

ТЕСТ: НЕДОРОГИЕ ШИНЫ ДЛЯ КРОССОВЕРОВ [40]

№4 (1102)

АПРЕЛЬ 2023

WWW.ZR.RU

За рулем

95 ЛЕТ ВМЕСТЕ

ЮБИЛЕЙ
НАШЕГО
ЖУРНАЛА

[6]



GEELY

MONJARO

КИТАЙСКИЙ VOLVO? [18]



[22]

ГРАНТА СПОРТ И ВЕСТА SW СПОРТ

**ВТОРЫЕ
РУКИ**

**JEEP GRAND
CHEROKEE:
НАДЕЖЕН?** [72]

**ПРАВЫЙ РУЛЬ:
ИЩЕМ МАШИНЫ
ПОДЕШЕВЛЕ** [76]

**ВЫБИРАЕМ Б/У:
DAEWOO GENTRA
И NISSAN SENTRA** [71, 79]

KAIVI X3 PRO [11]

HAVAL DARGO [34, 80]

OMODA C5 AWD [29]

IKARUS 250 [88]

GAZ-66 [82]

ISSN 0321-4249
23004
9 770321 424007

16+



РАДИО

МОСКВА FM 92.0

ВСЕ НОВОСТИ МОСКВЫ



СКАНИРУЙ
И СЛУШАЙ

12+

Свидетельство о регистрации СМИ радионал «Москва FM» Эл №ФС77-68772, выданное 17.02.2017 г.
Федеральной службой по надзору в сфере связи и массовых коммуникаций. РЕКЛАМА.



НАВСТРЕЧУ СТОЛЕТИЮ

В апреле нашему любимому журналу исполняется 95 лет!

Максим Кадаков, главный редактор • editor@zr.ru

Многие выпуски журнала «За рулем» из семидесятых и восьмидесятых годов прошлого столетия я помню до сих пор – если не детально по содержанию, то по обложкам. Первый КаМАЗ на конвейере. Пост ГАИ с милицеским Рафиком. Новая модель Жигулей ВАЗ-2102...

Отец друга моего детства, сменив голубой Москвич-408 на белую «шестерку» ВАЗ-2106, ежегодно подписывался на журнал и педантично подшивал каждый номер. Это было полезно (свой гараж с инструментом тоже был) и весьма престижно – поскольку не всем и не всегда удавалось подписаться на «За рулем».

После школы мы заваливались гурыбой к моему другу, поднимали сиденье огромного дивана, доставали оттуда подшивки – и часами напролет их листали. Мог ли я тогда предположить, что через много лет стану главным редактором главного автомобильного журнала? И что поздравлять наш любимый журнал с днем рождения будет президент страны?

Конечно, не мог. Но я был уверен, что автомобиль с нами надолго – если не навсегда. А значит, и вопросов у читателя будет много.

Полвека назад журнал рассказывал об отечественных машинах и о способах их ремонта. В последние годы – преимущественно об иномарках. Теперь интерес читателей снова смещается: что купить подешевле, как экономно отремонтировать, какое масло залить?

«За рулем» меняется вместе с вами, вместе со страной. И если 95 лет назад наш журнал боролся за то, чтобы в стране появились хотя бы какие-нибудь асфальтовые дороги, то теперь важно, чтобы эти дороги были ровными не только в столицах. Если 90 лет назад мы пропагандировали установку светофоров, то теперь важно добиться, чтобы электронные системы контроля за соблюдением ПДД работали корректно.

Я не знаю, каким будет автомобильный рынок через пять лет и что будет волновать автомобилистов больше всего. Но я уверен, что и к 100-летию любимого журнала автомобилей на наших дорогах будет много. А значит, нам с вами будет о чем поговорить.

ф. ТГ-10


ПРЕЗИДЕНТ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ТЕЛЕГРАММА

Прием: 14/2 го 18 час 40 мин. Бланк № 1/123 Принял: _____	Для заметок адресата
---	----------------------

ТЕЛЕГРАММА

МОСКВА 132/23040 145 27/02 1828=

ПРЕЗИДЕНТ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ УВЕДОМЛЕНИЕ ТЕЛЕГРАФОМ МОСКВА
ПЕРЕУЛОК СЕЛИВЕРСТОВ Д 10 СТ. 1 000 ''ЗА РУЛЕМ'' КОЛЛЕКТИВУ ЖУРНАЛА
''ЗА РУЛЕМ''=

УВАЖАЕМЫЕ ДРУЗЬЯ ВСКЛ
ПОЗДРАВЛЯЮ ВАС С ЗАМЕЧАТЕЛЬНОЙ ДАТОЙ – 95-ЛЕТИЕМ ЛЕГЕНДАРНОГО ЖУРНАЛА ''ЗА РУЛЕМ''.
ОСНОВАННЫЙ В 1928 ГОДУ, ОН ОБЪЕДИНИЛ ЭНТУЗИАСТОВ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА ПО ВСЕЙ СТРАНЕ, ВЫРОС В ОДНО ИЗ КРУПНЕЙШИХ И АВТОРИТЕТНЫХ ПРОФИЛЬНЫХ СМИ. ЯРКИЕ, ТАЛАНТЛИВЫЕ ПУБЛИКАЦИИ РЕДАКЦИОННОГО КОЛЛЕКТИВА И ПРЕДАННЫХ ДРУЗЕЙ ИЗДАНИЯ СОДЕЙСТВОВАЛИ РАЗВИТИЮ АВТОТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ, ПРОДВИЖЕНИЮ КУЛЬТУРЫ ВОЖДЕНИЯ И ПРАВИЛ БЕЗОПАСНОСТИ НА ДОРОГАХ.
КАК И В МИНУВШИЕ ГОДЫ, НЫНЕШНЕЕ ПОКОЛЕНИЕ ЧИТАТЕЛЕЙ ЖУРНАЛА ЦЕНЯТ ЕГО ЗА ДОСТОЙНОЕ, БЕРЕЖНОЕ ОТНОШЕНИЕ К СЛОЖИВШИМСЯ ТРАДИЦИЯМ, ЗА АКТУАЛЬНЫЕ НОВОСТИ И АНАЛИТИКУ, ИНТЕРЕСНЫЕ РЕПОРТАЖИ И ИНТЕРВЬЮ. И КОНЕЧНО, ВАЖНО, ЧТО ВЫ ЭФФЕКТИВНО ВНЕДРЯЕТЕ СОВРЕМЕННЫЕ ТЕХНОЛОГИИ, ВОВЛЕКАЕТЕ В ОРБИТУ АВТОМОБИЛЬНОЙ ЖИЗНИ САМУЮ ШИРОКУЮ АУДИТОРИЮ, ПОЛЬЗОВАТЕЛЕЙ ИНТЕРНЕТА И СОЦИАЛЬНЫХ СЕТЕЙ.
БЛАГОДАРИМ ВАС ЗА ТВОРЧЕСТВО И ИСКРЕННЮЮ ЛЮБОВЬ К СВОЕМУ ДЕЛУ. ЖЕЛАЮ НОВЫХ УСПЕХОВ И ВСЕГО НАИЛУЧШЕГО.=В. ПУТИН
ПР-369-

НННН ВРЕМЯ-18:40 ДАТА-27.02.2023 ВХ.НОМЕР-112

С ДНЕМ РОЖДЕНИЯ, ЖУРНАЛ «ЗА РУЛЕМ»!

СОДЕРЖАНИЕ № 4, 2023

ЗР МОМЕНТ

Слово главного редактора	3
Журналу «За рулем» – 95 лет!	6
Штраф за среднюю скорость: как это будет работать	10
Tank 500, Kaiyi X3 Pro и другие новинки	11
Почему дорожает ОСАГО	12
Гран-при «За рулем» 2023: лучшие автомобили года!	14

ЗР ПРЕМЬЕРА

Geely Monjaro – возможно, достойнейший из «китайцев»	18
Веста Спорт и Гранта Спорт: что нового?	22
Toyota Avalon из Китая – вместо Camry из Петербурга	26
Omoda C5 AWD – теперь с полным приводом	29

ЗР АКТИВ

Ремонт по ОСАГО: пока всё кисло	30
Лады по ценам обогнали Тойоты. Что дальше?	31
Электромобили в России – все «за» и против»	32

ЗР ТЕСТ

Geely Atlas Pro, Haval Dargo и Omoda C5 – кто лучше готов к зиме?	34
Летние шины Cordiant Gravity	39
Супертест ЗР. Недорогие шины для Нивы и Дастера	40
Geely Atlas Pro или Chery Tiggo 7 Pro Max?	46
Супертест ЗР. Комбоустройства, объединяющие видеорегиистратор, радар-детектор и базу камер фотовидеофиксации	52

Во что обуть кроссовер? Испытываем шины 215/65 R15



Лада Веста SW Cross и УАЗ Патриот вне дорог 56

ЗР ЭКСПЕРТ

Экспертиза ЗР. Испытываем домкраты и выбираем надежные	60
Конкурс знатоков	63
Чем приклеить зеркало?	64
Предохранители в автомобиле: какие и зачем	66
Колесные шпильки и болты: проблемы и ремонт	68

ЗР РЕСУРС

Выбираем б/у: Nissan Sentra	71
Вторые руки. Jeep Grand Cherokee	72
Правый руль на вторичке: что есть подешевле?	76
Выбираем б/у: Daewoo Gentra	79
Парк ЗР: Haval Dargo	80

ЗР ОРИГИНАЛ

ГАЗ-66 – грамотная инженерия и надежность	82
ГАЗ-24-10 с рулем от Чайки? Было и такое!	84

ЗР ТРАНСПОРТ

Новости: коммерческий транспорт	86
Турист из Венгрии: легендарный Икарус 250	88

ЗР ИНТЕРАКТИВ

Экзамен на дому	92
Ответы ГИБДД на вопросы читателей	93
Форум ЗР: отвечаем на вопросы читателей	94
Знаете ли вы?	95
Советы бывалых	96

34 Готовы ли Geely, Haval и Omoda к российским условиям?



Мы в Viber

Все автомобили номера

ГАЗ-24-10	84	Daewoo Gentra	79	Omoda C5	29, 34
Лада Веста	22	Geely Atlas Pro	34, 46	Tank 500	11
Лада Веста SW Cross	56	Geely Monjaro	18	Toyota Avalon	26
Лада Гранта	22	Haval Dargo	34, 80		
Лада Нива Travel	40	Jeep Grand Cherokee	72		
УАЗ Патриот	56	Kaiyi X3 Pro	11		
Chery Tiggo 7 Pro Max	46	Nissan Sentra	71		

Коммерческий транспорт

ГАЗ-66	82
Икарус 250	88



НЕ ПЕРЕПЛАЧИВАЙ!

↓
Журнал «За рулем» –
в популярных маркетплейсах!

WILDBERRIES



Маркет

OZON



В РИТМЕ ВРЕМЕНИ

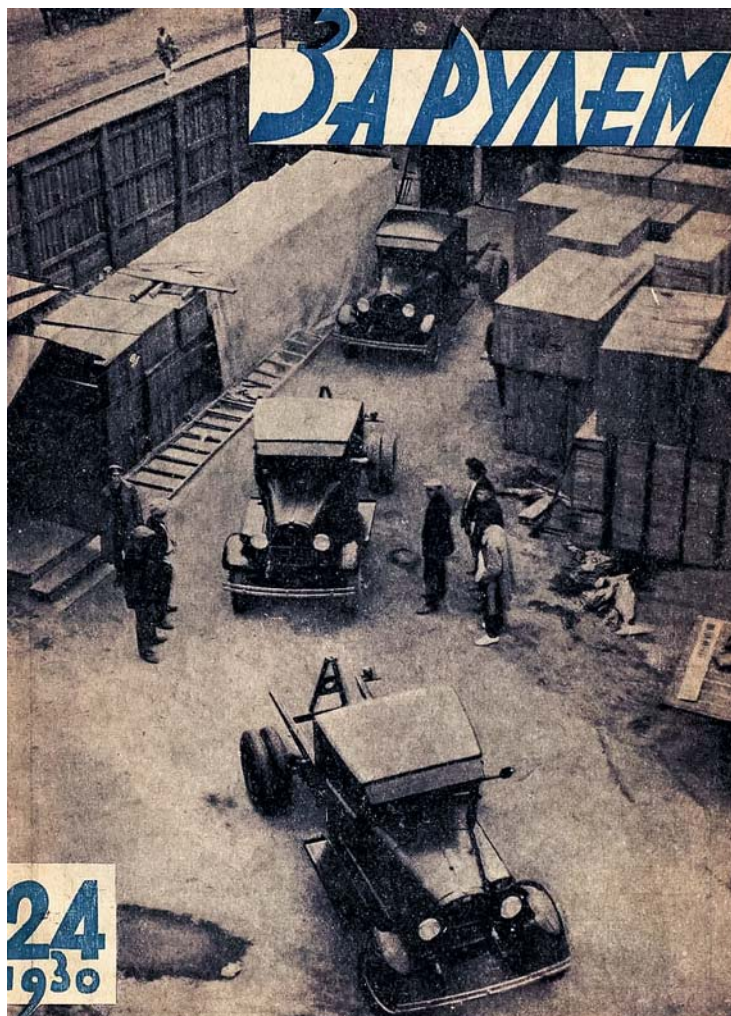
В апреле журналу «За рулем» исполняется 95 лет!

И все эти годы наш журнал живет одной жизнью со страной, ее заботами и проблемами.

Автор Сергей Канунников

У истоков журнала «За рулем» стояли не только видные журналисты и публицисты 1920-х, но и общество «Автодор». Оно хотя и было общественной организацией, но очень плотно сотрудничало с государственными структурами, ответственными за автомобилизацию страны и дорожное строительство, техническое просвещение, подготовку военных водителей. Это и было главной задачей «Автодора», да и журнала «За рулем».

«За рулем» с самого рождения рассказывал о каждом новом автозаводе. В том числе, и о первом нижегородском сборочном – заводе «Гудок октября».



СНОВЕЙЕРА НИЖЕГОРОДСКОГО АВТОСБОРОЧНОГО ЗАВОДА ОДНА ЗА ДРУГОЙ
ПЕШАЖИ МАШИНЫ ПОКАЗЫВАЮТ АВТОМОБИЛЬНЫЙ ПАРК СОВЕТСКОГО СОЮЗА



Пусть нашим станет Ford

С первых лет своего существования журнал не только информировал читателей обо всём, что происходило в автомобильной жизни страны, но и участвовал в принятии судьбоносных решений.

В 1929 году «За рулем» организовал испытательный пробег длиной 2000 км, в котором принимали участие несколько импортных автомобилей. Лучшим для России признали новый тогда американский Ford A. Именно эту модель «лоббировал» журнал для постановки на производство в СССР, и именно она стала советским ГАЗ-А, выпуск которого начали в Нижнем Новгороде через несколько лет.

Сотрудники «За рулем» не только ездили на все строящиеся автозаводы, но и плотно сотрудничали со специалистами зарождающейся советской автомобильной индустрии. Инженеры и организаторы производства автомобилей и запчастей были постоянными и активными авторами журнала. А с помощью профессионалов по дорожному строительству журнал не только пристально следил за этой, тоже, по сути, еще только зарождающейся отраслью, но даже публиковал «рецепты» строительства дорог на периферии, где их особенно не хватало.



В Кара-Кумы и обратно

Плотное и плодотворное сотрудничество с автозаводами проявлялось в самом активном участии журнала в организации и проведении больших испытательных пробегов. В том числе, самого сложного и масштабного – Каракумского пробега 1933 года, в котором испытывали все новые советские автомобили ГАЗ и ЗИС. «За рулем» участвовал в организации испытаний, за которыми следила вся страна, и публиковал «горячие» репортажи с места событий.

Кстати, через много лет, сначала в 1977-м, а потом и в 2019 году, журнал инициировал и организовал совместно с заводом АвтоВАЗ пробеги новых легковых отечественных автомобилей по маршруту, аналогичному тому, которым в 1933-м прошли первые советские грузовики.

Еще до Москвича

Именно «За рулем» в середине 1930-х затеял на своих страницах разговор о необходимости создания компактного, экономичного автомобиля, которым могли бы пользоваться не только государственные структуры, но и частные владельцы. К этому разговору охотно подключились специалисты. И в конце 1930-х решение о создании

Журнал принимал активное участие в организации легендарного Каракумского пробега 1933 года.

В середине 1950-х годов «За рулем» стал одним из инициаторов дискуссии о выборе конструкции нового компактного автомобиля.



такого автомобиля и о перепрофилировании под его производство московского автосборочного завода имени КИМ было принято. Так родился компактный малолитражный КИМ-10, массовому выпуску которого помешала Великая Отечественная война.

На крыльях чайки

После войны «За рулем», который издавало Добровольное Общество Содействия Aviации, Армии и Флоту (ДОСААФ), с еще большим энтузиазмом принимал самое активное участие в решение самых насущных проблем автомобилизации страны. Редакция совместно с заводами обсуждала практически все перспективные модели, которых советские заводы предлагали всё больше, постоянно контактировала со специалистами. Кстати, многие годы членами редколлегии журнала были не только журналисты, но и руководители автомобильной и автодорожной отраслей страны.

Сотрудники «За рулем», как и прежде, участвовали в испытании новых автомобилей. Интересно, что в 1959 году мы даже участвовали в испытаниях представительской «Чайки» ГАЗ-13 – редчайший случай в истории советского автопрома. Позднее журнал мог рассказать о подобных автомобилях лишь когда они уже выходили в свет.



Орден Трудового Красного Знамени журналу в 1978 году вручал легендарный летчик, герой Великой Отечественной Александр Покрышкин.

Кубок дружбы

В 1950-х годах «За рулем» вместе с ДОСААФ стали главной движущей силой бурного развития советского автомобильного спорта. По инициативе журнала в 1960 году организовали первое международное ралли «За мир и дружбу», в котором принимали участие спортсмены и автомобили социалистических стран. Позднее это соревнование под именем «Кубок дружбы» включало в себя уже не только ралли, но и кольцевые гонки. И проводили его больше четверти века.

Благодаря дружбе журнала «За рулем» с отрядом космонавтов в 2000 году один из номеров журнала полетел в космос.

ФОТО НОМЕРА

Нас читают в космосе!

Год 2000-й: этот транспортный корабль впервые доставит на орбитальную станцию "Мир" свежий номер "За рулем".

Фото Юрия БАТУРИНА

Учредитель ОАО «За рулем» Генеральный директор Виктор ПЛЯНИНСКИЙ Главный редактор Петр МЕНЬШИХ Заместители главного редактора: Владимир Аргущи, Макс Теллер ОТВЕТСТВЕННЫЙ СЕКРЕТАРЬ Станислав Ренчук Адрес: Москва, ул. Мухоморова, д. 10 ТЕХНИКА, ИНТЕРНЕТ, СПОРТ Артемий Александров, зам. отдела Алексей Воробьев-Соркин, Дмитрий Жарнов, Сергей Зиневьев ИСПЫТАНИЯ Игорь Тюрин, зам. отдела Александр Бугаев, Сергей Восторженский, Александр Караченцов, Михаил Колосников, Вадим Кривичев, Юрий Нечасов, Андрей Фомин	СПЕЦПРОЕКТЫ Андрей Чукотин, зам. отдела Сергей Караченцов, Максим Савин АВТОМОБИЛЬНАЯ ЖИЗНЬ Елена Барышкова, зам. отдела Дмитрий Голышев, Игорь Марквардт ЭКСПЛУАТАЦИЯ Вячеслав Субботин, зам. отдела Зарина Кисель, Андрей Сидоров, Антон Уткин, Борис Сивильников, обозреватель СВОБОДНЫЕ КОРРЕСПОНДЕНТЫ: в Екатеринбурге Андрей Колоса, в Киеве Людмила Савицкая, в Омске Сергей Мухоморов ОБОЗРЕНИЕ Наталья Кудрява, зам. отдела Александр Крайнов, художник Олег Воеводина, художник Владимир Ковалев, Александр Платонов, Владимир Трусов, фотокорреспонденты Татьяна Мухоморова, редактор Маша Яковлева, корректура ПИСЬМА Сергей Митин, зам. отдела ОБЩЕСТВЕННАЯ ПРИЕМНАЯ Сергей Волгин (855) 258-30-27	ЦВЕТОВОЕ РЕШЕНИЕ Алексей Васин, дизайн-центр «За рулем» тел. (855) 878-21-81, телефакс (855) 255-26-41 РЕАЛИЗАЦИЯ ЖУРНАЛА Александра Дарченко, зам. отдела тел. (855) 257-19-42, 257-03-82 РЕКЛАМНОЕ БЮРО «ЗА РУЛЕМ» Свечин Александр, тел. (855) 878-03-89, Свечин Александр, тел. (855) 878-03-12 РЕКЛАМНОЕ БЮРО «ПОЛЕЗНЫЕ СТРАНИЦЫ» Александр Мухоморов, тел. (855) 878-87-23, телефакс (855) 878-87-14 Формат 207х270 мм. Отпечатано в типографии КТБ (Иркутск) компания ОТА Медиа Выходит один раз в месяц ТИРАЖ сертифицирован Национальной типографской службой 360 000 экз. Адрес редакции: 103045, Москва, Севастопольский пер., 15, тел. 207-23-82, 207-19-42, телефакс 208-00-70, телефонные заказы тел. 873-01-14	Е-мэйл info@zr.ru http://www.zr.ru Сектор «За рулем» размещен в компании «МТУ-Информ», тел. (855) 258-78-78 http://www.mtu.ru Журнал зарегистрирован Комитетом РФ по печати. Рег. № 011078 Материалы, опубликованные в журнале, являются собственностью ОАО «За рулем». Их перепечатка допускается только с разрешения ОАО «За рулем». Публикации, обозначенные этим знаком, печатаются на правах рекламы. Редакция не несет ответственности за достоверность информации, опубликованной в рекламе. Подписаться на журнал можно во всех отделениях связи СНГ. Цена одного экземпляра по каталогу «Роспечать» – 30 рублей, розничная цена – свободна. Подписной индекс издания на почтовый 70321, на тел. 72390. © «За рулем», 2000
---	---	--	---



Еще один народный

В середине 1950-х на страницах журнала активно стали обсуждать необходимость создания небольшого и недорого, экономичного, классом ниже Москвича, автомобиля для рядовых советских автомобилистов. В дискуссии, инициированной журналом, участвовали сотрудники заводов и НАМИ. В результате в стране появился новый массовый автомобиль ЗАЗ-965 «Запорожец».

Лада – наше имя!

А через несколько лет журнал затеял обстоятельный разговор о совершенно новом гигантском, невиданных в СССР масштабах автозаводе в Тольятти, на Волге. «За рулем» объявил конкурс на лучшее название нового волжского автомобиля. Редакция получила более 50 тысяч писем с 1812 (!) названиями и выбрала имя Лада. На него вроде бы не обратили внимания. Но совсем скоро название Лада взяли для экспортных Жигулей, а со временем оно стало официальным именем всех автомобилей ВАЗ.

Примером тесного сотрудничества с автомобильной и автодорожной отраслями страны стал масштабный проект лета 1972 года. В пробеге,



В 2003 году совместно с Автодором журнал организовал пробег по строящейся трассе Москва-Владивосток.

инициированным редакцией, участвовали легковые автомобили всех советских заводов. Даже дефицитная тогда Волга! Но целью проекта была не только оценка машин. Участники пробега посещали автомобильные и смежные предприятия, общались с их руководителями, инженерами и рабочими, рассуждали о строительстве новых современных дорог на юге и западе страны.

Орден к юбилею

В 1978 году за активное участие в жизни страны журнал «За рулем» отметили орденом Трудового Красного Знамени – очень почетной тогда наградой.

Все долгие 95 лет своей работы журнал имел и имеет самые прочные контакты с автомобильной промышленностью, отраслевым институтом НАМИ, структурами, связанными со строительством и обслуживанием дорог и автомобильной инфраструктуры России. Мы и сегодня движемся в ритме со временем и со страной и, благодаря этому, как и прежде, помогаем миллионам автомобилистов решать их жизненные, насущные проблемы.

С Днем рождения, наш любимый журнал!

ЗР



Петр Шкуматов

Опять штраф за среднюю?

Нас уже штрафовали за нарушение так называемой средней скорости. И эта практика началась в далеком 2013 году, а закончилась в 2021 году, когда Верховный суд поставил точку (или запятую?), указав, что у административного правонарушения должно быть место совершения, а отрезок в 2 (или даже 56 километров!) не может быть таковым. ГИБДД штрафы за среднюю скорость выписывать перестала, но баталии вокруг этих штрафов продолжились.

Все «за»

Есть ли плюсы у измерения средней скорости движения? Да, они есть. **Во-первых**, наличие такого контроля делает движение потока автомобилей равномерным или, как говорят физики – ламинарным. Это такое движение, когда перестроения из ряда в ряд сведены к минимуму и, таким образом, аварий действительно происходит заметно меньше.

Во-вторых, если притормозить перед камерой и продолжить гнать сразу после неё, штраф за превышение настигнет через несколько километров. То есть две камеры контролируют соблюдение ПДД не только непосредственно перед собой, но и между собой, что мотивирует соблюдать скоростной режим даже отъявленных нарушителей. Движение на участке контроля средней скорости становится спокойным и равномерным.

Все «против», но есть и минусы

Во-первых, что делать, если камера ошибется? А ведь для этого достаточно рассинхронизации часов на двух камерах всего лишь на несколько секунд. Как доказать собственную невиновность, если ты не согласен с штрафом? Я оказался в такой ситуации на трассе М-4. Если в случае одиночной камеры это хоть как-то можно сделать, то в случае измерения средней скорости такой сбой часов на одной из пары камер обосновать практически невозможно.

Во-вторых, если две камеры работают на отрезке дороги в 50 километров, где будет место нарушения? На моменте въезда на такой участок? Или на моменте выезда? А если камеры установлены на территории разных судебных участков? В какой суд подавать жалобу? Непонятно.

В-третьих, каждый водитель знаком с «дурацкими» ограничениями скорости, когда на участке автобана, где можно безопасно ехать 130, на протяжении 10 километров действует

○
В Госдуме
прошел круглый
стол, на котором
эксперты
и чиновники
единодушно
проголосовали
за возврат
штрафа
за превышение
средней
скорости

знак «40», при этом никаких работ не ведется, а знак, кажется, просто «забыли». Но камеру поставить не забыли. Сейчас водители притормаживают около камеры и дальше едут по дорожным условиям. Но если на таком участке установить две камеры, которые будут в начале и конце такого «странного» отрезка, то это будет граничить с издевательством над здравым смыслом. Количество штрафов будет просто огромным, недовольство автомобилистов тоже.

А штрафов у нас и так выше крыши: в 2022 году их выписали более 200 миллионов! Судя по динамике, количество штрафных постановлений растёт как на дрожжах.

Примут или нет?

Депутаты Госдумы уже внесли законопроект, согласно которому часть штрафов может быть заменена на безденежные наказания – предупреждения. Эту практику мы с вами уже давно забыли. Одним из аргументов в пользу такой инициативы стало как раз резко выросшее число наказаний за незначительные нарушения ПДД, а шансы на положительное рассмотрение этого законопроекта выросли.

Быть может, сейчас не время думать о старых новых способах наказания водителей? А стоит задуматься, что же делать с рекордным и постоянно растущим количеством штрафов? Ведь по этому показателю наша страна уже давно закрепила за собой статус мирового лидера – и штрафы за превышение средней скорости лишь укрепят это «достижение».

ЗР



2 новые модели обещает Москвич до конца года. Во II полугодии выйдут более крупный кроссовер и седан.



150 000 сотрудников дилерских центров могут остаться без работы. В отрасли считают, что риск закрытия витает над 2100 автосалонами. На середину января в России работали 3164 дилера.



Почти
Land Cruiser
300



СВЕРХНОВЫЕ

За последний месяц обедневший российский рынок пополнился четырьмя новинками.

Китайскими, разумеется. Полноприводный кроссовер Omoda C5 и флагманский Geely Monjaro мы успели протестировать к выходу этого номера (стр. 29 и 18 соответственно). О двух остальных информация неполная, но главное – цены уже есть.

Молодой бренд Tank запустил продажи среднеразмерного внедорожника 300 (3,7–4,05 млн рублей) и анонсировал полноразмерный **Tank 500** 🔥. Заказы начнут принимать 12 апреля, а пока можно начинать копить. «Пяти-сотка» будет делить с Exeed VX титул самой дорогой бензиновой китайской модели в России: 5,1 млн за «базу» и 5,7 млн за старшую комплектацию.

Tank 500 длиной 4878 мм – это почти Land Cruiser 300. Имея клиренс 224 мм, преодолевает брод глубиной до 800 мм. Привод на передние колеса подключается автоматически и может быть включен постоянно. Штатно стоит блокировка заднего дифференциала, за доплату ставят и переднюю. Оснащен бензиновым битурбомотором V6 3.0 мощностью 299 сил и 9-ступенчатой автоматом.

Дорого, но Kia Mohave и японские аналоги сейчас еще дороже. Вдобавок оснащены они попроще и отделаны похуже. Tank 500, среди прочего, имеет обогрев, вентиляцию и массажеры для четырех сидений.

Седан **Kaiyi E5** 🔥 мы испытали еще до начала официальных продаж (3P № 3, 2023). В середине марта был открыт первый дилерский центр. На момент сдачи номера была известна только цена топовой версии: 1,96 млн рублей. Мы, конечно, надеялись, что выйдет подешевле – но в целом ожидаемо. У нас и раньше седаны С-класса стоили вровень с кроссOVERами сегмента В. Вот и Kaiyi E5 оценили примерно как Москвич 3 (от 1,97 млн).

Для «пятерки» пока заявлен только турбомотор 1.5 на 147 сил под бензин АИ-92. Тот же, что стоит на многих Chery. Коробки – механика или вариатор. Конструкция не самая простая: сзади дисковые тормоза, а не барабаны, многорычажная подвеска. В топе – LED-фары, беспроводная зарядка, люк, 17-дюймовые колеса, система кругового обзора. Версии попроще положены отделка экокожей, электропривод водительского кресла, медиасистема с экраном на 10,3 дюйма, «круиз» с ограничителем скорости. Отрадно, что не поленились интегрировать обогрев передних сидений и форсунок

стеклоомывателя (привет Москвичу!), а вот подушек безопасности только четыре. Обещают, что более скромные комплектации Kaiyi хотят продавать в такси и каршеринг, а им нужны далеко не все навороты. Не исключено, что со временем появится и атмосферный двигатель. Но даже с турбомотором и набором оснащения попроще цену можно опустить примерно до 1,7 млн. А если E5 предложат за 1,5–1,6 млн – готов опасный конкурент возрожденной Весте.

А уже к маю в продажу поступят кроссOVERы **X3** и **X3 Pro** 🔥. Это клоны переднеприводных кроссOVERов Chery Tiggo 4 и Tiggo 4 Pro. Сейчас завершается их сертификация. А ближе к осени на сцену выйдет Kaiyi X7 Kunlun размером с Santa Fe.



Переднеприводный кроссовер Kaiyi X3 Pro должен выйти на рынок в апреле.



Седан Kaiyi E5





ОСАГО: еще дороже?

15 миллионов автомобилистов имеют максимальную скидку по ОСАГО. А что с остальными?

Автор Петр Шкуматов

По данным Российского союза автостраховщиков (РСА), которые публикуются ежегодно, в ушедшем 2022 году максимальную скидку за аккуратное вождение по ОСАГО получили 15,4 млн автовладельцев. Кстати, в прошлом году максимальная скидка на стоимость полиса увеличилась с 50% до 54%. А количество аккуратных автовладельцев, согласно этому отчету, выросло. В 2021 году число автомобилистов с максимальной скидкой составляло 14,7 млн человек.

О чем нам говорят эти данные? О том, что треть автовладельцев в России управляют автомобилем образцово, не попадают в аварии по своей вине более 10 лет, то есть представляют из себя тех самых идеальных водителей, про которых снимают пропагандистские ролики и с которых предлагают брать пример другим водителям. А что с остальными?

Нюансы статистики

Как ни странно, но примерно две трети автомобилистов тоже управляют автомобилем очень аккуратно, но когда-то попадали в незначительные аварии, где становились виновниками. Определить это можно по КБМ (коэффициенту бонус-малус), который должен быть меньше единицы. Так вот, понижающий коэффициент КБМ, включая предельный, получили 45,8 млн человек (92,5% всех водителей). В 2021 году таких водителей было 93,5%, в 2020 году — 91,8%.

Таким образом, из этой статистики можно сделать вывод, что абсолютное

По статистике 15 миллионов автовладельцев ездят десятилетиями аккуратно и без аварий

большинство водителей являются аккуратными и чуть ли не профессиональными, они управляют автомобилем ответственно и в аварии попадают крайне редко. Почему же стоимость полиса растет?

Стоимость полиса

Ответ на этот вопрос — простой и сложный одновременно. Стоимость ОСАГО, несмотря на введенный механизм индивидуального тарифа, зависит от стоимости автозапчастей (средняя стоимость убытка) и от количества ДТП. Умножаем среднюю стоимость убытка на количество аварий в год, делим на количество эксплуатируемых автомобилей, добавляем расходы на ведение деятельности и получаем среднюю стоимость полиса. Так вот, она растет и сейчас составляет примерно 6700 рублей в год.

Аварийщики

Из опубликованных данных мы видим, что неаккуратные или неопытные водители составляют около 7% от общего числа автовладельцев. Но и неаккуратные бывают разными! Но особенно интересны рекордсмены аварийности.

Золотая медаль: житель Москвы в 2022 году попал в 28 (двадцать восемь!) аварий, в которых был признан виновником. Больше двух

аварий в месяц. Нанес убытков другим автовладельцам на 6,2 млн рублей.

Серебряная медаль: житель Костромской области попал за 2022 год в 17 (семнадцать) ДТП, в которых стал виновником. Нанес убытков почти на 5 млн рублей.

Бронзовая медаль: житель Новосибирской области попал за 2022 год в 15 (пятнадцать) аварий, нанес убытков на 4,6 млн рублей.

То есть пока 15 миллионов автовладельцев ездят десятилетиями аккуратно и без аварий, буквально три человека бьют чужое имущество по несколько раз каждый месяц, наносят убытки на миллионы рублей (и это я не говорю про потерянное время пострадавших) и... И ничего не происходит!

Доколе?

Я не обвиняю никого из этих водителей в мошенничестве, это должны проверять правоохранительные органы, но даже если речь идет о банальной неаккуратности и непрофессионализме, 28 аварий в год — это повод для ГИБДД заинтересоваться таким водителем. Может, отправить его на пересдачу ПДД? Может, со здоровьем что-то не то? А может, вообще управлять автомобилем при таких раскладах не стоит?

Неплохо бы и правоохранителям поинтересоваться: нет ли здесь злого умысла и попытки получить в стоворе с другими участниками ДТП страховое вознаграждение?

