но добраться до финиша сумел.

Вот только ремни, к сожалению, оказались ненадежными: один из них лопнул в протекторной части.

Следующие на очереди – композитные ремни, они же сетки. Их производят, что ясно из названия, из композитных материалов – полиамида и полиуретана.

С сетками проходимость Каптюра хуже, чем с ремнями, зато толчков на руле нет. Ощущение такое, что на машину установили «зубастые» внедорожные шины. И снова всю малину портит ESP! Дашь газу чуть сильнее – и машина начинает закапываться.

Сдаю назад – и снова вперед. Вот так – медленно, но верно – пробиваю путь в снежной целине.

А где же полноприводник? Он уже до конца поля доехал. Но всё же переднеприводный Каптур тоже справился с заданием, пусть и с еще большим отставанием, чем в первом эксперименте.

Настал черед стальных цепей, и это самая бюджетная наша покупка. Их главный минус мы выяснили, не успев тронуться: пока установишь, семь потов сойдет! Зато в поле цепи показали себя лучше ремней и сеток. На руле есть чуть ощутимые вибрации, зато Каптур уверенно гребет в снегу. После заездов осмотрели шины на предмет потертостей: повреждений не нашли.

Затяжной подъем

С полем всё понятно – как машины въедут в гору? Мы выбрали обычную сельскую дорогу, по которой зимой почти никто не ездит: слишком крут подъем. А нам того и надо! Полноприводный Каптур преодолел этот склон без проблем.





На переднем приводе проще всего въехать в гору, если наде- ты цепи.



«Цепной» моноприводный Kaptur готов на многое. Но полноприводный всё равно не догнать.

→ Надевать цепи дольше, чем те же ремни или сетки.

↓ Цепи лежат в пластиковом боксе, и придется повозиться, чтобы его открыть на морозе в перчатках.



↓ Чтобы цепь села на колесо, сдаем вперед-назад.



Теперь – передний привод. Вновь сначала ремни. Первая передача, полный газ... И на последних метрах подъема Kaptur встает: снова система стабилизации задушила мотор!

Откатываюсь подальше назад и пробую взять подъем с разгона. Газ! Kaptur рыскает, не спит и ESP – скорость падает до нуля.

И ближе к концу подъема машина замирает. В итоге после пяти безуспешных попыток мы кое-как заставили Kaptur въехать в горку.

На сетках преодолеть подъем можно только ходом – и никак иначе. С ними Kaptur ускоряется охотнее. А плавность реакций притупляет бдительность электроники: она вмешивается только в самом крутом месте подъема, – но набранной скорости хватает, чтобы выскочить наверх.

А на цепях? Въехать внагл не удалось... Теперь разгон: при наборе скорости на руле чувствуется небольшая дрожь, но Kaptur без труда набирает 35 км/ч и одолевает подъем.

Итак, цепи вне конкуренции – даже чисто психологически на них ехать легче.

На ремнях в подъем въезжали дольше всего, и, кроме того, один ремень вообще лопнул. Третье место.

Сетки подойдут для преодоления короткого заснеженного участка дороги. Вещь не слишком надежная: даже самая прочная ткань при длительной эксплуатации порвется быстрее, чем металл. С другой стороны, если у машины дорогие легкосплавные колеса, то повредить их цепями – раз плюнуть. Сетки и ремни относятся к колесам бережнее.



У цепей с внутренней стороны колеса – трос в оболочке, с внешней стороны – натяжитель. Рабочая часть – крупные сварные звенья.

Проще купить новую сетку взамен порванной, чем гробить диски.

Что в итоге? На поле полноприводный автомобиль легко отрывается от моноприводного, даже обутого в цепи. Тем не менее нелишне, отправляясь на дальнюю дачу в снегопад, в качестве спасательного круга иметь цепи в багажнике. Ведь на цепях переднеприводный Kaptur пусть и не очень быстро, но преодолел все препятствия. А это, в конце концов, самый важный показатель. **ЭР**



ТО НК ИЙ

Наблюдаем за попыткой обновленного Kia Cerato растопить покупательские сердца.

Автор **Михаил Кулешов**, фото: **Георгий Садков**



ЛЕД

Казалось бы, рестайлинг седана Kia Cerato – не очевидный повод собирать большой сравнительный тест. Но, во-первых, нам удалось раздобыть обновленный Cerato первыми – за месяц до начала продаж (дилеры начали принимать заказы 20 декабря). Во-вторых, даже в тяжелые времена рынок седанов С-класса столь обширен и обновляется так быстро, что мы подобрали нашему герою преинтереснейшую компанию.

В группе сопротивления – обновившиеся совсем недавно Toyota Corolla, Mazda 3 и Citroen C4. Все трое уже мелькали на наших страницах, но если говорить



Kia Cerato

ДВИГАТЕЛЬ:
бензиновый, 2,0 л (150 л.с.)
КОРОБКА ПЕРЕДАЧ:
6-ступенчатый автомат
КОМПЛЕКТАЦИЯ:
Premium

Toyota Corolla

ДВИГАТЕЛЬ:
бензиновый, 1,8 л (140 л.с.)
КОРОБКА ПЕРЕДАЧ:
CVT
КОМПЛЕКТАЦИЯ:
Стиль Плюс

Mazda 3

ДВИГАТЕЛЬ:
бензиновый, 1,5 л (120 л.с.)
КОРОБКА ПЕРЕДАЧ:
6-ступенчатый автомат
КОМПЛЕКТАЦИЯ:
Exclusive

Citroen C4 Sedan

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

Hyundai Elantra

ДВИГАТЕЛЬ:
бензиновый, 2,0 л (150 л.с.)
КОРОБКА ПЕРЕДАЧ:
6-ступенчатый автомат
КОМПЛЕКТАЦИЯ:
Comfort



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



Обогрев руля включается клавишей в области левого колена водителя. Руль нагревается лишь в местах хвата.

Кто-то сетует на тяже- ловесность тойотовской панели, кто-то доволен тем, что на нее очень удобно ставить пластико- вые стаканы с напитками. Правда в одном: после обновления материалы отделки стали на порядок лучше. Да и эргономи- кой полный порядок – за исключением разве что сенсорных клавиш новой мультимедийки.

Toyota Corolla

Одиннадцатое поколение самого массового в мире автомобиля дебютировало в Японии в 2012-м. Годом позже Corolla вышла на рынки Европы и США. Прошлой весной седан очень серьезно обновили. Собирают в Турции.

ДВИГАТЕЛИ:
бензиновые: 1.33 (99 л.с.), М6; 1.6 (122 л.с.), М6; 1.6 (122 л.с.), CVT; 1.8 (140 л.с.), CVT



Экран трип-компьютера – загляденье. А вот засечки спидометра я бы расположил непосредственно на окружности, поскольку нынешний вариант затрудняет восприятие.

о сравнительных тестах, то для всей троицы это дебют. И да, Elantra снова с нами, хотя не так давно именно она подвигла нас провести очередной сравнительный тест (3P, 2016, № 9).

Дорестайлинговый Cerato не смог справиться с Элантрой, которая продвинулась далеко вперед. А теперь?

Премиум Дарвина

Прошлой весной на презентации обновленной Короллы одиннадцатого поколения японцы ничтоже сумняшеся заявляли, что отныне их бестселлер нужно причислять к премиум-сегменту. Этот синдром в последнее время прослеживается у многих представителей масс-брендов, так что удивления он не вызвал – только ухмылку. Вспоминая дореформенную Короллу с салоном из жесткого пластика и фурнитурой из девяностых, трудно было поверить, что японцы, которые обычно вполуха прислушиваются к просьбам клиентов, способны на серьезные перемены.



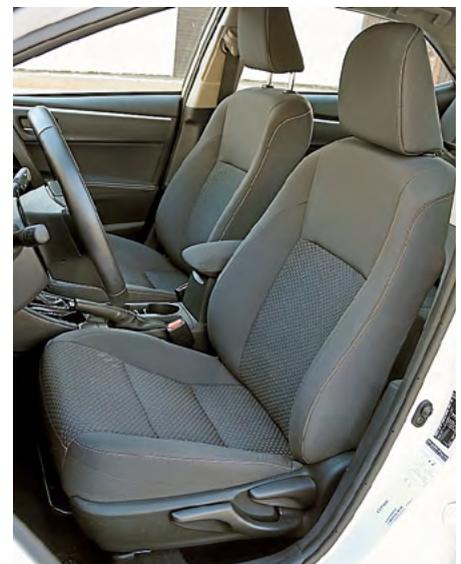
Картинка с камеры заднего вида выводится на семидюймовый дисплей новой мультимедийной системы. Качество изображения – на уровне конкурентов.

Но встреча с обновленной Короллой заставила прикусить язык. Чтобы понять, насколько Corolla стала современнее и дружелюбнее, нужно к ней привыкнуть, прожить денек-другой. Только тогда заметишь, что интерьер, в общих чертах сохранивший свою архитектуру, в мелочах изменился радикально. Практически весь пластик в передней части салона мягкий. А местами сохранившийся жесткий зашит в так называемую экокожу, или, проще говоря, в козам. Мультимедийная система с семидюймовым тачскрином и блок климат-контроля полностью новые – спрятаны под закаленным стеклом и выглядят обалденно (хотя сенсорные кнопки – решение спорное). И – ура! – автоматические доводчики отныне – на всех стеклах. В сравнительно недорогой Тойоте.

Конечно, не обошлось без странностей. На тестовой машине в богатой и предтоповой комплектации Стиль Плюс нет ни заднего парктроника, ни датчиков дождя



Розетки на 12 В и слоты USB/AUX спрятаны за декоративными крышками. Возможно, это и добавляет салону аккуратности – но затрудняет доступ.



Кресло Тойоты понравилось всем нашим испытателям. Такое бывает нечасто.



В Элантре два USB-слота: один – в нижней части консоли, второй – в боксе-подлокотнике.

Эргономика почти безупречна. Огорчают обилие жесткого пластика, традиционная для Hyundai и спорная синяя подсветка, а также крохотный пятидюймовый тачскрин головного устройства.

Все клавиши, отвечающие за обогрев, вынесены в основание селектора автомата – удобно.

Hyundai Elantra

Нынешнее поколение – шестое по счету. Дебют состоялся осенью 2015 года на моторшоу в Лос-Анджелесе. Российские продажи стартовали прошлым летом. Собирают из машинокомплектов на калининградском предприятии Автотор.

ДВИГАТЕЛИ:

бензиновые: 1.6 (128 л.с.), М6; 1.6 (128 л.с.), А6; 2.0 (150 л.с.), М6; 2.0 (150 л.с.), А6



Приборы отлично читаются. Вертикально ориентированный дисплей трип-компьютера понравился больше, чем горизонтальный в Cerato.

Бардачок банальный. В отличие от Kia, нет ни подсветки, ни возможности охлаждения.



Разглядывать картинку с камеры заднего вида на пятидюймовом дисплее – не великое удовольствие. Но другого экрана у Hyundai пока нет.



Профиль сиденья не хорош и не плох – большинству водителей понравится. Из всех участников теста только Hyundai предложит оснастить кресло сервоприводом и обшить кожей.

или света. Нет и бесключевого доступа с кнопочным пуском двигателя. За всё это нужно доплатить около пятиста тысяч – и тогда Corolla станет самым дорогим автомобилем в нашей компании. А ведь, кроме обогрева руля, ничего особенного даже в наиболее богато оснащенной Королле нет.

Например, нет обогрева заднего сиденья и отдельных воздуховодов в торце центрального туннеля, как в тестовых «корейцах». Но в заднем ряду всё равно хорошо – места по длине столько, что даже пассажиры ростом 190 см сядут «сами за собой» с большим запасом в коленях, а туннель пола почти незаметен. Здесь можно запросто ехать втроем, причем даже на дальние расстояния.

А до чего вольготно водителю! Передние кресла – и это тоже сюрприз – из лучших в квинтете. Все пятеро испытателей нашей тестовой группы смогли удобно устроиться за рулем Короллы. И все до единого отдали должное ее умению ездить.

Вариатор в связке с 140-сильным двигателем – отличное сочетание! Управлять тягой – сплошной кайф. В спортивном режиме силовой агрегат отстает себя без остатка и обеспечит очень уверенный подхват – хватит не только в городе, но и на шоссе. При этом пылесосный вой бесступенчатой трансмиссии практически не наполняет салон. В Королле тихо в целом и очень тихо по меркам японских автомобилей. Вспоминая RAV4, могу уверенно сказать, что Corolla намного тише.

Электроусилитель руля в ходе рестайлинга перенастроили. Причем толково. По-прежнему ощущается легкая искусственность на руле, однако в поворотах он приятно сопротивляется, наливаясь не только тяжестью, но и обратной связью. И если вы думаете, что из этой истории вытекает зубодробительная подвеска, я вновь вас удивлю: ее энергоемкость такова, что «лежащие полицейские» можно штурмовать ходом. А приличный клиренс и внушительный просвет под



Cerato запросто обошелся бы без подрулевых лепестков. Впрочем, доплаты за них не требуют.

Черный глянец в отделке селектора автомата да новая выштамповка под мобильный телефон на центральном туннеле – вот и все отличительные черты обновленного Cerato. Впрочем, с эргономикой проблем нет, да и качество материалов выше, чем в Hyundai. Отсутствие цветного дисплея – издержки предсерийности.

Kia Cerato

Cerato третьего поколения представили осенью 2012 года в Лос-Анджелесе. Под занавес 2015 года его обновили для корейского рынка. В 2016-м рестайлинговые машины добрались до России. Собирают на калининградском Автоторе по полному циклу, включая сварку и окраску. Линейка двигателей и трансмиссий – общая с Hyundai.