Сейчас такими водителями-рекордсменами никто системно не занимается, и они продолжают попадать в аварии десятками в год. А все остальные оплачивают нанесенный ущерб из стоимости своих полисов, которая постоянно растет.

1175 900

рублей – цена вернувшейся в производство Нивы Бронто. От докризисной версии машина отличается лишь отсутствием ABS и подушки безопасности.



300

тысяч рублей для частных и 1 млн для юрлиц – такие штрафы предложила ассоциация РОАД за скручивание пробега. Сейчас ответственность за это фактически отсутствует.

**Двигатель
226 л.с.,
максималка
160 км/ч**



Volkswagen представил прототип самого доступного электро-мобиля семейства ID.

Пятидверный хэтчбек ID.2all выйдет на рынок в 2025 году и должен в базовой комплектации уложиться в 25 тысяч евро. Смелая заявка на двухлетнюю перспективу, если учесть, что сейчас обычный Golf стоит в Германии 31 тысяча, а ID.3 – 44 тысячи. Volkswagen наметил на работу над еще более доступным электрокаром за 20 тысяч евро.

Дизайн типично фольксвагеновский, без всякой революционности. Так вполне мог бы

САМЫЙ ДОСТУПНЫЙ ID

выглядеть следующий Golf. Но электрокар на 20 см короче: его длина 4050 мм. По колесной базе разница куда меньше: 2600 мм

против 2636. Это типично для электромобилей, поэтому «двойка» обеспечит простор Гольфа в габаритах Polo.



Платформа MEB Entry принципиально отличается от электроплатформы MEB. Единственный электромотор размещен спереди, тогда как у старших электромобилей – сзади. Соответственно, ID.2all переднеприводный, а сзади ради упрощения – подвеска с упругой балкой. Багажник – объемом 490 л.

Двигатель развивает 226 л.с., батареи должно хватить на 450 км пробега. Максимальная ограничена на 160 км/ч. Сотню электрохэтч набирает за 7 секунд. Комплектацию обещают не хуже, чем у остальных Фольксвагенов, без налета бюджетности.

СМЕНА ВЫВЕСКИ

■ **Продолжается процесс ребрендинга ушедших из России компаний. На бывшем заводе французского гиганта Total под Калугой возобновится производство смазочных материалов. Для них придумали новое имя Lemarc.**

Продажи должны начаться во II квартале, годовой объем производства может достигать прежних 75 тысяч тонн. Какой будет линейка, пока неизвестно. Компания Total если и будет помогать технологиями, то официально об этом никто, разумеется, не объявит.

Переименовали и сеть шинных центров Vianor. Она принадлежала компании Nokian Tyres, уходящей из России. Теперь это Ivanor. Или по-русски – Иванор. Сеть состоит из 320 точек. Финны также владели центрами N-Tyre, которых чуть больше 100. Их судьба пока неясна. Основной российский актив Nokian Tyres – завод, который перешел в собственность Татнефти.

Пока неясна судьба российских заводов Hyundai-Kia, Volkswagen-Skoda и Toyota. Вокруг них наметилась некоторая активность, но на момент сдачи номера никаких решений не было.



ГЕНЕРАЛЬНЫЙ
ПАРТНЕР

CORDIANT 
ВРОЖДЕННОЕ СЦЕПЛЕНИЕ С ДОРОГОЙ

ГРАН-ПРИ За рулем 2023

Гран-при «За рулем» – 2023
завершен! Подводим итоги
самой престижной в России
автомобильной премии, судьями
в которой выступаете вы сами –
читатели журнала с 95-летней
историей.



**Призы нашим
читателям – три
автомобиля Лада!**



ЛУЧШИЕ АВТОМОБИЛИ 2023 ГОДА ЧИТАТЕЛИ «ЗА РУЛЕМ» СДЕЛАЛИ ВЫБОР!

Новые автомобили, которые вышли на российский рынок в 2022 году – не только участники нашего Гран-при, но и точные индикаторы того, что происходит в автомобильной сфере.

Российский авторынок никогда не знал такого обвала, который случился в прошлом году. Падение составило 58,8%, из официально поставляемых иномарок по сути остались только китайские, а цены взлетели до неприличия. Мы насчитали 27 новых автомобилей, которые вышли на рынок в 2022 году – вместо привычной последние пару лет полусотни. Да и то, пришлось пойти на изменение регламента: наряду с абсолютно новыми моделями мы включили в голосование рестайлинговые, заметно доработанные, чего никогда прежде не делали. Не исключено, что в этом году придется добавить к ним еще и «параллельно импортированные», если они займут заметное место на рынке – или вообще найти для конкурса новый формат. Ждем, конечно, и ваших мнений.

Пока же имеем лишь семь классов, по которым и голосовали наши читатели.

На систему оценки автомобилей рыночные потрясения не повлияли. Участники опроса присуждают баллы понравившимся машинам, оценивая их техническое совершенство, дизайн и практичность. Победитель определяется простым большинством баллов по сумме всех номинаций.

При обработке поступивших анкет мы исключаем все дублирующие. Это гарантирует, что мнение каждого человека учтено только единожды. И пускай такая погрешность – капля в море, всё должно быть максимально честно. В итоге в голосовании участвовало почти 100 тысяч анкет!

Дело тут не только в корректном выборе лучшей машины. Ведь каждая анкета – это еще и своего рода лотерейный билет, по которому по многолетней традиции мы разыгрываем автомобили. Поэтому у каждого должен быть только один шанс. В этом году между тремя счастливицами мы распределим городской кроссовер Лада Гранта Кросс, королеву бездорожья Ниву Legend и семейный внедорожник Ниву Travel.

Машины оцениваются по трем критериям

Техника – понятие, в которое включаются инженерные особенности автомобиля. Подавляющее большинство моделей успело побывать на наших тестах, так что вы можете составить полное представление о них. Оцениваем гамму силовых агрегатов, конструкцию подвески, уровень безопасности, набор опций.

Дизайн – субъективное, однако очень важное свойство автомобиля. Его нельзя оценить в цифрах, но первое впечатление о машине мы составляем именно по её внешности и интерьеру. Красота и гармония в условиях острой конкуренции не менее важны, чем лошадиные силы, секунды и километры в час.

Практичность – параметр, который каждый оценивает, исходя из своего образа жизни. Если говорить упрощенно, то лучший автомобиль по этому критерию – самый удобный в эксплуатации. Оцениваем разветвленность дилерской сети, величину дорожного просвета, объем багажника и просторность салона, размеры.

Легковые автомобили



Лидерство заряженного Audi Весты по технике и рестайлинговой практичности было очевидно еще до начала голосования. А вот тот факт, что нашим читателям особо приглянулся дизайн нишевого Kia K9, удивил. Хотя, возможно, это своего рода комплимент художникам за то, что они исправили неоднозначный облик дореформенной версии. К электромашинам наши автомобилисты еще не готовы. Evolute i-Pro – «первый серийный отечественный» электрокар, но пока он не блеснул ни в одной из номинаций.

Модель

Лада Веста NG	12 611	15 832	59 520	87 963
Audi RS4/ RS5 Sportback	52 179	35 161	17 463	104 803
Evolute i-Pro	12 720	4313	8317	25 350
Kia K9	20 834	43 038	13 044	76 916

Компактные кроссоверы

Победа обновленной Весты за явным преимуществом. Практичность Весты обеспечила ей больше половины набранных баллов. Интересен расклад голосов за технику: и в классе легковых машин, и в классе кроссоверов Лада набрала голосов вровень с электрическими Эволютами. По части дизайна наши читатели оценили стильную Омоду. Рынок подтверждает, что это правда: модель уже начала входить в топ по продажам.

Модель

Лада Веста SW Cross NG	25 026	24 712	61 545	111 283
Changan CS35 Plus	9701	9284	8278	27 263
Chery Tiggo 4 Pro	19 579	12 658	14 236	46 473
Evolute i-Joy	25 671	9315	6811	41 797
Omoda C5	18 367	42 375	7474	68 216

Средние кроссоверы (новые модели)

Победа Лады над китайскими моделями в предыдущей категории имеет логические обоснования: машина сравнительно доступная, для России адаптирована по всем статьям, да и читатели проявили патриотизм. Но есть такое ощущение, что кроссоверы из Китая «утопили» намеренно. Kia Sportage не оставил им ни малейшего шанса ни в одной категории. Хотя Haval Dargo, на наш взгляд, явно не заслужил такого отставания. И снова электромобиль оказался на дне читательского интереса.

Модель

Exeed LX	14 164	20 024	14 129	48 317
Haval Dargo	20 199	18 679	27 966	66 844
Kia Sportage	52 246	48 164	49 426	149 836
Skywell ET5	11 735	11 477	6823	30 035

Средние кроссоверы (рестайлинги)

И снова та же картина: единственный не китайский автомобиль – и все симпатии голосующих на его стороне. Приходится признать: успех Китая на «официальном» рынке во многом объясняется отсутствием альтернатив. А вот по дизайну Geely Tugella – вне конкуренции! Хотя рестайлинг в 2022 году был у модели чисто символическим, а сама она уже немолода. Changan остается в тени более раскрученных брендов-земляков.

Модель

Changan CS55 Plus	6442	15 792	9817	32 051
Geely Tugella	22 401	35 699	15 535	73 635
Haval F7/F7x	13 700	21 638	21 699	57 037
Subaru Forester	55 801	25 215	51 293	132 309

Большие кроссоверы и внедорожники



Лexus LX на фоне других представителей этой категории – космолет и автомобиль-мечта. Поэтому его победа была предсказуемой. И его еще можно купить. А вот Nissan Pathfinder и Isuzu Mu-X, ушедшие, едва стартовав в России, откровенно жалко. Первый на голову лучше предшественника по всем статьям. Второй отлично едет для утилитарного рамника. Однако нынешние цены на них стали фактически заградительными.

Модель

Chery Tiggo 8	6041	8766	13 330	28 137
Exeed TXL	8355	26 203	8490	43 048
Isuzu Mu-X	11190	7243	22 256	40 689
Lexus LX	53 245	38 680	28 691	120 616
Nissan Pathfinder	19 513	17 452	25 577	62 542

Коммерческие автомобили



Было интересно, как поведут себя участники голосования, когда нет «некитайского» автомобиля, чтобы отдавать за него голоса. Но если серьезно, то итоговый расклад был очевиден заранее. Пикап Rich 6 – самый «легковой» из группы и к тому же близкий родственник пикапа Nissan Navara. Отсюда и выраженное доверие читателей. Wolv был заведомым аутсайдером. Мало того, что он электрический, так еще и весьма сомнительного качества, абсолютно неизвестный и дорогой.

Модель

DongFeng Captain-T	26 696	12 661	41 676	81 033
DongFeng Rich 6	58 774	77 606	37 728	174 108
Wolv	12 874	8077	18 940	39 891

Семейные автомобили



Корейский минивэн Hyundai Staria начали ввозить «по-серому» еще до начала официальных поставок, продолжают делать это сейчас – и машина пользуется спросом. Электрический Evolute i-Van мог бы вызвать гораздо более благосклонный отклик потенциальных покупателей, будь у него от донора Mitsubishi Space Gear/Delica не только кузов, но и силовой агрегат с полным приводом.

Модель

Evolute i-Van	22 689	27 661	29 316	79 666
Hyundai Staria	75 655	70 683	69 028	215 366

ПИК КОММУНИЗМА

Готов ли Geely Monjaro заместить европейские иномарки?

Автор Юрий Тимкин, фото фирмы-производителя

Порода

На Monjaro явно обращают внимание водители Мерседесов, Лексусов и Volvo. Признают за своего? В случае с Volvo это недалеко от истины, ведь построен Monjaro на разработанной со скандинавами платформе CMA – на ней же базируются Volvo XC40 и Geely Tugella.

Родство с породистыми шведскими машинами чувствуется в нехарактерной для китайских кроссоверов энергоемкости шасси и завидной плавности хода. На проплешинах весеннего асфальта – только легкие шлепки шин. Тряска почти незаметна. Подвеска успешно отфильтровывает и мелочь, и крупняк, и перед разноформатными «лежачими полицейскими» не пасует. Близкие по габаритам Hyundai Santa Fe, Kia Sorento и Skoda Kodiaq на ходу пожестче будут.

Подвеска свое дело делает почти беззвучно. Мое почтение. Акустический комфорт вообще порадовал: гула от дороги нет, встречный ветер успешно гасят шумоизолирующие стекла. Помогает и активная система шумоподавления, которая давит фоновый шум через динамики. Не могу припомнить другой китайский автомобиль, столь же

комфортный, как Monjaro. На удивление хорошо работают водительские ассистенты. Адаптивный круиз четко «приклеивается» к ведущему автомобилю. Хорошо работает функция удержания по центру полосы: находит даже едва различимую разметку.

Хотя случилась-таки ситуация, когда электроника спасовала: по окончании разгонной полосы, когда линии разметки сходятся в одну точку, машина впала в ступор и начала судорожно тормозить. Так что совсем уж расслабляться не стоит.

Аппетитная штучка

По управляемости Monjaro тоже напоминает Volvo: надежность, стабильность, цельность в реакциях. В поведении нет

БАЗИС

В основе Monjaro лежит представленная в 2016 году модульная платформа CMA (Compact Modular Architecture),

известная по таким машинам, как Geely Tugella и Volvo XC40. Она предполагает поперечное расположение двигателя, электрический уси-

литель руля и дисковые тормоза на обеих осях. Диапазон колесной базы: 2677–2870 мм. Диапазон ширины автомобиля: 1820–1950 мм.



ни лишней остроты, ни инертности – баланс выдержан превосходно.

Система стабилизации вмешивается деликатно и точно. При желании ее можно отключить, но зачем? За рулем Monjaro не возникает желания «дать угла». Хотя если понадобится... И «держака» хватит, и мотора достаточно. Двухлитровая турбочетверка с непосредственным впрыском развивает 238 л. с. и позволяет выстреливать до сотни за 7,7 с – это один из самых быстрых «китайцев» на рынке.

Двигатель этот тоже общий с Volvo. У шведов он, правда, форсирован до 249 л. с. Увы, китайская прошивка как будто увеличила аппетит. Вроде и не лихачил, а привез средний расход 10,8 л/100 км. Думаю, Kodiaq с мотором 2.0 взял бы литра на полтора меньше.

Даже странно, почему так получается. Вроде бы и Start-stop есть. И автомат современный – восьмиступенчатый

Geely Monjaro

Длина/ширина/высота/база 4770/1895/1689/2845 мм
Объем багажника 562–1532 л
Снаряженная/полная масса 1855/2265 кг
Двигатель бензиновый, Р4, 16 клапанов, 1969 см³;
175 кВт/238 л. с. при 5500 об/мин;
350 Н·м при 1800–4500 об/мин
Время разгона 0–100 км/ч 7,7 с
Максимальная скорость 215 км/ч
Топливо/запас топлива АИ-95/62 л
Средний расход топлива 8,5 л/100 км
Трансмиссия полный привод; А8

Aisin, с которым при 120 км/ч на тахометре всего 1900 об/мин.

Зато Monjaro явно талантливей Кадыка на бездорожье. У него выше клиренс (210 мм), выносливая к нагрузкам гидромеханика вместо робота, а главное – Off-Road режим, активация которого «запирает» (50:50) многоступенчатую муфту BorgWarner. Это отнюдь не профанация: с заблокированным «центром» Monjaro по заметенным сельским дорожкам пер как заправский

внедорожник. Главное – держать себя в руках и не ехать слишком быстро: «оффроудность» доступна в диапазоне до 40 км/ч. При превышении этого порога более чем на пять секунд система автоматически переходит в комфортный режим и распускает муфту.

Красиво шить не запретишь

Несмотря на габариты (длина кузова – без малого 4,8 м), Monjaro предлагается только с двумя рядами сидений.

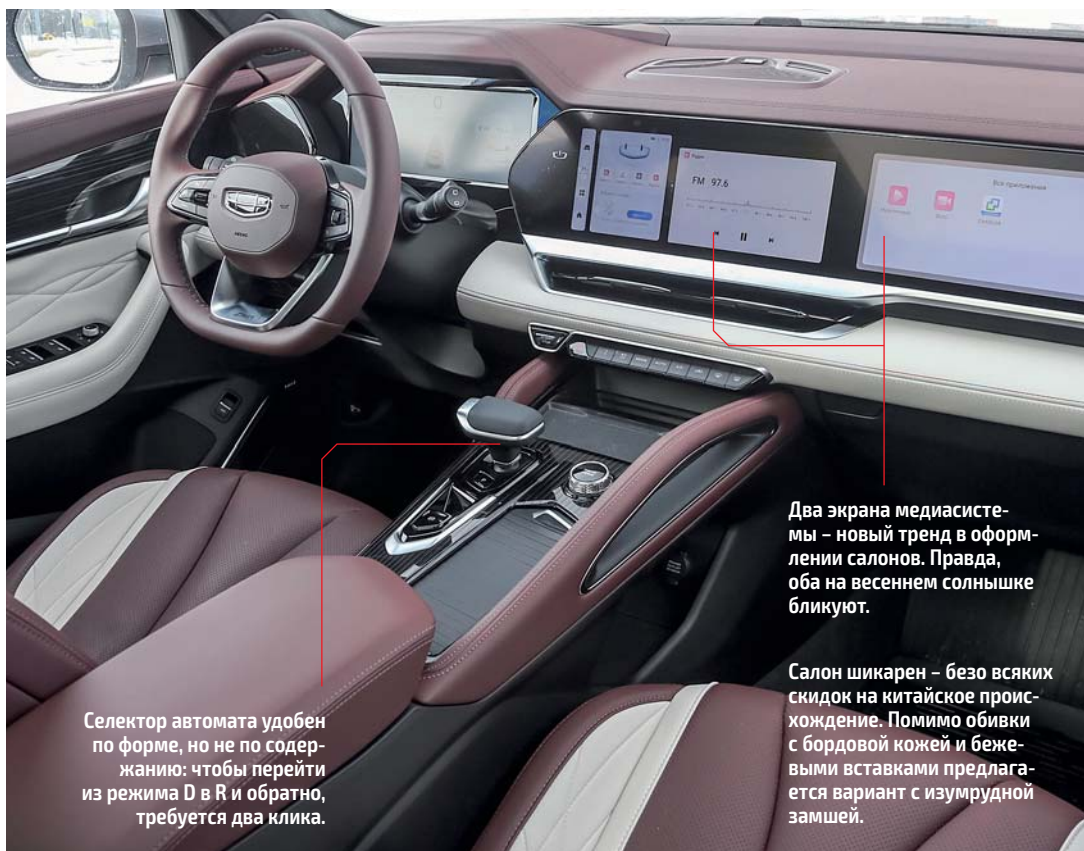
Клац! Дверь влипла в проем с порогистым увесистым хлопком. Главная диковина в салоне – 12-дюймовый тачскрин перед передним пассажиром. У него сугубо развлекательные функции: можно смотреть видео или слушать музыку со своего телефона или флешки, но менять настройки машины нельзя. За этим надо обращаться к центральному экрану.



Конфигурацию шкал поменять нельзя, есть возможность только сменить белый цвет на черный.



В передние двери встроены воздуховоды – стекло в районе зеркала не запотеет.



Селектор автомата удобен по форме, но не по содержанию: чтобы перейти из режима D в R и обратно, требуется два клика.

Два экрана медиасистемы – новый тренд в оформлении салонов. Правда, оба на весеннем солнышке бликуют.

Салон шикарен – безо всяких скидок на китайское происхождение. Помимо обивки с бордовой кожей и бежевыми вставками предлагается вариант с изумрудной замшей.



Стильная шайба с насечкой – переключатель режимов движения. Предлагаемые варианты: комфортный (по умолчанию), экономичный, спорт, интеллектуальный, снег, бездорожье.



В нише под консолью – разъемы USB-A и USB-C: и нашим, и вашим.



Система контроля полосы дает рекогносцировку вокруг Monjaro – с заляпанными стеклами это было очень кстати.



Все обогревы включаются только через меню. С вентиляцией – та же история. Лучше бы кнопками.

Качество картинки с камер кругового обзора высочайшее. Помимо детальной визуализации, помогают аж 12 датчиков парковки!



Сиденье удобное, с широкими диапазонами электро-регулировок. Есть память положения.



Сзади просторно по всем направлениям. Панорамная крыша не мешает, ступням вольготно, для коленей – километр.

Есть регулировка спинки, но только на два положения. Стекла опускаются полностью.



Блок управления климат-контролем для задних пассажиров – редкость в этом сегменте.



Крутой салон, связь мотор-коробка, ездовой комфорт



Расход топлива, цены



Передние боковые стекла – двойные.



Двери уходят под пороги, сохраняя их в чистоте.



Багажник вмещает немалые 562 л. Пятая дверь снабжена функцией бесконтактного открывания. Но на обивку боковин китайцы не расщедрились. Предусмотрена розетка на 12 В, ниша под полом. Еще ниже – докатка.



Медиасистема впечатляет разветвленным меню, однако почему Geely с упорством, достойным лучшего применения, отказывается внедрять Apple CarPlay и Android Auto? Смартфоны можно зеркалить только с приложением CarbitLink. Причем, если Андроидом можно управлять через экран машины, то Эпплом – лишь через телефон. Дико неудобно!

В остальном салон очень хорош. Классный дизайн, богатые материалы, выверенный подбор фактур. Одна переливающаяся отстрочка (красная, коричневая и голубая) на передней панели чего стоит. Китча, коим грешат многие «китайцы», тут нет и в помине. Интерьер напоминает салоны европейских конкурентов с их некрикливой роскошью.

Простых Monjaro не бывает в принципе. Уже в базовом исполнении Luxury оснащение весьма щедрое: светодиодные фары, передние и задние парктроники, кожаный салон, панорамная

крыша, трехзонный климат-контроль, контурная подсветка, система кругового обзора, беспроводной зарядник, адаптивный круиз-контроль, электропривод багажной двери, электрорегулировки кресел, подогрев сидений, руля, ветрового стекла и форсунок омывателей. Цена такой версии – 4,5 млн рублей.

Цена отрезвляет. Забудьте про дешевый Китай. Если продукт годный, то и прайс за него будет соответствующий. Особенно в свете отсутствия конкурентов из Кореи, Японии и Европы.

Вторая по статусу комплектация называется Flagship (у нас как раз такая).

По управляемости Monjaro напоминаем Volvo: надежность, стабильность, цельность в реакциях

Ее отличают 20-дюймовые колеса (вместо 19-дюймовых), сенсорный экран для переднего пассажира, проекционный дисплей, салонное зеркало заднего вида с функцией автозатемнения, акустические передние стекла и системы удержания автомобиля в полосе, контроля слепых зон, самопарковки. А вентиляция есть не только у водительского кресла, но и у пассажирского. За такой Monjaro придется доплатить 200 тысяч.

Ну а топ-версия Exclusive предлагается за 4,8 млн рублей. Она дополнена оформительскими нюансами вроде отделки салона зеленой замшей и декоративных элементов под бронзу.

Дорого! Но по восприятию автомобиля, по послевкусию, Monjaro ближе других китайских одноклассников подошел к аналогам из Европы, Кореи и Японии. К благородному дизайну прилагается классное шасси и достойный силовой агрегат. Я уж не говорю про богатый интерьер.

nokian[®]
TYRES

НАВСТРЕЧУ ВЫГОДЕ

NOKIAN TYRES HAKKA[®] GREEN 3

- Сниженный риск аквапланирования
- +10 000 км к пробегу*
- Экономия до 100 литров топлива за сезон**

Естественная безопасность в условиях
переменчивой летней погоды.

NOKIANTYRES.RU

*В сравнении с шиной Nokian Tyres Hakka Green 2.

В зависимости от стиля вождения это может означать
увеличение срока службы примерно на 10 000 км пробега.

**Расчеты произведены для автомобиля со средним пробегом
15 000 км в сезон.

Реклама. ООО «Нокиан Шина», 188640, Россия, Ленинградская
область, Всеволожский район, г. Всеволожск, ул. Автомобильная, 14
ОГРН 1027808006676



Изображение: freerik.com

ВЕСТА NG: ПЕРЕЗАПУСК



В начале марта в Тольятти начали выпускать Весту NG. Чем она отличается от ижевской Весты и почему ее будут продавать?

Автор Максим Кадаков

Я излазил сошедшую с конвейера машину вдоль и поперек. По большому счету, Веста тольяттинская практически ничем не отличается от Весты ижевской – и внешне, и по интерьеру.

Если вы помните, в Ижевске в прошлом году собрали около 1000 машин нового поколения, которые до сих пор можно найти у дилеров по бешеным ценам – в Москве их продают за 2,5 млн, в регионах не намного дешевле.

Так вот, из Ижевска в Тольятти перетащили огромное количество оборудования. В частности, около 500 единиц сварочного оборудования, более 6000 единиц оснастки и приспособлений для окраски кузовов, а еще – оснащение для прессового производства, производства пластмассовых изделий и сборки.

А собирают Весту на так называемой линии В0 – там, где прежде собирали автомобили Renault Sandero, Logan и Ларгус. Это самая современная нитка вазовского конвейера.

Всего на сборке Весты занято 3600 человек. Уже в ближайшее время они должны выйти на темп

30 автомобилей в час, а в течение года поднять его до 40 автомобилей в час. Несложно подсчитать, что при двухсменном режиме работы АвтоВАЗ должен сделать около 100 тысяч таких машин за год.

Моторы

Уже сейчас Весту NG выпускают в трех вариантах кузова – седан, универсал SW и универсал SW Cross.

Двигатель пока только один – ВАЗ-11182, 8-клапанный, мощностью 90 л. с. Тот самый, который ставят на упрощенные Гранты.

Конечно, 90 сил для Весты – это не так много. Но этот мотор изначально закладывался в гамму Весты. Просто жили мы лучше – и этот двигатель на Весту не ставили. Теперь время пришло.

На АвтоВАЗе пока в опытном порядке собирают и 16-клапанный мотор мощностью 106 л. с. Его должны пустить в массовое производство к маю. Уйдет ли с этого момента слабый 90-сильный мотор? Все решит рынок: если будут брать, значит будут производить.



Этот мотор ВАЗ-11182 нам хорошо знаком по Гранте и Ларгусу. Всего 90 сил, но снизу он хорошо тянет. Плохо, что ремень ГРМ надо менять через 45 тысяч км, а для регулировки зазоров в приводе клапанов придется снимать распредвал.



Наконец-то уплотнитель идет по всему капоту и заходит на боковины – под капотом станет намного чище.



Передние сиденья принципиально не изменились – и это хорошо, поскольку их по праву считают одними из лучших в классе. Само собой, есть обогрев всего – включая руль и лобовое стекло.

Сзади каких-либо особых удобств не прибавилось. Впрочем, вставки в дверях – мягкие, и это приятно. А ниже на дверях появились небольшие карманы, которых прежде не было.



Коробки

Коробка передач пока одна – вазовская пятиступенчатая механика. АвтоВАЗ ведет работу с китайскими партнерами – и в начале следующего года на рынке должны появиться Весты с вариаторами. Поначалу – с импортными. Но, на мой взгляд, было бы идеально организовать их лицензионное производство в России с постепенным замещением импортных компонентов на отечественные.

Вариатор будет работать в паре с мотором 1.8 мощностью 122 л.с. Это уже третья моторно-трансмиссионная вариация. Можно ли поженить вариатор с мотором 1.6? Можно, но когда это случится – не очень понятно.

Безопасность

На все Весты ставят ABS и две подушки безопасности. Это базовое оснащение. Если Гранта могла обойтись без ABS, то платформа Весты не имеет без-а-бэ-эс-ного решения – поэтому у вазовцев просто не было другого выхода.

ABS, конечно же, от китайского партнера. И пока – без системы стабилизации, которую обещают внедрить до конца года.

На всех машинах – светодиодная светотехника. Единственное место, где я нашел лампочки накаливания – это поворотники в задних фонарях.

Внутри

Интерьер явно интереснее, чем на дорестайлинговой Весте, но пока внедрены не все задумки. Передняя панель салона стала наконец-то мягкой – она и выглядит лучше, и на ощупь приятнее. Есть мягкие вставки на дверях. Руль тот же, но кнопок на нем стало больше, а логика управления ими – более продуманной.

Панель приборов новая, но пока – стрелочная. Модную цифровую панель внедрят ближе к концу года. Я видел ее живьем – красивая, с возможностью выводить на нее карту навигационной системы.

Почем

Первые собранные в Тольятти Весты уже отправляют дилерам. Вполне возможно, что к моменту выхода из печати этого журнала, будут объявлены цены, но сейчас я их не знаю.

По моим прикидкам, Весту NG в среднем уровне оснащения будут продавать за 1,5–1,6 миллиона рублей. А базовые машины – возможно, дешевле 1,5 миллиона.

В этом ценовом диапазоне – от миллиона до двух – сейчас практически нет новых автомобилей, только бэушки. Поэтому можно сказать, что цена – рыночная. Хотя хочется, конечно, подешевле.



Большой мультимедийный вертикальный дисплей появится ближе к середине года, а пока – 7-дюймовая панель с Яндекс-навигацией.

Верхняя часть передней панели, включая козырек над приборами, теперь мягкая.

Блок управления микроклиматом – как на Дастере. А ряд кнопок сверху – оригинальный.

Коробка передач – вазовская, пятиступенчатая. Своей шестиступки не будет, а китайский вариатор ждем.

Кнопки стеклоподъемников – новые. Вместо прежнего «кармашка» – удобная дверная рукоять.

Приборы – пока стрелочные. Ближе к концу года появится цифровая панель с разными вариантами изображения и выводом карты навигации.

Руль – прежний по форме, но с новыми, более развитыми и более удобными блоками кнопок.



ОГОНЬ НА ЛЬДУ

Два дня на кристально прозрачном льду Байкала пролетели незаметно – также лихо пролетает по трассе универсал Лада Веста NG Спорт.

Фестиваль скорости «Байкальская миля» ежегодно проводится, как несложно догадаться, на льду Байкала. Главная цель участников – развить максимальную скорость со старта с места на дистанции одной мили. Причем,

миля эта «байкальская» – 1642 метра. Знатоки смекнут, что это максимальная глубина Байкала.

Гранта Спорт

На старт я вышел на Гранте Спорт, которую вазовцы возвращают

в производственную программу. Пока это не серийная машина, а прототип, поэтому окончательные выводы делать рано.

Но есть главное: 16-клапанный мотор в исполнении отделения Лада Спорт. Когда-то он развивал 118 л.с., затем – при переходе на Евро 5 – его задушили до 114 л.с. А теперь, благодаря новому блоку управления и впускному ресиверу от вестовского мотора 1.8, он развивает 122 л.с.

Коробка передач та же – вазовская, 5-ступенчатая. Поджатая подвеска. Укороченная «рейка» – 2,7 оборота от упора до упора. Дисковые тормоза по кругу – спереди вентилируемые (диаметром 280 мм), сзади дисковые, от Весты.

И, наконец, главное: это лифтбек! То есть, теперь Гранта спорт будет в двух кузовах – седан и лифтбек.



Когда-то 16-клапанный мотор развивал 118 сил, затем его задушили до 114 л.с., а теперь есть надежда, что будут 120–122 «лошадки».

Типичный грантовский салон заметно оживляют красные вставки. Сиденья – от предыдущей Гранты Спорт.





Плотность подвески, управляемость, отзывчивость мотора – всё в этом универсале хорошо.

Мотор мне понравился. Он хорошо работает на верхах и не проваливается на низах. Но на льду, всё это, конечно, не важно. Надо плавно, без буга, «катнётся» и потом добавлять газ плавно, на грани пробуксовки.

Я стартовал несколько раз. А боковой ветер такой – что реально сносит! Вы не поверите, но на скорости 150 км/ч порою летишь с повернутым на 45 градусов рулем – даже больше! Иначе снесет к чертям.

Конечно, при таком ветре результат оказался слабым – всего 155 км/ч. Ребятам из Лады Спорт удалось поймать удачный момент – и показать 163 км/ч.

А рыночная идея в том, чтобы оставить в производстве «как бы спортивную» версию Drive Active, но вернуть в линейку Гранту Спорт. Разведя их по цене. Почему будут торговать Спортами? Узнаем ближе к лету.

Веста NG Спорт

Уже не ждали? А она есть!

И не только седан, но и универсал.

Наконец-то! Я говорил об этом реношно-вазовскому руководству, когда только появился седан Веста Спорт: сделайте быстрый универсал! Понимаешь, говорили мне, нужно подумать, посмотреть на спрос...

Что тут думать? Выглядит машина – огонь! Техника та же – отличается только задняя подвеска.

Впрочем, пока этот спорт-универсал – тоже прототип. Я прокатился... Хочу такой! Наконец-то перенастроили мозги, мотор задышал – и Веста-спорт поехала снизу, с минимальных оборотов, чего с ней никогда не было. Удобно в городе!

А на верхах она по-прежнему хороша. Тем паче, что эта машина выдает сил 160 или около того. Но...

Это прототип. С реношной коробкой JR5 (они еще остались на складе), с опытными настройками и прочими временными решениями.

А постоянные появятся лишь в начале 2024 года, когда Веста Спорт пойдет в серию. Посмотрим, какой будет коробка (уж не китайская ли?), какими будут настройки – надеюсь, такими же боевыми.

А вообще, есть идея сделать две версии: некую промежуточную Весту Sportline со 122-сильным мотором от Гранты Спорт, но внешне такую же злую – и, собственно, «настоящую» Весту Спорт 1.8. Думаю, спрос будет на обе.

А этот универсал пилоты из команды Лада Спорт разогнали на Байкальской миле до 175 км/ч. Думаю, это не предел.

ЗР



Салон предсерийной Весты NG Спорт – некий симбиоз прежних решений (Веста) и новых (Веста NG). Огромный вертикальный дисплей уже стоит – такой же будет на обычных Вестах NG.

Мотор 1.8 нам хорошо знаком, но на прототипе его разогнали заметно сильнее штатных 145 сил. Сколько будет в серийном исполнении, пока не очень понятно. Коробка – 5-ступенчатая. Автомата не будет.



Цена в России
от 3 790 000 Р



Клиренс Авалона 135 мм, но силовой агрегат прикрыт штатной пластиковой защитой. В повседневной эксплуатации основной заботой станет не дорожный просвет, а передний бампер. По его нижним углам сделаны выступающие «спойлеры», которыми легко приложиться о бордюр.

БОЛЬШЕ CAMRY

Toyota Avalon – седан с китайского рынка. И он даже крупнее, чем бывший российский бестселлер Camry.

Автор Кирилл Милешкин, фото: Георгий Садков

За последний год российский авторынок по сути лишился всех легковушек, кроме Гранты. Остались только кроссоверы

и внедорожники. А ведь в прежние времена один лишь сегмент В-седанов составлял основу продаж. Многие седаны пользовались большой

Сиденье удобное, есть настройки наклона подушки и вылета поясного упора. Посажено высоко, мне при росте 186 см хотелось опустить его ниже.

Второй ряд даст фору Camry по простору. Обогрева сиденья нет, всё остальное – в наличии.



народной любовью – та же Toyota Camry. Вместо нее теперь можно купить Avalon – таких завезли несколько сотен, они есть у дилеров по всей стране.

Круче Camry

Решетка радиатора – на зависть Лексусам (хотя, казалось бы, больше сделать уже невозможно). Третье боковое окно – в задней стойке кузова – зрительно еще больше удлинит машину. Сзади интересно смотрятся трехмерные узкие фонари. Солидно и нетривиально: Camry по улицам ездят пачками, и Avalon на их фоне выделяется.

Avalon на 91 мм длиннее и на 45 мм больше по колесной базе. Как там, на заднем сиденье? Если сесть нормально, не развалившись, то при росте



Дизайн отличается от Camry, однако стиль Тойоты узнается безошибочно.

Никогда не видел такого микроскопического бардачка. Глубина – аккурат на размер инструкции. На последнюю не рассчитывайте: она на китайском.



Блок слева под рулем составлен из простых клавиш.



Стрелочные приборы отлично читаются. Дисплей мельчит шрифтом и перегружен информацией.



Интерфейс медиасистемы отличается от Camry, но графика из глубин прошлого века осталась. Синхронизация со смартфоном пойдет через танцы с бубном: Android Auto и Apple CarPlay в меню я не нашел – но есть аналоги.

TOYOTA AVALON 2.5

Длина/ширина/высота/база

4976/1849/1435/2870 мм

Объем багажника 456 л

Снаряженная масса 1585 кг

Двигатель бензиновый, Р4, 16 клапанов, 2487 см³;
154 кВт/209 л. с. при 6600 об/мин; 250 Н·м при 5000 об/мин

Время разгона 0–100 км/ч н. д.

Максимальная скорость н. д.

Топливо/запас топлива АИ-92/60 л

Расход топлива: смешанный цикл 6,2 л/100 км

Трансмиссия передний привод; А8

186 см и посадке «сам за собой» места столько, что хоть ногу на ногу закидывай. Из радостей жизни – дефлекторы, стеклоподъемники с авторежимом (перестали экономить японцы), пара портов USB-C, подлокотник с нишами под стаканы и смартфон.

На обогрев дивана не рассчитывайте. Это машина с китайского рынка, где такие опции не в чести даже для дорогих машин. Поэтому «теплыми» на Авалоне бывают только передние сиденья. И то не во всех комплектациях. Хорошо, что хотя бы боковые зеркала греются, в отличие от протестированного недавно седана Volkswagen Bora (3P № 3, 2023).

С водительского места, если не брать в расчет другой дизайн передней панели, разницы между Авалоном и Camry нет. Рули, часть фурнитуры, боковые зеркала, графика дисплеев и приборов у них одинаковые. Не похожие, а именно взаимозаменяемые. В эксплуатации или в случае аварии такая унификация во благо. Если Toyota Avalon станет в достаточной мере популярной в России, наверняка

„Avalon технически идентичен Camry, что для «серой» модели однозначный плюс

в сети появятся подборки общих деталей с Camry – чтобы упростить поиск.

Родня

Я провожу параллели с Camry не потому, что они с Авалоном просто близки по размерам. Они – практически близнецы, построены на платформе TNGA в ее версии GA-K. Третий их брат – Lexus ES.

Подкапотное пространство у Camry и Авалона абсолютно идентичное. Думаю, и десятка разных деталей не наберется. Силовые установки парочки отличаются только прошивками.



Блок клавиш на двери полностью подсвечивается. Авторежим есть на всех стеклах. Видимо, в Китае это важнее, чем обогрев руля.



Подстаканники странно-асимметричные. Панель вокруг них и боковины консоли обшиты экокожей. При свете салона это выглядит богаче.

Ниша перед рычагом коробки – с двумя сюрпризами. Во-первых, она двухъярусная. Под сдвижной крышкой прячется ниша с беспроводной зарядкой смартфона. Во-вторых, крышка на вид из жесткого пластика, но на деле обшита кожей. И царапаться не будет, и никакого грохота от лежащих мелочей.





Спойлер на крышке багажника при черном цвете кузова практически незаметен. На машинах светлых оттенков он весьма оживляет облик. В Китае, к счастью, нет увлечения «изолентой» на колесах, поэтому пятиметровый Avalon стоит на шинах скромной размерности 215/55 R17. И профиль для нас подходящий, и при замене не разорительно. Машинам в топ-комплектациях положены покрышки 235/45 R18.

А ЧТО CAMRY?

Всенародная любимица по-прежнему представлена «в ассортименте». Цены примерно такие же, как на Avalon.

Львиная доля предложений приходится на версии с мотором 2.5. Причем российских (200 л. с.) и китайских (209 л. с.) машин на сайтах объявлений поровну. Что интересно: Avalon в Китае выпускает совместное предприятие с концерном FAW, а Camry – СП с компанией GAC.

На «официальные» Camry действует гарантия производителя: 3 года или 100 тысяч км. Но сколько она еще будет поддерживаться, неизвестно никому. На «серые» гарантию предоставляет дилер. Обещано, что условия идентичны фирменным, но срок – 2 года или 75 тысяч км.

Место сборки на качество автомобиля не влияет. Китайская Camry будет уж точно не хуже российской.

Camry у нас продавалась с моторами 2.0 (150 л. с.), 2.5 (200 л. с.) и 3.5 (249 л. с.).

На Авалоне все они мощнее: 178, 209 и 301 «лошадь» соответственно. Если с первыми двумя переплата транспортного налога несущественна, то желающим пофорсить с V6 раскошелиться придется гораздо серьезнее. Avalon у нас продают со всеми двигателями – выбирайте по карману.

Моторы Camry и Авалона отличаются одной буквой в индексе и, соответственно, прошивками. И трансмиссии при них идентичные: вариатор с двигателем 2.0, а с другими моторами – 8-ступенчатые автоматы.

Как вы поняли, китайский Avalon можно покупать смело, раз в техническом плане он неотличим от Camry, коих у нас десятки тысяч. Конечно, если есть деньги.

Avalon с двигателем 2.0 стоит как минимум 3,8 млн рублей. Повысим до объема 2.5 – и заплатить придется уже 4,4–4,5 млн. За машину с «шестеркой» просят еще на миллион больше.

Таксистам такой «камризаменитель» вряд ли будет интересен. За год они успели облюбовать китайские кроссоверы в пределах 3 млн рублей и с длинной гарантией. Госзакупки «серому» Авалону тоже не светят. Вот и «отвалилась» значительная часть потенциальных покупателей.

Тогда для кого? Для богатых частных?



Это же Camry!



Цены бы поскромнее



Багажник на полсотни литров меньше, чем у Camry. В подполье докатка, однако если пожертвовать вкладкой с инструментами, пожалуй, влезет и полноразмерное колесо. Крышка багажника – без электропривода, но газовый упор на правой петле легко ставит ее вертикально после разблокировки замка.

СКРОМНЫЙ ПОЛНЫЙ

3Р ПРЕМЬЕРА OMODA C5 AWD



**Полезные
приобретения**



Цена 3 млн

**Цена в России
от 2 879 900 ₽**

Кроссовер Omoda C5: полный привод, новый двигатель и независимая задняя подвеска.

Автор Кирилл Милешкин,
фото фирмы Omoda

Omoda C5 AWD

Длина/ширина/высота/база 4400/1830/1588/2630 мм

Объем багажника 378 л

Снаряженная/полная масса 1610/1960 кг

Двигатель бензиновый, Р4, 16 клапанов,

1598 см³; 110 кВт/150 л.с. при 5500 об/мин;

275 Н·м при 2000–3800 об/мин

Время разгона 0–100 км/ч 8,6 с

Максимальная скорость 195 км/ч

Топливо/запас топлива АИ-92, АИ-95/52 л

Расход топлива: город/трасса/смешанный цикл

9,4/6,3/7,4 л/100 км

Трансмиссия полный привод; Р7

Внешне машина отличается только шильдиком на пятой двери. А вот техника иная практически вся.

Муфта подключает задние колеса с небольшой задержкой, что для китайских кроссоверов типично. Передние колеса успевают буксануть, и лишь после этого машина стремительно набирает ход. В поворотах ведет себя правильно: до последнего цепляется за траекторию, а при переборе со скоростью уплывает наружу всеми колесами, без выраженного сноса или заноса.

О внедорожных возможностях рассуждать неудобно: полевой замер показал, что под штатной защитой

не набирается и 160 мм. Но если нужна приплет, то в какой-то мере можно надеяться на помощь новых ездовых режимов «снег» и «грязь». Есть отдельный режим 4×4 – но в нем муфта принудительно не блокируется, электроника постоянно играет моментом по своему усмотрению. В общем, слабые помощники.

Полноприводная Omoda чуть шустрее переднеприводной, поскольку вместо турбомотора 1.5 (147 л.с., 210 Н·м) у нее турбодвигатель 1.6 (150 л.с., 275 Н·м). Максималька у двух версий одинаковая, а вот до 100 км/ч Omoda AWD разгоняется на 1,3 с быстрее.

В городе и на разрешенных загородных скоростях динамики достаточно. Не удивлюсь, если по факту двигатель мощнее, ведь в своей полносильной версии на Exeed TXL он выдает 186 сил.

**Omoda C5 AWD едет
шустро и шумно.
Похоже, колесным
аркам не помешает
дополнительная
шумоизоляция.**

Вместо вариатора – преселективный робот. Принципиально он ничем не лучше. И экономичности не добавляет: после нескольких часов езды по трассе на 110 км/ч маршрутный

компьютер высветил 8,8 л/100 км. А еще Omoda AWD получила заднюю многорычажную подвеску вместо полузависимой. Стало комфортнее.

Omoda C5 AWD в начальной комплектации стоит 2,88 млн рублей – на 180 тысяч дороже, чем переднеприводный «топ». Доплачивать еще 170 тысяч, чтобы получить полноприводный «топ», не вижу смысла.

А вот ввести версию подешевле стоило бы. Например, убрав странно работающие системы активной безопасности. У моноприводной Omody такой вариант есть, и он экономит 110 тысяч рублей.

3Р



В более дорогой комплектации черный салон меняется на коричневый. Сиденья обеих версий – с обогревом и вентиляцией.

Отлогая площадка под два смартфона – шикарное решение. А вот черный глянец, которым «залита» вся консоль, быстро примет непотребный вид.





НОВИНКИ СЕЗОНА

Конфликтных ситуаций вокруг ОСАГО много. Часть из них вызвана резким повышением цен на запчасти и ремонт.

Автор Сергей Зиновьев

Российский союз автостраховщиков (РСА) отчитался, что в декабре 2022 года средняя выплата по ОСАГО составила 91 314 рублей. Это на 23% больше, чем в декабре 2021 года, и на 28% больше, чем было в январе 2022-го – 71 379 рублей. Тогда как средняя премия (цена полиса) в 2022 году составила 6370 рублей против 5441 рубля в 2021 году – рост 17%.

Починить за 60 дней?

Чаши весов в денежной системе «страхователь-страховщик» определенно перекошились. Поэтому страховщики и представители общественности

экстренно отправились на закрытую встречу в Госдуму.

Предметы обсуждений: увеличение сроков ремонта вдвое (с 30 до 60 дней) и разрешение в оговоренных случаях использовать при ремонте бэушные запчасти.

Слишком часто СТО не могут уложиться в срок из-за банального отсутствия запчастей. По 15–20% позиций нет в наличии ни оригиналов, ни аналогов, их надо заказывать и ждать – в частности, дефицитны фары и кузовные детали. Причем и «ладовские» почему-то тоже. А за каждый день просрочки ремонта страховщик обязан платить пеню 0,5% от суммы возмещения. Неудивительно, что многие компании давят на клиентов, чтобы те принимали возмещение в форме денег – и сами потом как-то решали вопрос ремонта.

Еще один из предложенных вариантов – временный мораторий на «обязательность» ОСАГО. То есть, какое-то время автоводители смогут покупать полис на добровольной основе. Что-то не верится...

Это точно временно?

Пока всё рассматривается как «временные меры» – до момента, пока не исчезнет дефицит. Но кто знает, когда он исчезнет? Окончательное

решение по делу «о 60 днях», вероятно, вызреет не сразу. Но звоночек мы услышали.

Конечно, 60 дней – вполне приемлемо в случаях, если машина после аварии осталась на ходу. Например, с помятым крылом или дверью. Когда придет запчасть, сам ремонт займет от силы день. Если же менять надо радиатор, рычаг подвески или фару (без фары ездить запрещено), то ситуация намного хуже – владелец рискует на пару месяцев остаться без «колес».

Так что подобная мера, даже временная, – ничего хорошего для авто владельцев.

Между тем, есть намного менее замысловатые способы снизить издержки страховщиков: еще чуток расширить тарифный коридор... или уменьшить зарплаты. Хотя и сейчас далеко не все компании продают полис по максимальному тарифу – то есть запас прочности есть. По данным РСА, страховые компании в 2022 году в совокупности собрали 273,5 млрд рублей. А выплаты составили 157,3 млрд. Они точно близки к разорению?

Чьи запчасти?

Вопрос о том, кому принадлежат детали, замененные новыми в ходе ремонта машины по ОСАГО, обострился прошлым летом. Многие владельцы считали, что это их законное имущество. Верховный суд РФ в ноябре рассудил иначе.

Его постановление гласит: поскольку ремонт производится за счет страховщика, он и вправе распоряжаться замененными комплектующими (детальками, узлами, агрегатами) по своему усмотрению, если иное не установлено соглашением с потерпевшим.

Здесь кроется подсказка: «иное» как-то можно оговорить со страховщиком заранее, не забыв оформить документально. Однако подобная схема не прописана в законах, и есть сомнения, что страховщики с восторгом пойдут навстречу. Тем более что забрезжила перспектива использовать б/у при ремонте по ОСАГО.

Даже если это и не срастется, покореженные узлы и детали в некоторых случаях можно восстановить и выставить на продажу. И как-то не хочется отдавать их страховщику просто так. Но, видимо, придется.

Рост стоимости запчастей
(по справочникам РСА)

Деталь	Цена, руб.		Прирост цены
	19.10.22	19.12.22	
Mitsubishi: накладка переднего бампера	17 487	82 447	371%
Nissan: фара правая/левая	49 022	145 956	198%
Mitsubishi: панель задней левой двери	41 212	119 498	190%
BAZ: фара левая	3 776	10 684	183%
Nissan: усилитель порога кузова	56 138	130 597	133%
BAZ: стойка амортизатора	4 746	10 074	112%
Renault: нейтрализатор	43 473	82 461	90%
Audi: дверь	156 243	283 922	82%
Audi: облицовка бампера	77 489	135 354	75%



ЗОЛОТАЯ ВЕСТА

» Не должна Лада Веста в России стоить как Toyota Corolla в Китае

Лады по ценам догнали Тойоты. Чего ждать дальше?

Автор Сергей Зиновьев

Росстат сообщил, что в прошлом году новые автомобили отечественных марок подорожали в среднем на 29,65%. Не сообщая ни инфляции (11,94%), ни курсу рубля к доллару, и потому этот рост вызывает вопросы. Тем более, что еще в сентябре АвтоВАЗ отчитался об успешном импортозамещении 66% необходимых компонентов.

Гранта, впрочем, за год подорожала в пределах разумного – на 13%. Нива Travel – на 14%, Нива Legend – на 17%. Хуже дело с до сих пор не выпускающимся Ларгусом – на треть. Но и это немного в сравнении с Патриотом, который в версии с механической коробкой за год вырос в цене почти наполовину.

Ладно, проехали. Но, может быть, в этом году цены если не снизятся, то хотя бы стабилизируются? Ничего подобного: в марте АвтоВАЗ объявил о повышении рекомендованных цен на Гранты и Нивы – в среднем на 20 тысяч рублей.

Почему так дорого?

Причин тому много, и все объективные. Подорожал металл и все компоненты. Часть комплектующих всё равно надо покупать за рубежом. Обходными

путями, и потому дороже, чем хотелось бы. Острый дефицит лакокрасочных материалов. Завод за прошлый год влез в долги – простоев много, а зарплаты платил. Господдержку российского автопрома льготными автокредитами внезапно сократили. И так далее.

С точки зрения рядового покупателя это отговорки. Не должна Лада Веста

в России, даже в версии SW Cross, стоить как Toyota Corolla в Китае (120 тысяч юаней = 1,29 млн рублей). Такого просто не может быть! И ведь это всего лишь рекомендованная заводом цена – у дилеров-то еще дороже.

Между тем, Минпромторг РФ подготовил постановление: с 1 июня обязательным оснащением новых машин снова станет ЭРА-ГЛОНАСС с автоматическим режимом, а с ноября – АБС. Нетрудно предположить, как это отразится на ценах.

Заградительные меры

Вроде бы очевидно, что дальнейшее повышение цен неминуемо ведет к падению продаж – с нежелательными последствиями в виде потери доли рынка и снижения оборота средств.

На этом фоне глава АвтоВАЗа Максим Соколов предложил правительству повысить размер утильсбора на легковые автомобили – для упрочнения заградительного барьера в отношении импортных машин. Если так сделают, то Гранты и Весты еще раз подорожают, хотя и не столь значительно, как иномарки – благодаря более высокой степени локализации. И, само собой, АвтоВАЗ воз-

ражает против господдержки проектов с низкой локализацией – читай, сборки китайских машин. А равно и программы развития производства электромобилей, также поглощающей миллиарды.

В общем, нельзя полностью исключать, что к концу года Веста в рознице будет стоить как Toyota Camry в Китае (от 180 тысяч юаней – 1,95 млн рублей). А Гранта подтянется до Короллы. Может, в Тольятти станет выгоднее собирать Тойоты вместо автомобилей Лада? **ЗР**

САМЫЕ НЕДОРОГИЕ АВТОМОБИЛИ

Мы изучили мартовские предложения крупнейших дилеров. На машины, продающиеся официально, приведены цены, рекомендован-

ные представительствами (производителями). На автомобили, поступившие параллельным импортом, – цены продавцов.

Когда приходишь в автосалон, выясняется, что цены на самом деле немного другие.

От покупателя требуют либо доплатить, либо выполнить определенные условия – чаще всего это комплекс «трейд-ин плюс кредит», иногда дополнительный каско. Получается заметно дороже, чем обещают.

Лада Гранта	678 300 Р	Chery Tiggo 4	1 639 900 Р
Лада Нива Legend	821 900 Р	Haval Jolion	1 699 000 Р
Лада Нива Travel	1 014 900 Р	JAC JS4	1 747 000 Р
Лада Веста	1 121 900 Р	Kia Cerato	1 851 900 Р
Лада Ларгус	1 300 900 Р	Geely Coolray	1 879 990 Р
УАЗ Патриот	1 380 000 Р	Chevrolet Groove	1 900 000 Р
УАЗ Хантер	1 390 000 Р	Москвич 3	1 970 000 Р
Hyundai Solaris	1 500 000 Р	Citroen C4	1 990 000 Р
Kia Rio	1 600 000 Р		

УДАРИМ КИЛОВАТТОМ

В конце прошлого года в России число электромобилей достигло 24 тысяч. А зарядных устройств насчитали 4367, почти все – в крупных городах. Из них 3679 – «медленные», 688 – «быстрые». Около тысячи штук – в Москве и области. Регионов, где больше сотни ЭЭС, пока всего шесть. Среднее время медленной зарядки – 1 час 36 минут, быстрой – 54 минуты.

Способны ли электромобили полноценно заменить машины с ДВС? Да, но город лучше не покидать. *Автор Сергей Зиновьев*

Хотим мы этого или нет, но власти затеяли пересадить нас на электромобили. Если не всех, то многих. Во всяком случае, выпускать их намерены десятками тысяч: 18 тысяч в этом году, 36 тысяч в следующем...

Через три-пять лет всё, что продается сегодня, окажется на вторичном рынке. Если доля новых электромобилей

всё время будет расти, то и на вторичке их станет больше. А всего остального станет меньше. Недорогих массовых иномарок с двигателем внутреннего сгорания – уж точно.

Электромобили намерены прописать, по меньшей мере, на восьми производственных площадках в России. Еще сколько-то ввезут в готовом виде. Есть ли смысл их покупать?

Доводы «за»

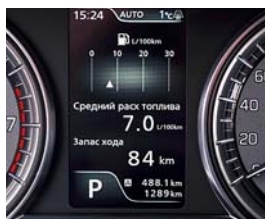
Начнем с достоинств. Главное – отсутствие сложных и дорогих агрегатов в лице ДВС и коробки передач. Электромоторы ломаются намного реже, а ресурс их выше. Роль коробки передач обычно играет простой редуктор.

Электромобилю не грозят задиры в цилиндрах и гибель поршней по той или иной причине. Не растягивается цепь привода ГРМ. Не изнашиваются фрикционы. Нет системы выпуска, демпферных шкивов, двухмассовых маховиков, сажевых фильтров, свечей, масляного

ЧТО НЕ ТАК С ЗАПАСОМ ХОДА?

Изучая заявленные параметры электромобиля, полезно уточнить, по какой методике завод вычислил и заявил запас хода. Уж очень они разные.

Методик много: устаревшая европейская NEDC, современная WLTP, американская FTP-75 (она же EPA – от названия разработчика), японская JC08. Их предназначение – установить паспортный расход топлива (энергии), а через него – запас хода.



Принцип общий: тесты проводят на стендах при «комнатной» температуре, без осадков и пробок. На улице автомобили не выезжают. Условия тестов различаются сильно. По циклу NEDC автомобиль «проезжает» 11 км: 66% времени имитируется езда по городу, 34% – за го-

родом, средняя скорость 34 км/ч (пиковая – 120 км/ч).

По циклу WLTP «города» и «загорода» почти поровну, средняя скорость на треть выше и дистанция длиннее – 23 км.

Наиболее приближенной к реальности считают EPA – там даже на некоторое время включают кондиционер!

Не вдаваясь в подробности (в них можно утонуть), можно применять коэффициенты перевода из одной методики в другую. Из NEDC в EPA: делим заявленный запас хода на 1,43. Из WLTP в EPA: делим на 1,12. Система JC08 близка к NEDC.

Ну и получаем, что Nissan Leaf с базовой батареей в США должен проехать на одной зарядке 160 км, в Европе – 175, а в Китае – 230. Китайские производители по-прежнему применяют отвергнутый Европой цикл NEDC – он самый выгодный.

По большому счету, заявленный запас хода – сугубо маркетинговый параметр. В реальности обещанный путь и даже чуть больше проделать можно: неспешно, равномерно, летом, не включая кондиционер, с закрытыми окнами и с попутным ветром. Но кто так ездит?

и топливного насосов, лямбда-зондов. И много чего еще из того, что отравляет жизнь автомобилистам.

Кузов и подвеска, рулевая и тормозная системы у электромобиля, в общем, обычные – за ними придется следить. Повышенного внимания требует система охлаждения – перегревы убивают тяговую батарею и инвертор. Но, как ни крути, электромобиль в содержании проще и дешевле.

Слабым звеном часто называют батарею, однако это не так. Батареи долговечны. Электромобили Nissan Leaf первых лет выпуска (с 2010 года) до сих пор в большинстве своем бегают с заводскими аккумуляторами.

Емкость их и запас хода, конечно, со временем снижаются – в точности как у смартфонов. Быстрая деградация идет до пробега 50 тысяч км, потом замедляется. В среднем за год батарея теряет 2–3% емкости. Вообще это зависит не столько от пробега и возраста, сколько от числа циклов заряд-разряд. Важно, каким образом зарядка происходила («быстрая» для батарей вреднее), чаще зимой или чаще летом, и в каких режимах на машине гоняли. В любом случае за 12 лет и 300 тысяч км батареи успевают просесть не более чем на треть.

Доводы «против»

Главный недостаток электромобилей относительно машин с ДВС – малый запас хода. Намного больше потерь времени на заправки.

Обычной машине на дистанции, скажем, 2500 км достаточно 3–5 раз посетить АЗС. Суммарная потеря времени на заправки – около часа. Электромобилю на те же 2500 км требуется 8–12 «быстрых» зарядок, каждая минут по сорок (если не будет очередей к розетке). Полдня! К 2030 году обещают свыше 100 тысяч общественных

Делают в России

Производитель	Марка, модель	Состояние проекта
Моторинвест, Липецк	Evolute: i-Pro (седан), i-Joy (кроссовер)	уже в продаже; купе-кроссовер i-Jet – ожидается
Москвич, Москва	Москвич 3e (кроссовер)	уже в продаже
Тигарбо Эко, Каменск-Шахтинск/Сколково	Elecar Tigarbo GT-8 (субкомпактный спортивный)	анонсирована; продажа с апреля 2023 года
Алмаз-Антей, С.-Петербург	e-Neva (кроссовер)	дата выпуска не определена
АО Кама, Наб. Челны	Атом Duo, Атом Family	выпуск в 2025 году
Альфа Тех, Энгельс	Alfarus (компактвэн)	анонсирована; продажа в 2023 году
Автотор, Калининград	Янтарь (рабочее название проекта; субкомпактный)	выпуск в первом квартале 2024 года
АвтоВАЗ, Ижевск	Лада Е-Ларгус	выпуск в 2024 году

зарядных устройств, и это сделает возможным перемещение на большие расстояния. Но никак не ускорит – и не все зарядки будут одинаково «быстрыми». А пока что владельцы электромобилей вынуждены тратить время (и энергию) на доставку электромобиля к зарядному устройству, коих даже в передовой Москве мало, и распределены они неравномерно.

Можно подключиться к обычной бытовой розетке – на 8–12 часов. Пока неясно, как это реализовать в условиях большого города, где большинство населения проживает на этажах от второго и выше. Подземные же стоянки с общедоступными розетками оборудованы далеко не везде, точнее – почти нигде.

Естественные враги

Главные недруги электромобиля в России – климат и расстояния. Из Твери в Череповец (420 км) или из Перми в Уфу (500 км) пока лучше не ездить даже летом – негде зарядить батарею. А зимой, если вдруг случится такая неизбежность, прихватите газовую горелку и пару запасных баллонов, чтобы не замерзнуть в случае чего.

Сложно спрогнозировать, сколько электромобиль проедет зимой.

Кондиционер, печка, наружное и внутреннее освещение, дворники, обогрев сидений и прочие потребители немилосердно съедают запас хода. Но самое неприятное – он падает просто оттого, что на улице холодно.

Немецкий ADAC протестировал семь моделей электромобилей при температурах воздуха от нуля и чуть ниже. Результаты: запас хода снижается на 25–50% – если не пользоваться фарами и обогревом сидений. Эксперты заявили, что для владельцев, которые дальше работы и дачи никуда не ездят, это несущественно. Определив тем самым предназначение электромобиля в целом – транспорт, удобный только в условиях города и пригорода. С мягким климатом.

Дальнее путешествие на электромобиле? Это на любителя, который принципиально никуда не спешит и не планирует в день проезжать по 800 км или больше. Гнать 150 км/ч, чтобы ускорить преодоление больших дистанций, на электромобиле бессмысленно. Всё выигранное время уйдет на дополнительные зарядки – на таких скоростях батарея быстрее разряжается. Экономичный режим – примерно 90–100 км/ч, не погоняешь.

ЗР

РАЗНИЦА В ЦЕНЕ

За бензиновый Москвич 3 дилеры просят 1,97 млн рублей, за электрический Москвич 3e – 3,5 млн. Прикинем, как скоро покупка электрокара окупится за счет экономии на топливе.

Стоимость электроэнергии в зависимости от типа зарядки разнится от 2 до 18 рублей за кВт·ч. Усредним до 9 рублей (тариф «медленных» коммерческих ЭЭС).

Средний расход электромобиля размером с небольшой кроссовер – около



200 кВт·ч на 1000 км. Итого: 1800 рублей на 1000 км. Бензиновый аналог с мотором 1.5 изведет около 5000 рублей на тысячу. Таким образом, перепахать в 1,5 млн рублей электромо-

биль полностью компенсирует за 450–500 тысяч км.

Но всё это верно при сегодняшних пропорциях цен и тарифов. Без учета зимы – зимой электромобиль расходует почти вдвое больше.

И без учета того, что никто не ездит на новой машине 12–15 лет подряд.

У владельцев электромобилей есть еще налоговые льготы, кое-где бесплатные парковки и прочие пряники. Но и они особой погоды не сделают: 1,5 млн – сумма огромная. Чутко добавив и купив две Гранты?

Правда, мы еще не учли стоимость регулярного техобслуживания – на нем тоже можно хорошо сэкономить. Но чтобы экономить потом, нужно отдать много денег сейчас – за новый электромобиль.

ХОЛОД – НЕ ТЕТКА

Научились ли китайские автопроизводители справляться с русской зимой? Выясняем на примере кроссоверов Geely Atlas Pro, Haval Dargo и Omoda C5.

Автор Александр Виноградов, фото: Георгий Садков

Пригодность автомобиля к нашей зиме – это не только эффективность системы отопления или наличие обогрев сидений. Важны проходимость в снегу, склонность покрываться грязью и даже объем бачка омывателя. А также много других факторов, оценить которые можно, только если грамотно работать с откликами российских потребителей и проводя испытания в России.

У трех китайских концернов было достаточно времени адаптировать свои

машины. Посмотрим, что получилось у марок Geely, Haval и Omoda.

Ноги в тепле, голова в холоде

Первым делом узнаем, как быстро прогреваются двигатели и салоны после холодного пуска (температура окружающего воздуха -5°C). Контрольное время ограничим двадцатью минутами. Обороты – холостые. Перед запуском выставляем климат-контроли в авторежим, а температуру устанавливаем на 22

«градуса». В каждом автомобиле в трех точках – в районе головы и ног водителя, а также в ногах заднего правого пассажира, мы поставили термодатчики.

Пуск! В Geely Atlas Pro температура в ногах стала положительной уже на шестой минуте. А к двадцатой температура в нижней части салона достигла 15 градусов. В районе головы водителя на финише было чуть холоднее – около 7 градусов тепла. Весьма грамотное распределение тепла по принципу «держи ноги в тепле, а голову в холоде»!

Маленький салон Омоды в теории должен прогреваться быстрее. Причем он настолько тесный, что из всей троицы именно в C5 меньше всего желания сидеть в зимней куртке.

Но увы: на деле именно в Омоде приходится дольше всего оставаться в верхней одежде. Уже через четыре минуты после пуска панель приборов информирует, что мотор прогрет. На деле тут как с забором, на котором тоже много чего написано. Более-менее теплый воздух из дефлекторов начал поступать только через восемь минут. Организация распределения теплого воздуха, видимо, больше рассчитана на борьбу с запотеванием, чем

Через пять минут после запуска лобовое стекло Dargo уже было чистым. В Атласе, несмотря на отсутствие обогрева, частично. А вот у Омоды обогрев только начинал свою работу.

Поводки щеток ни у одного кроссовера нельзя поднять полностью. Особенно плохо дело у Атласа. Обстучать их, не заглушив мотор и не переведя щетки в сервисный режим, не получится.





Помимо меню на центральном дисплее, у **Omoda** есть сенсорная панель с горячими функциями. Днем она сильно бликует. Климат-контроль и обогревы слишком долго «раскачиваются»: быстро не согреешься.

на комфорт людей – в первую очередь он идет в верхнюю часть салона, а не вниз. В ногах водителя заметно потеплело только через 15 минут. Дела у заднего пассажира совсем плохо – околонулевая температура сохранялась до конца эксперимента.



Кромки капотов Dargo и C5 сильно пачкаются и оставить руки чистыми, если захочется долить «омывайки», нереально. У капота Атласа нет фиксатора, и он открывается двойным нажатием. Это очень удобно зимой.



Двухзонный климат-контроль **Geely** частично управляется обычными клавишами. Из дополнительных обогревов – все сиденья и руль. У ветрового стекла во всех комплектациях – только подогрев зоны покая «дворников».

В Dargo теплый воздух начинает дуть уже на первых минутах. Активнее всего прогревается зона в ногах водителя, где через 20 минут уже комфортные 18 градусов. В районе головы сначала довольно прохладно, но через 15 минут температура также



Всё богатство управления климатом **Dargo** вынесено в меню. Все сиденья с обогревами, но на этом экземпляре не грелись спинки передних кресел.

резко ползет вверх. Заднему пассажиру не столь тепло, как в Атласе. Но итоговые 8 градусов в ногах заметно лучше холода Omoda.

Впрочем, есть способ в любом случае сесть в теплый автомобиль – дистанционный или программируемый запуск.

ВЗГЛЯД ХИЩНИКА

Для оценки эффективности электрообогревов мы использовали специальный тепловизор.

Руль во всех трех автомобилях греется по полной длине обода, что встречается не всегда. К эффективности претензий также нет – через две минуты в каждой машине можно брать за баранку без перчаток.

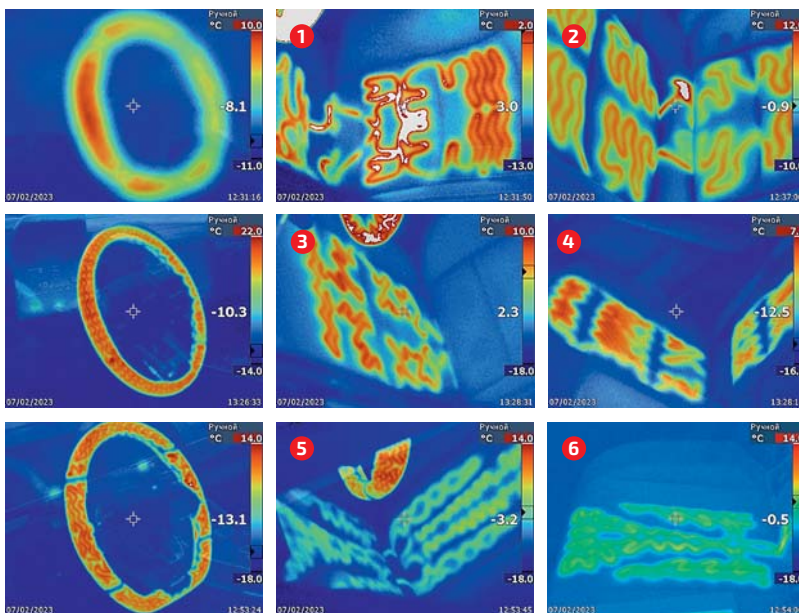
С обогревом передних сидений есть нюансы. Лучшим в этом аспекте стал Geely Atlas – у него греется

как подушка, так и спинка. При этом уже через две контрольные минуты ощущается тепло **1**. Такая же история и с задними сиденьями – греют обе поверхности **2**.

Haval Dargo также порадовал обогревом подушки и спинки задних сидений **4**. Но на тест попала машина из самой первой партии – на ней мы обнаружили, что передние кресла отапливают лишь подушку, причем довольно слабо. По заверению представителя фирмы Haval, сейчас у всех Dargo

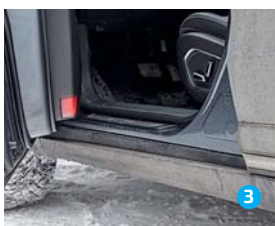
имеется полный подогрев **3**. Кроме того, появились физические кнопки включения обогрева заднего дивана – на первых экземплярах им заведовал водитель через меню.