ДВИГАТЕЛИ:
бензиновые: 1.6 (130 л.с.), М6; 1.6 (130 л.с.), А6; 2.0 (150 л.с.), А6



Панель Supervision с 4,2-дюймовым экраном трип-компьютера – прерогатива топовых версий. Хотя и обычные приборы вполне симпатичны и тоже отлично читаются.

передним бампером позволяют уверенно чувствовать себя на грунтовых дорожках. Я никогда не питал особой любви к Тойоте, но обновленная Corolla удивила – в лучшем смысле этого слова, за исключением странной политики формирования комплектаций. Недаром самый массовый автомобиль на планете!

Помягче!

Дебют Элантры в наших сравнительных тестах прошел ярко: она разделала под орех такие популярные машины, как Ford Focus, дореформенный Kia Cerato и Nissan Sentra. Что ж, будем подходить к ней с самыми строгими мерками. И с ключом в кармане – потому что, в отличие от Тойоты, в салон Элантры можно попасть, не доставая ключ-метку.

Кожаные кресла на морозе задубели так, что хочется вернуться в Короллу или в другой седан с сиденьями, обтянутыми тканью. Для оппонентов, кстати, кожаные кресла не закажешь ни за какие деньги – и это только плюс. На раскаленном летнем солнце в «богатой»

Руль обогревается по всей окружности. После обновления доступен и контроль слепых зон.



Элантре будет чертовски жарко, а в мороз – холодно. Хотя некий шарм кожаные сиденья все-таки придают. Hyundai вообще пытается выглядеть взрослее и статуснее своих заклятых друзей. В нашем квинтете только водительское кресло Элантры может оснащаться электроприводом и услужливо отъезжать назад, облегчая посадку. Еще и прищуром передних фар Elantra очень напоминает маленький Jaguar, что тоже приятно.

На этом громкие сравнения заканчиваются. Материалы отделки салона – самые незамысловатые в нашей компании. Пластик передней панели ниже ее поясной линии – исключительно жесткий. И на обивке передних дверей жесткий. Автоматический доводчик есть только у водительского стеклоподъемника. Непонимание вызывает пятидюймовый дисплей мультимедийной системы. На него выводится картинка с камеры заднего вида, но на фоне конкурентов тацскрин выглядит несерьезно. Хотя глобально эргономика Элантры – выше всяких похвал. Не хуже, чем у Короллы.



Бардачок – с подсветкой. А в исполнениях Luxe, Prestige и Premium – еще и с охлаждением.



Передние кресла – из разряда «сел и забыл». Обогрев, как и в Hyundai, – трехступенчатый.



Качественные материалы отделки и ощущение большого автомобиля – это про Citroen C4. Тормозная муфта и дешевый скрип некоторых кнопок – это тоже про него.

Citroen C4 Sedan

Второе поколение дебютировало в 2010 году и на первых порах существовало исключительно в форм-факторе пятидверного хэтчбека. В 2012-м на рынок Китая вышел седан, а весной 2013 года он встал на конвейер калужского завода. Под занавес лета C4 Sedan пережил масштабное обновление, коснувшееся не только дизайна, но и техники.

ДВИГАТЕЛИ:
бензиновые: 1.6 (116 л.с.), M5; 1.6 (116 л.с.), A6;
1.6 (150 л.с.), A6
дизельные: 1.6 (114 л.с.), M6

Контроль слепых зон ныне доступен и Citroenu. А вот шторки безопасности или, скажем, обогрев руля – нет.

Крохотные колесики включения обогрева передних кресел спрятались под ключом центральной консоли. Там же притаился единственный порт USB.



Несмотря на специфический дизайн, приборы читабельные. Подсветка может быть бело-лунной, синей или фиолетовой.



Качество изображения с камеры заднего вида достойное. Единственный недостаток – линейка неподвижна.



Подлокотник регулируется по высоте. Удобная штука. Ниже на центральном туннеле – пара неглубоких отделений для мелких вещей.



Широкое кресло Citroena обладает ненавязчивым профилем и непременно понравится крупным людям. Впрочем, и стройным здесь не менее хорошо.

И сзади неплохо: места по длине примерно столько же, сколько в Тойоте, разве что крыша давит на сидящих по краям чуть сильнее – но это заметят лишь высокие люди. А вот не заметить двухступенчатый обогрев сиденья и отдельные дефлекторы воздуховодов невозможно. Уверен, многим за глаза хватит этих благ, чтобы сделать выбор в пользу Элантры.

И обогрев руля есть. Причем, в отличие от тойотовской, баранка нагревается не только в местах хвата, а по всей окружности. И жарит так, что чувствуешь через перчатки! Что до водительского кресла... Оно просто нормальное. Не станешь с восторгом рассказывать друзьям, какое оно удобное, но в дальней дороге не утомишься. А что еще нужно?

Шумоизоляцию колесных арок! Конечно, шипованные шины дают о себе знать, но всё же защита арок на автомобиле такого класса не заслуживает даже оценки «удовлетворительно». На этом фоне не замечается достаточно громкую песню двухлитрового

150-сильного двигателя, которую тот заводит на высоких оборотах в режиме кик-даун. Однако он не только воеет, но и недурно везет! Elantra чуть шустрее Короллы, но шестиступенчатая гидромеханика «корянки» делает свою работу грубее вариатора «японки».

Зато управляемость Hyundai удивляет до глубины души: отменная обратная связь по рулю, точные реакции. Закроешь глаза – словно в Фольксвагене. Elantra едет очень по-европейски и именно этим фактом, вкупе с впечатляющим списком опций, заманивает покупателей. Впрочем, есть еще Serato, который дешевле. А если разницы между ними практически нет, зачем платить больше?

Тепло и покой

Давайте проясним сразу: разница в цене между Serato и Элантрой – это вовсе не попытки развести две родственные машины на рынке. Дело в том, что Элантру собирают на калининградском Автогоре из машинокомплектов, которые поставляются из Кореи.



Чтобы перевести автомат в спортивный режим, нужно качнуть стильный хромированный тумблер.

Оба USB-слота – в центральном боксе-подлокотнике.

«Трешка» радует продуманной геометрией посадки и хорошими отделочными материалами. Расстраивает ощущением тесноты и специфической эргономикой второстепенных функций.

Mazda 3

Третье поколение впервые показали летом 2013 года. А уже прошлым летом автомобиль претерпел легкую модернизацию (косметические обновления и система G-Vectoring Control). Сборка – в Японии.

ДВИГАТЕЛИ:

бензиновые: 1.6 (104 л.с.), A4; 1.5 (120 л.с.), A6



Минимализм: показания спидометра читаются отлично, а тахометр не нужен вовсе, ведь «трешки» с механикой в России не продают.



Камера заднего вида – прерогатива топ-версии. Качество картинки неплохое, линейка неподвижная.



Обогрев руля положен лишь самым дорогим «трешкам». Как и у Тойоты, баранка теплеет лишь в местах хвата.

А Kia Cerato производят по полному циклу, включая сварку и окраску. Вот вам реальный пример локализации, дающей при прочих равных выгоду в пятьсот с лишним тысяч.

После рестайлинга Cerato похорошел. Спереди – лаконичные вытянутые передние фары, новый бампер со светодиодными ходовыми огнями и аэродинамическими отверстиями. Сзади – чуть измененная оптика, новый бампер и овальная насадка на патрубок. Эти мелочи почти незаметны по отдельности, но взгляните на старый Cerato, а затем на новый: разительные перемены! Это самый красивый автомобиль в нашем тесте и один из наиболее гармоничных в сегменте.

Изменения в салоне можно пересчитать по пальцам одной руки – даже если вы трехпалый. Селектор шестиступенчатого автомата и консоль в его основании стали отделять глянцевым черным пластиком. Здесь кнопки другой формы, а перед подстаканниками на туннеле появилась выштамповка, куда отлично ложится мобильный телефон. Всё. Так что заметить новшества с ходу способен разве что владелец дореформенного Cerato

или сотрудник компании.

Ах да! Мультимедийная система обзавелась «новыми эргономичными» кнопками (так – в пресс-релизе). Вот только на нашей машине вместо новой мультимедийки стояла старая, с монохромным дисплеем. Представители Kia заверили, что машина не товарная. И что в серийных Cerato в той же комплектации всё будет, включая камеру заднего вида (но дисплей еще меньше, чем у Эллантры, – 4,3 дюйма).

Качество материалов в Kia выше, чем в Hyundai. Здесь больше податливого пластика, причем он встречается не только в отделке передней панели, но и на дверях. Руль обогревается точно так же – целиком и полностью. А вот доводчиков стекол на один больше – они присутствуют на обеих передних дверях.

В целом архитектура салона – на любителя. Мне больше нравится салон Hyundai, хотя по части эргономики и удобства Kia ничем не уступает. Настроил лишь порт USB: он один-единственный. Для самого свежего в тесте автомобиля – маловато.



Переднее кресло Mazda отлично спрофилировано и понравится водителям любого роста и комплекции. Уровень поясничной поддержки регулируется вручную.



В Тойоте очень комфортно: места достаточно как в коленях, так и по ширине. Жаль, нельзя заказать обогрев и дефлекторы обдува, доступные обоим «корейцам».



Задний ряд Элантры – как в Cerato. Есть дефлекторы, двухступенчатый обогрев и примерно столько же места.



Места в Kia достаточно, чтобы человек ростом 190 см сидел «сам за собой» с заметным запасом по длине. Есть двухступенчатый обогрев сиденья и дефлекторы воздуховодов.



В Mazda заметно теснее, чем в любом другом автомобиле этого теста, хотя колесная база (2700 мм) такая же, как у конкурентов. Нет ни обогрева сидений, ни верхних дефлекторов.

Что сзади? Разницы с Hyundai практически не чувствуешь. Те же дефлекторы воздуховодов и обогрев. Тот же запас воздуха над головой и в коленях. Спинки передних сидений отделаны жесткой пластмассой, и это отнюдь не минус. Чтобы упереться в них коленями, надо быть по меньшей мере двухметровым. Зато можно сажать сюда ребятишек в креслах даже без специального фартука для переднего сиденья, ведь протереть измазанные детскими ножками спинки – раз плюнуть!

А вот на ходу различия между двумя родственными «корейцами» ощущаются более явно. Cerato тише Элантры, если говорить о дорожных шумах, но здесь на первый план выходит уже двигатель. На подступах к красной зоне 150-сильный атмосферник орет так, что влетит в уши. А еще нам показалось, что в части согласованности мотора и коробки Cerato чуть уступает Элантре. Не в том смысле, что она медленнее, – динамика на уровне. А в том, что даже в спортивном режиме Cerato реагирует на акселератор с большей задержкой. В общем, Kia не располагает к быстрой и азартной езде – в отличие от Элантры.

Электроусилитель здесь, кстати, новый. Установлен непосредственно на рулевой рейке и оснащен более производительным процессором. Выбирать его настройки можно клавишей *Drive Mode* у селектора коробки передач. Вот только даже в спортивном режиме чистота обратной связи недотягивает до элантровской. Руль просто тяжелеет, а понимание с автомобилем не крепнет. Cerato хорош для неторопливых комфортных перемещений. Его подвески мягче, чем у Элантры, они играючи нивелируют дорожные волны и всякого рода трещины. При этом, несмотря на мягкость, столь же короткоходны. Так что при быстром проезде «лежачих полицейских» их вполне можно пробить.

В общем, выбирать между парочкой «корейцев» придется, отталкиваясь от собственных предпочтений. Нужно ответить себе на вопрос: азарт или комфорт? Я выбираю первый вариант, так что взял бы Hyundai. Даже несмотря на то, что в неоспоримых плюсах Kia – пятилетняя гарантия и чуть меньшая цена.

Франц Фердинанд

Citroen C4 воспринимается самым крупным в нашей компании, хотя разница в размерах – сущие миллиметры. И когда сидишь за рулем, невозможно отделаться от ощущения большой машины. Кто-то выберет C4 за один этот факт.

Мягкая передняя панель (пластик напоминает слегка черствый зефир) простирается далеко вперед. Ненавязчивое кресло с широко расставленными валиками боковой поддержки примет в свои объятия человека любой комплекции. А общее ощущение уюта, присущее многим французским машинам, даст дополнительные баллы. Однако это ощущение продлится недолго.

Поначалу кажется, что Citroen сделан с любовью. Тут и качественная отделка, и четыре автоматических доводчика стекол, аккуратный бардачок с подсветкой и охлаждением, а также большой семидюймовый тачскрин новой мультимедийной системы



В части пространства сзади Citroen не уступает «корейцам» и Тойоте. А вот принципиальное отсутствие откидного подлокотника и, как следствие, лючка для длинномеров – серьезное упущение. Нет и дополнительных воздуховодов – хотя в родственном и еще более возрастном Peugeot 408 они имеются.

TouchDrive с поддержкой Apple CarPlay и MirrorLink. Но быстро понимаешь, что мультимедиа безбожно тормозит и не отличаются ни красотой интерфейса, ни логикой меню. Кнопки под тачскрином отзываются на нажатие дешевым скрипом, а эргономика хоть и неплоха, но не безупречна. Взгляните, например, на крохотные колесики регулировки обогрева передних сидений, спрятанные под ключом центральной консоли вместе с единственным портом USB.

Кстати, кнопка пуска двигателя расположена слева от руля – как в Porsche. На этом сходство с немецкими суперкарами заканчивается, хотя Citroen C4 – самый быстрый автомобиль в нашей компании. Под капотом – хорошо известный по дорестайлинговым версиям 1,6-литровый турбомотор мощностью 150 л.с. Работает в связке с шестиступенчатым автоматом Aisin. Причем коробка не совсем та, что была прежде. Это доработанная гидромеханика Aisin EAT6 III,

переключающая передачи на 40% быстрее. Во многом благодаря ей обновленный C4 Sedan набирает первую сотню на полторы секунды быстрее, чем прежде: за 8,1 секунды! Вот только турбояма ощущается – в этом смысле управлять тягой атмосферной Тойоты с вариатором приятнее.