В Omode всё по классике – у передних сидений греется подушка и спинка. А в задних сиденьях нити обогрева есть только в подушках. Но с эффективностью беда – через контрольные две минуты поверхность всех сидений была чуть теплая **5** и **6**, а эффект от обогрева наступил лишь через четыре минуты.





Haval Dargo прекрасен на снежной целине – широкий спектр режимов и прекрасная геометрическая проходимость. Она же помогает глубже всех закапываться в снег при парковке.



Несмотря на передний привод, в глубоком снегу **Atlas Pro** довольно неплох – и электронику можно отключить. Под передним бампером почти 30 см, но картину немного портит нижняя губа-скребок.



Скромный дорожный просвет, бампер висит в 25 см от земли – на **Омоде** нужно быть осторожным. Хорошо хоть нижняя юбка не окрашена.

В Омоде он работает с ключ-карты, для чего есть отдельная кнопка. Но «добывает» сигнал, только если автомобиль находится в зоне прямой видимости – по нашим прикидкам, не дальше ста метров.

В Хавейле подобная функция тоже есть. Более того, можно установить таймер для запуска в определенное время и дистанционно включить подогревы сидений или стекол. Но работает это не с ключа, а через приложение My Haval – лишь когда и машина, и хозяин находятся в зоне уверенного приема сотовой сети. Кроме того, далеко не все из проданных в России Dargo оснащены блоками телематики.

Грязь в проемы Dargo ❶ проникает даже через уплотнители, а широкие подножки только усугубляют положение. Остаться чистым выходя из Атласа проще ❸. Но самые чистые проемы – в Омоде ❺.

Камеры системы кругового обзора дольше всего остаются чистыми у Dargo ❷. В Geely ❹ и Омоде ❻ на загрязненной реагентами дороге они слепнут почти сразу.

У Атласа дистанционного запуска нет в принципе.

Из грязи в грязи

Зима для российского автомобилиста – это не только снег, но и грязь с реагентами. А потому важно, как долго автомобиль может сохранять чистыми боковые

стекла, зеркала и пороги. Какова зона очистки переднего и заднего стекол и насколько эффективен омыватель.

У всех трех кроссоверов пятилитровые бачки омывателя. В Омоде и Атласе есть датчик уровня, предупреждающий о необходимости долива «жижи». В Dargo на этой полезной функции сэкономили.

Водительская щетка стеклоочистителя Омоды подходит вплотную к левой стойке. Ширина грязной зоны составляет всего около 3 см, тогда как у остальных машин она вдвое больше. Схожая история с задним стеклом – неоочищенная зона в С5 вдвое меньше. Только толку от этого нет, ведь само



По части боковых стекол и зеркал Omoda грязнуля. Даже если зеркала останутся чистыми, завихрения быстро сделают боковые стекла в районе зеркал наглухо «забетонированными».

стекло маленькое, да еще и частично перекрывается подголовниками. Так что в Dargo и Geely через салонное зеркало видно больше.

Наружные зеркала Омоды меньше закидывает грязью, но всё это меркнет на фоне боковых стекол. Они быстро пачкаются именно в районе зеркал. Зато пороги в ней самые чистые – они полностью перекрываются дверями, да и уплотнители справляются.

Пороги в Атласе также остаются чистыми, а вот у Dargo с этим беда – во всяком случае, у топ-комплектаций с дополнительными подножками, собирающими на себя всю грязь. Грязные бруски – лишь вопрос времени.

Проезжимость напрямую сравнивать мы не стали – ведь Dargo единственный

в нашем трио, у кого все ведущие. Для Атласа Pro полный привод доступен лишь в гибридных версиях, а Omoda только-только предложила подобную версию.

Другое дело, насколько смело можно утыкаться в сугроб при парковке или не бояться препятствия под снегом. Тут роль играют геометрическая проходимость и наличие некрашеного пластика по низу.

Dargo явно сильнее всех – у него большой дорожный просвет (19 см), большие углы въезда и съезда, изобилие режимов движения и некрашенный по ватерлинии пластик. На нем по целине едешь смело.

Относительно неплох и переднеприводный Geely Atlas Pro. На фоне Хавейла

«геометрия» не выдающаяся – всего 17,5 см под защитой, а нижняя юбка переднего бампера работает скребком. Но это средний уровень для современных кроссоверов

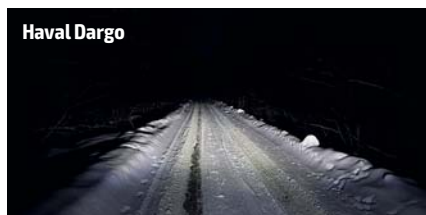
И на фоне Бубликова, которым стала Omoda C5, всё неплохо. Напомним, герой Служебного романа слишком много внимания уделял красоте женских ножек – вот и у Омоды до дела не доходит. Стильные бамперы висят низко, а просвет всего 16 см. Как отключить противобуксовочную систему, большинство владельцев не найдет никогда, потому что инструкция об этом молчит (для доступа в меню надо смахнуть левый кран экрана медиасистемы вправо). В итоге на заваленной снегом грунтовке, которую Dargo и Atlas



Кнопки открытия пятой двери закидывает у всех трех автомобилей. В такой момент особенно ценно наличие электропривода и бесконтактного датчика – последнего Atlas Pro лишен.

Хотя неочищенные секторы заднего стекла в Омоде 3 самые маленькие, это не спасает. Само стекло меньше всех и частично перекрывается подголовниками. В Атласе 2 и Dargo 1 обзор через салонное зеркало лучше.

Ехать по зимней дороге с запаской на Хавейле 4 или Омоде 1 безопаснее. У них полноценные запасные колеса той же размерности. А вот у Geely 6 лишь узкая докатка.



Возможности дальнего света оказались близки, а вот ближний свет лучше у Омоды C5.



У **Омоды** китайская батарея SAIL емкостью в те же 60 А·ч, что и у Атласа. Но низкий пусковой ток в 480 А – повод заранее запастись бустером, если вы живете в регионе с холодными зимами.



В **Атласе** стоит отечественный аккумулятор АКОМ емкостью 60 А·ч, рассчитанный на 580 А пускового тока. С такими данными при тридцатиградусном морозе может понадобится прикуривание.



Увереннее всего зимой будет с батареей **Dargo**, чья Varta емкостью 70 А·ч способна на пусковой ток до 760 А. Теоретически в сильный мороз машина должна пуститься сама.

преодолели без помех, C5 закопалась. Пройти участок вышло только с третьего раза, предварительно набрав хороший ход.

Ненулевая готовность

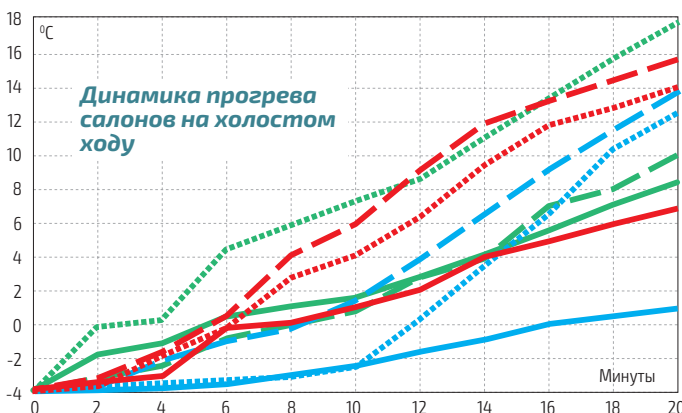
Ну что, готовы «китайцы» к российской зиме? Да, но с оговорками. В Geely уже неплохо выучили, что нужно россиянам – не хватает разве что дистанционного запуска. Haval огорчил

неуместными для зимы подножками и странной экономией на обогреве сидений – но, по нашей информации, на более свежих машинах он уже есть.

А вот Omoda C5 хороша разве что по списку опций – а не деле прохладна к владельцу. Климат-контроль надо перенастраивать. Обогревам требуется неприлично много времени. Да и с аэродинамикой не всё гладко – боковые

зеркала и камеры быстро слепнут. Но вспомните: обогрев лобового стекла еще лет 10 назад вообще казался неожиданной роскошью. Многие из «новопришедших» китайских машин мучают владельцев 2-литровым бачком для омывайки. А в случае китайской тройки лидеров – марок, которые дольше и лучше всех знают российские потребности – мы обсуждаем в основном нюансы настроек. И это греет.

3P



Итоговые оценки (по 5-балльной шкале)

	Geely Atlas Pro	Haval Dargo	Omoda C5
Микроклимат	4	4	3
Обогревы в салоне	5	4	3
Обогревы стекол и зеркал	4	4	3
Эффективность стеклоочистителя	4	3	4
Загрязняемость кузова	4	3	4
Загрязняемость боковых стекол и зеркал	3	4	3
Проходимость в снегу	4	5	3
Дистанционный запуск	1	4	3
Освещение	4	4	5
Итоговая оценка	3,66	3,88	3,44

ГЛУБИНА

Разбираемся, за счет чего увеличен ресурс шин Cordiant Gravity.

Автор Сергей Мишин, фото: фирма Cordiant

Среди летних шин Cordiant новая модель Gravity не заменяет какую-то, а расширяет гамму.

Важное ее отличие от предыдущих моделей – более глубокие канавки протектора (на 12%). Вкупе с увеличением доли технического углерода (его еще называют сажей, что не совсем правильно) в резиновой смеси обещают увеличение ходимости на те же 12%. В реальной жизни шины прослужат вам на год дольше.

Глубокие канавки улучшают отвод воды из пятна контакта – и я ощутил это, поездив по глубокой воде на кроссовере Nissan X-Trail, обутом в Gravity (при штатном давлении 2,5 атм). Машина начинала плавно всплывать и распрямлять траекторию на дуге поворота только на скоростях под 90 км/ч. И так же мягко при снижении скорости возвращалась на траекторию.

Зацеп понравился и на мокром, и на сухом покрытии. Протектор сконструирован в расчете на улучшение его монолитности.

Уровень шума снизили за счет чередования по особому закону размера шашек протектора, исключая резонансы.

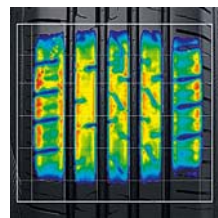
И на потрескавшихся дорогах Абхазии шины проявили себя весьма комфортными. X-Trail катился по всем неровностям неожиданно тихо и мягко. А уж когда я сбросил давление на три «десятки», все трещины и ямки разгладились.

Gravity – первая модель Кордианта, у которой легковая и «кроссоверная» версия SUV кроме конструкции и состава смеси различаются также рисунками протектора.

У шин SUV увеличены размер поперечных плечевых водоотводящих прорезей, количество граней бокового зацепа на двух центральных ребрах протектора, а на дне продольных канавок появились выталкиватели камней.

И легковые Gravity, и кроссоверные SUV доступны в 12 размерах каждый. Популярная размерность 185/65 R15 стоит чуть меньше 4000 рублей.

3P



Оптимизированный профиль обеспечивает равномерное распределение давления в пятне контакта, что увеличивает срок эксплуатации шины.



Прямые и Z-образные ламели улучшают микродренаж воды и повышают сцепные свойства шины на мокром асфальте.



Узкие поперечные канавки повышают сопротивление аквапланированию.



Элементы внешнего ребра соединены, что улучшает устойчивость в поворотах.

Три ребра обеспечивают курсовую устойчивость автомобиля при прямолинейном движении.

Камневыталкивающий шип на дне канавки – для самоочистки от камней.

Увеличенное количество граней зацепления для грунтовых дорог.



КРАСИВО НЕ ТОЛЬКО ЖИТЬ

Гроб Swarowski – настоящее произведение искусства. Он изготовлен вручную из элитных пород дерева и инкрустирован шестьюдесятью тысячами драгоценных камней австрийской ювелирной компании Swarowski AG.

8 (495) 009-04-99

RITUAL.RU

БЮДЖЕТНЫЕ КРОССОВКИ

Мы испытали шесть шоссейных моделей шин размерностью 215/65 R16. Они подойдут Ниве Travel и многим популярным кроссоверам – таким, как Renault Duster. Авторы Сергей Мишин и Дмитрий Тестов, фото: Георгий Садков

Сшинами пока всё в порядке: цены поднялись, но не критически, а главное – остался выбор.

Подыскивая для испытаний модели «кроссоверного» размера 215/65 R16, мы акцентировали внимание на покрышках российского и китайского производства.

Взяли, например, едва ли не самые доступные китайские шины Sailun Atrezzo Elite, которые можно купить по 5800 рублей. На 100 рублей больше просят за Viatti Bosco H/T V-238.

Шины Maxxis Premitra HP5, сваренные в Китае, обойдутся по 6200 рублей за колесо.



За 6600 рублей торгуют отечественный Cordiant Comfort 2 SUV, а еще один российский продукт, Nordman S2 SUV, идет по 6800 рублей.

Но, как и в «легковом» тесте покрышек 195/65 R15 (ЗР № 3, 2023), очень интересно было посмотреть, как недорогие шины выглядят на фоне «премиума». Поэтому вне зачета взяли знакомые и хорошо себя зарекомендовавшие покрышки Nokian Tyres Hakka Blue 3 SUV российского производства, по 7800 рублей за штуку.

Родные просторы

Смонтировав все шины на одинаковые диски, тест-группа ЗР отправилась на главный автополигон страны – Дмитровский. Говоря по-научному – в Центр испытаний НАМИ.

«Катали» шины на его дорогах при температурах воздуха +9...13 °С. Рабочей лошадкой стала Лада Нива Travel – еще «дореформенная», с АБС. За точность замеров отвечал профессиональный измерительный комплекс Vbox Racelogic, работающий со спутниками ГЛОНАСС и GPS.

Эффективность торможения шин на мокром покрытии – самый весо-мый показатель в нашем тесте.



Экстренное торможение

Наибольший вес в нашей системе оценки шин отведен эффективности торможения. Своевременная остановка поможет избежать аварии! Замеры тормозного пути начинаем с 80 км/ч на мокром и со 100 км/ч на сухом асфальте. Длину тормозного пути измеряем не до полной остановки, а до 5 км/ч, дабы исключить влияние частичной блокировки колес.

На влажном покрытии разница между лучшим торможением «внезапных» Nokian и худшим у Cordiant оказалась менее 3%. Посуху разброс увеличился до 5%, что тоже немного. Лидирует снова Nokian, в замыкающих – Cordiant и Viatti. Возможно, дело в том, что было нежарко – но радует, что ни одна из шин не проявила себя небезопасной при торможении.

Разница в итоговых баллах протестированных нами шин, не считая топовой Nokian Tyres Hakka Blue 3 SUV, выступившей вне зачета, укладывается в семь процентов





Для образования на асфальте водяной пленки толщиной около 2 мм даже в ненастную погоду поливать рабочий участок приходится перед каждым заездом.

Кто смог увернуться?

Зачастую, пытаясь избежать аварии, водители вместо торможения инстинктивно начинают уворачиваться от внезапно возникшего на дороге препятствия. Насколько успешным окажется такой маневр, зависит не только от навыков управления автомобилем, но и от способности шин удерживать машину на траектории. Говоря профессиональным языком — от комплекса поперечных сцепных свойств и уводных характеристик. Который мы оцениваем, определяя максимально возможную скорость экстренной смены полосы — выполнения маневра «переставка».

Верхнюю планку как на мокром (65,8 км/ч), так и на сухом (69,3 км/ч) асфальте задает «маяк» — Nokian. Среди участников «зачетной» группы на мокрой дороге лидирует Sailun (64,1 км/ч), а на сухой — Nordman (67,4 км/ч). А вот шины Viatti насторожили испытателей: у них худшие скорости и на влажном



покрытии, и посуху — 60,0 км/ч и 61,3 км/ч соответственно.

Курсовая работа

Сравним поведение Нивы Travel на высокой скорости — на прямой, а также совершая мягкие перестроения, имитирующие объезд препятствия и обгон.

Лучшими эксперты назвали шины Nordman. К ним никаких претензий. Самое неприятное впечатление оставляют

покрышки Viatti, наделяющие рулевое управление очень широким и малопонятным «нолем» и вынуждающими поворачивать руль на большие углы. Не едешь — а будто плывешь, как на лодке.

Теперь — экстренное маневрирование. Самое понятное и предсказуемое поведение при резких маневрах как на сухой, так и на мокрой дороге Нива показала на шинах Nokian. Из основного состава хорошими манерами отличился



**Дмитрий
ТЕСТОВ**

ШИННАЯ ОБСТАНОВКА

Известно, что шинные заводы Bridgestone и Michelin, прекратившие работу в России, закрываются и выставлены на продажу. В подвешенном состоянии находятся производства Continental и Yokohama. Работают оба завода Pirelli и остается действующим бывший

завод Nokian Tyres (марка в ближайшее время будет изменена), выходящий из-под юрисдикции финской компании и переходящий в собственность компании Татнефть.

Отечественные Cordiant и Кама работают. Но все российские производства вынуждены искать замену импортных компонентов, попавших под санкцион-

ные ограничения, на доступные. Как это скажется на качестве шин, пока сказать сложно.

Импортные шины различных марок, оставшихся на нашем рынке, компании потихоньку привозят, но цены растут. Еще и поэтому доля и разнообразие китайских шин растет как на дрожжах. На какие из них можно положиться?

По результатам наших тестов первая тройка китайских производителей, на которых стоит «положить глаз» — Sailun, Aplus и Delinte. Вполне достойные шины с хорошими характеристиками. Еще три бренда, покрышки которых показывали в тестах 3P результаты, близкие к средним, — Landsail, Maxxis и Triangle.



На шинах с хорошим зацепом Нива Travel при экстремальных маневрах отрывает колеса от земли. При этом водитель без особого напряжения удерживает машину на заданной траектории.



У Viatti реакции более ленивые, потому и оценка ниже.

Зона комфорта

На вспомогательных дорогах полигона оцениваем уровень комфорта, который способны обеспечить покрышки экипажу Нивы. В нашем распоряжении – все виды дорожных дефектов: ямы, бугры, трещины... А также разный асфальт – от гладкого до нарочито грубого.

Проблем с акустическим комфортом не обнаруживаем ни у кого из участников. Незначительные замечания получили Maxxis и Viatti, слегка повышающие свой голос в некоторых режимах.

С плавностью хода дела обстоят не так радужно. Плавнее всех катится Nordman, но даже он слегка потряхивает сиденья, передавая толчки от дорожных неровностей. Самыми жесткими оказались Cordiant и Sailun – обе шины слишком явно транслируют в салон все несовершенства дорожного покрытия, толкаясь даже на визуально ровном асфальте будто перекачаные.

Стакан с половиной

Для оценки расхода топлива на «шоссейной» (90 км/ч) и «городской» (60 км/ч) скоростях замеряем выбег со скорости 100 км/ч до 80 км/ч и от 70 до 50 км/ч – то есть расстояние, которое проходит свободно катящийся по строго горизонтальной дороге автомобиль. Замеры выполняли в обе стороны, дабы нивелировать влияние малейшего ветерка.

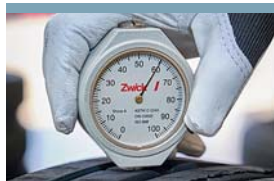
Разница в экономичности участников невелика – стакан бензина на 100 км в городе и полстакана – на трассе. Похоже, относительно высокие аэродинамическое сопротивление и трение в трансмиссии с постоянным полным приводом Нивы снижают влияние сопротивления качению шин на расход топлива.

Nordman. Замечаний к нему у экспертов нет – как, впрочем, и восторга.

Сложной управляемостью на мокром асфальте машину наделяют Maxxis и Viatti. Оба не обеспечивают приемлемой точности руления. Самое неприятное, что первый допускает прогрессирующий занос, требующий незамедлительной корректировки. А второй, при более плавном скольжении задней оси, после восстановления

сцепления «отстреливает» автомобиль в сторону.

На сухом покрытии зацеп лучше, потому боковая нагрузка на шины выше. Это ухудшает «сложную» управляемость покрышек Maxxis и Viatti до «проблемной». Первая оказалась чуть лучше, но обе в пределах допускают снос. Приходится больше крутить руль, который теряет информативность. И все реакции на действия водителя – с задержкой.



СУХОЙ ОСТАТОК

Напомним, что согласно Техрегламенту о безопасности колесных транспортных средств, предельно допустимая глубина протектора для летних

шин, установленных на автомобилях разрешенной массой до 3,5 тонн, составляет 1,6 мм. Не забудьте про прицеп: для его шин предел точно такой же.

На сухой дороге такой «остаток» никак не скажется на поведении машины, однако в лужах она потеряет связь с дорогой уже на скорости 65–70 км/ч, что ощутимо раньше, чем на новых шинах с глубиной протектора от 8 до 10 мм.

Если условия заставляют часто ездить на потертых шинах по лужам, поднимите давление на 0,5 атм относительно рекомендованного. Они будут охотнее «резать» воду, а скорость начала аквапланирования поднимется примерно на 5–7 км/ч. Но лучше всё же менять покрышки раньше, чем будет достигнута предельная глубина протектора.

	5 место	4 место	3 место	2 место	1 место	Вне зачета
СУММА БАЛЛОВ	871	889	899	913	930	951
	Viatti Bosco H/T V-238	Maxxis Premiata HP5	Cordiant Comfort 2 SUV	Sailun Atrezzo Elite	Nordman S2 SUV	Nokian Hakka Blue 3 SUV
Марка, модель						
Средняя цена в интернет-магазинах на момент подготовки материала, Р	5910	6150	6610	5770	6790	7810
Экономия*	3	1	5	12	2	6
Переплата*						
%						
	Отличные тормозные свойства на мокрой дороге; довольно экономичны при скорости 90 км/ч; лучшие на грунтовке	Позволят сэкономить топливо; довольно мягкие	Высокий акустический комфорт; экономичные; очень приличная управляемость на мокром покрытии	Очень хорошее торможение на сухом покрытии; приличная курсовая устойчивость; тихие; вполне экономичные	Отличное торможение на мокрой дороге; четкое поведение в любых режимах и условиях; тихие; экономичные; лучшие на грунте	Превосходное сцепление на сухом и влажном покрытии; отличная управляемость; тихие
	Худшее торможение на сухом асфальте и поведение в любых условиях	Сложная управляемость на мокром и проблемная на сухом	Худшие тормозные свойства; самые жесткие	Самые жесткие	Скромные тормозные свойства на сухом асфальте	Незначительные замечания по курсовой устойчивости; посредственная экономичность при 60 км/ч
БЕЗОПАСНОСТЬ: ЗАМЕРЫ СЦЕПНЫХ СВОЙСТВ						
Тормозной путь (80–5 км/ч) на мокром асфальте	м	27,4	27,7	28,1	27,8	27,4
Максимум 250 баллов	баллы	249,1	246,4	242,9	245,5	249,1
Тормозной путь (100–5 км/ч) на сухом асфальте	м	40,8	40,5	40,8	39,9	40,7
Максимум 230 баллов	баллы	217,6	219,2	217,6	222,5	218,1
Скорость выполнения переставки на мокром асфальте	км/ч	60,0	62,8	61,9	64,1	62,3
Максимум 80 баллов	баллы	72,9	76,4	75,3	77,9	75,7
Скорость выполнения переставки на сухом асфальте	км/ч	61,3	65,6	64,8	65,3	67,4
Максимум 60 баллов	баллы	53,1	56,8	56,1	56,5	58,4
Сумма баллов		592,7	598,8	591,9	602,4	601,3
ПОВЕДЕНИЕ: ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА						
Управляемость во время экстремального маневра на мокром асфальте	баллы	48,0	48,0	60,0	56,0	64,0
Максимум 80 баллов						
Управляемость во время экстремального маневра на сухом асфальте	баллы	30,0	33,0	39,0	45,0	48,0
Максимум 60 баллов						
Курсовая устойчивость и корректировка направления движения на высокой скорости	баллы	24,0	28,0	28,0	30,0	32,0
Максимум 40 баллов						
Трогание в подъем на грунтовой дороге	баллы	7,0	5,5	5,5	5,0	7,0
Вне зачета						
Сумма баллов		102,0	109,0	127,0	131,0	144,0
КОМФОРТ: ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА						
Акустический комфорт	баллы	30,0	30,0	32,0	32,0	32,0
Максимум 40 баллов						
Плавность хода	баллы	19,5	21,0	18,0	18,0	22,5
Максимум 30 баллов						
Сумма баллов		49,5	51,0	50,0	50,0	54,5
ЭКОНОМИЧНОСТЬ: РАСХОД ТОПЛИВА						
Расход топлива при скорости 90 км/ч	л/100 км	7,4	7,3	7,3	7,4	7,3
Максимум 70 баллов	баллы	69,1	70,0	70,0	69,1	70,0
Расход топлива при скорости 60 км/ч	л/100 км	6,1	5,9	5,9	5,9	5,9
Максимум 60 баллов	баллы	58,0	60,0	60,0	60,0	59,0
Сумма баллов		127,1	130,0	130,0	129,1	130,0
ИНФОРМАЦИЯ О ШИНАХ						
Страна изготовления	Россия	Китай	Россия	Китай	Россия	Россия
Индекс нагрузки и скорости	98H	98V	102H	98H	98H	102V
Индекс износоустойчивости (Treadwear)	н/д	340	н/д	360	н/д	н/д
Глубина рисунка протектора, мм	7,7–8,0	7,1–7,6	7,0	7,0–7,4	7,7–8,0	7,6–8,0
Твердость резины по Шору, ед.	69	64	65	60	68	68
Масса шины, кг	11,6	9,8	11,7	10,4	11,5	11,5

* Разность «Справедливой цены» и «Средней цены», выраженная в процентах относительно первой.



Более-менее заметное повышение аппетита при 60 км/ч вызывают шины Viatti, а на 90 км/ч – Sailun и Viatti.

Дачная тема

Ездить на Ниве и не съезжать на грунт? Так не бывает. Даже если шины на ней стоят асфальтовые, как в нашем случае. Правда, поскольку ни один из участвующих в тесте производителей не позиционирует шины как внедорожные, мы решили не брать «внедорожный» рейтинг в зачет.

Помимо езды по грунтовке, на всех шинах мы трогались в крутой подъем и пытались выбраться из «тарированной» колеи. Почти как рыба в воде Нива чувствует себя здесь на покрышках Viatti. Мелко изрезанный протектор хорошо цепляется за грунт, но при попытке выехать из колеи пасует. Nordman чуть уступает по продольной тяге, но увереннее «режет» колею под небольшим углом.

Троица Cordiant, Maxxis и Nokian практически сказали «фи» грунтовой дороге – и продольного, и плечевого зацепа для уверенного движения не хватает. Однако аутсайдером оказался Sailun с совсем скользкими на грунте протектором и плечами. На нем можно разве что ползти внатяг, без фанатизма.

Наш рейтинг – ваш выбор

Подводя итоги, традиционно смотрим на справедливость цены, которую запрашивают за те или иные шины. Ее мы определяем, основываясь на собственной методике, которую успешно используем уже пятый год (ЗР № 3, 2019).

Пятое место – у шин Viatti Bosco H/T V-238 (871 балл). У них самые скромные тормозные свойства на сухом асфальте – на пару с Кордиантом. Они не готовы к резким перестроениям, особенно на сухой дороге. Зато шум качения почти не слышен – во всяком случае,

на фоне гудящего полного привода Нивы. Похвастать эти шины могут торможением на мокром асфальте и наилучшей приспособленностью к грунтовке. Цена – на 3% выше справедливой.

Maxxis Premitra HP5 (889 баллов) продается за «свою» цену. Но многого не ждите: зацеп средненький, управляемость во время экстремальных маневров сложная. Но курсовая устойчивость годная, а еще шины Maxxis самые экономичные и вполне комфортные.

Третью позицию занял Cordiant Comfort 2 SUV (899 баллов). Тормозит слабее конкурентов, а трясет пассажиров на неровностях – сильнее. Зато катится тише всех, неплохо управляется и готов сэкономить немного топлива. Но не денег при покупке: переплата относительно справедливой цены достигает 5%.

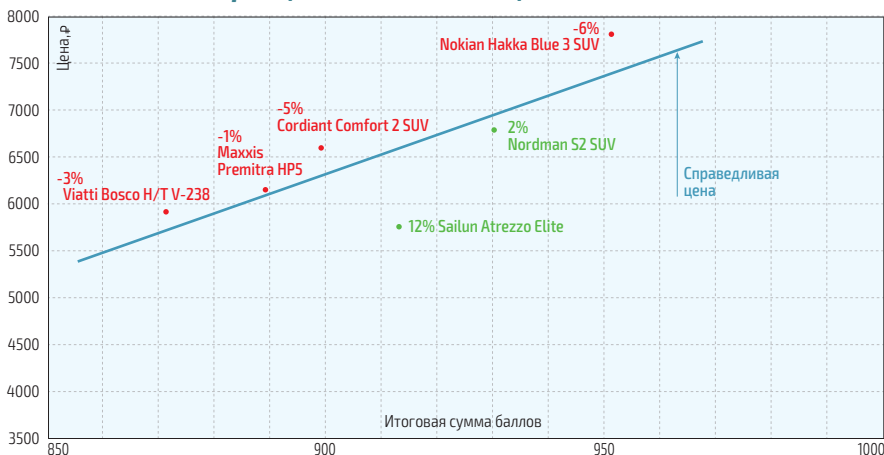
Недорогой Sailun Atrezzo Elite, набравший 913 итоговых баллов – на второй строчке. Это самая выгодная покупка с «кушем» в 12%. Из слабостей – излишняя жесткость и противопоставления к грунтовке. Удивил лучшими (среди основного состава) тормозными

свойствами на сухом покрытии, максимальной скоростью на мокрой переставке, а также высоким уровнем акустического комфорта.

Лидер теста – Nordman S2 SUV (930 баллов). Максимально приблизился по сумме итоговых баллов к «точке отсчета» в виде шин Nokian, да и пару процентов позволит сэкономить. Единственная слабость – скромное торможение на сухом покрытии. Скорость выполнения переставки на мокром – средняя. Во всех остальных упражнениях, включая движение по грунтовке, имеет лучшие или близкие к тому результаты.

Вне зачета и вне досягаемости – говоря раллийным языком, «нулевой экипаж» нашего теста, Nokian Hakka Blue 3 SUV с результатом 951 балл. Яркий пример почти идеального баланса всех характеристик. Лучший зацеп, самое покладистое поведение при экстремальном маневрировании, высокий уровень комфорта и приличная экономичность. Но цена – плюс 6% к справедливой. А на грунтовке надежды на эти шины почти нет – эта модель для асфальта. **ЗР**

Насколько переоценены или недооценены шины



Geely Atlas Pro

ДВИГАТЕЛЬ:
бензиновый,
1,5 л (177 л.с.)

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ:
6-ступенчатый
автомат

ПРИВОД: передний

КОМПЛЕКТАЦИЯ:
Luxury

2 878 990*

Chery Tiggo 7 Pro Max

ДВИГАТЕЛЬ:
бензиновый, 1,5 л
(147 л.с.)

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ:
вариатор

ПРИВОД:
передний

КОМПЛЕКТАЦИЯ:
Ultimate

2 979 900

2 500 000

3 000 000 Р

* Приведенные цены – с официального сайта
по состоянию на март 2023 г.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ

	Chery Tiggo 7 Pro Max	Geely Atlas Pro
Снаряженная/полная масса	1540/1888 кг	1685/1985 кг
Время разгона 0–100 км/ч	9,8 с	10,5 с
Максимальная скорость	186 км/ч	200 км/ч
Топливо/запас топлива	АИ-95, АИ-95/51 л	АИ-95/58 л
Расход топлива: город./загород./смешан. цикл	10,8/6,6/8,2 л/100 км	10,0/5,8/7,4 л/100 км
ДВИГАТЕЛЬ		
Тип	бензиновый	бензиновый
Расположение	спереди, поперечно	спереди, поперечно
Конфигурация/число клапанов	P4/16	P3/12
Рабочий объем	1498 см ³	1477 см ³
Мощность	108 кВт/147 л.с. при 5500 об/мин	130 кВт/177 л.с. при 5500 об/мин
Крутящий момент	210 Н·м при 1750–4000 об/мин	255 Н·м при 1500–4000 об/мин
ТРАНСМИССИЯ		
Тип привода	передний	передний
Коробка передач	CVT	А6
Передаточные числа: I/II/III/IV/V/VI/з.х.	2,68–0,38/2,00	4,46/2,51/1,56/1,14/0,85/0,67/3,19
Главная передача	6,08	3,94
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ		
Подвеска: спереди/сзади	McPherson/многорычажная	McPherson/многорычажная
Рулевое управление	реечное, с электроусилителем	реечное, с электроусилителем
Тормоза: спереди/сзади	дисковые/дисковые	дисковые/дисковые
Шины	225/60 R18	225/60 R18

ТОЛЩИНА ЛАКОКРАСНОГО ПОКРЫТИЯ, МКМ

	Chery Tiggo 7 Pro Max	Geely Atlas Pro
Капот	120–135	115–135
Крыло переднее	130–140	105–115
Крыло заднее	125–140	115–120
Дверь передняя	130–135	115–125
Дверь задняя	130–140	115–120
Дверь багажника	130–145	110–120

СЕРВИС В ЦИФРАХ

Периодичность ТО Гарантия Дилеры

Chery Tiggo 7 Pro Max	10 000 км или 12 месяцев	5 лет или 150 000 км	195
Geely Atlas Pro	10 000 км или 12 месяцев	5 лет или 150 000 км	148

PRO TO И PRO ЭТО

Geely Atlas Pro кидает перчатку обновленному Chery Tiggo 7 Pro Max. Есть шансы?

Автор Юрий Тимкин, фото: Георгий Садков



В прошлом году среди кроссоверов сегмента С самым популярным стал Chery Tiggo 7 Pro, а на пятки ему наступал Geely Atlas Pro. Мало того, по итогам января они заняли соответственно третье (реализовано 2283 автомобилей) и седьмое место (1188) в абсолюте. Правящий тандем!

У Geely большую часть прошлого года наблюдались трудности с логистикой, машин на всех желающих не хватало. Сейчас всё нормализовалось, однако нарисовалась другая проблема – фирма Chery обновила свой бестселлер: на рынок вышел Tiggo 7 Pro Max.