Конек C4 – ездовой комфорт. Обратной связи по рулю меньше, чем в Тойоте или Hyundai. Да и ощущение тяжелой машины (Citroen действительно самый тяжелый в тесте) не радует. Зато подвеска отлично отрабатывает неровности всех типов. А еще C4 прекрасно себя чувствует на продольных асфальтовых колеях. И уровень шумоизоляции достойный. Citroen лучше других подходит для поездок на «дальняк». Наравне с Тойотой.

Возраст, конечно, не скрыть. «Француз» недоступны обогрев руля и заднего дивана, надувные занавески безопасности (четыре подушки – максимум), нет дополнительных дефлекторов воздуховодов для пассажиров заднего ряда, хотя родственному и еще более возрастному Peugeot 408 они положены. А в спинке задних сидений нет откидного подлокотника и, соответственно, лючка для длинномеров. Вот почему C4 заработал лишь восемь баллов за задние места и багажник.

При привлекательной цене со всем этим можно было бы мириться, однако дорожке Citroena в нашем сравнительном испытании только Hyundai – с обогревами всего и вся, семью подушками безопасности и прекрасным шасси. У C4 есть все шансы оказаться самым популярным на рынке Citroenom. Но стать одним из самых продаваемых автомобилей в сегменте – вряд ли.

Made in Japan

Предчувствую негодование читателей. Дескать, Mazda 3 уступает конкурентам в мощности, более удачным выбором стал бы двухлитровый 150-сильный вариант. Да вы просто не следите за новостями, друзья! Дело в том, что двухлитровые «трешки» перестали поставлять еще в позапрошлом году. Всё потому, что производимая исключительно в Японии Mazda 3 с двухлитровым мотором вплотную подобралась по цене к более крупной Mazda 6, собираемой во Владивостоке. И в итоге идея реализовать «два литра» утратила всякий смысл. Кстати, нашу Mazda 3 никак нельзя назвать доступной. Даже с полторалитровым атмосферным мотором она не стесняется быть дорожке некоторых более мощных конкурентов.

Недавний рестайлинг носил поверхностный характер. Mazda 3 обзавелась новой светодиодной головной оптикой, иной фальшрадиаторной решеткой и перекроенным задним бампером. Заметить всё перечисленное может только наметанный глаз. Равно как и то, что в салоне прописался руль в стилистике нового CX-9 – с менее выраженными приливами под правильный хват, – который едва ли лучше старого.

Обновленная Corolla – это превосходное сочетание выверенной управляемости и отменной плавности хода. Шасси – одно из лучших в сегменте.

Связка 1,8-литрового атмосферника и вариатора практически безупречна. Управлять тягой – одно удовольствие, а в спортивном режиме трансмиссии Corolla особенно быстра.

Кто бы мог подумать, что по части удовольствия от вождения Hyundai будет соперничать с Mazda? Новая Elantra собрана и азартна. А вот шумоизоляция колесных арок никуда не годится. Двухлитровая Elantra быстра в любых ситуациях. При этом мотор и коробка находятся в более плотных отношениях, чем аналогичные агрегаты Kia.

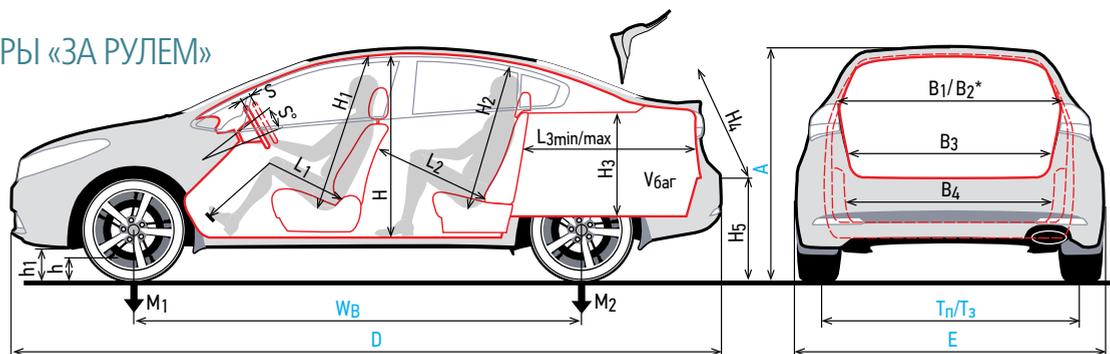
Cerato не располагает к активной езде и не дарит какого-то особенного комфорта. Это сбалансированный автомобиль для перемещений из одной точки в другую.

Двухлитровый двигатель очень неплох. Но даже в спортивном режиме Cerato – не апофеоз отзывчивости. Elantra с аналогичными мотором и коробкой понравилась чуть больше.

Citroen C4 с турбомотором может быть весьма быстрым, однако его конек – ездовой комфорт. Отличный вариант для дальних поездок. После обновления автомат Aisin научился переключать передачи на 40% быстрее, чем прежде. Отныне 150-сильный C4 Sedan разменивает первую сотню за 8,1 секунды – быстрее и не нужно.

Система G-Vectoring Control призвана сделать «трешку» еще азартнее и понятнее. Осязаемая разница – на уровне психосоматики, но управляется Mazda действительно классно. Полторалитровый 120-сильный атмосферник отлично ладит с шестиступенчатым автоматом. В городе динамики Mazda хватает, но за городом – уже впритык.




ЗАМЕРЫ «ЗА РУЛЕМ»


	L1, мм	H1, мм	B1, мм	H, мм	L2, мм	H2, мм	B2, мм	L3min/max, мм	H3, мм	B3, мм	H4, мм	V6ar, л	B4, мм	H5, мм	M1, кг (%)	M2, кг (%)	M (M1+M2), кг	S°, град./S, мм	h, мм	h1, мм	D, мм	Wb, мм	A, мм	E, мм	Tn/T3, мм
CITROEN C4 SEDAN	1185/935	1050	1415	1200	680/950	930	1350	1010/1960	560	1010	545	420/440	970	740	885 (61,5)	554 (38,5)	1439	7,0/45	155	215	4644	2708	1513	1789	1525/1521
HYUNDAI ELANTRA	1215/955	1020	1425	1185	640/870	920	1380	1040/1985	560	1065	435	420/458	915	700	825 (60,4)	541 (39,6)	1366	6,5/50	140	185	4570	2700	1450	1800	1555/1564
KIA CERATO	1215/955	1010	1420	1175	655/890	920	1380	1030/2005	545	1060	450	416/482	1000	700	815,5 (61,2)	517,5 (38,8)	1333	4,5/40	130	190	4560	2700	1445	1780	1557/1570
MAZDA 3	1215/950	1000	1450	1175	605/870	945	1345	1005/1965	510	1050	425	392/408	950	700	764,5 (59,3)	525,5 (40,7)	1290	5,5/50	140	210	4585	2700	1450	1795	1555/1560
TOYOTA COROLLA	1220/935	1015	1395	1185	695/955	925	1360	1060/2095	530	970	460	404/452	940	710	826 (62,0)	506 (38,0)	1332	3,5/40	150	225	4620	2700	1465	1775	1515/1535

*По первому ряду сидений/по второму ряду.

Синий цвет – данные производителя.


ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ

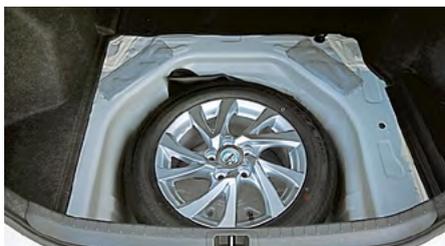
	CITROEN C4 SEDAN	HYUNDAI ELANTRA	KIA CERATO	MAZDA 3	TOYOTA COROLLA
Снаряженная/полная масса, кг	1374/1810 кг	1345/1820 кг	1321/1760 кг	1287/1835 кг	1375/1785 кг
Время разгона 0–100 км/ч	8,1 с	9,9 с	9,3 с	11,8 с	10,2 с
Максимальная скорость	207 км/ч	202 км/ч	205 км/ч	194 км/ч	195 км/ч
Радиус разворота	н.д.	5,3 м	5,3 м	5,3 м	5,4 м
Топливо/запас топлива	АИ-95, АИ-98/60 л	АИ-95, АИ-98//50 л	АИ-95, АИ-98/50 л	АИ-95, АИ-98/51 л	АИ-95, АИ-98/55 л
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл	8,9/5,1/6,5 л/100 км	10,1/5,5/7,2 л/100 км	10,5/5,6/7,4 л/100 км	7,4/4,9/5,8 л/100 км	8,3/5,3/6,4 л/100 км
Выбросы CO2	151 г/км	167 г/км	162 г/км	133 г/км	152 г/км
ДВИГАТЕЛЬ					
Тип	бензиновый	бензиновый	бензиновый	бензиновый	бензиновый
Расположение	спереди, поперечно	спереди, поперечно	спереди, поперечно	спереди, поперечно	спереди, поперечно
Конфигурация/число клапанов	P4/16	P4/16	P4/16	P4/16	P4/16
Рабочий объем	1598 см ³	1999 см ³	1999 см ³	1496 см ³	1798 см ³
Степень сжатия	н.д.	10,3	10,3	14,0	10,0
Мощность	110 кВт/150 л.с. при 6050 об/мин	110 кВт/150 л.с. при 6200 об/мин	110 кВт/150 л.с. при 6500 об/мин	88 кВт/120 л.с. при 6000 об/мин	103 кВт/140 л.с. при 6400 об/мин
Крутящий момент	240 Н·м при 1400 об/мин	192 Н·м при 4000 об/мин	194 Н·м при 4800 об/мин	150 Н·м при 4000 об/мин	173 Н·м при 4000 об/мин
ТРАНСМИССИЯ					
Тип привода	передний	передний	передний	передний	передний
Коробка передач	A6	A6	A6	A6	CVT
Передаточные числа: I/II/III/IV/V/VI/з.х.	н.д.	4,21/2,64/1,80/1,39/1,00/0,77/3,39	4,21/2,64/1,80/1,39/1,00/0,77/3,39	3,55/2,02/1,45/1,00/0,71/0,60/3,89	2,386–0,411
Главная передача	н.д.	3,20	3,20	4,62	5,698
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ					
Подвеска: спереди/сзади	McPherson/упругая поперечная балка реечное, с электроусилителем	McPherson/упругая поперечная балка реечное, с электроусилителем	McPherson/упругая поперечная балка реечное, с электроусилителем	McPherson/многорычажная реечное, с электроусилителем	McPherson/упругая поперечная балка реечное, с электроусилителем
Рулевое управление	дисковые, вентилируемые/дисковые	дисковые, вентилируемые/дисковые	дисковые, вентилируемые/дисковые	дисковые, вентилируемые/дисковые	дисковые, вентилируемые/дисковые
Тормоза: спереди/сзади	дисковые	дисковые	дисковые	дисковые	дисковые
Шины	215/50 R17	205/55 R16	215/45 R17	205/60 R16	205/55 R16

Мне всегда нравился и нравится общий минимализм в интерьере «трешки», но в мелочах хотелось бы «осложнений». Мне невдомек, почему Mazda – компания, которая делает отличные автомобильные интерьеры в массовом сегменте, – экономит на автоматических доводчиках и даже на подсветке трех клавиш из четырех. Почему здесь нет кнопки блокировки центрального замка и запирается изнутри нужно неудобным язычком на двери?

И зачем вынуждать людей выбирать функции мультимедиа неудобным джойстиком на центральной консоли? Ведь экран сенсорный (пока не разгонитесь быстрее 5 км/ч!) Видит бог, в движении на джойстик отвлекаешься даже сильнее, чем на экран, благо он на уровне глаз.

Если не обращать внимания на всё это, то в Mazda очень круто. С одной оговоркой: когда сидишь спереди. Остается заледной, как при такой же, как у конкурентов, козальной

базе в 2700 мм задний ряд получился столь тесным. Если человек ростом 190 см сядет «сам за собой» в Kia, между коленями и спинкой кресла легко пролезет кулак. В «трешке» же от кулака останется мизинец. Нет ни обогрева, ни дефлекторов в центральном туннеле, который, ко всему прочему, достаточно внушительный. В общем, Mazda 3 – единственная машина из нашей пятерки, которую сложно представить из нашей пятерки, которую сложно представить в качестве семейной.



Багажник Тойоты неплох – 404 литра, по нашим замерам. Под полом – полноценная запаска на литом диске.

В задних Hyundai мы «нашли» 420 литров. А вот проем самый узкий – 915 мм. Под полом – запаска на «литье».

Kia уступает лидерам теста совсем немного: объем – 416 литров. Зато проем багажника – метровый!



«Трешка» всегда классно рулилась, и это достоинство не исчезло. Больше того, машина обзавелась системой G-Vectoring Control, которая каждые пять миллисекунд мониторит положение руля и скорость движения, автоматически доразгружая ведущие колеса едва заметным подсыбом газа. Говорят, это не только помогает быстрее проходить повороты, но и улучшает обратную связь. Честно говоря, разница из разряда психосоматики. Но с тем, что управляется Mazda здорово, не поспоришь. И она была бы еще точнее, если бы не зимние шины с высоченным 60-м профилем. Впрочем, плюс «толстых» шин в том, что и плавность хода оказалась конкурентоспособной.