Ликвидность

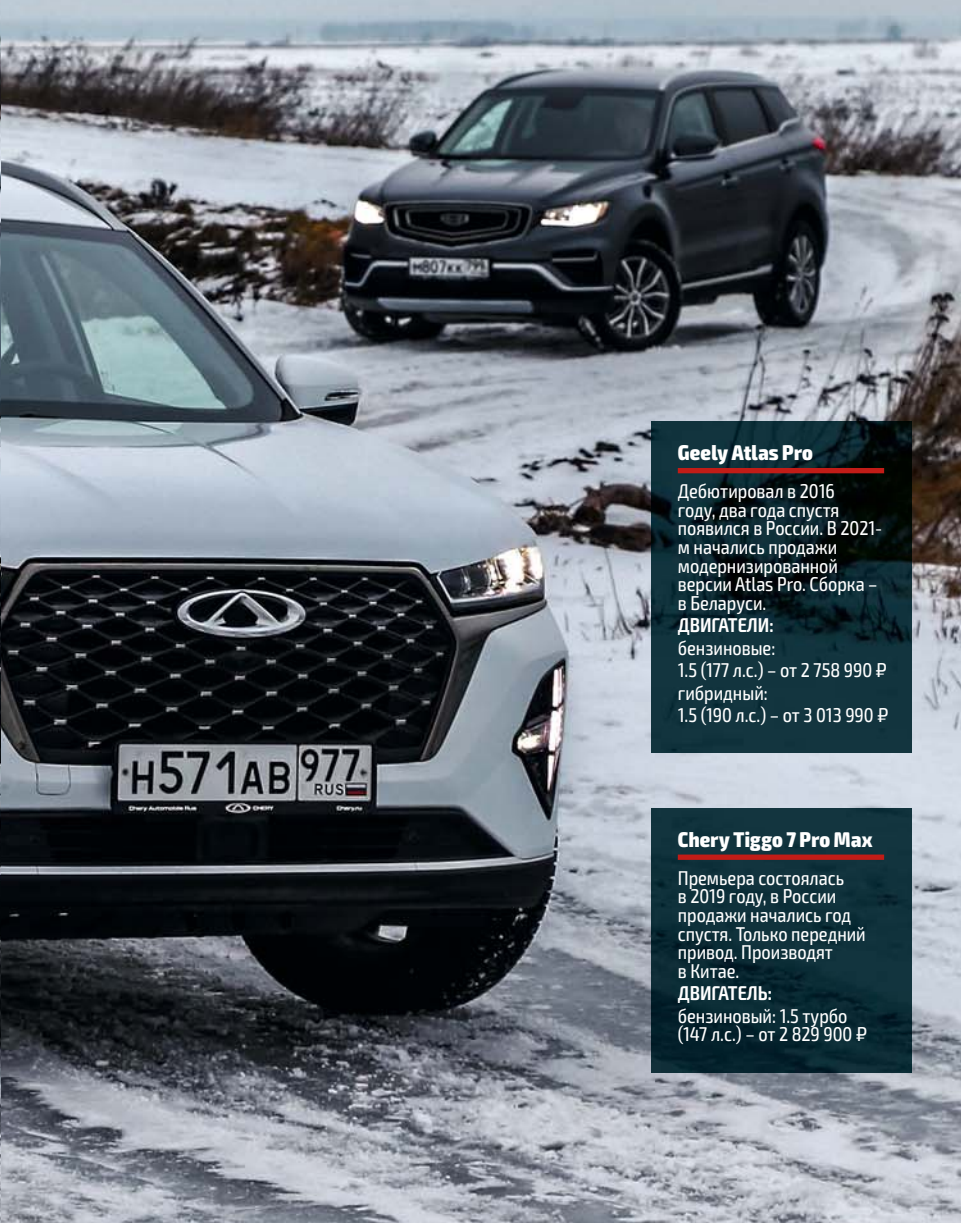
Сейчас все считают каждый рубль. И для покупателей новых машин важна остаточная стоимость при последующей продаже.

Мы изучили нынешний расклад – и обнаружили, что в годовалом возрасте

Атласы заметно дороже. Большинство продаваемых машин – в диапазоне 2,4–2,6 млн рублей. А за Tiggo 7 просят 2,1–2,3 миллиона. Это при том, что оба дуэлянта новыми стоили под три «лимона». Так что Atlas Pro вы потом продадите с меньшей потерей.

В салонах Geely умеют работать со стереотипами. Бойтесь трехцилиндрового турбомотора? Менеджер будет ездить по ушам и скажет, что ресурс этого двигателя 300 тысяч км. И что его также ставят на кроссовер Volvo XC40, а шведы вряд ли взяли бы плохой мотор. А еще у Атласа не вариатор, а классический шестиступенчатый автомат Aisin – выносливый и надежный. Аргументы сильные, но...

Практика показывает, что клиноремные вариаторы Chery (производятся на совместном предприятии) весьма надежны – жалоб у клиентов нет. То же относится к четырехцилиндровому турбомотору – поломками не докучает.



Geely Atlas Pro

Дебютировал в 2016 году, два года спустя появился в России. В 2021-м начались продажи модернизированной версии Atlas Pro. Сборка – в Беларуси.

ДВИГАТЕЛИ:
бензиновые:
1.5 (177 л.с.) – от 2 758 990 ₽
гибридный:
1.5 (190 л.с.) – от 3 013 990 ₽

Chery Tiggo 7 Pro Max

Премьера состоялась в 2019 году, в России продажи начались год спустя. Только передний привод. Производят в Китае.

ДВИГАТЕЛЬ:
бензиновый: 1.5 турбо
(147 л.с.) – от 2 829 900 ₽

НАСЛЕДНИКИ

Обе машины в Китае уже усовершенствованы. Так, минувшей осенью «семерка» была модернизирована с присвоением названия **Tiggo 7 Plus**. Китовый ус радиатор-



ной решетки сделал облик более «злым». Салон тоже изменился, стало больше современных опций. В частности, появился проекционный дисплей. По технике принципиальных отличий нет, но анонсировано скорое появление гибридной модификации, а также версии с полным приводом.

Для **Atlas Pro** подготовлен даже не рестайлинг, а новое поколение (в Китае ему уготовано имя **Boyue L**). Базирован на мо-



дульной платформе CMA, которую уже вовсю используют Geely Tugella и Volvo XC40. Колесная база увеличена на 107 мм, а общая длина – на 126 мм. В салоне – большой вертикальный планшет в духе современных Мерседесов.

Базовым мотором у нового Атласа стала бензиновая «турбо-четверка» 1.5 мощностью 181 л.с. За доплату – версия с двухлитровым 218-сильным турбомотором. Есть в гамме и гибридная модификация. В ее основе лежат известная по нынешней модели «турботройка» 1.5 (150 л.с.) и электромотор.



Салон стал выглядеть современнее. Жаль, блок климат-контроля менять не стали – вариант с круглыми регуляторами (он используется на Tiggo 8) удобнее.

Блок климат-контроля установлен неровно – зазор мозолит глаза.



Селектор стал удобнее прежнего, но вариатор в быстродействии не прибавил.



Из трех вариантов нам больше всего нравится конфигурация с классическими шкалами.



Изображение автомобиля можно установить с любого ракурса.



Климат-контроль работает лучше, нежели в Атласе.

Плафоны в зеркалах высвечивают название модели.

Главной проблемой видится топливный аппетит. Средний расход у нас получился 10,5 л/100 км – на литр больше, чем у Атласа. Для переднеприводного кроссовера с мотором 1.5 – многовато.

Кстати, сейчас фирма Chery переходит на новый двигатель G4G15 – у нас он появится в следующем году. Он на треть легче нынешнего и на 12% экономичнее – в том числе благодаря непосредственному впрыску и способности работать по циклу Миллера. Будет ли он таким же надежным? Не знаю.

Веселые старты

Мощность и крутящий момент мотора Атласа выше, чем у Tiggo (177 л. с.

и 255 Н·м против 147 л. с. и 210 Н·м), однако заявленное время разгона до сотни – 10,5 с против 9,8. В реальности обе машины ускоряются ноздря в ноздю, и только после 100 км/ч Geely постепенно уходит в отрыв. Управлять набором скорости на редкость удобно: мотор тянет уверенно, умничка-автомат переключается когда надо. Такое взаимопонимание для китайского автомобиля в диковинку.

Управляемость пристойная (а по меркам «китайцев» так и вовсе классная): Atlas стрелой летит по прямой, похвально цепок в поворотах и живо, без протестов и излишних кренов, уходит на дугу меньшего радиуса. Да и обратная связь «по рулю» на удивление чуткая. Не зря

над шасси корпели инженеры-подвесочники из британской фирмы Lotus, которая тоже принадлежит китайцам.

Характер Tiggo иной. Остроты в нем нет от слова совсем. На ходу он валяжжен и мягок. Неспешные реакции на акселератор, задумчивый вариатор... Особенно это чувствуется на скользкой извилистой дороге. Там, где Atlas можно вытянуть газом, Tiggo вязнет в резине реакций. Азартное вождение? Не про него.

Обе машины – на зимних нешипованных шинах. По цепкости и шумности – паритет. Но Pirelli Ice Zero у Chery заметно хуже противостоит аквапланированию, чем Continental VikingContact 7 у Geely. Причем при всплывании



Сиденьям добавили боковой поддержки, однако обогрева спинок так и не появилось.



Помимо стандартных настроек, есть регулировка поясничного упора.



Запас пространства есть, но регулировок нет, а напольный туннель высоковат. В отличие от соперника, подоконники тут твердые, не очень уютные. Есть верхние дефлекторы, один USB-порт, обогрев подушек сидений.





Приборка выглядит попроще, да и разрешение не такое сочное.



Картинка с камер кругового обзора очень наглядная.



Отделка передней стойки крыши неаккуратна: эта загогулина будет смущать перфекционистов.



Салон красив и хорошо отделан, но телефон положить некуда – пришлось прятать его в нишу под консолью.



Слева от руля – откидной лоток.



Приятное внимание к мелочам: на туннеле предусмотрен кармашек.

Удачные настройки автомата сделали бы честь и европейской машине.

происходит заметный толчок в трансмиссии – долго ли протянет стальной ремень при таком поведении?

Зато по плавности хода Tiggo впереди. Там, где в Атласе чувствуешь удар, «семерка» едет как ни в чем не бывало. Из всех кроссоверов Chery этот самый мягкий и пушистый. Если ездовой комфорт для вас на первом месте, Tiggo 7 Pro Max – хороший выбор.

Что до проходимости, то обе машины – мимо кассы. С передним приводом на бездорожье делать нечего. Даже в скользкий подъем не заедешь.

Но на сложном рельефе «семерка» чувствует себя поуверенней – помогает неплохой клиренс (185 мм против

170 мм). А на тяжелых грунтах предпочтительней Atlas – у него выносливый автомат. И главное: Geely имеет полноприводную модификацию, а у Chery она появится лишь через полгода.

Лакировка

Вообще-то, у меня и к салону дорестайлинговой «семерки» душа лежала. Уютный, эргономичный, хорошо оснащенный. Но китайцы решили добавить элементы от «восьмого» Tiggo.

Экраны приборки и медиасистемы теперь прикрыты единым стеклом, а их размеры увеличены до 12 дюймов. Появилась функция голосового управления, но работает она неидеально – понимает

через раз. Селектор трансмиссии стал удобнее. Прежде, чтобы перейти из D в R и обратно, надо было «кликнуть» дважды, а теперь достаточно одного движения.

В целом салон воспринимается более дорогим. Хотя улучшать еще есть что. Выстроенные в ряд кнопки под дефлекторами сильно бликуют даже на тусклом февральском солнышке – что же будет летом? Напрашиваются более крупные наружные зеркала и обогрев спинок сидений.

Салону Атласа недавнее обновление дало немного. Массивный центральный туннель с распорками-рукоятками всё так же напоминает о кроссоверах

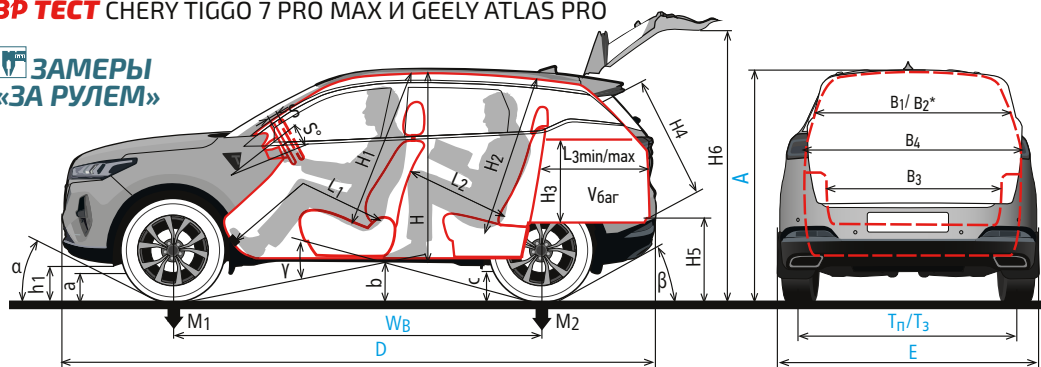
Сиденья очень удобны. И даже отсутствие регулировки поясного упора не напрягает.

Доступ на второй ряд затрудняют двери, распахивающиеся на непривычно малый угол. Места много, сиденья спрофилированы удачно, но очень жесткие. Спинка регулируется по углу наклона, но положения только два. В отличие от Tiggo, стекла опускаются полностью.



Из удобств – верхние дефлекторы, двухступенчатый обогрев, два USB-порта.



**ЗАМЕРЫ
«ЗА РУЛЕМ»**

**Геометрическая
проходимость**
Chery Tiggo 7 Pro Max **Geely Atlas Pro**
Просвет

a	185 мм	170 мм
b	215 мм	195 мм
c	200 мм	225 мм

Угол

α	21,5°	23,0°
β	28,5°	29,5°
γ	17,5°	16,5°

	L ₁ , мм	H ₁ , мм	B ₁ , мм	H ₁ , мм	L ₂ , мм	H ₂ , мм	B ₂ , мм	L _{3min/max} , мм	H ₃ , мм	B ₃ , мм	H ₄ , мм	V _{6ar} , л	B ₄ , мм	H ₅ , мм	H ₆ , мм	M ₁ , кг (%)	M ₂ , кг (%)	M (M ₁ +M ₂), кг	S°, град./S, мм	h ₁ , мм	D, мм	W _B , мм	A, мм	E, мм	T _П /T _З , мм
Chery Tiggo 7 Pro Max	955/1185	1030	1420	1225	665/915	1000	1375	875/1865	560	985	845	368/475	1055	750	1870	884 (57,1)	665 (42,9)	1550	4,0/45	275	4500	2670	1705	1842	1550/1550
Geely Atlas Pro	990/1200	1070	1405	1250	665/880	1000	1355	875/1895	460	1095	885	344/378	1000	770	1805	927 (58,4)	661 (41,6)	1588	3,5/30	255	4544	2670	1713	1831	1560/1550

* По первому/второму ряду сидений.

Синий цвет – данные производителя.



Водитель и **Tiggo 7** разобщены, между ними – заметная инерция.

Porsche, но в мелочах интерьер далек от идеала. Нет Apple CarPlay и Android Auto, хиленько звучит аудиосистема – многие меняют стоковые динамики на более приличные. И климат-контроль работает странно: направляю поток в ноги, а он автоматически переустанавливается на ноги/стекла.

А главное, что не по душе – странная маркетинговая политика Geely. Если вы хотите увидеть в Атласе беспроводной зарядник, электропривод двери багажника, системы автоторможения и удержания в полосе – будьте любезны раскошелиться на полноприводную версию.

Если коротко, то машины по сумме потребительских свойств равны. Но они разные по духу.

Atlas Pro не противится активному вождению – в отличие от соперника.

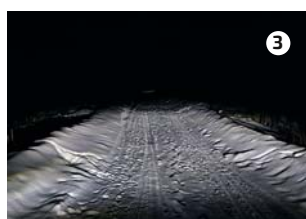
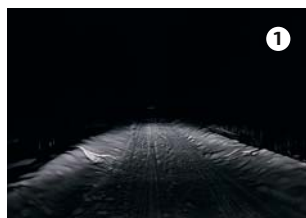
Geely Atlas Pro – живчик, который должен понравиться активным водителям. Козыри – приличная управляемость и классный тандем мотор-коробка. Но плавность хода средненькая, удобств в салоне меньше. По этой части комфортный и «плюшевый» Tiggo 7 Pro Max сильнее.

3P

**НА СВЕТЛОЙ
СТОРОНЕ**

Зимой световой день короткий, поэтому на эффективность фар обращается особое внимание. Базовая версия **Атласа** имеет галогеновые фары, все остальные – со светодиодными. Пучок широкий, но яркость что ближнего ①, что дальнего ② не впечатлила. Омывателя и противотуманок нет.

LED-фары и противотуманки входят в стандартное оснащение **Tiggo**. А в топ-версии есть еще



и автомат переключения с ближнего ③ на дальний ④ и наоборот. В обоих режимах Chery светит ярче, мощнее, дальше. И задняя оптика лучше: благодаря светящейся перемычке в снегопад и туман Tiggo заметнее.



Капот **Tiggo** фиксируется газовыми упорами. Сзади проложен сплошной уплотнитель, спереди – лоскутами. Мотор сверху целиком прикрыт пластиковым щитком с вентиляционными жабрами. Но все горловины в прямом доступе.



Капот Атласа держат газовые упоры. Уплотнители есть по всему периметру. Силовой агрегат целиком накрыт пластиком. К горловинам проделаны «норы».



Обновление принципиально Tiggo 7 не поменяло. Комфорта больше, чем драйва.

Юрий Тимкин



В **Chery** расщедрились на полноразмерную запаску и органайзер.

Объем багажника **Tiggo 7** – 368 литров. Электропривод пятой двери, отделка боковин ворсом, 12-вольтовая розетка. Спинки падают ниц практически параллельно полу.



Под полом Geely – докатка, и на органайзере сэкономили.

Багажник Атласа меньше (344 л). Боковины пластиковые, а пятая дверь поднимается не так высоко. Электропривода нет – он полагается только гибридной версии.

ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА АВТОМОБИЛЕЙ

	Место водителя			Салон			Ходовые качества			Комфорт			Приспособленность к России			Промежуточная оценка	Поведение вне дороги			Итоговая оценка
	Сиденье	Органы управления	Обзорность	Передняя часть	Задняя часть	Багажник	Динамика	Тормоза	Управляемость	Шумоизоляция	Плавность хода	Микроклимат	Геометрическая проходимость	Сервис	Эксплуатация		Энерговооруженность	Выносливость	Ходы подвески	
Chery Tiggo 7 Pro Max	8	8	8	9	9	9	8	8	8	9	9	9	8	9	9	8,53	8	8	8	8,44
Модный салон, оснащение, ездовой комфорт, хорошая «геометрия»							Расход топлива, только передний привод									Вариатор на бездорожье не союзник				
Geely Atlas Pro	9	8	8	9	9	8	9	9	9	9	8	9	7	8	8	8,47	8	9	8	8,44
Настройка мотора и коробки, приятный интерьер, шумоизоляция							Неустойчивая работа климат-контроля, с полным приводом – только гибрид									Клиренс маловат				

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

**Fujida
Carma Pro
S WiFi**

15 000 ₽

**iBox Evo
Laservision WiFi
Signature Dual**

20 000 ₽

**Inspector
Atlas**

25 000 ₽

**Trendvision
Hybrid
Signature**

18 000 ₽

**Sho-Me
Combo Mini
WiFi Pro**

14 000 ₽



**Carcam
Hybrid 3
Signature**

10 000 ₽

**Roadgid X9
Gibrid GT**

23 900 ₽

**Silverstone
Hybrid
S-Bot Pro**

18 000 ₽

**Neoline X-Cop
9200c**

24 000 ₽

**Daocam
Combo**

16 000 ₽

КОМБО ДЕШЕВЛЕ

Испытываем комбоустройства, объединяющие видеорегистратор, радар-детектор и базу камер фотовидеофиксации. Вы удивитесь, но они подешевели!

Автор Кирилл Милешкин, фото: Георгий Садков

Комбоустройства остаются на вершине автомобильных гаджетов. Недешевые, но их ценят за универсальность: в одном аппарате объединены видеорегистратор, GPS-информер о камерах фиксации нарушений и полноценный радар-детектор. Как правило, все три недурного качества, если бренд прибора известный.

Ни одна из раскрученных марок за несколько лет наших тестов не попадалась с откровенно плохим устройством. А вот с ноунеймом, как

показывает наш опыт, можно нарваться на дрянную поделку.

Что почем

Очередную компанию мы составили из десяти гибридов. Silverstone Hybrid S-Bot Pro выигрывал два года подряд (3P № 8, 2021 и № 4, 2022). Сейчас он стоит от 18 000 рублей, подешевев за год на 3500 рублей. Он пойдет в качестве референса для всех остальных, тем более, что ничего круче Silverstone за это время не предложил.



Carcam Hybrid 3 Signature

Рейтинг
на Яндекс.Маркете

4.4 (74 отзыва)

Процессор.....	NTK96675
Максимальное разрешение. 2560×1440 при 30 к/с	
Знание стационарных камер.....	50 из 60
Диагональ дисплея	3,0
Тип крепления	магнит + присоска
Заявленный угол обзора	170°

Цена – подарок: комбо за 10 тысяч рублей. Функциональность при этом широкая. В гибриде есть Wi-Fi, сканер дорожных знаков (как и у других приборов, работает несовершенно), поддержка второй камеры, поляризационный (он же антибликовый) фильтр. Отличное качество видео. Хорошая работа радар-детектора, хотя комплексы в спину видит не ахти. А вот база камер подкачала. Если желаете максимально недорогой гибрид с достойной работой – Carcam будет хорошим выбором.

ЕСТЬ НЮАНСЫ

Даже лучшие комбоустройства не идеальны. Часть кажущихся недоработок заложены конструктивно.

Многие не включают в базу предупреждения о мобильных камерах передвижных радаров Крис. Логика в этом есть. Такие камеры сильно «фонят», радар-детектор их видит за километр. А на ночь их в большинстве случаев убирают, поэтому постоянное

предупреждение из GPS-базы не нужно. Мобильными Крисами, в частности, утыкана вся трасса М-8 в Вологодской и Архангельской областях. Если же база адаптируется для видеорегистратора, где нет детекторной части, эти точки добавят.

Похожая ситуация с мобильными Аренами, популярными на М-5 в Рязанской области. Детекторы видят их четко и на большом расстоянии. Поэтому для них не прописана

сигнатура, приборы показывают обычный К-диапазон.

Сигнатурная технология хотя и вывела радар-детекторы на новый уровень, не все-сильна. Есть модели радаров, близкие по сигнатурам. Так, Оскон всегда будет определяться как родственник ему и гораздо чаще встречающийся Скат. Кордоном участники теста называли Вокорд Циклоп.

Порой сигнатура измерителя скорости близка

к какому-либо ложному источнику сигнала, поэтому последний заблокировать не получится (тогда гаджет перестанет видеть и радар). Да и не все существующие сигнатуры реально прописать. У систем активной безопасности автомобилей их великое множество, всё в память не заложишь. Поэтому нельзя сказать заранее, как конкретный гаджет будет работать в вашей машине: надо пробовать.

Inspector Atlas (25 000 рублей) и Neoline X-Cop 9200с (24 000 рублей) подешевели еще существеннее, сбросив с весны 2022 года 7000 и 6000 рублей соответственно! Но эта парочка осталась самой дорогой.

Семь остальных аппаратов на наши тесты попали впервые. Это Roadgid X9 Gibrid GT (23 900 рублей), iBox Evo Laservision WiFi Signature Dual (20 000 рублей), Sho-Me Combo Mini WiFi Pro (14 000 рублей), Fujida Carma Pro S WiFi (15 000 рублей), Trendvision Hybrid Signature (18 000 рублей), Daocam Combo (16 000 рублей) и Carcam Hybrid 3 Signature (10 000 рублей).

Я не ожидал, что в диапазон 14–18 тысяч рублей попадет сразу половина комбоустройств. А одно – вообще

НА ПАМЯТЬ

При эксплуатации предпочтение регулярно копировать файлы на компьютер и периодическое форматирование рекомендовано. Во время наших тестов видеорегистраторов карты памяти неоднократно форматируются и кочуют из гаджета в ноутбук и обратно.

Прежде мы предпочитали покупать карты microSD от наиболее раскрученных брендов. Но их чаще всего подделывают. Из купленных накануне теста карт до его конца дожила одна-две! Не в качестве рекламы, а рекомендации посоветуем карты Smartbuy – недорогие и, как показывает наш опыт, живучие.

стоит 10 тысяч. Цены откатились на уровень 2020–2021 годов, что радует.

Качество пожизне

Есть и негатив. Прежде у брендов первого эшелона не замечал проблем с качеством. Теперь же – целый букет. У Sho-Me хандрит разъем прикуривателя. Его положение, чтобы прибор включился, нужно тщательно ловить.

Silverstone запомнился некачественной присоской и западающей, плохо работающей клавишей смены режимов.

Neoline с новья уходил в постоянную перезагрузку: пришлось перепрошивать несколько раз и попутно выбросить пару карт памяти. Полное ощущение, что их портил прибор.



Daocam Combo

Рейтинг

на Яндекс.Маркете **4.7** (340 отзывов)

Процессор MStar 8339
Максимальное разрешение .. 1920×1080 при 30 к/с
Знание стационарных камер 53 из 60
Диагональ дисплея 3,0
Тип крепления магнит + скотч
Заявленный угол обзора 170°

Ноунейм за не самые маленькие деньги. Удобное крепление, поляризационный фильтр. В настройках неудобно выставлять допустимое ограничение скорости: большой шаг в 5 км/ч. Слоган на коробке «Снимает ночью как днем» правдив: разница в статических замерах всего метр. Однако аппарат не блеснул ни в одной из дисциплин. Его сложно назвать даже середнячком. Радар-детектор в целом работоспособен, но надеяться на него нельзя.



Fujida Carma Pro S WiFi

Рейтинг

на Яндекс.Маркете **4.6** (361 отзыв)

Процессор NTK96675
Максимальное разрешение .. 2304×1296 при 30 к/с
Знание стационарных камер 55 из 60
Диагональ дисплея 3,0
Тип крепления магнит + присоска
Заявленный угол обзора 170°

Хороший набор оснащения: Wi-Fi, поляризационный фильтр, распознавание дорожных знаков, функция приглушения оповещения жестом руки. Неожиданно отличный радар-детектор. Занять в тесте позицию выше помешала не лучшая видеосъемка (хотя и неплохого качества). Подвела и база камер. Fujida не знает Стрит Фальконы, а о камерах в спину оповещает нечетко, одной короткой фразой в самом начале. В целом неплохая модель.



iBox Evo Laservision WiFi Signature Dual

Рейтинг

на Яндекс.Маркете **4.6** (97 отзывов)

Процессор MStar 8339
Максимальное разрешение .. 1920×1080 при 30 к/с
Знание стационарных камер 57 из 60
Диагональ дисплея 3,0
Тип крепления магнит + присоска
Заявленный угол обзора 170°

В гибриде есть Wi-Fi, поддержка второй камеры, антибликовый фильтр, управление жестами. В меню очень много настроек: любителям всё «кастомизировать» понравится. Особенно понравилась возможность скачать с сайта два варианта прошивки радар-детектора с разными особенностями. Но самое главное – внушительный прогресс бренда с момента последнего теста. iBox вышел на чистое первое место. Следующие тесты покажут, не было ли это случайной удачей.



Inspector Atlas

Рейтинг на Яндекс.Маркете **4.9** (76 отзывов)

Процессор Ambarella A12A55
Максимальное разрешение 2560×1440 при 30 к/с
Знание стационарных камер 54 из 60
Диагональ дисплея 3,0
Тип крепления магнит + скотч
Заявленный угол обзора 135°

Управление через сенсорный экран. Предупреждает о смене ограничения скорости на дороге, основываясь на встроенных и обновляемых картах. Но далеко не всегда угадывает, что сбивает. В комплект входит карта памяти на 128 Гб, но цена всё равно кусается. Нет дублирующего порта USB или прикуривателя в торце разъема питания, но есть отдельный провод для стационарного подключения. По сумме метров радарная часть отработала вровень с iBox, но Inspector выдал заметно больше ложных тревог.



Neoline X-Cop 9200c

Рейтинг на Яндекс.Маркете **3.8** (9 отзывов)

Процессор Ambarella A12
Максимальное разрешение Full HD 1920×1080 при 30 к/с
Знание стационарных камер 52 из 60
Диагональ дисплея 2,0
Тип крепления магнит + скотч
Заявленный угол обзора 135°

Закрадываются мысли о гуляющем качестве у Неолайна. Та же модель в прошлом тесте показала лучшую дальность детектирования радаров и минимум ложных срабатываний. Теперь – очень скромный метраж и больше «ложняков». Это увязывается с постоянными перезагрузками, которые удалось победить только несколькими сменами прошивки. За год появилось распознавание радаров по сигнатуре, подтянулось качество ночного видео.



Roadgid X9 Gibrid GT

Рейтинг на Яндекс.Маркете **4.8** (64 отзыва)

Процессор MStar 8339
Максимальное разрешение 1920×1080 при 30 к/с
Знание стационарных камер 51 из 60
Диагональ дисплея 3,0
Тип крепления магнит + присоска или скотч
Заявленный угол обзора 170°

Антибликовый фильтр, управление жестами, вторая камера в комплекте. Встроена система распознавания дорожных знаков. Эргономика непродуманная: на дисплее очень мелкие символы, на ходу не разобрать. В комплекте два типа крепления. Радарная часть слабая, хотя кое-как работает. Есть куда улучшать видео и базу камер. Предупреждения о камерах в спину нечеткие. При этом цена кусается. Посоветовать прибор с такими характеристиками можно было бы, если бы он стоил вдвое меньше.

Видел видео

Все гибриды неплохо снимают видео. Sho-Me слегка выделился в худшую сторону в тесте на читаемость номерного знака в статике, а у Daocam похуже качество ночной картинку. Угол обзора у всех почти одинаковый.

После ночи в морозильной камере при –25 °С все аппараты включились, хотя некоторым понадобилось

минута-другая отогреться. При аварийном отключении все файлы сохранились корректно. Это свидетельство хорошего качества видеочасти.

По камерам

Лучше всего дорожные камеры знают Silverstone и iBox. Они же плюс Neoline корректно информируют о камерах Стрит Фалькон, контролирующих

неправильную остановку – только при падении скорости ниже 20 км/ч. Но Neoline пропустил гораздо больше других камер. Остальные устройства сильно уступают.

В тесте радарной части мы исключили устаревшие радары Бинар и Визир, а также временно убранные с дорог Лидары. Гаджеты проверяли Осконом и Скотом (используется

Дальность распознавания радаров (замеры 3P), м

	Тип радара и метод измерения						Итоговая сумма	Место по сумме метров	Стрит Фалькон (парковка)	Ложные тревоги
	Кордон М2: в лоб/в спину	Кордон М4: в лоб/в спину	Скот: в лоб/в спину	Оскон: в лоб/в спину	Арена: в лоб/в спину	Вокорд Циклоп: в лоб/в спину				
Carcam Hybrid 3 Signature	1000/50	150/-	250/0	100/-	1000/-	400/0	2950	5	нет в базе	минимум
Daocam Combo	550/0 (с)	100/-50 (с)	200/0 (с)	100/- (с)	400/50	100/50	1400	9	на любой скорости	минимум
Fujida Carma Pro S WiFi	1000/50 (с)	250/0 (с)	350/100 (с)	200/50 (с)	800/-	400/50 (с)	3250	3	нет в базе	минимум
iBox Evo Laservision WiFi Signature Dual	1000/100 (с)	200/0 (с)	400/50 (с)	200/0 (с)	900/0	400/50 (с)	3300	1-2	<20 км/ч	минимум
Inspector Atlas	1000/0 (с)	150/0 (с)	400/0 (с)	250/0 (с)	1000/50	400/50 (с)	3300	1-2	на любой скорости	много
Neoline X-Cop 9200c	1000/0 (с)	-	250/0 (с)	250/50 (с)	600/-	-	2150	7	<20 км/ч	средне
Roadgid X9 Gibrid GT	600/-50 (с)	150/-50 (с)	50/-	50/-	750/0	100/0	1600	8	на любой скорости	средне
Sho-Me Combo Mini WiFi Pro	1000/100 (с)	200/_ (с)	150/0 (с)	150/-50 (с)	750/50	400/50 (с)	2800	6	нет в базе	средне
Silverstone S-Bot Pro	1000/100 (с)	250/_ (с)	350/50 (с)	150/0 (с)	900/-50	400/50 (с)	3200	4	<20 км/ч	много
Trendvision Hybrid Signature	-	-	-	-	-	-	-	10	на любой скорости	минимум

Замеры проведены с прошивками и базами, доступными на официальных сайтах производителей на 21 февраля 2023 года. Дальность распознавания радаров зависит от прошивки прибора, рельефа

местности, наличия других автомобилей на дороге и особенностей установки радара. Указанные в таблице результаты не могут считаться абсолютными показателями, корректны для условий

проведения конкретного теста и служат для сравнения характеристик его участников. Минус перед результатом означает, что прибор выдал предупреждение после проезда радара, прерыв

– отсутствие реакции, (н) – неуверенный прием, (с) – распознавание сигнатуры. Экспертные оценки (максимум – отлично, минимум – плохо).



Sho-Me Combo Mini Wi-Fi Pro

Рейтинг на Яндекс.Маркете **4.7** (33 отзыва)

Процессор MStar 8339
Максимальное разрешение 2304×1296 при 30 к/с
Знание стационарных камер 53 из 60
Диагональ дисплея 2,3
Тип крепления магнит + присоска или скотч
Заявленный угол обзора 140°

Управление жестами, Wi-Fi. Сложно вставляющийся разъем питания. Есть провод для стационарного подключения, в комплект входят два типа крепления. Радарная часть не в лидерах, но работает надежно, ей можно доверять. Видео обидно провалилось в тесте на читаемость номеров ночью. У комбо от Sho-Me необычная квадратная форма. Меню толковое. «Гейгеру», показывающему силу принимаемого сигнала, стоит увеличить яркость.



Silverstone Hybrid S-Bot Pro

Рейтинг на Яндекс.Маркете **4.7** (96 отзывов)

Процессор AIT 8339D
Максимальное разрешение 2304×1296 при 30 к/с
Знание стационарных камер 57 из 60
Диагональ дисплея 3,0
Тип крепления кронштейн + присоска
Заявленный угол обзора 145°

Неожиданно много ложных срабатываний. Скорее всего, неудача с прошивкой, потому что прежде бренд не был замечен в таком. Отличные качество видео и база камер. Единственная модель в тесте с классической рупорной антенной. Есть настройка чувствительности радар-детектора. Архаичный крепеж, слабая присоска, нет дублирующей розетки в разьеме питания. Мелочи, но на фоне решений остальных аппаратов они становятся заметными.