«Скайактивный» полторалитровый атмосферник везет на свои 120 сил и даже больше. Он всеми силами старается разгонять «трешку» так, чтобы та не отставала от более мощных соперников. Но если в городе ему это неплохо удается, то при трассовых обгонах, на скоростях за сотню, мотор тушует. Хотя автомат состоит с ним в отличных отношениях. Особенно в режиме «спорт».



В Citroen входит 420 литров груза. Здесь широкий проем. Но из-за отсутствия лючка для длинномеров оценку пришлось снизить. Под полом – полноразмерная запаска.

Багажник Mazda самый скромный в квинтете – 392 литра, по замерам ЗР. Под фальшполом – докатка.

В нашей пятёрке нет плохих автомобилей – и потому крайне сложно расставлять экспертные оценки. Столь же непросто давать вам советы. Победу разделили Toyota и Hyundai. Но высокий результат Элантры – во многом заслуга «теплых» опций и оценки в графе «Сервис». В то время как по совокупности ездовых качеств на вершине – Corolla. На редкость сбалансированный в ездовом плане автомобиль.

Несомненно, рестайлинг пошел Cerato на пользу, однако перенастройка электроусилителя руля не сделала седан интереснее и азартнее в езде. Cerato – хорошая семейная машина для тех, кому некуда спешить. А поскольку шасси явно не спортивное, имеет ли смысл переплачивать

за двухлитровый двигатель? Берите 130-сильную версию 1.6 – и в ваших руках будет один из лучших на рынке автомобилей по сочетанию цены, качества и ездовых свойств.

На четвертом месте – Citroen C4. Харизматичный автомобиль, умеющий быть быстрым, но заточенный под плавную, неспешную езду. Звучит странно, понимаю. Ему тяжело скрывать возраст и соперничать с молодыми машинами по части диких опций, но своих почитателей он непременно найдет. Это чуть старомодный, но комфортный шаттл, на котором я с удовольствием отправился бы в дальнюю дорогу.



Mazda 3 – в замыкающих, хотя и она хороша! Эта азартная и стильная штука – выбор людей, не обремененных семьей. Если бы не тесный салон и слабый в сравнении с конкурентами двигатель, она непременно поднялась бы выше.

ЭР

Обновленный Cerato – симпатичный, отлично сбалансированный и самый недорогой автомобиль в нашем тесте. Citroen C4 хорош, но уже не в силах скрывать солидный возраст. Заводная, но тесная Mazda 3 едва ли подходит на роль семейной машины. По совокупности ездовых и потребительских качеств впереди – Corolla и Elantra.

Михаил Кулешов

ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА АВТОМОБИЛЕЙ

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

	Рабочее место водителя			Салон			Ходовые качества			Комфорт			Приспособленность к России			Общая оценка
	Сиденье	Органы управления	Обзор	Передняя часть	Задняя часть	Багажник	Динамика	Тормоза	Управляемость	Шумоизоляция	Плавность хода	Микроклимат	Геометрическая проходимость	Сервис	Эксплуатация	
CITROEN C4 SEDAN	8	8	8	8	8	8	9	8	8	8	9	8	9	8	8	8,20
	отличная разгонная динамика, хорошая плавность хода, приличный клиренс; неплохие материалы отделки и всепоглощающее ощущение большой машины						неоднозначная эргономика, отсутствие лючка для длинномеров; невозможность заказа опций, доступных большинству конкурентов (шторки безопасности и обогрев руля)									
HYUNDAI ELANTRA	9	8	8	8	9	8	9	8	9	7	8	10	8	9	8	8,40
	толковая связка мотора и коробки, азартная управляемость; безупречная эргономика, широчайший список опций; просторный и функциональный задний ряд с обогревом и дефлекторами обдува, хороший багажник; развитая дилерская сеть						не лучшая геометрическая проходимость; посредственная шумоизоляция колесных арок, недорогие материалы отделки, крохотный пятнадцатидюймовый тачскрин мультимедийной системы									
KIA CERATO	8	8	8	8	9	9	8	8	8	7	8	10	8	10	8	8,33
	достойные материалы, просторный обогреваемый задний ряд, большой багажник с широким проемом и небольшой погрузочной высотой; беспрецедентная гарантия, развитая дилерская сеть; привлекательная цена						пресные ездовые свойства, слабая шумоизоляция моторного отсека; скромный клиренс									
MAZDA 3	9	8	8	7	8	8	9	8	9	8	8	9	8	8	7	8,07
	интересная управляемость при вполне сносной плавности хода; классное водительское сиденье и геометрия посадки в целом, качественные материалы отделки; наличие редких пока еще опций – в частности, обогрева руля						при такой же, как у конкурентов, колесной базе сзади тесно, а багажник самый скромный в квинтете; на ходу управлять мультимедийными функциями нужно неудобным джойстиком; дотка вместо полноразмерного запасного колеса									
TOYOTA COROLLA	9	8	8	8	9	8	9	8	9	8	9	9	9	7	8	8,40
	прекрасное сочетание мотора и коробки, гармоничное шасси, приличный клиренс; просторный задний ряд, вместительный багажник; неплохие отделочные материалы и наконец-то есть все четыре автоподводчика стекол						сенсорные кнопки новой мультимедийной системы; многие «простые» опции появляются только в дорогой топовой комплектации; малый межсервисный интервал									

Трое надежно хранят секрет,
если двое из них в могиле.
Бенджамин Франклин

ЗАСЕКРЕЧЕННОЕ КОЛЕСО

Защитить машину от кражи колес призван крепеж под нестандартный ключ. А как выбрать подходящий? И будет ли от него толк?

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

Мы наивно думали, что времена, когда «раздевали» припаркованные автомобили, навсегда остались в прошлом.

Ан нет, история повторяется. Только ставки выросли: снимают не дворники, а фары и колёса. И если с фарами не всё просто, то «обувку» могут спасти колесные секретки. По крайней мере, возни воришкам точно добавят. И есть шанс, что они отправятся искать добычу попроще.

Разберемся, какие из продаваемых на рынке комплектов «секретного» крепежа лучше других справятся со своей задачей.

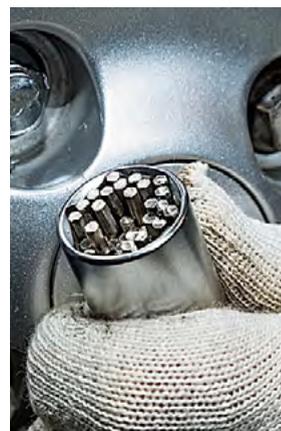


Жулики часто используют так называемый метод простукивания – лупят молотком по секреткам, пытаясь таким образом ослабить их затяжку. Проверим, работает ли метод. Момент затяжки – 100 Н·м **1**. Стучим молотком по секретке **2**. После простукивания измеряем момент отвинчивания. Он действительно уменьшился – до 80 Н·м **3**.



→ К такому способу пояснения не нужны. Громко, грубо, недекатно, но часто помогает.

↓ Если диск литой, то открутить секретку, от которой потеряли родной ключ, может помочь затягивание остального крепежа с максимально возможным моментом. При этом секретка должна прослабнуть.



Шпилька помогает центровать колесо при монтажных работах. Поэтому при установке секреток можно провести такой вот «тюнинг» – использовать по одной шпильке на каждом колесе. После установки шпильки можно переходить на гайки-секретки.

Некогда модный универсальный инструмент нас разочаровал: ни с одним набором секреток он не сдюжил. И в итоге полумас, оставив часть стержней утопленными из-за перекоса.

Попроще или похитрее?

При выборе колесных секреток многие задаются вопросом: что делать, если ключ потеряется? Может, купить что-то самое простенькое, поддающееся обычной отвертке? Но ведь это всё равно что запереть дверь и рядом повесить ключ на гвоздике! Секретный крепеж должен максимально сопротивляться попыткам взлома – это его главная задача. А хозяину не нужно разбрасывать ключи где попало.

Мы решили купить всё, что предлагает московский рынок. Ограничения ввели только для типоразмера секреток.

» КУДА СПРЯТАТЬ КЛЮЧ?

При покупке комплекта секреток лучше взять тот, в котором пара ключей. Можно один держать дома или в гараже, а второй возить с собой. При этом крайне желательно не хранить его на виду. Известны случаи, когда похитители колес сначала били стёкла в надежде, что ключик лежит в перчаточном ящике. Не храните ключ рядом с баллонником: это второе место, куда заглядывают воры. Иногда они просто прокалывают одно из колес и наблюдают со стороны, куда ползет рассерженный хозяин, чтобы достать ключ и поставить запаску.

Если трубный ключ вцепится в болт, то почти наверняка одолеет его. В нашем случае сдались секретки, не имеющие мощной защитной втулки.



Секретные болты. Модель I-1 (SL)

Примерная цена комплекта 6 500 тг
 Масса одного болта 90 г
 Ключи для удобства пользования снабжены пластмассовыми направляющими втулками. Но в целом комплект восторга не вызвал. Кодовый элемент в форме малозубой звездочки легко поддался мощной шлицевой отвертке.



Без названия и упаковки

Примерная цена комплекта 6 500 тг
 Масса одного болта 40 г
 Титан ни с чем не перепутаешь: он легкий. Секретки из такого металла не боятся коррозии. Сдвинуть механически газовым ключом втулку, чтобы открутить, не удалось. Но, к сожалению, симпатичные болтики сдались при забивании двенадцатигранной головки «на 16».



Starleks Wheel Locks

Примерная цена комплекта 5 400 тг
 Масса одного болта 81 г
 Набор не понравился. Втулка очень хлипкая, сразу раскололась. Затем набиваем сверху головку – увы, открыли. А на стальном диске справиться с секреткой помог трубный ключ.

» СОВЕТЫ НОВИЧКАМ

Собравшись в магазин, возьмите с собой родной колесный болт. Если вы используете разные колеса зимой и летом, то и болты могут различаться – прихватите с собой оба. Это поможет сориентироваться не только с размерами крепежа, но и с типом сопряжения с конкретным колесным диском (конус или сфера).

Наличие на «секретном» крепеже глубоких кодовых элементов говорит, как правило, о низком качестве металла. То есть производитель опасается, что мелкие элементы не выдержат правильной затяжки.

Но ведь глубокие легко поддадутся вскрытию.

Защитить стальные диски, как правило, сложнее, чем литые. Доступ к крепежу не затруднен, поэтому злоумышленники бесшумно скручивают секретки газовым ключом. Но, с другой стороны, и охотников на «сталь» гораздо меньше.

Если установить на каждый диск по две секретки, то это не позволит вору воспользоваться методом перетяжки соседних болтов, чтобы ослабить усилие затяжки секретки.

Часто советуют затягивать «секретный» крепеж неполным моментом. Если задача – облегчить жизнь жуликам, то смысл в этом

совете, конечно, есть. Но добротные секретки, как показали наши испытания, спокойно тянутся штатным моментом, допуская по несколько десятков циклов отворачивания и заворачивания.

Секретные гайки под шпильки имеют большую высоту, чем болты, и на стальном диске будут сильно торчать. Поэтому на ступицы со шпильками лучше (с точки зрения защиты) устанавливать литые диски.

Наиболее продвинутые воры делают слепок с «секретного» колесного крепежа. Отследить, что это произошло на вашей машине, помогут простейшие насадки из резьбовой части горлышка пластиковой бутылки

и пробки. Обнаружили, что пробка исчезла? Не исключено, что вашими колесами заинтересовались. Помимо прочего, такие колпачки помогут содержать секретки в чистоте.

Реального влияния на балансировку колеса секретки не оказывают, поскольку они расположены неподалеку от центра вращения. Для справки: масса штатного колесного болта в нашем случае составляла 69 г, а масса каждой из секреток указана в описании.

Эксплуатация автомобиля хотя бы без одного колесного болта (гайки) запрещена. Не поленитесь перед поездкой окинуть беглым взглядом крепежные элементы.

Варварский способ открутить упрямый секретный болт: надо просверлить отверстие, а затем воспользоваться подходящим экстрактором.



Симпатичные титановые болты сдались довольно быстро: на шляпку плотно налезла подходящая торцевая головка.



↑ Защитная втулка спасает от захвата трубным ключом, но может сослужить плохую службу перед грубой силой. Втулка сдалась – результат близок.

↓ Если в головку секретки влезает жало подходящего инструмента типа мощной отвертки, то поддела сделано: наверняка открутится!





Колесные секретки Matrix

Примерная цена комплекта 2 900 тг
 Масса одного болта 68 г
 Самые дешевые в нашей выборке изделия сдадутся воришке почти без сопротивления. Простейший пятигранник без защитной втулки вскрыли методом набивания сверху стандартной головки.



Колесные секретки Drinty

Примерная цена комплекта 5 600 тг
 Масса одной гайки и шпильки 65 и 38 г
 Чтобы открутить гайку такого рода, достаточно забить отвертку в кодовую прорезь гайки. Второй вариант – воспользоваться газовым ключом. Устойчивость к взлому посредственная.



Колесные секретки Drinty

Примерная цена комплекта 5500 тг
 Масса одного болта 77 г
 Соправиться с ближайшими родственниками одноименных секретных гаек смогли по тому же алгоритму – они сдались и отвертке, и газовому ключу.

Остановились на популярной группе автомобилей на платформе В0 – сюда относятся Logan, Sandero, Duster, Almera, Ларгус, Веста, XRAY. Выбор оказался небогат: нашлось только восемь подходящих комплектов. Причем если шесть из них – болты, то два других – гайки. Зачем понадобились гайки? Читайте это нашим факультативным предложением, а подробности – в разделе «Шпилька».

Проверяем и выбираем

Продавцы секреток говорят о засилье недорогих китайских изделий и о почти полном отсутствии эксклюзивных, сложных для вскрытия секреток, изготавливаемых

отечественными умельцами. Из восьми приобретенных комплектов только шесть имели упаковку – два продавались просто в целлофановых пакетиках.

Каждое изделие мы испытали как на стальной диске, так и на литом. Помимо основных параметров проверяли криптостойкость. Нет-нет, мы не пособили жуликам – они и так всё знают. Просто может сложиться ситуация, при которой

Продавцы секреток говорят о засилье недорогих китайских изделий и о почти полном отсутствии сложных для вскрытия, отечественного производства



ВЫБОР ЗР

McGard Ultra High Security

Примерная цена комплекта 17 000 тг
 Масса одного болта 75 г
 Самый дорогой комплект оправдал цену: он лучший по всем статьям. Кольцо не дает провернуть секретку газовым ключом, зубило тоже спасовало. Такой крепеж обычно одолевают сваркой или с помощью экстрактора, вставленного в просверленное отверстие. Невысокие выступы кольца не позволяют надежно забить специальный съемник – при попытке открутить секретку инструмент выворачивается наружу.



Без названия

Примерная цена комплекта 5 600 тг
 Масса одной гайки 80 г
 Звездочка, как и следовало ожидать, поддалась «угворам» мощной шлицевой отвертки.

взломщиком поневоле окажется сам владелец.

Свое мнение о каждом изделии мы, как обычно, высказали в фотогалерее. Явным победителем стал набор McGard Ultra High Security: он гораздо лучше других сопротивляется взлому. А некоторые секретки можно открутить чуть ли не отверткой.

Кстати, результаты опроса, проведенного нами при подготовке материала, показали, что большинство читателей не пользуется секретками, потому что «всё равно украдут!» И только треть опрошенных заявили, что всегда используют фирменный «секретный» крепеж. Видимо, пока гром не грянет – мужик не перекрестится. **ЗР**

» ШПИЛЬКА

Если колёса закреплены гайками, а не болтами, их удобнее монтировать: торчащие шпильки помогают быстро установить колесо на законное место, поскольку ориентировать его гораздо проще. Поэтому при замене штатных болтов секретками многие предпочитают вкрутить в ступицу шпильку, посадив ее на резьбовой анаэробный клей-герметик.



Информация к размышлению. На редакционной машине секретка прослужила более восьми лет. За это время у штатных гаек возникла деформация конусной части, а она цела до сих пор. Мораль: не верьте сказкам, что все секретки «одноразовые».

КОРОЛЬ-РАБОТЯГА

Почему проиграл Хэмилтон и что нас ждет в новом сезоне?

Автор **Сергей Зиновьев**, фото фирм Daimler, Red Bull и команд-участниц

За пять гонок до финиша чемпионата Льюис Хэмилтон говорил: «Кто-то не хочет, чтобы я взял четвертый чемпионский титул, однако сдаваться я не намерен». И затем выиграл четыре гонки из тех пяти, но это не помогло: корона досталась Нико Росбергу, его партнеру по команде Mercedes-Benz.

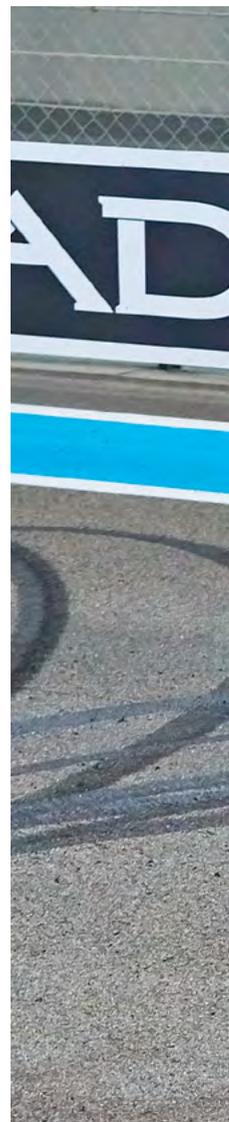
Быстрее Льюиса

На кого именно намекал Льюис? Кто этот «кто-то»? Ведь обвинять команду в данной ситуации грешно. За весь сезон – одна серьезная техническая неисправность: сгоревший мотор на этапе в Малайзии. Ну, никто не застрахован от поломок! И если рассуждать разумно, британец слишком много потерял не на трассе «Сепанг», а гораздо раньше. Росберг, если помните, начал турнир с четырех побед подряд, тогда как Хэмилтон вышел на «проектную мощность» только в конце мая, проигрывая к тому моменту более сорока очков.

И тут, к слову, уже команда вправе припомнить ему тусовки со звездами рэпа, посещение тату-салонов, курение сигар и другие общечеловеческие виды досуга. В общем,

отдыхал не совсем в тренде, принятом в мире Формулы-1. А тихий семьянин и работяга Росберг больше личного времени проводил на тренажерах и симуляторах. Пилот, несомненно, выдающийся, но долго Хэмилтону в чем-то уступавший.

Ровесники двигались по карьерной дистанции по-разному. У Льюиса – череда титулов в младших Формулах, Нико преодолел



↑ Даже когда Нико стал одним из самых опытных пилотов в пэддоке – одиннадцать сезонов за плечами! – Росберг-старший снял отцовскую опеку не полностью.

← В новом году от Renault F1 ожидают заметного прогресса. Машина для сезона-2016 досталась французам в наследство от команды Lotus, а новую они полностью строили сами.

Болиды команд Ferrari и Red Bull воевали в борьбе Mercedesов лишь эпизодически. А по факту боролись друг с другом за второе место в Кубке конструкторов.



Как знать – дошел бы вообще Росберг до Формулы-1 без усиленной поддержки со стороны отца?

эти уровни с некоторой натугой. И как знать – дошел бы вообще Росберг до Формулы-1 без усиленной поддержки со стороны отца, Кейо Росберга, чемпиона мира 1982 года? При чем Нико пришел в Королеву Автоспорта на год раньше, чем Льюис, который на полгода старше. Вот так-то! И это повод поговорить о роли родителей в современных автогонках.

Папа может

Росберг – третий в череде «детей выдающихся пилотов», которые взяли чемпионские титулы в Формуле-1. До него были Деймон Хилл и Жак Вильнёв. Но оба начали заниматься гонками уже после кончины своих отцов. Так что их продвижению способствовали скорее известные фамилии, благотворно влиявшие на потенциальных спонсоров и руководителей команд.

Сегодня тенденция иная: первичным менеджментом детей-гонщиков занимаются именно отцы-гонщики. Завершив выступления, они сохраняют полезные знакомства и ходы. Могут дать ребенку практический совет по управлению машиной и ведению борьбы. Гонщицкие связи папа – сын всегда интересуют прессу. Под известное имя легче найти инвесторов. И всё вместе это хорошо работает.

Помимо Росберга-сына сегодня среди формулистов мы видим младшего Ферстаппена (заслугу в том его отца невозможно переоценить – именно папа пробил все преграды!) и младшего Сайнса. Если бы у всех всё пошло по плану, мы могли бы созерцать на стартах Гран-при еще Бруно Сенну, Никола

Чемпионский прыжок Нико Росберга на трассе в Абу-Даби. Долгими годами усердной работы он его заслужил.

Проста, Нельсона Пике и Марко Андретти. А на ближайших подступах к Формуле-1 – Мик Шумахер, Джулиано Алези, Педро Пике и Пьетро Фиттипальди, внук великого Эмерсона. Можно, пожалуй, добавить к ним и Харрисона Ньюи – сына главного конструктора команды Red Bull.

Нет ничего дурного в том, что сын идет по стопам отца. Как не заразиться гонками, если твой папа – гонщик и чемпион? Но, наверное, будет не очень хорошо для Формулы-1, если весь пелотон заполонят наследники, чьи фамилии знакомы двум-трем поколениям болельщиков. Или наоборот – будет отлично? Многие считают самым справедливым устройством общества, когда все блага и статусы передаются по наследству.

Хороший результат

Папа Даниила Квяты не гонщик. Возможно, будь он чемпионом мира, династии Ферстаппенов не было бы так легко вытеснить Даню из состава команды Red Bull – посередине сезона и с какой-то невнятной аргументацией. Споры нет, Макс Ферстаппен достаточно одарен. Может быть, он чемпион будущего. Но внутрикомандную борьбу Даниэлю Риккардо он уверенно проиграл. Зато шумихи вокруг своей персоны юный Макс вызывает значительно больше, чем Квят и Риккардо, вместе взятые. И в этом смысле, скорее всего, более ценен для имиджа современной команды Формулы-1.

Но почему избавились именно от Квяты, отправив его в дочернюю команду со скромными турнирными перспективами? По здравом размышлении, главных причин может быть две, и это отнюдь не «плохие результаты» Даниила.



↓ Очень долго Red Bull разъединяла этих молодых пилотов, отправляя их в разные гоночные турниры, чтобы они не мешали друг другу. Но в итоге Карлос Сайнс и Даниил Квят оказались в одной команде.



Первая: Red Bull действительно был очень заинтересован в том, чтобы получить Ферстаппена-младшего прежде, чем на него полагат глаз другие топ-команды. Вторая причина – профессиональные качества Квята, к гонкам относящиеся косвенно: Даниил слишком открыто говорил журналистам, что предпочел бы больше гоняться или работать с данными телеметрии, чем давать всякие интервью. Вряд ли команде это нравилось.

Несомненно, двадцать гонок и полтысячи интервью в год – пропорция не очень правильная. Но таковы правила жанра. Росберг и Хэмилтон, между прочим, их соблюдают. Я лично наблюдал в Сочи, как менеджеры команды Mercedes не могли оттащить от журналистов Льюиса, добровольно взявшегося им объяснять, как работает аэродинамика при обгоне.

Квят в составе Toro Rosso уступал Карлосу Сайнсу (сын чемпиона мира по ралли), то есть определенно давал повод говорить о «плохих результатах». Но вместо того, чтобы указать россиянину на дверь, команда продлила с ним контракт на 2017 год. Возможно, это мотивирует Даниила, как никогда ранее: «Очень рад быть в команде, где чувствую себя как дома. С энтузиазмом смотрю в будущее, всегда буду выкладываться на двести процентов!». И на пресс-конференциях тоже? Прекрасно.

Ожидание битвы

Что ждет Квята и других пилотов в сезоне-2017? Как минимум машины, построенные по новому техническому регламенту. Возрастет мощность моторов – по прогнозам, на 10–20%. Увеличится прижимная сила – по расчетам, на 20–30%. Передние шины станут шире на 25%, задние – более чем на 30%. Соответственно, ощутимо возрастут скорости прохождения круга на всех трассах.

Утверждая такой регламент, подразумевали, что машины должны стать не только быстрее, но и красивее. Насчет красоты узнаем примерно через месяц, когда представят первые образцы. Инженеры команд



Формально Льюис Хэмилтон прав: очков, недобранных им в Малайзии, как раз и не хватило до титула. Но растерял-то он их не только здесь.

говорят, что из старых конструкций заимствуют буквально считанные элементы – подобие педалей и каких-то прокладок.

Эксперты сходятся во мнении, что при такой глубокой переработке могут возникнуть неожиданности – например, Mercedes утратит явный перевес, а на первую роль выйдет кто-нибудь из «среднячков». Помните внезапную победу Дженсона Баттона в 2009-м в составе команды Brawn GP? Вот сейчас примерно такая же ситуация.

Что касается перемен в стане владельцев Формулы-1, то они вряд ли скажутся на спортивной части – по крайней мере, в первые годы. Как ожидается, сделка завершится в первом квартале 2017-го, и тогда американская компания Liberty Media станет самым крупным акционером холдинга Formula One Group. Американцев весьма устраивает Берни Экклстоун в качестве исполнительного директора. И они разумно полагают, что не надо ничего резко менять в предприятии с ежегодной прибылью порядка 1,7 млрд долларов.

Свершению сделки могут помешать расследования, проводимые сразу двумя антимонопольными ведомствами – британским и европейским. У первого какие-то сомнения вызывает сама сделка, у второго – схема распределения доходов в Формуле-1 (по жалобе команд Force India и Sauber). Пересмотр этой схемы – если его потребуют власти – может серьезно повлиять на жизнь чемпионата мира. Но точно не в предстоящем сезоне. Помешать матчу-реваншу за титул между Хэмилтоном и Росбергом мог лишь какой-нибудь другой форс-мажор. А реванш был неизбежен, поскольку Льюис, похоже, уязвлен и крайне недоволен результатом сезона. И не пошел на вечеринку, устроенную Росбергом для всех гонщиков в одном из яхт-клубов Абу-Даби: «Пусть наслаждается, пока есть такая возможность, поскольку зимой я намерен много тренироваться». На тот момент Льюис не знал, что через несколько дней Нико внезапно объявит о завершении карьеры пилота в Формуле-1. Можно ехать к рэперам? **ЗР**

» ЛУЧШЕЕ – ДЕТАМ!

Имея папу-чемпиона, начинающий пилот автоматически получает не совсем честное преимущество перед теми сверстниками, у которых обычные папы. Например, под юного Нельсона Пике титулованный отец вообще создал отдельную команду – фамилия семейства фигурировала в ее названии. Понятно, что в этой команде Нельсон-младший пребывал на особом положении.

Марко Андретти, судя по всему, не настолько гениальный пилот, какими были его дед Марио и отец Майкл. Это не помешало ему провести уже одиннадцать сезонов в американском чемпионате Indycar – неизменно в составе **Andretti Team**, которой управляет папа. Наивысшее достижение – пятое место в сезоне-2013, но Марко всё равно любимец публики.