Trendvision Hybrid Signature

Рейтинг на Яндекс.Маркете **4.7** (72 отзыва)

Процессор NTK96675
Максимальное разрешение 2560×1440 при 30 к/с
Знание стационарных камер 56 из 60
Диагональ дисплея 3,0
Тип крепления магнит + присоска
Заявленный угол обзора 145°

Радарная часть не работает. Точнее, гаджет замечает радары. И даже на неплохом расстоянии. Однако выше одного деления индикатор не поднимается, даже если встать вплотную к радару. В реальной жизни это будет восприниматься как ложный сигнал. Обидно, потому что записывать видео и предупреждать о камерах по встроенной базе Trendvision обучен неплохо. Интересное решение: экспозиция, яркость и качество видео отдельно настраиваются для дня и ночи.

во многих регионах), Кордонами в Калужской области, Ареной – в Рязанской и Вокордом Циклоп – в Нижегородской.

Не обошлось без сенсаций. Скромные до сей поры iBox и Fujida по дальности распознавания радаров сумели обойти бывшего бессменного лидера Silverstone. Последний вдобавок выдал много ложных сигнатурных срабатываний: умудрился увидеть несуществующие Робот, Стрелку и даже Полискан.

Радар-детектор Trendvision, по сути, нормально не работает.

Кто победил

Результаты замеров и экспертные оценки сведены в таблицы. Более подробные впечатления мы дали в описаниях к приборам. Все наши выводы относятся только к конкретным экземплярам устройств.

Удивил iBox. Прежде марка ходила в середнячках, но в этом тесте

ее новинка уверенно встала на один уровень с Silverstone. Более того, по совокупности мелких нюансов iBox выиграл – он подороже, но имеет более современное и удобное крепление. А во время обновления прибора обнаружил на сайте аж две прошивки: одну для лучшего детектирования «тихих» радаров, вторую – для максимальной дальности распознавания.

Silverstone остался вторым. «Бронзу» разделили Inspector и Fujida. **ЗР**

Экспертные оценки (максимум – отлично, минимум – плохо)

	Дневная съемка, м	Ночная съемка, м	Сумма метров	Качество съемки, баллы (1–10)	Читаемость номеров в динамике, баллы (1–5)	Работа радар-детек- тора, баллы (1–10)	База ста- ционарных камер, баллы (1–10)	Сумма бал- лов за основ- ные тесты (место)	Угол обзора камеры, баллы (1–5)	Эргономика и первое впечатление, баллы (1–5)	Общая сумма баллов (место)
Carcam Hybrid 3 Signature	11	10	21	10	5	9	7	31	5	5	41 (5)
Daocam Combo	10	9	19	9	5	6	7	27	5	4	36 (8–9)
Fujida Carma Pro S WiFi	10	9	19	9	5	10	8	32	5	5	42 (3–4)
iBox Evo Laservision WiFi Signature Dual	11	10	21	10	5	10	10	35	5	5	45 (1)
Inspector Atlas	11	10	21	10	5	9	8	32	5	5	42 (3–4)
Neoline X-Cop 9200c	10	10	20	9	5	7	8	29	5	4	38 (6)
Roadgid X9 Gibrld GT	10	9	19	9	5	6	7	27	5	4	36 (8–9)
Sho-Me Combo Mini WiFi Pro	10	7	17	8	5	8	7	28	5	4	37 (7)
Silverstone S-Bot Pro	12	10	22	10	5	9	10	34	5	4	43 (2)
Trendvision Hybrid Signature	11	11	22	10	5	1	8	24	5	5	34 (10)

Для дневной и ночной съемки указана предельная дальность (в метрах) читаемости номерного

знака в статике. В оценках за работу радарной части учитывается сумма метров, количество

распознанных радаров, качество работы сигнатурной технологии, количество ложных срабатываний.

База камер оценивается по количеству радаров в памяти и по наличию второстепенных функций.



ДА Я ТУТ НА «ДЕВЯТКЕ»!

Мы выехали в поля на переднеприводном универсале Лада Веста SW Кросс и рамном внедорожнике УАЗ Патриот. Хотели проверить, так ли необходим полный привод.

Удивились.

Автор Кирилл Милешкин, фото: Георгий Садков

Век кроссоверов, значительная часть которых имеет привод только на передние колеса, особенно интересно выяснить, какие качества нужны машине, съезжающей с асфальта. В отечественном автопроме есть две модели, отлично подходящие для наглядного сравнительного теста. УАЗ Патриот покажет способности классических рамных внедорожников. Лада Веста SW Кросс вобрала в себя черты и легковушки, и кроссовера. Она же продемонстрирует, так ли неудобно ездить на как бы кроссовере без полного привода. Вы же наверняка слышали сакраментальное: «Да я тут на «девятке» проеду!» Ну что же, поехали!

Асфальт

Большинство кроссоверов и внедорожников львиную долю времени проводят на асфальте. Даже суровые экспедиционники до места своих приключений добираются по трассе. На шоссе превосходство легковушки очевидно. В дальней дороге она напрягает меньше,

чем внедорожник — будет комфортнее и понятнее в управлении.

Однако крутая проходимость не всегда означает прям уж провальную управляемость. Вспомним любую из современных моделей Land Rover. Да и наша Нива Travel рулится весьма неплохо для своих денег. Вот только большую массу и высокий центр тяжести всё это не отменяет. С замашками спортсмена, привыкшего к седану, в поворот можно не вписать даже очень породистый внедорожник.

В асфальтовых дисциплинах между нашими машинами лежит даже не пропасть — они вообще с разных планет. Веста в плане управляемости — это лучшее, что случалось с нашим автопромом. И задранная версия Кросс несколько не портит ее повадки.

УАЗ асфальт терпит по необходимости. Модернизации рулевого управления и передней подвески слегка причесали машину, но и только. Патриот требует постоянных подруливаний, а сход-развал, кажется, сбивается после первого же выезда на серьезное бездорожье.

Грунтовка

Комфорт на разбитом асфальте, грейдере или грунтовке не зависит от класса машины. Тут всё дело в настройках подвески. Иной кроссовер вытрясет всю душу, потому что его создатели желали сделать из него «типа спорт». А на дорогой и премиальный кроссовер еще и колеса поставят такой размерности и с такой «изолентой», что на каждой выбоине даже хорошо обеспеченное сердце будет кровью обливаться.

И наоборот: легковушка порой позволяет ехать, не разбирая дороги. Ярчайшие примеры — почти все модели Renault и Лады. Величину дорожного просвета пока оставим в стороне. Мы говорим о дорогах разбитых, но всё же более-менее ровных, где шансы оставить поддон картера на кочке минимальные.

Рамный внедорожник будет вести себя невозмутимо. Но — до определенного предела. Жесткий задний мост и отменная энергоемкость имеют обратную сторону медали — нечеткую управляемость. В один момент раскачка станет такой, что вы перестанете контролировать машину. И скорость придется снизить, хотя подвеска готова снести любые удары.

Вот и УАЗ говорит: не увлекайся. Пока разбитый участок прямой, он ведет себя сносно. В поворотах же рули

твердой рукой и не забудь приотпустить газ.

Весте на то, что у нее под колесами, плевать ровно так же, как Патриоту. Только 17-дюймовые диски и низкопрофильную резину жалко, поэтому глядишь в оба: как бы не пропороть колесо об острый край асфальтовой ямы.

Клиренс

Разница начинает проявляться, когда дороги сменяются направлениями. При прочих равных у машины с четырьмя ведущими колесами шансов преодолеть сложный участок больше, чем у моноприводной. Но тут следует учитывать ряд нюансов.

Первый и, на мой взгляд, главный – клиренс. Львиная доля «засаживаний» случается из-за того, что машина чем-то зацепилась.

Приведу пример из личного опыта. Одно время в семье одновременно были моноприводный Citroen C5 с регулируемой гидropодвеской и Audi A4 quattro. И, понятное дело, Audi с постоянным полным приводом на Торсене давал на порядок больше уверенности. Однако в заваленных снегом дворах охотно садился на низкое днище – и тут уже всё равно, сколько колес гребут. Парковаться зимой было гораздо проще и удобнее на Ситроене, который позволяет задрать кузов вверх на несколько сантиметров.

У взятой нами Весты дорожный просвет около 200 мм. Почти внедорожный показатель! У обычных седана и универсала – на 25 мм меньше, что тоже очень неплохо для легковушки. Поэтому Веста способна на многое: глубокий снег или колея (до разумных пределов) ее не пугают. Отключил для уверенности антипробуксовку – и Веста прет на зависть всему моноприводному.

Ирония в том, что у брутального УАЗа в самой нижней точке – под передним мостом – ненамного больше, чем у Весты, – всего 205 мм. Правда,



По этому фото и не скажешь, что разница между нижними точками под днищем Лады и УАЗа всего 5 мм.



У Весты отличная по кроссоверным меркам форма переднего бампера. Нижний периметр из некрашеного пластика добавляет уверенности – если и поцарапаешь, не сильно будет заметно.

А это – внедорожник! Еще немного высоты – и УАЗ смог бы пропустить бетонную полусферу под днищем насквозь.



в других точках доходит до 300 мм, что ни одной легковушке или кроссоверу и не снилось.

Защита

Наряду с клиренсом важна защита снизу. Даже у серьезных покорителей бездорожья почти всегда есть низко висящие узлы. Хорошо, если это картеры жестких мостов, которые сложно повредить. А могут быть, например, точки крепления амортизаторов или стабилизаторов. Или, как у УАЗа, выставленный спереди напоказ демпфер рулевого управления: словишь им камень или пенек – и привет, будут проблемы. Поэтому Патриот хотя и утюжит снежную целину

с невозмутимостью тепловоза, заставляет опасаться внезапных препятствий в колее.

Создатели кроссоверов тщательной защитой замораживаются редко. Всякие щитки и накладки под днищем есть, но они не от ударов, а для улучшения аэродинамики и как защита от грязи. Защита поддона картера если и стоит, то чаще всего пластиковая. Более того, внизу могут болтаться критически важные элементы. Так, на Chery Tiggo 8 Pro Max почти беззащитен масляный фильтр двигателя. Заденешь им за корягу – и вызывай эвакуатор.

Аккуратно проползти по глубокому снегу несколько раз за зиму на паркетнике нестрашно. Однако если



Обычная Веста и Веста Кросс защищены снизу одинаково. Днище плоское – это типично для кроссоверов – нет выступающих, потенциально уязвимых мест. Но нижняя точка – это, фактически, всё днище. Сдернуть машину, если она села на пузо, сложнее.

Патриот – редкая машина, которой стандартная защита снизу не нужна. Всё прикрыто мощным передним мостом. Днище «неровное», но это нестрашно: повредить что-либо сложно.

Хорошо видно отличие внедорожника от кроссовера. Нижняя точка, определяющая дорожный просвет, – это именно точка, низ корпуса переднего редуктора. Даже если будет контакт с грунтом или снегом, машина его не заметит и поедет дальше.





Веста пытается имитировать электроникой межколесную блокировку, но при полностью вывешенном колесе это не помогает. Тут бы помог полный привод! Но, как показывают наши регулярные проверки на роликовых платформах, даже AWD-трансмиссии далеко не всегда справляются с диагональным вывешиванием.

Глубокая лужа с «жидким» дном в небольшом овраге. Кроссовер с низкими бамперами не дал бы возможности проехать здесь ходом, что уменьшило бы шансы на успех. У водителя Весты – никаких проблем.



преодолевать подобные преграды приходится часто, лучше осмотреть с профессионалами днище на предмет дополнительной защиты. Только помните о том, что двигателю с коробкой необходимо поддерживать определенный тепловой режим, и глухие стальные щиты принесут больше вреда, чем пользы. В этом плане у меня ноль претензий что к обычной Весте с кузовом седан, на которой я езжу уже восьмой год, что к приподнятой Кросс-версии. Прочный металлический лист защищает силовой агрегат, а других слабых мест при адекватной эксплуатации у машины не проявляется.

Геометрия

Третий важный параметр – геометрия бамперов. Многие препятствия можно преодолеть на моноприводной машине, если брать их ходом. На ровном рельефе проблем нет. А если это глубокая промоина или выезд на высокую насыпь?

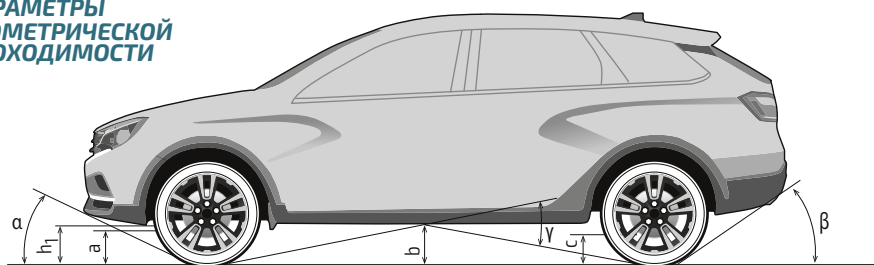
Сейчас многие паркетники уже забыли о практичном поясе из некрашеного пластика. Вид он не портит, а от множества царапин оберегает. Хотя и он не спасет, если бамперы висят низко. Чтобы их не снести, приходится проезжать «шепотом», а так гибкое место уже не проскочишь. Этот нюанс ставит крест на большинстве современных

Серьезный внедорожник сложно вывести по диагонали: ход подвески велик! Внедорожники с менее выдающейся геометрической проходимостью спасаются блокировкой заднего межколесного дифференциала. На российских машинах ее практически не бывает. На Ниву «блок» можно поставить только в тюнинговых конторах, УАЗ предлагает заводскую опцию.

Для УАЗа мы припасли промоину поглубже. Веста здесь точно сядет. Потому что Патриот без подключенного переднего моста не проскакивает даже ходом. Тот случай, когда препятствие покорится только внедорожнику со всеми положенными атрибутами. Если, конечно, вы не готовы пожертвовать бамперами (а то и вместе с радиатором).



ПАРАМЕТРЫ ГЕОМЕТРИЧЕСКОЙ ПРОХОДИМОСТИ



Замеры 3P

	Лада Веста SW Кросс	УАЗ Патриот
Просвет		
a	200 мм	205 мм
b	205 мм	300 мм
c	210 мм	215 мм
Угол		
α	22,0°	37,0°
β	26,0°	34,5°
γ	17,5°	24,5°



В раскисшую грязь под тонким слоем снега на Весте мы сунуться не рискнули. Там ей гарантированно не хватило бы клиренса.

кроссоверов. Что толку от полного привода и умной электроники, если твой бампер работает как ковш бульдозера? И вот тут самое время вспомнить «девятку» с ее черными бамперами и довольно крутыми углами въезда и съезда!

Впрочем, и у Весты SW Кросс всё в порядке: бамперы высокие и с практичными накладками. И к бордюрам паркуешься смело, и вне асфальта лишний раз не переживаешь.

Патриот щеголяет полностью окрашенными бамперами, но при его высоте это сложно назвать недостатком. До них попросту нечем дотянуться.

Шинный вопрос обойдем стороной. Разумеется, правильный выбор

покрышек – существенная (если не основная) составляющая успеха. Только ведь очевидно, что на легковушку или кроссовер никто не станет ставить «злые» шины. Выбор между дорожными и внедорожными покрышками делают только обладатели классических внедорожников. А еще можно поколдовать с давлением, но это уже другая тема.

Заезды по самому разному бездорожью на Весте SW Кросс и Патриоте показали, что на Ладе не стоит соваться только в те места, где она гарантированно сядет на брюхо. Опасна и потеря сцепления одним из колес: из-за отсутствия каких-либо блокировок машина встанет.

Но такой отрезок есть шансы преодолеть ходом, в чём Весте помогают хороший клиренс и практичные бамперы.

Если хотите кроссовер, способный показать себя не только на твердом покрытии, смотрите не только на количество ведущих колес, но и на геометрическую проходимость. А еще – на дорожный декор, который ни к чему вне асфальта.

Передний привод тоже способен на многое. До тех пор, пока не сталкивается с полным – и если уж говорить о предельных возможностях, то нужно признать: не проскочить на «девятке» или на Весте там, где УАЗ едет даже не вполсилы. Хотя... водительские байки многие любят рассказывать.

ЗР



Веста прекрасна на дорогах любого качества. В ней идеально сочетаются энергоемкость подвески и хорошая управляемость. Увы, далеко не все кроссоверы отличаются такой покладистостью. Немало их заточены исключительно под асфальт.

Подвеска Патриота жестковата для рамного внедорожника. Чаще подобные машины едут мягко, игнорируя даже серьезные неровности. Но у большинства задний мост дает о себе знать нечеткой управляемостью.

ПЛАСТИК-ФАНТАСТИК



Тему очередной экспертизы подсказал наш читатель из Ижевска, Александр Костенков. Он приобрел Гранту Кросс и был настолько поражен качеством прилагаемого домкрата, что сразу же его выкинул! Оказалось, правильно сделал.

Авторы Михаил Колодочкин и Алексей Ревин

Причина недовольства очевидна: домкрат с виду — полностью пластмассовый, включая ходовой винт! Смотрится как детская игрушка. Но ведь аналогичными «игрушками» снабжают даже УАЗы — да и вообще судить только по внешнему виду опрометчиво. Надо испытывать!

Первым делом мы приобрели несколько домкратов, аналогичных тому, который так не понравился читателю. Их полное название — «Домкрат винтовой стоечный телескопический», производитель — калужское ООО Автомаш. Домкраты для Гранты и Весты имеют небольшие отличия, но об этом чуть

позже. На этикетках указана грузоподъемность: 1 тонна.

В компанию к ним приобрели домкраты иного принципа действия — ромбические, подкатные, гидравлические и механические «бутылочные». Если штатный вазовский домкрат окажется негоден, чем его заменить?

По одному образцу всех инструментов отправили в лабораторию с прессами и термокамерами. А вазовские пластиковые домкраты погоняли и сами, безо всяких стенов.

В лаборатории

Лабораторные испытания провели следующим образом. Для разминки

попробовали поддомкратить подвернувшийся под руку Kia Picanto — хоть и маленький автомобиль, а весит тонну.

Затем отправили всех на сутки в морозильник, ведь большинство машин ночует на улице даже при минус 30 °С, а штатные домкраты при этом мерзнут вместе с ними. После этого опять попробовали поднять и опустить машину каждым домкратом по очереди.

В продолжение нагрели всех испытуемых до 60 °С: на солнцепеке такие температуры вполне реальны. Затем опять поупражнялись с Picanto. В конце испытаний оценили силовые возможности домкратов на стенде — результаты в таблице.

На стенде условия нагружения домкрата более щадящие, чем при подъеме реального автомобиля — нагрузка приложена строго по оси, в то время как на автомобиле домкрат отклоняется по мере подъема от кузова, да и редко когда повезет менять колесо на идеально ровной поверхности.

Впечатления от проверки в лаборатории двоякие. Обнаруженный у штатных вазовских домкратов изгиб штока при попытке поднять легонькую малолитражку — это, конечно, приговор. Но так и хочется найти оправдание: дескать, слишком холодно было в морозилке или слишком жарко в печке... Да и поломки произошли при усилии, превышающем заявленное.





Нагрузка домкратов
была проверена
на стенде динамоме-
тром ДЭП1-1 Д-50 С-2.



Конечно, инженер возмутится: ведь у серьезного изделия (в частности – подъемного оборудования) обязан быть приличный запас прочности, не менее 2,5. Но можно ли пластмассовый домкрат считать серьезным изделием?

Из всех испытанных в лаборатории домкратов никаких претензий не было только к механическим бутылочным. С таким инструментом легко справится любая девушка!

В редакции

Стенды стендами, а поддомкратить реальный автомобиль с помощью подозрительного инструмента мы были обязаны.

М-да... Таких коротких испытаний у нас не было давно. Не успел поддомкративаемый редакционный Ларгус



Для тех, кто не верит своим глазам, рядом с домкратом организовали идеальный «прямой угол».

оторвать колесо от земли, как зрители загудели: гнется! Еще через несколько мгновений все вздрогнуло: Ларгус свалился «с небес на землю». При этом пластмассовое изделие, именуемое домкратом для Гранты, развалилось на составляющие. Через пять минут аналогично повел себя домкрат для Весты. Имитировать какие-то сложные условия работы нам даже не пришлось.

Пусть даже домкрат не сломался полностью, а лишь погнул верхний винт, но автомобиль на нем всё равно не удастся опустить. Кривой винт не способен вернуться в гайку.

Надо полагать, что для игрушечного домкрата подходят только игрушечные автомобильчики. Осталось только объяснить это владельцам вазовских машин, не успевшим



Штатные домкраты для Гранты и Весты. После заморозки у обоих погнулись штоки при попытке приподнять машину. В эксплуатации такие домкраты неудобны, отсутствует смазка рабочих поверхностей. Крепежные лапки деформируются при подъеме.



Винтовые бутылочные домкраты у нас представляли **Airline** и **Autoprofi**. К обоим конструкциям замечаний нет: удобные рукояти позволяют использовать домкраты в различных местах под автомобилем. У Airline рукоять регулируется по длине, с ним можно работать из положения «стоя». Оба выдержали нагрузку в 4 т.



Винтовых ромбических домкратов на испытаниях было три: **Airline**, **AVS**, **Автодело**. К домкрату Airline замечаний нет, у AVS после заморозки появился скрежет, сопровождаемый затрудненным вращением рукояти, которая и без того – не подарок. У AVS после климатических тестов при попытке поднять Kia Picanto искривился шток. У всех сломались ручки при нагрузках соответственно 2,2 т, 1,75 т и 2,5 т.

Гидравлические бутылочные домкраты **AT43062** и **Сервисключ** должны храниться только в вертикальном положении. После заморозки AT43062 работать отказался: загустело масло. Перепускной клапан срабатывает соответственно при нагрузке 1,78 т и 2,28 т.

Такие мощные и громоздкие домкраты с собой обычно не возят: их место в гаражах и мастерских. В нашем случае подкатной домкрат **Stels** поднял 1,8 т – затем сработал перепускной клапан. После заморозки масло в нем сильно загустело – пользоваться стало очень тяжело. Что до бутылочного домкрата **Red mark**, то его испытать в деле не удалось: нам попался бракованный экземпляр.



заменить игрушечные домкраты настоящими.

Кто-то скажет, что Ларгус тяжелее Гранты. Ага, килограмм на сто. Но напомним, что даже Kia Picanto хилым домкратам не покорился. К тому же в реальной жизни в той же Гранте при поддомкрачивании, например, вполне мог сидеть крупный пассажир, который по состоянию здоровья не имел возможности выйти наружу. Да и багаж мало кто выгружает на улицу, когда нужно просто заменить колесо.

Главное – где запас прочности изделия? Почему зодчие считают нормальным строить балконы с многократным запасом, хотя понимают, что два десятка человек никогда там не уместятся? Нет сомнений, что прежде чем решиться класть в багажники автомобилей Лада пластиковые поделки, на заводе их как-то испытывали. Значит, что-то не так с этими испытаниями – не похожи они на реальную жизнь...

В общем, всем владельцам автомобилей с пластмассовыми «домкратами» (кавычки наши), мы настоятельно рекомендуем возить вместо них механический бутылочный домкрат. Это – настоящий инструмент, а не муляж. **ЭР**



Колесо автомобиля еще не успело оторваться от земли, а ведомый винт штатного домкрата Гранты уже начал кланяться...



Нокаут – в первом же «бою»! А мы просто поддомкратили малолитражку... Так называемый домкрат для Гранты развалился на куски, явив миру «усиливающий» 9-миллиметровый стержень штока из мягкой стали.



Кромки зубьев храпового колеса, выполненного из пластмассы, срезаются стальной собачкой всего за один подъем автомобиля.



Повторяем заклинивание – на сей раз с домкратом для Весты. Секунд 10 поддомкращенный автомобиль сохранял неподвижность, как вдруг рухнул в исходное положение. А если бы человек в это время менял колесо?

КОММЕНТАРИЙ СПЕЦИАЛИСТА



Илья ШЕЛЬМЕНКИН

главный инженер
ООО «Эрлайн»

Наиболее надежными, простыми и легкими в использовании являются металлические домкраты – бутылочные, винтовые. Штатные пластиковые домкраты от Гранты имеют недостаточную жесткость – винты изгибаются при подъеме автомобиля даже на ровной твердой площадке.

Результаты стендовых испытаний домкратов

Наименование	Тип	Рекомендуемая максимальная нагрузка, т	Минимальная высота, мм	Максимальная высота, мм	Экспериментальная максимальная нагрузка, т
Airline	винтовой бутылочный	2,0	145	308	4,0
Autoprofi		2,0	145	307	4,0
Гранта (штатный)		1,0	175	338	1,8
Веста (штатный)	винтовой ромбический	1,0	175	400	2,8
Airline		1,0	102	326	2,2
AVS		2,0	115	408	1,75
Автодело	гидравлический бутылочный	1,5	110	392	2,5
AT43062		2,0	146	278	1,78
Сервисключ		2,0	158	320	2,28
Red mark*	гидравлический подкатной	6,0	–	–	–
Stels		2,0	137	285	1,8

* Бракованный образец, к испытаниям не допущен.

ТАК И ДОЛЖНО БЫТЬ!

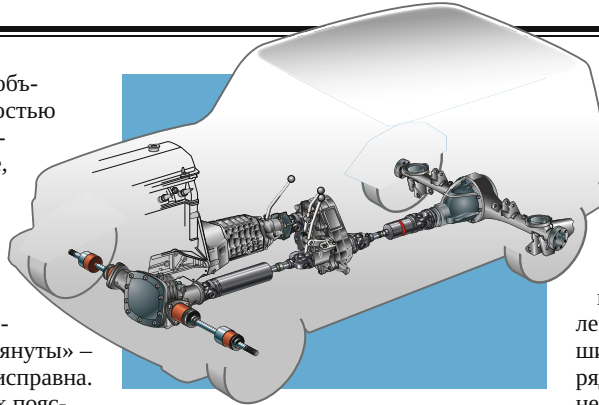
За ответ на задачу № 178 «Неправильная Нива?» (ЗР № 1, 2023) Владимир Дятчин из Рязанской области получает от компании Playme-Russia автомобильный видеорегистратор Playme KVANT с функцией GPS-информирования.



Читателям нужно было объяснить, почему у полностью исправной Нивы, вывешенной на подъемнике, передние колеса провернуть тяжелее, чем задние. Писем пришло очень много – любяты наши читатели отечественную технику. Но некоторые авторы, похоже, соревновались, кто ответит короче. «Подшипники перетянуты» – и это при условии, что машина исправна. «Тормоза дисковые» – и никаких пояснений. Зато победитель нашего конкурса всё разложил по полочкам.

Нива имеет полный привод с тремя свободными симметричными дифференциалами. И в этом герой задачи прав. Но передние колеса вывешенного на подъемнике автомобиля и вправду вращаются заметно тяжелее задних. В чем же дело, и не скрывается ли тут какая-нибудь неисправность?

Причина кроется в нескольких конструктивных особенностях. Тормозные механизмы на задних колесах барабанные. Зазор между тормозными колодками и барабаном обеспечивается тормозным цилиндром ВАЗ-2105 с автоматической регулировкой зазора. При полностью исправном механизме стояночного тормоза, когда тросы не подклинивают, пружины стягивают колодки так, что они не касаются тормозных барабанов. Это так называемый тормозной механизм нулевого трения, который, кстати, часто ставят на недорогие электромобили. Там на счету каждый ватт энергии, уходящий на механические потери.



А на передних колесах стоят дисковые тормоза с плавающими трехпоршневыми суппортами. Тормозные колодки установлены в скобе суппорта, суппорт поджимается к скобе и колодкам с довольно большим усилием через подпружиненные коромысла. Таким образом, как суппорт по скобе, так и колодки в направляющих перемещаются с ощутимым усилием, что приводит к неполному растормаживанию. К тому же сама конструкция поршневого механизма предполагает, что возвращение поршней происходит только под действием упругости уплотнительных колец. Все эти факторы приводят к тому, что трение дисков по колодкам достаточно велико.

Полуось в заднем мосту Нивы – полуразгруженного типа. Полуосевой подшипник – шариковый однорядный – имеет минимальное сопротивление качению. Другим концом полуось опирается на шестерню в коробке дифференциала и легко вращается, благодаря трансмиссионному маслу. А передняя ступица Нивы вращается либо в двух роликовых

конических регулируемых подшипниках, либо, на автомобилях последних лет выпуска, в двухрядном шариковом нерегулируемом подшипнике. Роликовые конические подшипники и сами обладают приличными потерями на трение, и еще с двух сторон защищены сальниками, которые тоже вносят свою лепту. Двухрядный шариковый подшипник вращается полегче, но с однорядным шариковым на задней оси ему не тягаться.

В работе задней подвески полуось участия не принимает, она скрыта в жесткой балке заднего моста, зато передача вращения на передние колеса осуществляется через приводы с двумя ШРУСами каждый. Когда автомобиль вывешен на подъемнике, колеса под действием пружин и собственной массы полностью выбирают ход подвески вниз. При этом угол излома в шарнирах приводов довольно велик. Это увеличивает сопротивление вращению привода, поскольку шарик вынужден перемещаться в канавках шарниров. Свою роль играет и деформация резиновых пыльников.

Так что причин, по которым полностью исправный автомобиль Нива гораздо охотнее позволяет крутить задние колеса, чем передние, много.

Тем не менее, не стоит забывать регулярно контролировать и устранять все выявленные неисправности – Нива в этом плане не даст заскучать. У машины немало поклонников, а конструктивные недостатки они научились исправлять своими силами: устанавливают передние нерегулируемые подшипники, передние однопоршневые суппорты с плавающими пальцами (хотя это идет вразрез с законом) и многое другое. Цель – не только получить удовольствие от вождения, но и повысить надежность, упростить обслуживание своего друга – легендарного автомобиля. Больше 45 лет на конвейере – это вам не шутки!

ЗР

Владимира Дятчина
поздравляем с победой!



ЗАДАЧА № 181 Лишняя деталь

Обсуждают трое автолюбителей, как бы так доработать машину, чтобы мощность двигателя увеличить. Один говорит, что свечи надо новые поставить, другой про ионизатор топлива вспомнил, а третий и говорит: «Надо не поставить, а выкинуть». Что он предложил?

Короткие ответы не рассматриваются.

Ответ с пометкой «Конкурс» отправьте до 1 мая 2023 года по адресу: 107045, Москва, Селиверстов пер., д. 10, стр. 1; e-mail: exp@zr.ru

Укажите ваш контактный телефон или иной способ быстрой связи.



Чем приклеить
отвалившееся салонное зеркало,
да и любой металл к стеклу?

Авторы Михаил Колодочкин и Алексей Ревин

ЗЕРКАЛО, ДЕРЖИСЬ!

Появление на свет первых «восьмерок» ВАЗ-2108 было для отечественного потребителя шокирующим – слишком многое казалось не только непривычным, но и откровенно вредным. Например, крепление внутрисалонного зеркала заднего вида: вместо привычного резьбового соединения к усилителю крыши появилось клеевое, к стеклу.

Сегодня это решение, примененное и на множестве иномарок, доказало свою надежность: зеркала отваливаются крайне редко. Однако при замене ветрового стекла всё же придется повозиться: новое зачастую продается безо всяких «пятак» под зеркало.

Именно такое стекло к «восьмерке» (оно одно из наиболее дешевых) мы специально приобрели, чтобы выбрать клей,

подходящий для установки зеркала. Различных клеев набралось больше десятка – из них только Супер Момент не содержал прямого указания на возможность проведения такой работы. Но интерес пересилил: вдруг справится?

Для проверки прочности клеевых соединений мы приобрели штатные установочные пластины зеркала. Каждую такую пластину приклеивали к поверхности стекла согласно инструкции изготовителя клея. Затем, после соответствующей выдержки, поочередно устанавливали штатное зеркало на каждую из пластин и прикладывали к нему усилие до 250 Н с помощью динамометра.

Взяли не всех

Из полутора десятков приобретенных клеев мы отобрали только



Усилие отрыва клеевого соединения проверяем динамометром сжатия-растяжения МЕГЕОН 04300.



Освещение ультрафиолетовой лампой с разных сторон не помогло фотоотверждаемым образцам из нашей выборки затвердеть.



1 NEW, США

Примерная цена 250 Р
Заявленное количество 0,6 мл + 0,4 мл

Двухкомпонентный. Обещано полное высыхание за 30 минут. Активатор в виде салфетки. При усилии в 200 Н приклеенная пластина оторвалась вместе с огрызками стекла. **Рекомендуем.**



Abro RV-495-R, США

Примерная цена 300 Р
Заявленное количество 0,6 + 0,6 мл

Двухкомпонентный. Заявленное время готовности – 10 минут. Описание довольно туманное, но результат – лучший в нашей выборке: при усилии в 250 Н приклеенная пластина осталась на месте. **Рекомендуем в первую очередь.**



Airline ADGC001, КНР

Примерная цена 200 Р
Заявленное количество 0,4 мл + 0,6 мл

Двухкомпонентный. Заявленное время готовности – 30 минут. При усилии в 250 Н пластину удалось оторвать вместе с фрагментами стекла. **Рекомендуем.**



AVS Crystal AVK-135 Россия

Примерная цена 350 Р
Заявленное количество 2 мл

Фотоотверждаемый. Подвергать нагрузке, согласно описанию, можно через 30 минут, но время полной готовности – 24 часа. К сожалению, наш образец так и не застыл, а потому отвалился сразу. **Рекомендовать не можем.**



Eltrans
EL-1260.01, Россия

Примерная цена **350 Р**
Заявленное количество **2 г**

” Фотоотверждаемый. Время полной готовности – 24 часа, но указано, что можно пользоваться уже через 30 минут. Приклеить пластину не удалось: возможно, что виноват возраст препарата, изготовленного в январе 2021 года. (Указанный срок годности – 24 месяца). **Но рекомендовать не можем.**



IMG MG-417, КНР

Примерная цена **200 Р**
Заявленное количество **0,6 мл + 0,4 мл**

” Двухкомпонентный. Налицо лукавство в описании: обещан ремонт за 1 минуту, но на обороте сказано, что выждать следует не менее 30 минут. Активатор в виде салфетки. При усилии в 250 Н приклеенная пластина оторвалась вместе с куском стекла. **Рекомендуем.**



Kerry KR-152
Россия

Примерная цена **200 Р**
Заявленное количество **0,5+0,5 г**

” Двухкомпонентный. Клей должен схватывать через 3 минуты, максимальная прочность достигается через 24 часа. Мы все-таки не стали ждать и проверили прочность соединения через 30 минут. При усилии в 160 Н пластину удалось оторвать: обрыв по клеевому соединению. **В целом рекомендуем.**



Permatex
81840,
США

Примерная цена **700 Р**
Заявленное количество **0,6 мл + 0,3 мл**

” Двухкомпонентный. Заявленное время готовности – 15 минут. При усилии в 130 Н пластину смогли оторвать по клеевому соединению – стекло осталось цело. Из работоспособных клеев в нашей выборке это самый слабый результат, а цена – слишком высокая. **Рекомендовать не можем.**

десять – остальных сразу забраковали. Дело не в том, что они неработоспособны: выяснилось, что, согласно инструкции, некоторые клеевые соединения будут готовы к использованию только через сутки. Не смертельно, но в наше суматошное время тратить сутки на несложную операцию нам показалось неразумным.