Николя Прост в детстве не интересовался гонками, а в юношестве пристрастился к гольфу. Тем не менее папа убедил его попробовать силы в любительских заездах, затем нашел спонсоров для более серьезных стартов. Николя начал делать гоночную карьеру, ничего выдающегося не показал, но в итоге укрепился в элитном классе LMP1 чемпионата мира WEC. А заодно и в Формуле-Е – разумеется, выступает за команду, которой руководит Ален Прост.



Знакомьтесь: 18-летний Педро Пике – младший брат Нельсона-младшего, заботливо пестуемый Нельсоном-старшим. Минувший сезон провел в Евросерии Формулы-3. Цель очевидна – дойти до F1.

ПРЕЛЮДИЯ ДЛЯ ТЕЛЕГИ С МОТОРОМ

Вспоминая 130-летнюю историю автомобиля, пытаемся познать философию его развития.

Автор **Сергей Канунников**

Громких мероприятий по поводу прошедшего в прошлом году 130-летнего юбилея бензинового автомобиля не было.

Но очередная круглая дата – повод вспомнить, как развивалась эта интересная, а порой и почти детективная история. Ведь то, что нынче нам выдают за конструкторские откровения, изобрели чуть ли не век назад, а потом подзабыли. И вообще, как автомобиль докатился до своего нынешнего состояния?

Предлагаем первую статью из цикла, которым попробуем ответить на вопросы «как?», «когда?» и «почему?».

С нелегким паром

Предполагал ли Карл Бенц, механик, известный лишь в очень узких кругах, какие последствия будет иметь получение им в январе 1886 года патента на экипаж с бензиновым

мотором? Чиновник, который выдавал этот патент, уж точно не предполагал. А сам папаша Бенц, которого в его родном Мангейме некоторые считали чуть ли не городским сумасшедшим? Вот он-то знал, что творит. В его по-немецки рациональном уме зрели не только технические, но и коммерческие планы. Осталась всего пара лет...

Но мир пока не особенно ждал изобретений Бенца. Жизнь была вполне налаженной и по-своему гармоничной. Поезда и пароходы – для дальних странствий, лошади и велосипеды – для относительно близких. Индустрия этих транспортных средств работала исправно, их позиции были прочны и почти неуязвимы. По крайней мере, неуклюжей, вонючей и трескучей тележке, напоминающей цирковой велосипед, поколебать их не по силам.

Повозка Бенца в чем-то сродни механическому пианино – забавная вещь, но в хозяйстве мало-пригодна, да и настоящего пианиста не переиграет. К тому же самодвижущиеся безрельсовые экипажи не были откровением, мир их давно знал и особого восторга не испытывал. Еще за сто с лишним лет до Бенца по Парижу поездило устрашающее творение отставного капитана Кюньо.

Распугивая ошеломленных горожан, Кюньо и два его помощника с трудом управлялись с огромной трехосной паровой телегой, один только котел которой вместе с водой весил около тонны! Говорили, что паровая телега Кюньо способна была перевозить до трех тонн груза. Подозреваю, что это сильное преувеличение. Похоже, она саму себя то везла с трудом, развивая скорость неторопливого пешехода (2–4 км/ч). И уж в любом случае ее КПД был ниже, чем у конной телеги. Ну или

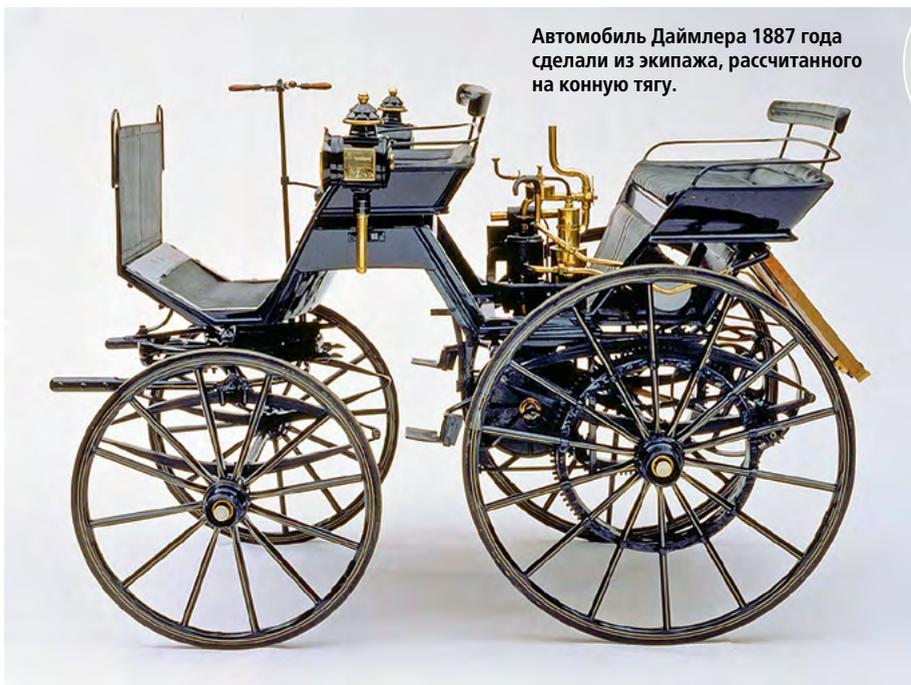


Карл БЕНЦ
25.11.1844–
04.04.1929

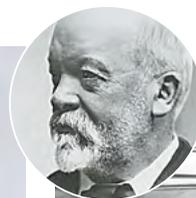


Трехколесную повозку Бенца, построенную в 1885 году и запатентованную в начале 1886-го, считают первым в мире автомобилем.

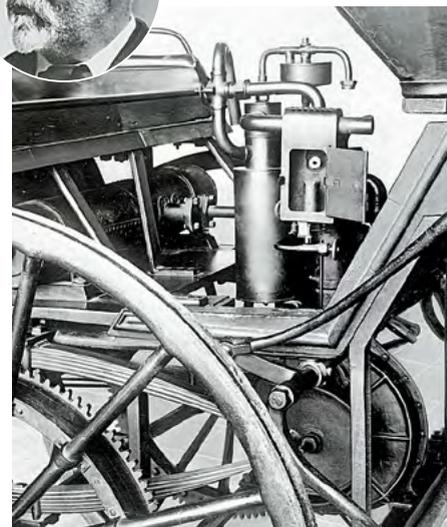
Для пуска мотора Бенца прокручивали огромный маховик. Позже услужливые историки писали, что конструктор расположил его горизонтально для лучшей развесовки. Подозреваю, что об этом изобретатель думал меньше всего.



Автомобиль Даймлера 1887 года сделали из экипажа, рассчитанного на конную тягу.



Готлиб ДАЙМЛЕР
17.03.1834–6.03.1900



Двигатель машины Даймлера стоял перед задним сиденьем. Теперь сказали бы – в базе. Прогрессивная компоновка!

нескольких телег, даже с учетом затрат на овес, конюшню и упряжь. Тем более что лошадь еще и вырабатывает полезное в сельском хозяйстве вещество.

Интересно, что огромное неподатливое переднее колесо на телеге Кюньо поворачивалось с помощью массивной шестеренки и цепи. Прогресс? Лишь с позиций телеги. На мануфактурах – маяках бурно развивающегося капитализма – применяли уже и цепи, и шестерни. Кстати, и «открытый» автомобилистами почти через 150 лет после Кюньо карданный вал изобрели еще в XVII веке. Да и что толку в шестеренках, если, пока сухопутный пароход готовили к пуску, разжигая горелку и разводя пары, неленивый возница успевал перевезти на телеге что-нибудь полезное из Парижа, скажем, в Руасси? Символично выглядит финал телеги Кюньо, в котором ее котел взорвался, напугав, как писали наиболее поэтичные рассказчики, «весь Париж». Теперь, правда, французы говорят, что это легенда. Но если и легенда, то не лишенная исторической логики.

И все-таки паромобили прижились. Британцы (в первую очередь Джеймс Уатт) и французы довели-таки их до относительного ума. При тех же размерах и массе, что у телеги Кюньо, мощность и скорость выросли раз в десять. Высокие сухопутные пароходы перевозили уже до 40 пассажиров и некоторое время конкурировали не только с традиционными видами транспорта, но уже и с автомобилями. Даже до середины XX столетия в разных странах рождались безрельсовые паровозы – легковые и грузовые машины. Но уход титанов пара был предрешен: причинами тому стали низкий КПД, долгий и небезопасный пуск, огромная масса. И хотя такие машины меньше и мощнее, а запустить их можно было уже

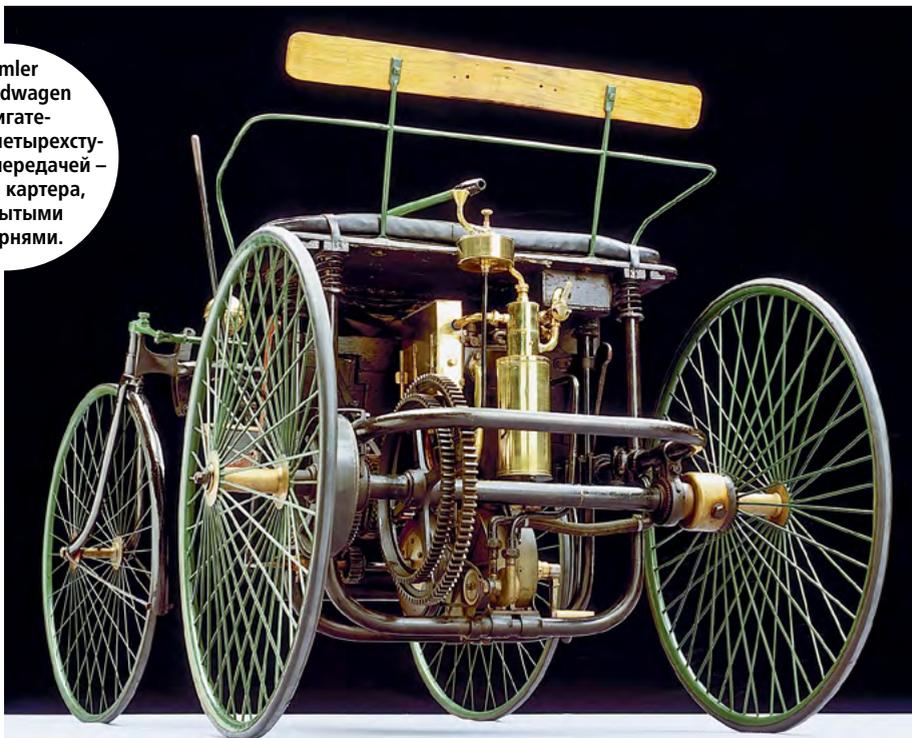
не за час, а «лишь» за 20–30 минут, да и ездили они резвее и дальше – легковому автомобилю паровая тяга уж точно претила. Впрочем, особой потребности в индивидуальном механическом транспортном средстве пока и вовсе не было.

Принято говорить, что нынче настало время маркетологов, которые навязывают нам те или иные предметы и устройства. Но ведь так было всегда, просто в последнее время это явление приобрело гипертрофированные формы. Рождение автомобиля – яркий тому пример. Не было на него спроса, пока его

не создали! Другое дело, что рождение автомобиля было predetermined эпохой. Он ведь мог появиться только при относительно развитом капитализме – вместе со значительным слоем платежеспособных покупателей, которые, отказываясь от вековой оседлости, приобретали мобильность и тягу к путешествиям. Правда, не всегда с познавательными целями, иногда и в поисках лучшей доли.

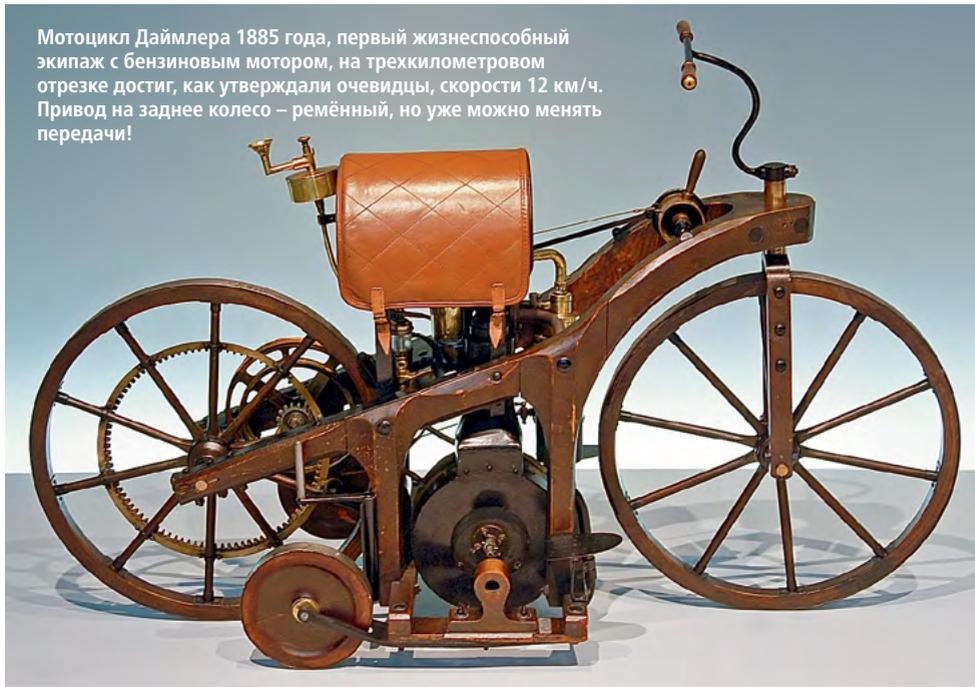
Но и через 100 лет после дебюта телеги Кюньо инженеров и тех, кто им платил, больше заботили промышленные двигатели для разрастающихся фабрик и заводов. В 1860 году

Daimler
Stahlradwagen
с двигателем V2 и четырехступенчатой передаточной – пока без картера, с открытыми шестернями.





Мотоцикл Даймлера 1885 года, первый жизнеспособный экипаж с бензиновым мотором, на трехкилометровом отрезке достиг, как утверждали очевидцы, скорости 12 км/ч. Привод на заднее колесо – ремённый, но уже можно менять передачи!



такой агрегат, работающий на светильном газе – смеси метана, окиси углерода, водорода и других горючих газов, полученной при сухой перегонке каменного угля, – создал француз Жан-Этьен Ленуар. Немец Николаус Отто усовершенствовал конструкцию мотора и довел его до промышленного применения. Огромные двигатели массой по 600–700 кг и развивающие 100–150 об/мин производила немецкая компания Deutz (известные в советские времена самосвалы Magirus-Deutz – оттуда). Оставалась «малость»: приспособить мотор к компактной повозке.

Показательно, что впервые изобретатели, увлеченные желанием заставить-таки тележки ехать, «забыли» многие инженерные достижения прошлого, например упомянутый выше карданный вал или придуманную уже рулевую трапецию, – героям и мученикам автомобилизации пока было не до этого. Технические достижения прошлого автомобилестроению предстоит вспоминать еще не один десяток лет.

Бензин, Бенц и горелка

На первенство в создании автомобиля с двигателем внутреннего сгорания претендует множество изобретателей. Свой «отец-основатель» числится практически в каждой европейской (и не только) стране. Просто Карл Бенц, вероятно, был упорнее и практичнее других. Возможно, ему еще и повезло. Например, с женой. Берта Рингер, вопреки приличиям, требовала с родителей приданое еще до свадьбы. А всё для того, чтобы бросивший службу Карл (начинал-то с почтенного занятия – ремонта башенных часов) мог строить свой непонятно кому нужный двигатель. И вот свершилось: Бенц запатентовал-таки трехколесную тележку с передним колесом от велосипеда и задними – от пролётки.

Гордый конструктор управлял фыркающим неуклюжим чудом, а сопровождавший его сын (дети обычно растут быстрее, нежели совершенствуются двигатели) доливал бензин. Испарительный

карбюратор вмещал примерно полтора литра топлива, а бензобака в современном понимании у Бенца (уже не только человека, но и автомобиля) не было. Пыхал одноцилиндровый мотор, крутился огромный горизонтальный маховик диаметром 700 мм, который весил около 30 кг.

Крутанув маховик, заводили машину. И она ехала! Разогналась до 15 км/ч – такую скорость несколько десятилетий назад развивали огромные паровики. Но пускать двигатель и управлять повозкой стало намного проще. Да и весил Benz всего-то 690 кг – примерно как один стационарный газовый двигатель Отто.

Повозка Бенца уже была похожа на автомобиль в современном понимании. Четырехтактный двигатель, водяное охлаждение (испарительный бак, установленный на единственном цилиндре), ремённая передача к дифференциалу, а дальше – две цепи к задним колесам. Мотор с электрическим зажиганием от гальванического элемента (такое применяли и на стационарных газовых двигателях) развивал, по подсчетам Бенца, 0,75 л.с. при 250–300 об/мин. При последующих замерах, проведенных дотошными потомками через несколько десятилетий, отдача оказалась даже выше: 0,9 л.с. при 400 об/мин!

Над Бенцем, покупающим в аптеке бутылочки с бензином (именно в этих заведеньях и в такой таре его продавали в конце позапрошлого столетия), продолжали посмеиваться, но до первой победы оставалось относительно недолго. Идея созрела!

Всего в 130 км от Мангейма, в Каннштате (пригород Штутгарта), не менее одержимые Готлиб Даймлер с сыном Паулем и Вильгельм Майбах тоже сделали автомобиль, причем четырехколесный. Они отчасти даже обогнали Бенца: их первый экипаж с бензиновым мотором мощностью около 0,5 л.с. поехал уже



Benз 1899 года с оппозитным мотором объемом 1,7 литра и мощностью 5 л.с.

Паровой омнибус Amédée Bollée La Rapide. Машина 1881 года развивала почти 60 км/ч.



в 1885 году. Но был двухколесным, посему его справедливо числят прародителем мотоциклов. Даймлера, к слову, автомобиль как таковой поначалу вообще не очень интересовал. Его занимала демонстрация возможностей мотора. Поэтому конструктор и пристраивал его к велосипеду, лодке, пожарной помпе. Но настало-таки время водрузить двигатель на экипаж.

Недолго думая, использовали коляску, рассчитанную на конную тягу и заказанную в подарок жене Даймлера. «Ходовая часть» Даймлера и Майбаха не очень волновала – главное, чтобы машина ехала без постоянной помощи. А у готового экипажа уже

была поворотная передняя ось и тормозные башмаки, прижимаемые к ободам колес. Оставалось водрузить двигатель поближе к задней ведущей оси – в ногах пассажиров, сделать привод и некоторое подобие рулевого механизма. Двигатель при 650 об/мин развивал 1,1 л.с. А в пределе раскручивался аж до 900 об/мин. У повозки Даймлера было уже две передачи, которые меняли, передвигая ремень. Двигатель-то работал на постоянных оборотах.

А вот по части зажигания мотор Даймлера был шагом назад не только по сравнению с двигателем Бенца, но и относительно стационарных газовых. Смесь поджигали, пропуская

ее через раскаленную калильную трубку, которая заодно служила дозирующим золотником – то был прообраз карбюратора. Такая конструкция казалась проще и надежнее. В общем, если соединить повозки Бенца и Даймлера, машина получилась бы еще более автомобильной, чем каждая по отдельности. Вскоре это сделает время.

История о том, как в 1888 году Берта Бенц, якобы воспользовавшись отсутствием мужа, пустила двигатель повозки и вместе с сыновьями отправилась за 180 км на родину, в Пфорцхайм, в той или иной степени красочно описана сотни, если не тысячи, раз. Насколько поездка была действительно спонтанной и продолжительной, сегодня сказать трудно. История (не только автомобильная) без легенд и загадок была бы слишком скучна. Но 1888 год для автомобиля стал действительно переломным. Карл Бенц построил еще две трехколесные повозки, причем усовершенствованные (в частности, на переднем колесе появилась рессора), и одну из машин продал французскому Эмилию Роше. Автомобиль стал товаром, а значит, получил стимул для бурного развития.

Гимн мотору

От конных экипажей первые автомобили взяли не так уж много. Мотор в машинах Бенца и Даймлера был размещен не спереди, подобно лошади, а сзади. Совсем скоро автомобилю понадобилась рама. А ведь у конных экипажей кузов, выражаясь современным языком, был несущим. Но пока главным



Паровая телега Кюньо была трехколесной и, между прочим, переднеприводной. С двумя колесами спереди повернуть это сооружение было бы уж совсем тяжело.

было не это: заставив двигатель более-менее надежно работать, поверив в его силу и убедив других, инженеры первым делом взялись его совершенствовать. Основные задачи, которые нужно было решить, – рост мощности и стабильность работы.

Чтобы прибавить мотору сил, проще всего было наращивать количество цилиндров. Довольно скоро появились двух-, трех- и даже четырехцилиндровые агрегаты. Важной вехой стал первый в истории V-образный двухцилиндровый двигатель – его сконструировал Майбах, по-прежнему работавший на Даймлера. Этот агрегат, компактный, но эффективный, появился в 1889 году и развивал при 900 об/мин мощность 1,6 л.с. По сравнению с первыми моторами Бенца и Даймлера – заметный рост!

Добавлять мотору цилиндры – это относительно просто. Куда больше сложностей было связано со смесеобразованием и с зажиганием. Гальванические элементы, создававшие искру на свечах, были ненадежны, тяжелы и недолговечны. Раскаленная трубка, через которую проходила смесь, тоже капризна, к тому же попросту опасна. Решение нашли в магнето – машине, преобразующей механическую энергию в электрическую. Достаточно повернуть маховик заводной ручкой – и появляется вполне надежная искра.

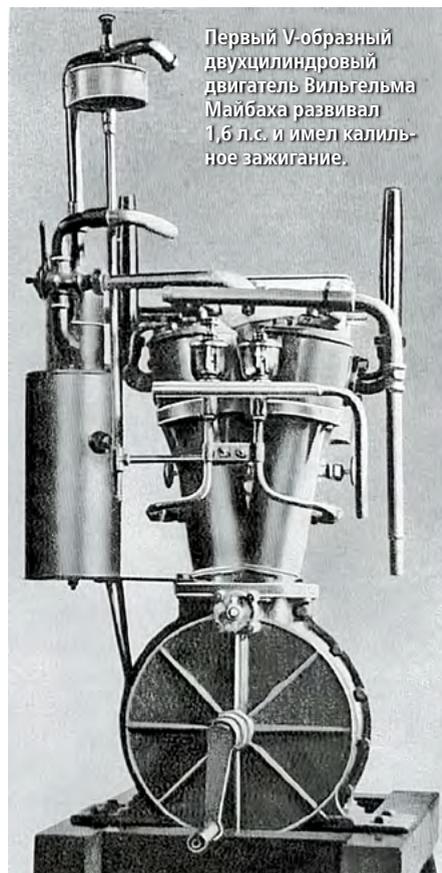
Со смесеобразованием мудрили дольше. Карбюраторы испарительного типа, в которых поднимающиеся пары бензина смешивались с воздухом, имели множество версий, в том числе довольно замысловатых. Существовал, например, так называемый поверхностный, или яичный, карбюратор – по сути, совмещенный с бензобаком. Воздух подавался прямо в него, там и смешивался с парами бензина. Еще оригинальнее система французского автомобиля Gobron-Brillé. Крыльчатка, приводимая от коленвала, подавала бензин непосредственно из бака к трубопроводу, по которому шел воздух. Не правда ли, отчасти похоже

на механический впрыск топлива, к которому конструкторы (сначала авиационные) придут лишь во второй половине 1930-х годов? Устройство начала века, конечно же, оказалось несовершенным и ненадежным, поскольку требовалась крыльчатка с герметичными лопастями. Да и пропорция, в которой бензин смешивался с воздухом, получалась далеко не идеальной. Поэтому об интересном изобретении забыли на несколько десятков лет.

Итак, испарительные карбюраторы не имели будущего. Но уже в 1893 году был запатентован пульверизаторный прибор, в котором бензин разбрызгивался через мелкие отверстия в трубке – жиклёры. Это прообраз карбюратора, знакомого нескольким поколениям автомобилистов. Кстати, первым его запатентовал малоизвестный венгерский инженер Донат Банки, но до ума идею довел всё тот же Вильгельм Майбах.

Важное достижение, пришедшее на рубеж веков, – усовершенствование клапанов. На первых моторах впускные клапаны работали от разрежения в цилиндре. Конструкторы маялись с их пружиной: чтобы клапан открылся полностью, она должна быть не слишком тугая, а чтобы вовремя закрылся – наоборот. Проблему решили, сделав-таки механический (тогда говорили «автоматический») привод. В результате, благодаря лучшему наполнению цилиндров топливной смесью, двигатели при том же рабочем объеме развивали в полтора раза большую мощность. Правда, немалую часть автомобилей еще долго будут оснащать более простыми двухтактными моторами, где клапанов нет. Но делали такие агрегаты в основном для мотоциклов и их «родственников» – примитивных маломощных автомобилей.

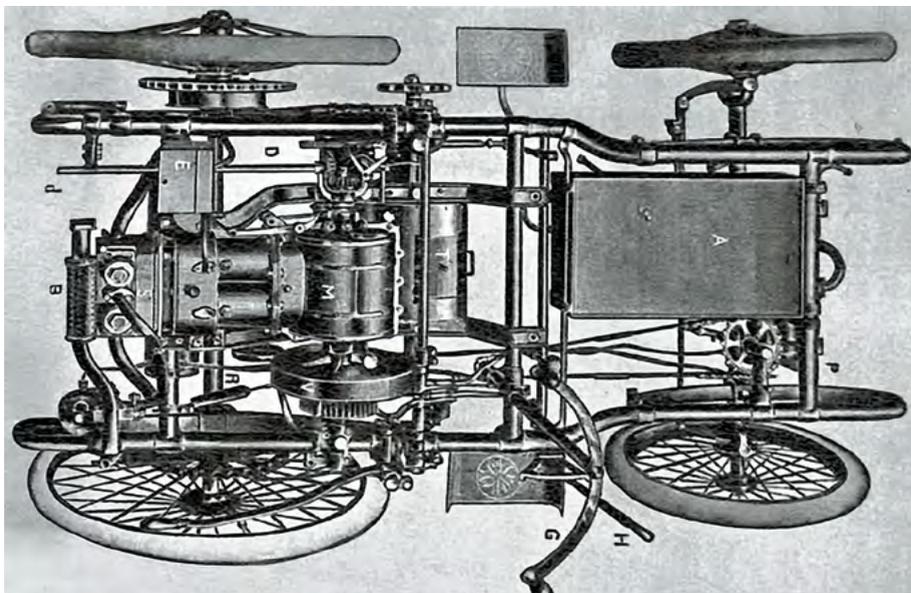
Вернемся к майбаховскому V-образному двигателю. Его в 1889 году поставили на Daimler Stahlradwagen – «экипаж со стальными колесами». Колёса действительно были стальными, а не деревянными, как на телегах,



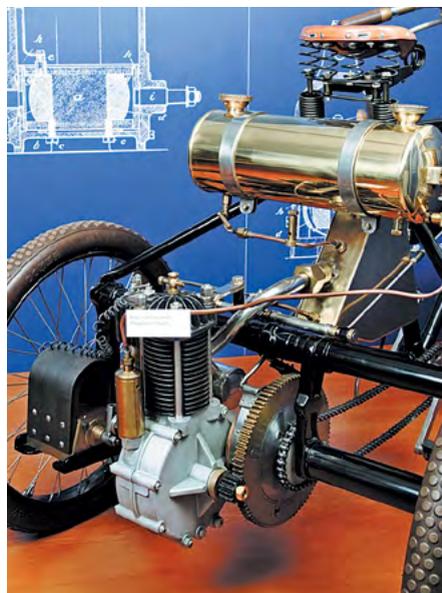
Первый V-образный двухцилиндровый двигатель Вильгельма Майбаха развивал 1,6 л.с. и имел калильное зажигание.