К тому же есть альтернатива: большинство производителей обещает уложиться всего в полчаса. Именно такие средства мы и решили испытать. В виде исключения к соревнованиям допустили Kerry KR-152 с заявленной суточной выдержкой – вдруг сработает?

Все испытанные клеи делятся на однокомпонентные и двухкомпонентные (с ними возни чуть больше). Часть однокомпонентных – фотоотверждаемые: инструкция указывает на желательность обработки ультрафиолетовой лампой (можно обойтись естественным освещением, но мы раздобыли и лампу). Кроме того, пригодятся обезжириватель и мелкозернистая шкурка: тщательная предварительная обработка стекла полезна во всех случаях вне зависимости от того, упомянул это производитель или нет.

И еще одна важная вещь. Излишки клея, выступающие из-под приклеенной пластины, надо сразу же тщательно удалять. Дело не столько в эстетике: в противном случае зеркало может отказаться устанавливаться на законное место – помешают избытки засохшей клеевой массы.

Результаты испытаний изложены в фотогалерее. Напоминаем, что наши выводы относятся только к конкретной выборке изделий.

Кто лучше держит?

Какого-либо норматива по усилию отрыва зеркала от стекла мы не придерживались – всё стало ясно и без этого. С препаратами AVS Crystal AVK-135 и Eltrans EL-1260.01 зеркало отвалилось мгновенно под собственной тяжестью. Впрочем, у Eltrans EL-1260.01 нашлось оправдание: срок годности проданного



Runway RW8511, КНР

Примерная цена **250 Р**
Заявленное количество **0,4+0,6 мл**

” Двухкомпонентный. Время готовности – 30 минут. При усилии в 200 Н пластина оторвалась вместе с куском стекла. **Рекомендуем.**



Пластины, которые покинули рабочее место с кусками стекла, явно держались лучше «чистеньких».

нам клея истек за месяц до испытаний, а потому претензий к нему формально быть не должно. Хотя неужели способности клея пропадают скачкообразно?

С клеем Permatex 81840 пластина оторвалась от стекла при нагрузке в 130 Н, а с Kerry KR-152 – при 160 Н. Обращаем внимание на то, что отрыв в обоих случаях произошел именно по клеевому слою – стекло не пострадало. А вот после использования составов 1 NEW, Airline ADGC001, IMG MG-417, Супер Момент Гель и Runway RW8511 эффект был совсем иным: оторвать зеркало удалось только с отрывками стекла! Клей оказался сильнее.

Впрочем, состязание выиграл другой состав. Заокеанский Abro RV-495-R так и не пожелал отрываться даже при максимальном усилии нашего динамометра в 250 Н. На такое зеркало можно повесить гирию массой в полтора пуда!

Ради интереса попробовали клеить пластину, не подготовив поверхность стекла. Составы, в комплект которых входит обезжириватель-активатор при этом работают надежно, а у других прочность соединения снижается. Лучше так не делать!

В целом можно сказать, что выбор подходящих клеев на рынке есть. Удивил Супер Момент Гель: популярный клей общего назначения честно справился с задачей наравне со специализированными составами. **3Р**



Супер Момент Гель
Ирландия

Примерная цена **150 Р**
Заявленное количество **3 г**

” Стекло в списке возможностей популярного клея не упомянуто, но мы все-таки решили его проверить. Обещанное время готовности – 60 секунд. В наших испытаниях при усилии в 220 Н приклеенную пластину удалось оторвать вместе с фрагментами стекла. **Рекомендуем.**

ЧТОБЫ НЕ КОРОТНУЛО

Хорошо знакомый старшему поколению биметаллический предохранитель на 220 В. Может переключаться как самостоятельно, так и принудительно. В общем, «вечный предохранитель».

В современном автомобиле даже электрический предохранитель – уже не просто проволочка. Разбираемся в их многообразии.

Авторы Михаил Колодочкин и Алексей Ревин

Шуточный закон Клипштейна гласит, что прибор, защищаемый быстродействующим плавким предохранителем, сумеет защитить этот предохранитель, перегорев первым. Зачастую примерно так и происходит, когда при замене предохранителя неопытная рука втыкает вместо него, например, канцелярскую скрепку. Еще известны аналогичные случаи с китайскими предохранителями, которые вообще не желали перегорать, поскольку были выполнены из толстой проволоки.

Требований к автомобильному предохранителю, в общем-то, всего два: он должен сгорать вовремя и не должен сгорать не вовремя. Для этого автопроизводители применяют предохранители разных номиналов.

Если завысить номинальный ток – взять слишком «мощный» предохранитель – то в штатной ситуации он может не сработать. В этом случае, скажем, при заклинивании электромотора привода

стеклоочистителей или вентилятора начнет плавиться электропроводка – это добром не кончится. В крайнем случае можно установить предохранитель с номиналом чуть выше рекомендуемого – скажем, 25 А вместо 20 А, но исключительно временно.

Занижение номинального тока приведет к тому, что в штатной эксплуатации предохранитель начнет то и дело перегорать. Отсюда совет для владельцев подержанных автомобилей: при замене предохранителя всегда проверяйте его соответствие исходным требованиям – в этом может помочь маркировка гнезда или документация по автомобилю. Не исключено, что прежний владелец установил вместо нужного предохранителя первый попавшийся.

Для проверки предохранителя желательно вычислить его местоположение. Сегодня это не проблема: помогут и легенда на крышке блока предохранителей, и заводская инструкция к машине, и, конечно, интернет.

Если извлечь предохранитель наружу, то в большинстве случаев никакие приборы не потребуются: сквозь полупрозрачный корпус хорошо видно, сгорел он или нет. Если корпус

Всё больше встречается автомобилей, у которых предохранители расположены даже на клемме батареи. Чаще всего они защищают силовую цепь генератора.

непрозрачный, то потребуются простейший тестер в режиме прозвонки или даже древний пробник с лампочкой – в этом случае пробуем зажать лампочку, подсоединившись к АКБ через проверяемый предохранитель.

Исправность большинства предохранителей можно проверить и не извлекая их из гнезда. Включаем зажигание и определяем наличие напряжения на обоих выводах: для этого подойдут и тестер, и пробник с лампочкой. Если напряжение есть только на одном выводе предохранителя – значит, бедняга перегорел.

В своей подборке мы представили наиболее массовые предохранители, встречающиеся на нашем авторынке, а также некоторые приспособления для безопасного подключения новых потребителей.

Советуем заранее прикинуть, какого типа предохранители стоят в вашей машине – и всегда возить их с собой. Вдруг пригодятся?

ЗР



При перегорании плавкой вставки внутри загорается светодиод. Это бросается в глаза при осмотре блока предохранителей: не нужны ни схема, ни тестер. Полярность подключения роли не играет. Когда предохранитель цел, то он замыкает собой светодиод, и тот не светится. Понятно, что индикатор загорается только при попытке водителя включить соответствующее устройство в этой цепи.



Наглядная демонстрация работы предохранителя со светодиодом. Кстати, подобное решение когда-то рекомендовалось в научно-популярных журналах для квартирных пробок, только там советовали подключать параллельно им неоновые лампочки. Если пробку «выбило», лампочка загорится.



Принято обозначать номинал предохранителя не только нанесенными цифрами, но и цветом корпуса.



Самые распространенные сейчас предохранители встречаются под разными названиями: штыревые, флажковые, ножевые и даже Blade type fuses (по типу лезвия). Их корпуса из полупрозрачного пластика имеют П-образную форму. В зависимости от размеров и номиналов, различают **Micro**, **Mini**, **Regular**, **Maxi** с разными индексами.

Любопытно, что встречаются разновидности с тремя выводами – например, в кате-

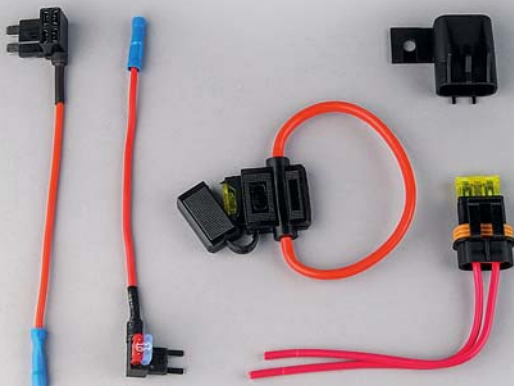
гории Micro 3. Они позволяют защищать одним предохранителем две различные нагрузки – так достигается компактность блоков.

При установке ножевых предохранителей вы защищены от ожогов, так как беретесь за изолированную часть корпуса, выполненную из цветного пластика. Номинал предохранителя можно определить по цвету. Кроме того, значение номинала обозначено цифрами.



Картриджные – они же кассетные – предохранители используются в автомобилях уже почти четверть века, но до сих пор кажутся многим экзотикой.

Корпус – пластиковый, с направляющими выемками. При этом предохранители могут иметь исполнение «папа», «мама» и даже резьбовое крепление.



При стационарном подключении к бортовой сети автомобиля допустимы – магнитол, обогревателей и так далее – питание надо подавать через дополнительный предохранитель. Вариантов несколько. Например, **можно подклю-**

чить к гнезду блока предохранителей – при этом будут защищены как штатная цепь, так и новообразованная. А простейший способ – найти где-то токонесущий провод и подключиться с помощью другого переходника непосредственно к нему.



Цилиндрические предохранители были знакомы обладателям Жигулей еще полвека назад. Тогда в ходу были номиналы только на 8 А и 16 А. Сегодня же доступен ряд от 5 А до 25 А. Такие предохранители сошли со сцены поскольку слишком громоздки и не очень надежно контактируют с клеммами. Кроме того, при установке или демонтаже цилиндрической вставки есть вероятность получить ожог пальцев.



Подобные **60-амперные плавкие предохранители** с креплением под винт были хорошо известны еще «волгарям»: на левом брызговики ГАЗ-3110 вблизи АКБ устанавливали блок с двумя предохранителями на 30 А и на 60 А. Первый защищал цепь электровентилятора системы охлаждения двигателя, второй – все остальные цепи, кроме стартера.

Сейчас есть конструкции ленточных вставок, в которых при нештатных ситуациях брызги расплавленной пластины уже не разлетаются в стороны: они защищены пластиковым корпусом



Вместо штатных предохранителей можно установить почти такие же, но «с изюминкой». Например – **восстанавливающийся предохранитель**. Многоцветный термометаллический предохранитель «оживает» через 4–5 секунд после отключения. Другой вариант – предохранитель с ручным восстановлением: сверху предусмотрена кнопка.

А самый эффектный тюнинг – установка предохранителей со встроенными светодиодами, говорящими о том, что защитник, увы, перегорел. Да-да, светодиод начинает светиться именно после перегорания предохранителя.



На входе в подкапотный блок предохранителей часто используется **многозадачный силовой предохранитель**. При перегорании одной перемычки такой положено заменять целиком.

ЧАСЫ И МОЛНИИ

Изобретателем плавкого предохранителя принято считать французского электротехника Луи Франсуа Клемана Бреге. В 1847 году он отметил, что провода небольшого сечения можно использовать для защиты телеграфных установок от «грозовых перенапряжений и прямых ударов молнии».

Любопытно, что изобретатель – внук Абрахама-Луи Бреге, чье имя носит одна из самых известных марок часов в мире. Еще любопытнее, что первый патент на предохранитель получил все-таки расторопный Томас Эдисон, который в 1847 году только появился на свет...

Всегда можно доехать на четырех болтах вместо пяти и на трех вместо четырех. Но никогда не пытайтесь сделать это на двух вместо трех!

Жан-Пьер Госселэн



Ремонтируем чугунный барабан Renault с креплением колеса болтами:

1 – перерезаем резьбу на больший диаметр болта;
2 – нарезаем резьбу большего диаметра и вворачиваем тюнинг-шпильку с разными диаметрами;
3 – сняв барабан и рассверлив отверстие, забиваем шпильку изнутри;
4 – восстанавливаем штатную резьбу с помощью ремонтной проволочной вставки.

ГЛАВНЫЙ КРЕПЕЖ

Колесный болт или гайка не хотят наворачиваться на место? Неприятно, но выход есть. И не один.

Автор Михаил Колодочкин и Алексей Ревин

Даже в будущем, когда уйдут в небывшие и коробки передач, и двигатели внутреннего сгорания, у автомобилей наверняка останутся колеса. И останется их крепление, которое должно быть сравнительно быстроремонтируемым. А значит, его всё так же будут повреждать как автомобилисты, так и нерадивые шиномонтажники.

Какие бывают?

Количество используемых для крепления колес резьб очень ограничено. Крепление на шпильках распространено на азиатских и американских автомобилях, а европейцы предпочитают болты.

На автомобилях ВАЗ – от 2101 до Гранты – используются болты с резьбой M12×1,25. Такая же резьба – у некоторых европейских автомобилей, например, концерна PSA. И это резьба слабая – нередко, при несоблюдении момента затяжки, она срывается.

Гораздо более распространены в Европе болты с резьбой M12×1,5. А немецкие концерны – от Фольксвагена

до Мерседеса – предпочитают мощную резьбу M14×1,5. При этом, например, немного переразмеренным кажется крепление колеса небольшого Рапида пятью такими болтами.

Колеса практически всех японских и корейских автомобилей крепятся гайками с резьбой M12×1,25 или M12×1,5. И только на особо крупных машинах типа Toyota Tundra применяют гайки M14×1,5. Тот же крепеж используется и на УАЗах. На вазовских полноприводных автомобилях применяют гайки M12×1,25.

Начало проблемы

Меняете ли вы себе колеса по сезону, или просто хотите поставить запаску, или же собрались заменить колodки, как вдруг при простейшей операции – прикрепить колесо на место – возникают проблемы. При попытке наживить крепеж он почему-то не наживляется. Это значит, что заход резьбы испорчен при предыдущей замене колеса.

Первым делом нужно взять себя в руки и не пробовать завернуть крепеж силой: точно выведете из строя всю резьбу. Нужно освободить болт или гайку и осмотреть резьбу. Если она повреждена на болте или гайке, попробуйте использовать в этом отверстии или на этой шпильке другой болт или гайку. Если они пойдут более-менее свободно, можно считать, что вы отделались малой кровью. Доехать до автозапчастей или шиномонтажной мастерской, в принципе, можно не устанавливая поврежденную крепежную деталь.

Гораздо хуже, если при затяжке вы обрываете шпильку или срываете резьбу болтового соединения. Далеко не факт, что в этой проблеме виноваты вы. Бывает,



Специальная разрезная плашка для восстановления захода резьбы.

Ремонтируем ступицу ВАЗ с креплением колеса болтами:

1 – перерезаем резьбу на болт М14×1,5;
2 – нарезаем резьбу М14×2 и вворачиваем ремонтную шпильку полуоси Газели;
3 – восстанавливаем штатную резьбу М12×1,25 ремонтной проволоочной вставкой;
4 – нарезаем резьбу М14×1,5 и используем тюнинговую шпильку.



ВЫБИРАЙТЕ ШИНОМОНТАЖ

Понаблюдайте, как действуют работники в шиномонтаже при установке колес. Если они вставляют болт или гайку в головку пневмопистолета и сразу тыкаются в колесо – уезжайте в другое место. Именно так и портят резьбу на колесном крепеже.

Нужно наживлять крепеж от руки. Если пара оборотов прошла свободно, можно браться за ключ. Но, увы, время – деньги. Чаще всего ничего не случается, но ведь бывает... А если «мастера» затягивают крепление колеса только пистолетом, не проверив затем динамометрическим ключом, то возможна как потеря колеса от недостаточной затяжки, так и обрыв крепления.

что при прошлом шиномонтаже резьба, затянутая в мастерской мощным ударным пистолетом, уже дышала на ладан.

Прогоняем резьбу

Если повреждения резьбы в ступице невелики, можно прогнать ее в отверстии метчиком.

Для шпилек же следует использовать специальную плашку, состоящую из двух половинок. Они надеваются на среднюю, неповрежденную часть шпильки, затем на них надевается наружная обойма и всё приспособление сворачивается со шпильки, восстанавливая резьбу.

Восстанавливаем болтовое крепление

Часто резьбу под болты срывают в чугунных тормозных барабанах, которые заодно играют и роль ступицы – в них размещен подшипник. Можно

восстановить резьбу или перейти на другой тип крепления. Продаются наборы инструмента, включающие проволоочные резьбовые вставки. Рассверлив отверстие, нарезаем резьбу входящим в набор метчиком. После этого заворачиваем в отверстие проволоочную спираль из нержавеющей стали, отламываем усик, служащий для заворачивания, и получаем резьбу номинального размера.

Недостатков у такого способа несколько. Ремонтный набор дорог, а резьба получается всё же не такой прочной, как изначально. Способ хорош, например, для сорванной резьбы крепления выпускного коллектора, но не колеса. Немного поможет использование резьбы большего шага. Например, из сорванной резьбы М12×1,25 можно сделать М12×1,5. Но при эксплуатации надо будет очень внимательно

следить, в какое отверстие нужно вворачивать «тюнинговый» болт.

Второй способ ремонта – переход на крепление болтом большего диаметра. Перерезаем резьбу на М14×1,5 и используем подходящий болт от немецкого автопрома (или, кто еще помнит, от Москвича-2141).

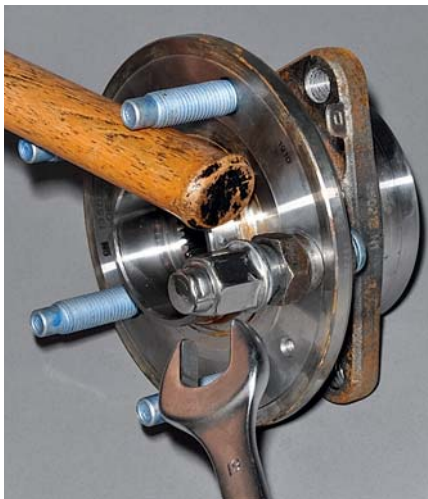
При этом, скорее всего, придется рассверлить отверстие в колесе. В стальном диске это совсем несложно, а вот в легкосплавном надо убедиться, поместится ли головка болта в углублении. При установке такого колеса нужно следить, чтобы увеличенное отверстие в ступице и колесе совпали. Хотя, работая в 90-х

годах в автосервисе, один из авторов наблюдал, как хозяин заезженной «девятки» последовательно сорвал все

Способ ремонта с помощью спиральной проволоки привлекателен своей незаметностью, но прочность вызывает сомнения.

Набор для восстановления внутренней резьбы методом установки проволоки в витки.





Если на автомобиле применен интегрированный ступичный узел, то замена шпильки – единственная альтернатива замене дорогого узла.

Порядок замены шпильки крепления колеса:



четыре болта и ему перерезали все отверстия в ступице под москвичевские болты. При этом рассверлили и все отверстия в колесе.

Следующим способом будет переход в сорванном отверстии на крепление с помощью шпильки и гайки. В этом нет ничего плохого – наоборот, владельцы европейских автомобилей, вечно пытающиеся совместить отверстия под болты в колесе с отверстиями в ступице, поманут торчащую шпильку добрым словом. Попал на нее колесом, и считай, что оно установлено.

Шпилька должна быть ступенчатой – ремонтной. В ступице или барабане нарезаем резьбу M14×1,5 и вворачиваем шпильку с тонкой частью M12×1,25 или M12×1,5. А дальше используем соответствующую гайку.

Шпильки с разными диаметрами резьб могут быть как специальные колесные, продающиеся фирмами, специализирующимися на автомобильных колесах, так и простенькие ремонтные. Например, прекрасным колеечным решением является ремонтная шпилька полуоси Газели. На одном конце – крупная резьба M14×2, на другом – M12×1,25.

А еще в сорванном отверстии под болт можно использовать забивную шпильку, применяемую на японских или корейских автомобилях. Для этого надо снять барабан, рассверлить отверстие под поясok шпильки и забить ее в отверстие. В крайнем случае, при отсутствии сверла подходящего диаметра, отверстие можно распилить обычным круглым напильником.

Оборвали шпильку

Чаще всего резьба шпильки выдерживает все издевательства, а губит соединение обрыв стержня. В гайке остается один обломок, а второй не выступает из тормозного диска. Такую шпильку надо заменить. И не верьте тем, кто говорит, будто бы надо снять ступицу (погубив подшипник!) и либо установить новую, либо, по крайней мере, забить новую шпильку. Это слишком разорительно и так есть смысл поступать только если подшипник прошел больше 100–120 тысяч километров или начал гудеть.

В остальных случаях нужно снять тормозной суппорт и диск. На некоторых автомобилях мешает часть тонкого стального щитка – можно надрезать и отогнуть небольшой участок 1. Далее выбить обломок шпильки 2 и вставить новую 3. Запрессовать шпильку на место можно, заворачивая на нее колесную гайку, подложив несколько шайб или гайку большего диаметра 4.

Проблемой может быть большой наружный диаметр места под подшипник в поворотном кулаке. Это приводит



В некоторых ситуациях у шпильки приходится срезать часть шляпки, но при этом остается достаточный запас прочности.

к тому, что шляпка шпильки не проходит. Причем обломок-то обычно вынуть можно, а вот новая, с полной длиной – ни в какую. Тогда можно спилить часть шляпки на наждаке, болгаркой или просто ножовкой. На прочность соединения это не повлияет.

Надежность ремонта

В большинстве случаев мы предлагаем использовать резьбы большего диаметра, а потому надежность соединений будет достаточной. Чтобы ремонтные шпильки не выворачивались, их можно устанавливать на фиксатор резьбы. А еще очень советуем, там где можно, вообще отказаться от резьбы M12×1,25. Она, особенно на отечественных автомобилях, всё же слабовата.

При использовании нестандартных шпилек или болтов нужно помнить, что вворачиваться или наворачиваться крепеж должен на глубину, примерно равную диаметру стержня – и не меньше чем на 5–6 ниток резьбы.

Балансировка

Ремонтные крепежные элементы обладают, чаще всего, несколько большей массой, чем штатные. Но за балансировку можно не переживать. Дело в том, что эти элементы расположены на небольшом радиусе, не превышающем 50–60 мм, а потому их влияние очень невелико.

3Р



Цена недорогих динамометрических ключей с приемлемой точностью составляет около 650 рублей за пружинную модель и 1600 рублей за более удобный щелчковый ключ. Дорого? Зато никогда не испортите крепеж колес. Момент затяжки крепежа колес на большинстве автомобилей составляет 100–120 Н·м.

NISSAN SENTRA / TIIDA: 2014–2016

Будучи новой, прошла по рынку малозаметно. На вторичке тоже очередей нет, а машина-то интересная.

Автор Сергей Зиновьев



ЗА ТЕ ЖЕ ДЕНЬГИ

Ford Focus
Kia Rio
Hyundai Solaris
Volkswagen Jetta

воющие подшипники, а в районе 80–100 тысяч требуется переборка с заменой изношенных элементов. И это дорогая процедура.

Ускоряет разрушительные процессы ватный характер вариатора – чтобы эффективно ускориться для обгона, надо сильно «давить». А подобное обращение вообще всем вариаторам противопоказано.

Само собой, при покупке в подержанном виде это очень спорный вариант, а большинство машин на вторичке уже преодолели отметку в 100 тысяч км. Экземпляров с небольшими пробегами мало.

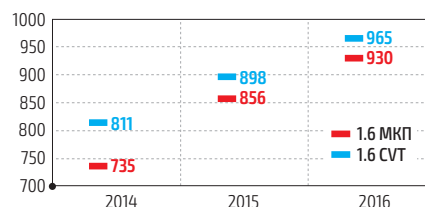
Подвеска мягкая, но крепкая. До 100 тысяч км обычно ничего не ломается (кроме стоек и втулок стабилизатора, если злоупотреблять корявыми дорогами). Рулевое управление также весьма стойкое. Люфты и постукивания могут развиваться к 100 тысячам км, а могут и не развиваться. К тормозам вопросов нет, электрика надежная. Много различных нареканий к мелочам. В частности, что-то не то делали с форсунками омывающей жидкости, не попадающими струей на стекло на высокой скорости. Но на машинах с пробегом подобные болячки обычно устранены прежним владельцем. Распространенная болезнь – перегнивание трубок системы охлаждения. Каких-то иных системных недугов не выявлено. Заметного различия в ценах между седаном и хэтчбеком нет.

EURO NCAP : тест не проводился.

Самое массовое предложение на вторичке: Sentra 1.6 CVT

3P Sentra или Tiida 1.6 МКП

Ориентировочные цены на вторичном рынке, тыс. руб.



i В мире больше известна под именами Nissan Sylphy и Pulsar. Для России организовали серьезную доработку: оригинальные кузова переместили на «предыдущее» шасси (платформа В) – ради удешевления и, например, пристойного клиренса в 155 мм.

Таким образом, это уникальные модели, существующие только у нас. Седан Sentra выпускали в Ижевске около двух лет, хэтчбек Tiida – меньше года. Седанов продали в четыре раза больше. Продажи свернули из-за низкого спроса. Фактически Sentra конкурировала с массовой Алмерой G15, которой по размеру даже немного уступала, а стоила при этом дороже, поскольку щедрее оснащена.

👍 Надежная машина, разумная цена. **⊕** У хэтчбека очень просторный салон, у седана огромный багажник 500+ литров. **⊕** Кузов неплохо сопротивляется коррозии.

👉 Ресурс вариатора. **■** Простоватая отделка салона, слабая «шумка».

🔧 Двигатель единственный – атмосферный HR16DE 1.6 (117 л.с.). Знаком нам по Кашкаю и Джук. Его модификация под названием H4M еще более распространена – применялась на множестве Renault и двух Ладах.

Считается очень надежным. Есть склонность к масложору, обычно сильный угар вылезает ближе к 100 тысяч км. Замена поршневых колец на время решает проблему. Выработано радикальное решение: перетачивают канавки в поршнях для установки более толстых колец.

Гидрокомпенсаторов нет – и выставить зазоры хотя бы раз в 100 тысяч км



Оформление салонов у седана и хэтчбека идентично: функционально и не лишено изыска.



У Тииды заявленный объем багажника – 307 л, особо не разгуляешься. Зато его форма правильная.

крайне желательно. Цепь ГРМ выдерживает 200 тысяч. АИ-92 – рекомендованное топливо. В общем, сравнительно спокойный агрегат, выдерживающий 300 тысяч км.

🔧 К МКП никаких нареканий нет, но машин с механикой на вторичке втрое меньше, чем с вариатором.

Главное достоинство вариатора Jatco JF015E – все виды ремонта досконально изучены нашими сервисменами. При очень благоприятных условиях, в щадящих режимах и при попутном ветре выдерживает 150–180 тысяч км. Но чаще уже к 50 тысячам слышны

НАСТОЯЩИЙ ИНДЕЕЦ?

Jeep Grand Cherokee четвертого поколения – американский внедорожник на... мерседесовской платформе! Надежен?

Автор
Алексей Стрельников



Ветровое стекло любит трескаться, фары – мутнеть и затираются. А лючок бензобака из-за ослабшей пружины со временем может перестать открываться без дополнительных поддеваний.

Внешний вид дорестайлинговых машин портят **«хромированные» элементы** – покрытие мутнеет и вспучивается. На рестайлинговых Grand Cherokee такой проблемы нет – практически все детали получили матовую отделку.

Часто выходят из строя парковочные датчики. Двигатель может не завестись из-за сбоя в LIN-шине между замком зажигания и модулем блокировки руля или плохой «массы» с кузовом. Так же из-за потери контактов **отказывается работать кнопка центрального замка** на планке двери багажника.

Жеep Grand Cherokee с индексом WK2, выпускавшийся с 2010 по 2022 годы, любопытен тем, что построен на модернизированной платформе Мерседеса М-класса W164 (снятой немцами с производства в 2011 году). От нее «индейцу» достались архитектура несущего кузова и подвески.

А вот бензиновые моторы – американские. Дизель – итальянский. Так вышло, поскольку разработка велась во времена компании DaimlerChrysler, а затем, с 2009 года, американская марка перешла под крыло компании Fiat.

Бензиновый шестицилиндровый мотор 3.6 (286 л. с.) семейства Pentastar серии EZB ставился на WK2 изначально – с ним на вторичке без малого 40% автомобилей. Его младший брат 3.0 (238 л. с.) с кодом EHD появился в 2014 году – после состоявшегося годом ранее рестайлинга (еще одна косметическая правка случилась в 2016 году).

Восьмицилиндровый мотор объемом 5,7 литра (347–352 л. с.) модели EZH – самый редкий (чуть более 2% машин), зато принадлежит легендарному семейству HEMI. «Восьмерка» объемом 6,4 литра (468 л. с.) серии ESG ставилась вдобавок на версию SRT.

А появившийся в 2011 году трехлитровый турбодизель EXF (190–250 л. с.) совместной разработки итальянских компаний VM Motori и Fiat Powertrains – самый популярный мотор у Grand Cherokee; с ним более половины автомобилей.

Механической коробки передач не было в принципе. Дорестайлинговые шестицилиндровые машины оснащены мерседесовским пятиступенчатым автоматом 722.6 (он же W5A580 по кодификации Jeep). С моторами 5.7 HEMI поначалу шла крайслеровская пятиступенчатая коробка 545RFE, а с 2012 года – прибавившая еще одну ступень версия

Образцовая **коррозионная стойкость, увы, не является добродетелью Grand Cherokee**. В целом кузов с оцинкованными элементами держится неплохо. Но ржавчину можно обнаружить даже на машинах, не достигших десятилетнего возраста. Первым делом она **поселяется в завальцовках капота и на нижней части двери багажника**. Еще пара характерных, но неожиданных мест – в местах креплений крыльев на передних стойках и возле дверных ручек (этим больше страдают автомобили до первого рестайлинга 2014 года).

Дверные замки способны закусить собственную проводку, из-за чего перестают работать.

Электронных блоков в Grand Cherokee предостаточно, и многие проблемы связаны с корректностью их работы. Чудить может многое – от **самопроизвольного срабатывания штатной сигнализации до глюков подсветки салона**. Благо что-то устраняется перезагрузкой с отключением питания, а если не выходит – то перепрошивкой соответствующего блока.

65RFE. После рестайлинга 2015 года со всеми моторами устанавливались разные по перевариваемому моменту модификации немецкого восьмиступенчатого автомата ZF 8HP.

Заднеприводные версии Grand Cherokee были доступны только за океаном – как и упрощенная трансмиссия Quadra-Trac I с одноступенчатой раздаточной коробкой MP2010. В распространенной у нас трансмиссии Quadra-Trac II используется двухступенчатая раздаточная коробка MP3023, а в самой продвинутой Quadra-Drive II есть и дифференциал повышенного трения с электронным управлением ELSD.



3.6 и 3.0 V6

Шестицилиндровые V-образные моторы серии Pentastar объемом 3,0 и 3,6 литра отличаются между собой диаметром цилиндра и ходом поршня, и оба имеют средний ресурс не менее 300–350 тысяч км.

После 120–150 тысяч возможны течи радиатора по стыку алюминиевых сот с пластиковыми бачками, а также термостата – в его пластиковом корпусе могут появиться трещины.

У двигателей 3.6 до 2012 года были часты проблемы с фазовращателями выпускных распределителей, выходящими из строя через 50–70 тысяч км. Также известны случаи износа постелей распределителей после 100 тысяч км в правой головке блока цилиндров. Еще одна неприятность ранних моторов Pentastar – течи маслоохладителя в модуле масляного фильтра, причем не только по вине прокладок, но и из-за трещин в корпусе.

В ходе рестайлинга в 2014 году были доработаны и моторы. Из оставшегося – довольно нежные распределительные валы, у которых при малейшем недостатке смазки на кулачках мигом появляется выработка. Проблемы же с давлением масла могут быть и по вине двухконтурного насоса переменной производительности, у которого часто отказывают управляющий соленоид или датчик.



5.7 и 6.4 V8

Восьмицилиндровые бензиновые моторы, принадлежащие к семейству HEMI – настоящие долгожители с ресурсом более

400–450 тысяч км.

После 120–150 тысяч км может потечь помпа – но зачастую удастся обойтись и без замены узла, обновив только прокладку. Выпускные коллекторы иногда «ведет», причем так, что от этого иной раз обрываются шпильки их крепления. Только качественной смазки требуют гидрокомпенсаторы клапанов, также являющиеся управляющими клапанами системы отключения при низких нагрузках половины цилиндров MDS (Multi Displacement System).

Хорошему маслу будет рад и единственный распредвал нижнего расположения, толкающий массивные штанги – в противном случае выработка на кулачках может появиться через 200–220 тысяч км.



3.0d

Трехлитровый турбодизель серии EXF с чугунным и вполне ресурсным блоком цилиндров неплох – пробег до капремонта составляет около 350 тысяч км. Но он имеет достаточно нежную систему впрыска Multijet II с электромагнитными форсунками, подающими несколько порций топлива за цикл. Через 120–150 тысяч км могут выйти из строя ТНВД или форсунки, которые чаще всего начинают лить – признаком неполадок послужит в том числе и увеличение расхода топлива.

В неустойчивой работе дизеля бывают виноваты загрязнения клапана системы рециркуляции отработавших газов EGR, особенно быстро скапливающиеся при коротких и частых поездках. Избежать замены клапана зачастую помогает его тщательная очистка.

Турбокомпрессор Garrett сам по себе подводит редко, однако на дорестайлинговых машинах его часто подводили лопнувшие патрубки и актуатор заслонки изменения геометрии впуска.

Известны случаи проворота вкладышей коленвала – в основном у моторов из первых партий.



АКП-5 W5A580 (722.6)

На дорестайлинговых версиях с шестицилиндровыми бензиновыми моторами и дизелем устанавливалась пятиступенчатая автоматическая коробка серии W5A580. Она же – мерседесовская 722.6, к моменту появления на Grand Cherokee производившаяся уже второй десяток лет, за которые ее вполне

успели довести до ума. Хотя сбои в электронике иногда все-таки случаются.

Примерный ресурс коробки – около 250 тысяч км. Однако частыми вылазками на бездорожье или световыми гонками его легко сократить до 150–200 тысяч, особенно с «моментным» дизелем. Первыми сдаются фрикционы в пакетах сцеплений. Впрочем, коробка сравнительно несложна в ремонте, и даже после более сильного износа и замены не только фрикционов, но и гидротрансформатора, а также обновления элементов гидроблока способна продолжать служить дальше. У возрастных экземпляров старше 2015 года выпуска короб-

ка может терять масло из-за сквозной коррозии стального поддона (затем его стали делать из гальванизированного металла).