но такие уже давно знали по велосипедам. Важнее, что вместо ремня, с помощью которого меняли передачи, машину оснастили шестеренчатым механизмом – прообразом современной, причем четырехступенчатой, коробки передач. Это событие тоже стало важной вехой: все-таки бывшему конному экипажу не хватало одного лишь двигателя для того, чтобы стать автомобилем. **ЭР**

Продолжение следует.



Шасси Peugeot 1899 года, типичного представителя автомобильного племени конца позапрошлого века. Двигатель – в базе, поближе к ведущим колесам, передача момента на колёса – цепью.



С изобретением магнето зажигание стало более стабильным и надежным.

КРЫЛЬЯ СОВЕТОВ

Догоняем и перегоняем Америку на Чайке первого поколения.

Автор **Сергей Канунников**, фото: **Константин Якубов**

Как ни иронизируй над сентенцией Никиты Сергеевича, что СССР скоро догонит и перегонит Америку (кстати, Хрущев это не придумал – его спичрайтеры просто взяли кусок из фразы Ленина), но этот автомобиль максимально приблизил СССР к вечному заокеанскому конкуренту. Правда, с существенными оговорками.

Ударник коммунистического труда

К 1959 году гонка между США и СССР приобрела широкий общественный характер. Сверхдержавы – соперники в атомной теме и освоении космоса – стали демонстрировать друг другу достижения и в более приближенных к жизни простых граждан сферах. В 1959-м прошли советская выставка в Нью-Йорке и американская в Москве, в Сокольниках. На обеих среди прочего демонстрировали достижения автомобильной промышленности.

» СЕМЬЯ КРЫЛАТЫХ

Прототипы ГАЗ-13 появились в 1958 году, серийное производство стартовало в начале 1959-го. Автомобиль оснащали двигателем V8 (5,53 л, 195 л.с.) и трехступенчатой автоматической коробкой передач.

Максимальная скорость – 160 км/ч.

Помимо стандартных седанов, в небольших количествах делали лимузины ГАЗ-13А с внутренней перегородкой, кабриолеты ГАЗ-13Б, санитарные универсалы для обслуживания высокопоставленных пациентов ГАЗ-13С, которые

изготавливал завод РАФ. Строили и кинооператорские автомобили с массивной площадкой перед передним бампером и съемным тентом над задней частью крыши. Такие машины, в частности, производили в Чернигове, на заводе Кинотехника. Всего до апреля 1981 года собрали 3179 автомобилей.

В Нью-Йорке, в частности, представили Чайку ГАЗ-13 (серийное производство машины начали в январе, а впервые ее показали за рубежом в 1958 году, в Брюсселе). Конечно, на американскую публику советский представительский седан не произвел большого впечатления, тем более что откровенно напоминал Packard 1955 года. Но американское влияние тогда коснулось практически всех производителей. А в Европе автомобилей класса Чайки почти никто и не делал, разве что Rolls-Royce да французская фирма Facel.

Для СССР Чайка, наряду с главным «членовозом» ЗИЛ-111, была действительно революционной машиной. Она разительно отличалась от ЗИМа, попытки модернизировать который и привели к созданию совершенно нового автомобиля. Правда, «птица» на решетке радиатора впервые появилась еще на опытном образце модернизированного ГАЗ-12 ЗИМ, но ничего другого ГАЗ-13 от предшественника не унаследовал. Зато



ГАЗ-13С



Прототип ГАЗ-13, 1958 год



Киносъемочная Чайка ОСАД-3



ГАЗ-13Б



Не столько роскошь, сколько строгость и солидность. Тут место серьезным пассажирам.



Несмотря на наличие откидных стропонтегов, большинство Чаек не имело перегородки в салоне, то есть они были седанами, а не лимузинами.



Справа от двигателя – «гармонь» усилителя тормозов, сжимающаяся и разжимающаяся при работе.



↑ Кнопочное управление коробкой передач – шик конца 1950-х. Режим **Т** – для тяжелых условий: когда не включается высшая передача. Режима парковки нет, так что о ручнике забывать нельзя ни в коем случае.

↓ Под роскошным по тем временам приемником – управление системой вентиляции.



Забавно, что показания спидометра в десять раз меньше истинной скорости.

обзавелся двигателем V8 мощностью 195 л.с. (на прототипе стоял 180-сильный мотор), автоматической коробкой передач с кнопочным переключением, усилителями рулевого управления и тормозов, электростеклоподъемниками. Просторный кузов длиной 5600 мм покоился на Х-образной раме. Вот только кондиционера, в отличие от американских аналогов, ГАЗ-13 не имел.

Автомобили хорошо иллюстрируют эпоху, в которой родились. А Чайка просто идеально символизирует свое время. Гагарин еще не полетел в космос, но советский спутник уже потряс мир. Как раз в 1959 году советская станция Луна-3 впервые сделала фотографии загадочной обратной стороны спутника Земли. В СССР начали производство первого собственного транзисторного приемника Атмосфера, а первый секретарь Хрущев полетел в Вашингтон на новейшем ТУ-114. В стране происходили и иные заметные перемены – началась эпоха массового домостроения. Неказистые панельные дома, которые позднее прозвали хрущёвками, стали для многих спасением от подвалов



Еще одно достижение советского автопрома – электростеклоподъемники.

и барачков-общежитий. Никто же не предполагал, что они простоят полвека! И ко всему этому – новая советская машина, щедро украшенная хромом, солидная, массивная, но в то же время стремительная.

Знак почета

Низким баритоном урчит огромная «восьмерка». Нажимаю кнопку с буквой **Д** – и ощущаю легкий толчок: включилась первая. Осторожно отпускаю педаль тормоза... Разгон Чайки не поражает стремительностью: 195 сил на две с лишним тонны снаряженной массы – это по нынешним меркам немного. Но ход машина набирает уверенно. А спортивного разгона от огромного седана никто и не требовал, особенно от этого.

Ездowymi повадками Чайка вполне логично напоминает американских ровесников. Машина мягко демпфирует любые неровности, заметно кренится в поворотах, но при аккуратном рулении старательно и, главное, умело обеспечивает пассажирам комфорт. Водителю, конечно, тоже, но он, хоть и сидит на таком же массивном мягком



И не ленились же гравировать надписи к крутилкам и рычажкам!



Автомобили хорошо иллюстрируют эпоху, в которой родились. А Чайка просто идеально символизирует свое время



Инструкция по эксплуатации столь же основательна, как и сама Чайка.

диване и оперирует всего двумя педалями, всё же работает. Вписывать длиннющий седан в повороты непросто, особенно с непривычки. Производительность насоса усилителя рулевого управления зависит от оборотов двигателя – на малых руль заметно тяжелее, чем на высоких. В какой-то момент руль словно «подкусывает», и вдруг он неожиданно становится легким. Тормоза довольно эффективны, а педаль тугая и требует привыкания.

Но главное не это. Основное отличие от американских аналогов состоит в том, что Чайка с ее строгим салоном, отделанным серым, цвета офицерской парадной шинели времен СССР, сукном, совершенно не располагает к легкомыслию, навевая авто-мобилиями производства США.

Неудивительно, ведь Чайку нельзя было купить – ее можно было только заслужить. По легенде, несколько машин правительство СССР подарило советским знаменитостям, но тоже, скорее, не как частным лицам, а как живым символам могущества социализма. Небольшое количество «тринадцатых» работало в загсах и Интуристе, где они радовали новобранцев и обслуживали высокопоставленных гостей.

Но к подавляющему большинству Чаек в СССР прилагался высококвалифицированный немногословный шофер, «униформа» из непременно серых плаща, пальто, костюма, шляпы и каракулевой шапки, просторная квартира (отнюдь не в хрущёвке) с домработницей в придачу, дача за высоким забором и отдых в привилегированном санатории. Строгость и выдержанность салона Чайки прекрасно гармонировала с огромным кабинетом с массивным столом и дубовыми панелями на стенах, украшенными строгими портретами. Потому-то в этой машине нет места панибратской пестроте, характерной для ее заокеанских ровесников.

Полетное задание

Кто бы мог представить, что новинка 1959 года, вполне вписывающаяся, как сказали бы теперь, в тренд автомобильного прогресса рубежа 1950–1960-х, застрянет во времени, как Челюскин во льдах?

Новый, относительно молодой лидер СССР, сменивший Никиту Сергеевича, успел состариться и одряхлеть, сменились пяток президентов США. В космос слетал уже не только Гагарин, но и экипажи из нескольких человек. На орбите даже стыковались советский Союз и американский Аполлон. СССР наводнили вполне современные для 1970-х годов Жигули. Даже Волга и ЗИЛ стали совсем другими, а в Горьком продолжали – вплоть до 1981 года! – неспешно (штук по сто пятьдесят в год) собирать ГАЗ-13, чей дизайн выглядел уже музейным. Впрочем, и традиционные пассажиры Чаек менялись не сильно. Поэтому-то в те годы я и представить себе не мог, что когда-нибудь так близко познакомлюсь с космически недоступной машиной: посижу и за рулем, и даже на номенклатурном заднем диване. А вот ведь, познакомился! **ЭР**



ЭКРАННЫЙ ОБРАЗ

За несколько десятилетий Чайки сыграли в отечественном кино немало эпизодических, но заметных ролей. Как правило, они возили положительных руководителей большого ранга – штатских и военных, иногда дипломатов. Порой черные машины просто мелькали на улицах, побуждая постовых милиционеров торопливо брать под козырек.



«Тридцать три», 1965 год



«Июльский дождь», 1966 год



«Укрощение огня», 1972 год



«Тема», 1979 год



«Родня», 1981 год

За рулем

КАЗАХСТАН

№1 2017 · С АПРЕЛЯ 2008 ГОДА 105-й

УЧРЕДИТЕЛЬ И ИЗДАТЕЛЬ

ТОО «Фонд новых технологий
и гражданской защиты»

ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР

Алексей Алексеев

ЗАМЕСТИТЕЛЬ ГЛАВНОГО РЕДАКТОРА, АРТ-ДИРЕКТОР

Антон Старожилов

АДРЕС РЕДАКЦИИ:

050020, Казахстан, Алматы,
пр. Достык, 308.
Тел. +7 (727) 329 17 17
E-mail: info@zarulem.kz
WEB-САЙТ
www.zarulem.kz

ОТДЕЛ РЕКЛАМЫ И РАСПРОСТРАНЕНИЯ

Тел. +7 708 304 0000

Журнал зарегистрирован в Комитете связи,
информатизации и информации РК.
Свидетельство о постановке на учет №15680-Ж
от 12.11.2015 г.

Издается с апреля 2008 года.
Периодичность 1 раз в месяц.
Тираж 15 000 экз.

В подготовке номера использованы материалы,
представленные ООО «Издательство «За рулем».
Все права защищены. Материалы, опубликованные в
журнале, являются собственностью ТОО «Фонд новых
технологий и гражданской защиты».
Полное или частичное их воспроизведение допускается
только с письменного разрешения ТОО «Фонд новых
технологий и гражданской защиты».
ТОО «Фонд новых технологий и гражданской защиты»
не несет ответственности за достоверность информации
в рекламных материалах, опубликованных в журнале
«За рулем Казахстан».

Отпечатано в типографии
PRINT HOUSE GERONA.
Адрес: Алматы, ул. Сатпаева, 30а/3.

РАСПРОСТРАНЕНИЕ ЖУРНАЛА:

Журнал распространяется по всей Республике Казахстан
в торговых сетях продаж периодической прессы, а
также в супермаркетах и на АЗС.
Журнал издается с разрешения
ОАО «За рулем» (Россия):

УЧРЕДИТЕЛЬ

ОАО «За рулем»

ДИРЕКТОР

Алексей Васин

ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР

Максим Кадаков

Адрес редакции:

107045, Россия, Москва, Селиверстов пер., 10
Тел. 607 27 33, факс 737 43 07
E-mail: info@zr.ru Веб-сервер: www.zr.ru

© «За рулем Казахстан», 2017

За рулем Казахстан 01.2017

В БЛИЖАЙШИХ НОМЕРАХ:



Что может противопоставить
Isuzu D-Max лидерам сегмента пикапов?



← Посторонние
шумы
в моторе?
Ищем причину

↓ Установить
парктроник
на автомобиль
под силу самому.
Рассказываем как



→ Новый
**Land Rover
Discovery**
по-прежнему
«проходимец»!



← Испытаем
недорогие
компрессоры

Latifa Residence

A man in a dark blue tuxedo with a white shirt and bow tie is shown from the chest up. He is wearing white gloves and holding a miniature model of a modern apartment building with lit windows. The background is a dark, gradient blue.

*Сіздер үшін ең үзделі
Ауысее дия Бас*

+7 727 317 07 70

+7 727 317 08 80

www.latifa-residence.kz

г. Алматы, пр. Достық, д.160, офис 104

PAMC
KAZAKHSTAN



Компетентность в гаражном оборудовании

От диагностических стендов и подъемного оборудования до современных сервисных приборов. Все из одного источника.