АКП-545RFE и АКП-6 65RFE

Еще более надежна по «железу» американская пятиступенчатая коробка 545RFE, как и ее появившаяся при модернизации 2012 года

Трансмиссия Quadra-Trac II

с двухступенчатой раздаточной коробкой МР3023 достаточно надежна. После 120–140 тысяч км могут пропускать масло уплот-

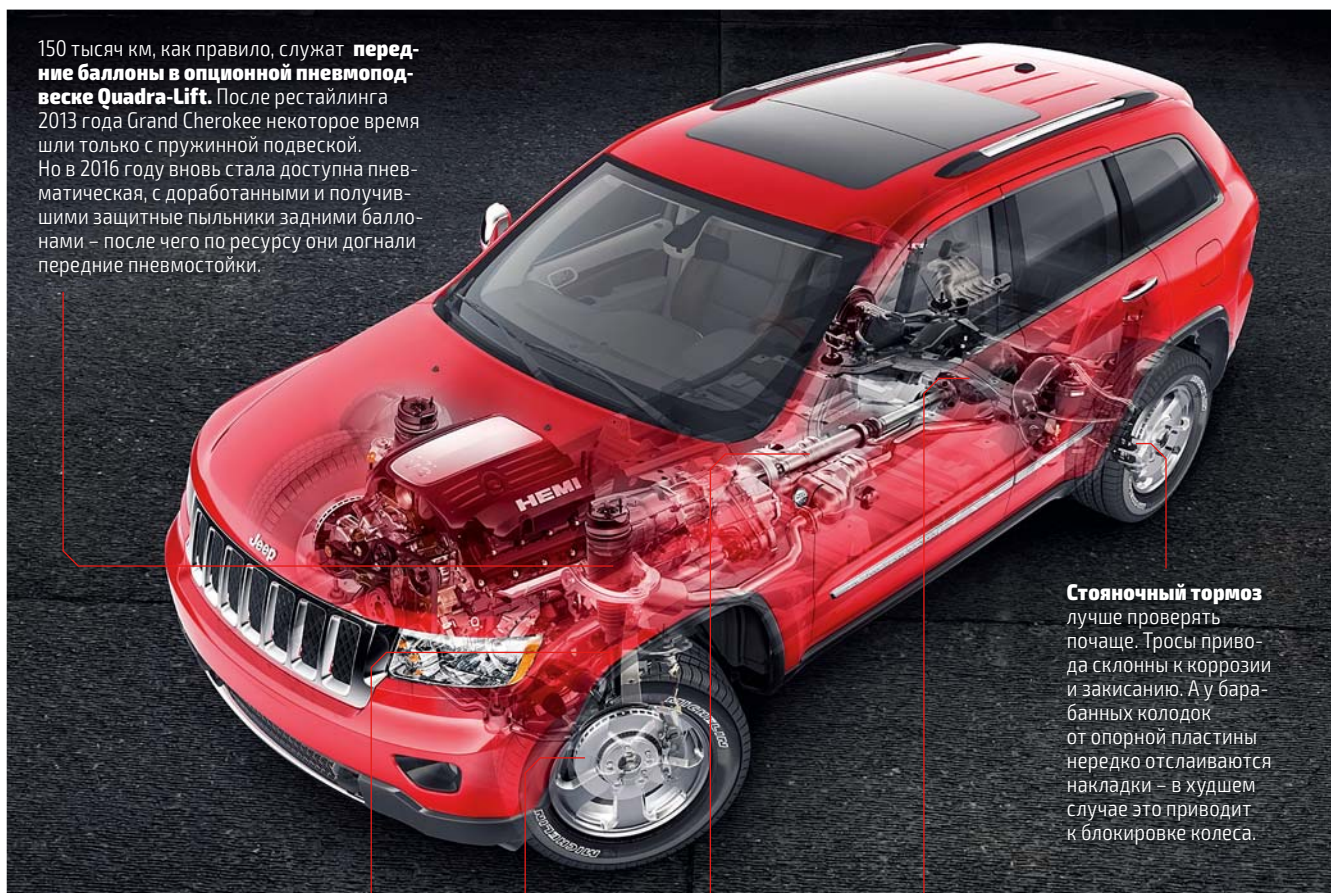
нения валов. Их замену лучше не откладывать: если продолжать ездить с пониженным уровнем масла, изнашивается цепь.

У опциональной трансмиссии

Quadra-Drive II с дифференциалом повышенного трения (ELSD) нередко отказывает электромотор в приводе блокировки. Меняется

он отдельно, а иногда поддается и переборке. А лучшее средство от закисания привода – периодическое включение режима 4WD Low.

150 тысяч км, как правило, служат **передние баллоны в опциональной пневмоподвеске Quadra-Lift**. После рестайлинга 2013 года Grand Cherokee некоторое время шли только с пружинной подвеской. Но в 2016 году вновь стала доступна пневматическая, с доработанными и получившими защитные пыльники задними баллонами – после чего по ресурсу они догнали передние пневмостойки.



Стояночный тормоз

лучше проверять почаще. Тросы привода склонны к коррозии и закисанию. А у барабанных колодок от опорной пластины нередко отслаиваются накладки – в худшем случае это приводит к блокировке колеса.

Рулевые тяги и наконечники обычно держатся до 100–140 тысяч км. «Рейка» надежна, но после 120–150 тысяч в ней могут появиться течи. К замене дорогостоящего узла это не приводит – механизм ремонтнопригоден и обычно всё ограничивается обновлением уплотнений.

Передние и задние амортизаторы способны выдерживать около 150 тысяч км.

Передние тормозные диски не обладают большим запасом термостойкости, нередко коробятся и начинают «бить».

Главные «отказники» в карданных передачах – **ШРУСы**. Альтернатива покупки дорогих карданов в сборе – замена отдельно шарниров в специализированных мастерских.

Меняемые отдельно **сайлентблоки крепления заднего редуктора** к подрамнику могут изнашиваться после 100–150 тысяч км – особенно быстро у мощных версий.

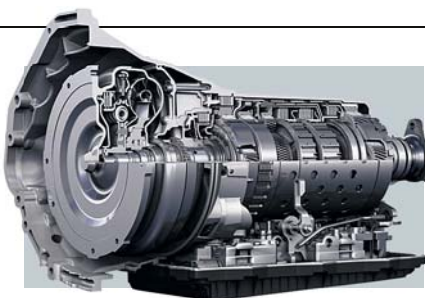
До 2016 года в передней подвеске служили чугунные рычаги со съемными шаровыми опорами, которые держатся 120–160 тысяч км. У более свежих машин на этом же пробеге придется менять **алюминиевый рычаг** в сборе, что обойдется на порядок дороже.

шестиступенчатая версия 65RFE. Даже с восьмицилиндровыми моторами HEMI обе способны выдерживать более 300 тысяч км.

Помимо возможных и здесь сбоев электронной системы управления, раньше этого срока, через 180–200 тысяч км, скорее всего понадобится переборка блока соленоидов – а с грязным маслом и вдвое раньше. Продукты износа также существенно сокращают и ресурс масляного насоса. Смазку, как и в мерседесовском агрегате, лучше обновлять каждые 40–50 тысяч км.

АКП-8 8HP

После рестайлинга 2013 года на все версии Grand Cherokee устанавливалась немецкая



восьмиступенчатая коробка ZF 8HP в разных модификациях (в зависимости от передаваемой мощности). Этот «автомат» наиболее сложен как конструктивно, так и в ремонте. Однако, достаточно ресурсен – при долж-

ном обслуживании способен прослужить 250–300 тысяч км.

Из всех коробок «индейца» агрегат ZF наиболее требователен к чистоте масла, которое ускоренно загрязняется из-за ранней блокировки гидротрансформатора. Без обновления смазки гидроблок и управляющие клапаны могут повредиться продуктами износа через 120–150 тысяч км, а следом страдают втулки, приводя к потере давления.

Протечки у этой коробки после 100 тысяч км наблюдаются чаще, чем у остальных. Причем масло может уходить и через уплотнения разьема электропроводки. Нередко коробится и открывает течи по стыку пластиковый поддон.

Сборка салона местами может быть по-американски небрежна, из-за чего то тут, то там детали норовят побрякивать или отходить.

дребезжит на неровностях **панорамный люк.**

Кожа в отделке руля и сидений похвально долговечна и способна выдержать не одну сотню тысяч километров.

А вот та, которой обтянута **передняя панель,** может и подвести – отклеиться и пойти пузырями.

Перекошенный бардачок может перестать запи- раться замком.



Отходит облицовка спин- нок передних сидений, поясничная поддержка норовит щелкать в макси- мально выдвинутом положении, а сами **кресла – скрипеть и елозить в поворотах из-за неудачных втулок крепления. Подголовники задних сиде- ний** – еще один потенциальный источник скрипов.

ИТОГ

Поддержанный Jeep Grand Cherokee WK2 брать мож- но – но лучше при наличии средств и возможностей для его надле-

жащего обслу- живания. Мерсе- десовские корни пошли на пользу, но не во всём. Жаль, что дизель – не луч- ший вариант. Лучше предпочесть бензи- новые агрегаты.

Пластик не эталонно- го качества – бывает, трескается «хромовая» отделка (например, на подстаканниках в облицовке цен- тральной консоли), а у дорестайлинговых машин разваливается хлипкая ручка шторки багажника.

Причиной непослушания климатической системы быва- ют разваливши- еся пластиковые шестерни приво- да заслонок – их можно заменить отдельно.

**ЧТО ИЩЕМ?****Недорогие машины с правым рулем****Возраст:** 6 лет**Пробег:** 50–100 тысяч км**Цена:** 0,5–2,0 млн рублей

СДЕЛАНО В ЯПОНИИ

Изучаем самые выгодные подержанные праворульные машины.

Автор Сергей Зиновьев

Продажи подержанных машин в 2022 году упали: 4,8 млн против 6 млн в 2021-м. При этом ввоз машин с пробегом через Владивосток вырос на 72% и достиг почти 200 тысяч штук. Это в том числе реакция на дефицит, скажем так, свежих бэушек – самыми востребованными были машины 4–6 лет. Когда их не хватает, растет спрос на праворульные. К тому же они дешевле.

С востока – на запад

Для жителей восточной части страны «японки» уже тридцать лет – основа

автопарка. В приморских регионах их большинство. Правый руль привычен и никого не пугает. Но и в центральной России число праворулек за год ощутимо выросло – это понятно даже визуально.

Растет и число компаний, торгующих «японками». В Москве и Санкт-Петербурге нет центров, специализированных на правом руле, нет площадок, где товар можно осмотреть и примерить. Может быть, и не будет. Но индивидуальный подбор на японских аукционах и доставку в любую точку страны предлагают десятки фирм. Также обширен ассортимент уже ввезенных

и растаможенных машин. И в салонах трейд-ин уже мелькают «японки», и в частных объявлениях их много.

Главный недостаток приобретения машины непосредственно на аукционе (без разницы, покупаете вы сами или выбранная вами фирма-посредник) – невозможно точно оценить ее состояние. Некоторые дефекты в описаниях не значатся, на фото их тоже не видно. В прошлом году в Японии, кстати, были сильные наводнения – машины тонули сотнями. И в 2018 году тоже.

Что мы знаем о «японках»

Многие ввозимые модели у нас официально не продавали. По инженерии и примененным технологиям они ничем не отличаются от тех, что продавали. Только руль справа.

Общее свойство «японок» – мягкое ЛКП, легко повреждается. Но защита железа от коррозии на высоте, места сколов подолгу не ржавеют. По части надежности компонентов к «японкам» вопросов немного. Машины в целом очень живучие – как крупные, так и мелкие.



Honda Freed

1,2–1,4 млн рублей* Компактвэн длиной 4265 мм – ровно как седан Лада Гранта. Второе поколение выпускают с 2016 года. Славится

функциональным салоном с множеством вариантов трансформации.

Базовая версия – атмосферник 1.5 (131 л.с.) с вариатором. Мотор L15B – массовый, с цепным приводом ГРМ. Особых нареканий к нему нет – до 150 тысяч км с ним ничего не происходит.

Вариаторы Honda производит самостоятельно, репутация у них хорошая. Рассчитывать на гигантский ресурс всё же не стоит – 200–220 тысяч км, может, выдержат, но в районе 150 тысяч назреет переборка.

Гибрид оснащен иным мотором 1.5 (индекс LEB, 110 л.с., цикл Аткинсона)

и двумя вспомогательными электромоторами – сложная параллельно-последовательная схема. Уязвимое звено – семиступенчатый робот с двумя сцеплениями. К 60–100 тысячам он часто начинает дергаться, а после 120 тысяч его уже чинят или меняют (чаще последнее). Есть вопросы и к двигателю с прямым впрыском: форсунок не поддаются даже чистке – только замена в сборе.

Обе версии возможны с полным приводом. Также машины различаются по числу мест – 5, 6 или 7.

В минусах – слабая шумоизоляция и очень скромный клиренс (в некоторых комплектациях – 135 мм).

* Цены приведены для машин 6 лет с пробегами 50–100 тысяч км.



Honda Vezel

1,6–2,0 млн рублей* Компактный кроссовер, на 20 мм короче Дастера. Первое поколение выпускали в 2013–2021 годах. Полный привод возможен.

Главные агрегаты те же, что у модели Freed – два мотора 1.5, один дружит с вариатором, другой с роботом.

Машины с гибридной трансмиссией i-DCD, общей для многих моделей, отличается незаурядная экономичность. Паспортные 3,7 л/100 км, впрочем, в реальной жизни недостижимы. И есть подозрение, что никто

в России толком не умеет ее чинить. А робот при этом требует усиленного обслуживания – замены рабочей жидкости и калибровки сцепления каждые 15–20 тысяч км.

Выжимной подшипник сдается быстро. Менее хлопотным и затратным видится вариант с вариатором, но опять-таки до пробегов 150 тысяч км.

Отмечают жесткую ходовую часть, слабую «шумку», глючную кнопку ручника. Оснащение, комфорт и управляемость – на высоте.



Nissan Note

0,8–1,3 млн рублей* Праворульных Ноутов второго поколения на вторичке больше, чем продававшегося у нас

до 2013 года первого с правильным рулем. У всех версий возможен полный привод. Хвалят просторный салон и богатое оснащение. Подвеска слабовата, мотор зимой чертовски медленно прогревается – в салоне долго холодно.

Пятидверный хэтчбек, длина 4100 мм, багажник 295 л, просвет 150 мм. Двигатель 1.2 (HR12DE, 80 л. с.) по нынешним временам достаточно простой и потому надежный: впрыск распределенный, АИ-92 приемлем. Цепь ГРМ держится свыше 200 тысяч км. Гидрокомпенсаторов нет. Сочетается со знакомым нам

вариатором Jatco JF015E. Хандрить он иногда начинает уже после 60 тысяч км, зато все виды ремонта у нас освоены.

Свыше половины предложений – гибридная версия Note e-Power. Применена последовательная схема: тот же бензиновый мотор 1.2 заряжает тяговую батарею, колеса крутит электродвигатель (заимствован у электромобиля Leaf). Динамика лучше, расход чуть ниже, и к тому же нет мудреной коробки передач – простой и дешевый редуктор, который в случае поломки проще поменять, чем вылечить.



Suzuki Alto

0,4–0,55 млн рублей*

Кей-кар – длина 3395 мм (наша Ока – 3200 мм). Просвет 150 мм, багажник крохотный. По цене – как

Гранта. Восьмое поколение выпускают с 2014 года.

Трехцилиндровый двигатель 0.66 (49 или 52 л. с.) – атмосферный, с распределенным впрыском, но бензин АИ-92 в него лить рискованно, могут развалиться поршни. Его предок знаком нам по Daewoo Matiz. На ресурс до 250 тысяч км вполне можно рассчитывать. Цепь ГРМ придется поменять после 150 тысяч. Почти все запчасти на Alto – дефицитные и дорогие.

Важная особенность: есть МКП, но только под заказ – в салонах таких машин нет. В этом сочетании Alto, вне сомнения, превзойдет Matiz

по долговечности и жизнестойкости. В наличии только версии с вариатором или роботом. Вариатор JF015E на столь легкой и маломощной машине, теоретически, должен спокойно доживать до 150 тысяч км. О работе 5AGS (собственная разработка Suzuki) ничего толком не известно, кроме того, что частит с переключениями. Но есть ручной режим.

Машина очень надежная. На удивление крепкая подвеска (кроме задних амортизаторов). Динамика никакая, зато расход топлива в городе – 4–5 л/100 км. Полный привод возможен во всех сочетаниях.

Почти у всех моделей есть гибридные версии, и их обильно везут к нам. Также ввозят электромобиля (большая часть Nissan Leaf) и крохотные кей-кары. Гибриды экономичны, но в содержании дороже, чем обычные машины.

Кей-кары – сугубо японская категория. Законом ограничены габариты (длина 3,4 м, ширина 1,48 м), объем и мощность двигателя – не выше 0,66 л и 64 л. с. В салоне не более четырех мест, грузоподъемность до 350 кг. Багажник при такой компоновке чисто символический. Сами понимаете, это не то, что

КУРС НА ИЕНУ

Рыночные выгоды «японкам» сейчас обеспечивает удачный (для всех, кроме Японии) курс иены. Иена усиленно падала три года – и к рублю, и к доллару. В октябре достигла наихудшего минимума за 24 года, потом стабилизировалась –

вмешался тамошний Центробанк. Долгосрочные прогнозы благоприятны (для всех, кроме Японии): в ближайшие месяцы и даже годы существенного роста иены не ожидают.

Для нас это означает, что у праворульных машин с японского рынка по-прежнему останутся приятные

цены. Конечно, если не вмешаются прочие факторы: таможенные пошлины, расходы на перевозку и другие.





Toyota Corolla Fielder

0,8–1,35 млн рублей*

Универсал. Багажник невелик – 407 л. Одиннадцатое поколение выпускали до 2019 года. У «негибрида» возможен полный привод.

Моторы 1.3 и 1.8 редки и у нас непопулярны. Массовый двигатель – это 1.5 (1NZ-FE или 1NZ-FXE для гибридов, 109 л.с., у гибрида – 74 л.с.). Надежный, но к 150 тысячам км разбивается масложор и изнашивается цепь ГРМ. В ремонте сложен, АИ-92 недопустим. Ресурс солидный – свыше 300 тысяч км.

Машины с МКП – большой дефицит. Все остальные – с вариатором К312 (исконно Aisin), такой же на официально проданных у нас седанах Corolla. Нормальный агрегат, но начало конца у всех CVT приходит слишком рано. На ровном асфальте, без пробуксовок, в пенсионерских режимах

и меняя масло каждые 30 тысяч км, можно дотянуть до 200 тысяч км. Во многих случаях он сдается не позже 150 тысяч км.

Гибридная схема мудреная: ДВС (по циклу Аткинсона, степень сжатия 13,4), два мотор-генератора, тяговая батарея, планетарный редуктор. Надежная, но ДВС быстро зарастает нагаром и часты сбои электроники.

В остальном Fielder, как и прочие Короллы, – машина без слабых мест. Этот же силовой агрегат применен на пятидверном хэтчбеке Aqua, существующем только как гибрид. Продадут и покупают его у нас также помногу.



Toyota Vitz

0,75–1,1 млн рублей*

Компактный хэтч, на многих рынках называется Yaris. Длина 3885 мм – на 215 мм короче, чем Note. Третье поколение выпускали до 2020 года. Есть гибридная версия (идентичная Королле), но у нас шире представлены машины попроще.

Оба мотора атмосферные, с алюминиевыми блоками, цепным приводом ГРМ, заточены под АИ-95: 1.0 (69 л.с.) и 1.3 (95 л.с.). Ресурс невелик – 200–220 тысяч км, ну, наверное, 1.3 выдержит и 250 тысяч. Сочетаются только

с вариатором. То есть кузов наверняка переживет всё остальное.

Козыри – традиционные японские: машина компактная, очень экономичная, богато оснащена (минимум 4 подушки безопасности) и не ломается. Плотная подвеска. Литровый мотор зимой не справляется с прогревом салона. Распространенная доработка – установка обогрева зеркал, который есть не во всех комплектациях. **Клиренс 140 мм, багажник 250 л – сугубо городская машина.**

нравится большинству: простора недостаточно. Зато кей-кары очень экономичные.

Проблема запчастей к праворульным машинам есть даже на Дальнем Востоке, где торгово-сервисная система вроде отлажена под модели с правым рулем. С расходниками, кузовными и подвесочными деталями ситуация нормальная, по моторам и коробкам – намного хуже. В эпоху развитого интернета можно отыскать всё – но придется ждать, пока привезут.

Настораживает и обилие современных конструктивных решений: моторы малых объемов, в том числе наддувные,

сочетаются чаще с вариаторами, нежели с гидроавтоматами.

Механическая коробка – редкость. Японцы давно отвыкли от «ручек», а машины покупают с тем расчетом, что через 5–7 лет их поменяют. На это настраивает система налогообложения – чем старше автомобиль, тем выше налог. Ни вариаторы, ни гибриды их не смущают – японцы вообще любят всё высокотехнологичное. Из этого вытекает богатый уровень оснащения подержанных «японок» – машины в простых комплектациях практически

не встречаются. Люк в крыше может быть базовым оснащением.

Что по ценам?

Выгода при покупке правого руля на данный момент очевидна. Получается дешевле левого руля при прочих равных условиях – модели того же класса, возраста, пробега. И дешевле намного – на 100–200 тысяч рублей точно, а в некоторых случаях и на полмиллиона. Грубо говоря, чем крупнее автомобиль, тем больше разница.

Изначально она проистекает из ценников японских аукционов. Например, хорошо знакомый нам Nissan X-Trail 2015 года с пробегом 50–70 тысяч км, мотором 2.0 и вариатором выставляют за 1,0–1,4 млн иен. В рублях это 550–750 тысяч. Доставка, растаможка, регистрационные процедуры – сумма примерно удваивается. На наши «местные» Икс-Треилы при таких же данных цена только стартует с 1,5 млн рублей! Схожая ситуация с Маздой CX-5 и Тойотой RAV4.

Нет смысла детально описывать старых знакомых. Лучше познакомимся поближе с самыми ходовыми моделями из тех, что к нам официально не попадали.

ПРОБЛЕМА ПРАВОГО РУЛЯ

Главная беда праворульной машины – на двухполосках сильно затруднены обгоны. Чтобы оценить обстановку впереди фуры, загромождающей обзор, надо наполовину выехать на встречку. Либо возить толкового пассажира-наблюдателя. Либо установить

«обгонную» камеру – решение тоже спорное, так как картинка на дисплее мелковата. Сложности возникают иногда и при повороте налево на нерегулируемом перекрестке.

Также надо помнить, что головной свет праворулек светит не туда – необходима регулировка. Хотя некоторые свежие машины позволяют переключать

свет с «правого» на «левый» на программном уровне.

Из соображений безопасности власти эпизодически пытаются запретить правый руль. На данный момент запрещен ввоз всех праворульных пассажирских машин с числом мест больше восьми, автобусов, самосвалов и спецтехники.

DAEWOO GENTRA II: 2013–2015

Незатейливая бюджетная машина с неприхотливым и живучим мотором.

Недостатки не смертельны.

Автор Сергей Зиновьев



i Клон Chevrolet Lacetti со слегка измененным «лицом» и модифицированной подвеской – клиренс вырос со 145 до 160 мм. Из набора кузовов остался только седан. Выпускали в Узбекистане. В 2016 году переименовали в Ravon Gentra (освежили интерьер, внедрили систему ЭРА-ГЛОНАСС) и продавали еще три года, в том числе у нас.

👍 Для иномарки – недорого.
⊕ Простая конструкция, высокая ремонтпригодность. **⊕** Эффективные печка, обогревы и вентиляция. **⊕** Нет особых проблем с запчастями.

👎 Много небрежностей сборки.
■ Кузов слабо защищен от коррозии. **■** Много мелких поломок.

🔧 Единственный двигатель B15D2 также собирали в Узбекистане – атмосферный 1.5 (107 л.с.). Но он не от Lacetti – более свежая разработка, ставили его и на Chevrolet Cobalt. Чрезвычайно простой и неприхотливый: чугунный блок, нет фазовращателей, топливо – от АИ-91 и выше. Цепь ГРМ держится свыше 200 тысяч км.

Отсутствие гидрокомпенсаторов – определенная проблема, так как тепловые зазоры здесь часто «уплывают» очень быстро. Иногда регулировка (подбором толкателей) необходима уже после 30–50 тысяч км. Если ею вообще пренебрегать, то к 100 тысячам км не исключен критический износ распределителя, о чем оповестят стуки. Из-за засорения системы вентиляции картера



Интерьер не лишен привлекательности, пластик легко царапается. Часто жалуются на неудобные сиденья, хотя есть отдельная регулировка передней и задней частей подушки по высоте.

подтекают сальники коленвала и прокладка клапанной крышки.

Иных слабых мест у двигателя не выявлено. Ресурс – свыше 350 тысяч км.

⚙️ Машин с автоматом в три раза меньше, чем с механикой – покупали Джентру чаще в простых комплектациях. К МКП вопросов нет, кроме нестабильного ресурса выжимного подшипника в узле сцепления. Всё остальное железо очень долговечное.

Массовый автомат 6Т30 хорошо известен по моделям Cruze и Aveo. Особо живучим его не назовешь – известны проблемы блока соленоидов и барабана 4-5-6 передач. Есть склонность к перегреву. Но агрегат постоянно модернизировали, в частности, дважды обновляли блок соленоидов. Так что

версии после 2012 года надежнее, чем ранние. При хорошем уходе коробка выдержит не менее 250 тысяч км, хотя после 150, скорее всего, потребует профилактической переборки с заменой изношенных элементов. Интервал замены масла – 60 тысяч км, хорошо бы его сократить до 40 тысяч.

ЗА ТЕ ЖЕ ДЕНЬГИ

Лада Приора
Chevrolet Aveo
Renault Logan
Volkswagen Polo

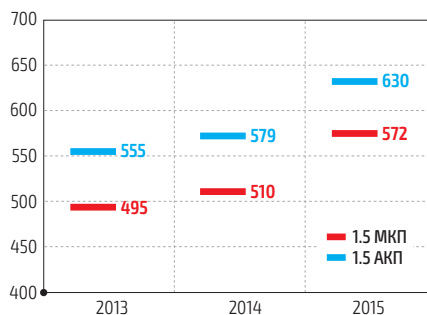
🔍 Подвеска из тех, что принято называть сыпучими, причем запчастей для нее также обычно не отличаются высоким ресурсом. Шаровые опоры и задние амортизаторы часто не доживают до 80 тысяч км. Впрочем, многое зависит от того, как и по каким дорогам ездить. **🔍** Рулевая рейка также может потечь слишком рано – но может и не потечь. Штатные штампованные диски владельцы нередко именуют пластилиновыми – слишком мягкие. Также надо поглядывать за передними тормозными шлангами. **🔍** Набор мелких поломок велик: часты отказы обогрева сидений, перегорают лампочки, гудит подшипник генератора, быстро изнашивается втулка в механизме стеклоочистителя, скрипят дверные ручки, регулярно трескается расширительный бачок. **🔍** Многие Джентры на вторичке – после работы в такси. Внимательно изучайте перечень владельцев в ПТС.

EURO NCAP : тест не проводился

Самое массовое предложение на вторичке: Gentra 1.5 МКП

ВЫБОР 3P Gentra 1.5 МКП

Ориентировочные цены на вторичном рынке, тыс. руб.



Автомобили
парка 3PCHEVROLET COBALT
2013 | 158 500CHEVROLET NIVA
2013 | 161 000CITROEN C4 SEDAN
2013 | 120 500DATSUN MI-DO
2015 | 106 500HAVAL DARGO
2022 | 13 000VOLKSWAGEN CADDY
2013 | 209 500VOLKSWAGEN GOLF 7
2013 | 132 000ЛАДА ЛАРГУС
2012 | 147 000ЛАДА ВЕСТА
2015 | 145 500ЛАДА ВЕСТА SW CROSS
2021 | 42 000

год выпуска | текущий пробег, км

Уплотнители обеих подножек – это полоски из губчатой резины – зимой «ушли в самостоятельное плавание».



ВОПРОС СОФТА

Никита Гудков

Dargo интересен людям. Постоянно подходят, спрашивают – ну как? Я выработал типовой ответ: «это лучший из Хавейлов, едет хорошо, хотя по настройкам и софту замечаний достаточно. Лет 10–15 назад корейские кроссоверы по уровню инженерной проработки были гораздо хуже».

Многие не верят, усмеваются. Ну как «китаец» может ехать хорошо? Однако Dargo весьма гармоничен в своих повадках, с уверенным акцентом в сторону комфорта. Этакий санкционный Peugeot или Citroen – с мягкой поступью, плавными реакциями, чувствительными тормозами – но без неожиданностей в случае резких маневров. Бесит разве что шум от колесных арок.

После ТО на пробеге 10 тысяч км его поведение стало еще более гармоничным – явно «залили» обновленные прошивки двигателя и робота, и управление тягой лишилось большей части заминок и рывков. Трогается, правда, Dargo всё еще без «гидромеханического» оптимизма, а на шоссе постоянно скачет

между 6 и 7 передачами, не отпуская мысли о потенциально меньшей надежности робота, делающего ненужные движения.

Обновили и софт медиасистемы – может быть, главного украшения Dargo. У нее широчайшие возможности настроек и персонализации: первый раз я «сидел в меню», наверное, час. Славно, что настройки не «слетают»: если отключил, например, проекционный дисплей (не люблю лишние вещи перед глазами) – то сам он не заработает.

Из того, что еще надо решать – безобразное качество телефонной связи через встроенный Bluetooth. При потере связи с ним сама она не восстанавливается, имя абонента из записной книжки телефона не показывается. Вот этого даже на 15-летних «корейцах» нет!

Управление FM-радио – отдельный трюк: перебирать станции в памяти нечем, настройка частот заморочена, включить любимое радио из Android Auto – это пять нажатий! В Китае уже все перешли на цифровое радио?

Haval Dargo

2.0T (192 л.с.), P7

Изготовитель –
ООО Хавейл Мотор Рус

Год выпуска – 2022

В эксплуатации «За рулем» –
с ноября 2022 годаПробег
на момент отчета – 13 000 кмПубликации в 3P:
№ 1, 2, 2023

Расходы на эксплуатацию и обслуживание (6000–13 000 км)*, ₽

Расходы на содержание
(6000–8000 км) 12475Из них на бензин
(АИ-95, средний расход
11,95 л/100 км) 12475Расходы на содержание
(8000–13 000 км) 43588Из них на бензин
(АИ-95, средний расход
11,88 л/100 км) 30888

ТО-1 12 700

Общие расходы 56 063

Стоимость 1 км пробега 8,01

* Без учета расходов на полисы ОСАГО и каско.



Из ключа вываливается пластиковая хромированная скобка, за которую брелок можно за что-то крепить. Но лучше не надо: потеряется.



Судя по интернет-форумам, запотевание фар и задних фонарей типично для Dargo. Видимо, светодиоды недостаточно прогревают воздух внутри. Как говорится – но некрасиво.



В Dargo не тесно в зимних ботинках и пухлой куртке. Однако чтобы включить даже элементарный подогрев сидений, перчатки потребуются снять – иначе не среагирует сенсорный экран.



О «своеобычности» помощников водителя на Хавейлах мы говорим давно. Однако активный круиз Dargo всё также без спросу тормозит перед поворотами и, что хуже, автоведение по полосе отключается без сигнала. Когда камера чистая, автоматика работает классно, видит даже самую драную и потертую разметку – но в зимних условиях она «слепнет» явно быстрее и чаще, чем аналогичные радарные системы. Здесь бы очень помогли самый обычный «старорежимный» круиз-контроль или ограничитель скорости – просто взять и «вернуться к истокам», однако таких систем нет.

Зимняя отрада – дистанционный запуск с помощью приложения My Naval. Конечно, с ним городской расход топлива (и так маленький) легко улетает к 17–18 л/100 км, но двигатель эффективно греется на стоянке на холостом ходу, и минут за 20 ты гарантированно получишь теплый автомобиль. Однажды, правда, блок телематики завис, связь с приложением пропала – по совету техподдержки перезагрузил его 15-секундным нажатием потолочной



У «штурмана» нет своей подсветки – кнопкой включаются только оба передних плафона разом. Ночью водителя откровенно слепит – приходится городить такой вот «тюнинг». На заднем плане – видеорегистратор, подключенный в удобное гнездо на основании зеркала.

кнопки с изображением трубки.

ТО обошлось в 12 700 рублей, при этом в двигатель дилер залил масло Mannol. Масляный фильтр (патрон-вкладыш) на новый мотор 6W4N20 пока есть только оригинальный – за 1200–1500 рублей. С поиском запчастей на Dargo вообще всё непросто: по китайской традиции каталоги деталей, как и руководство по ремонту – тайна за семью печатями.

Но наш народ наверняка этот вопрос решит, и Dargo останется привлекательным даже на вторичке. Пока это первый китайский автомобиль, про который я могу сказать, что купил бы его и себе – если бы была возможность раскошиться на 3–3,5 млн рублей, конечно. У него есть характер, харизма – и за них не приходится платить провальной компоновкой или эргономикой, как бывало с китайскими машинами. Расход топлива, софт медиасистемы или водительских ассистентов – всё это можно поправить. Шум от дороги и маленький багажник – сложнее, но тоже можно. Главное – захотеть.

ЛАДА ЛАРГУС
1.6 (102 л.с.), М5, 2012 г.в.



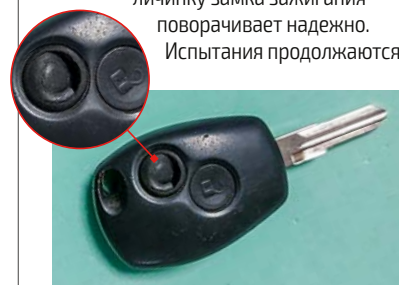
Алексей Ревин

На одиннадцатом году жизни изнасилась кнопка закрывания дверей на ключе зажигания. Резиноподобный материал треснул и продавился – внутрь ключа может попадать влага.

Износ кнопок ключа мог быть меньше, если проводить ротацию двух ключей. Но у Largus, несмотря на богатую комплектацию, второй ключ представляет собой простейшую болванку с механическим жалом.

Корпус с кнопками я купил всего за 320 рублей – универсальный, подходящий ко множеству автомобилей Renault – от Логана и Дастера до Clio и Kangoo. Жало механической части замка, конечно, изношено, но пока личинку замка зажигания поворачивает надежно.

Испытания продолжаются!



DATSUN MI-DO
1.6 (87 л.с.), А4, 2015 г.в.



Дмитрий Конин

На пробеге 106 150 км в редакционном хэтче Datsun mi-do отломилось крепление корпуса воздушного фильтра. Точнее, поломка обнаружилась случайно при осмотре подкапотного пространства.

Корпус фиксируется тремя резиновыми опорами: две спереди и одна сзади. Задняя резинка по факту отсутствовала – либо какой-то механик забыл поставить, либо она выскочила самостоятельно, что маловероятно. На двух передних опорах при «минусе» за бортом отечественный пластик не выдержал – одно из креплений лопнуло.

Datsun унаследовал корпус воздушного фильтра от Калины, поэтому найти в продаже новую деталь за 1500 рублей не составило труда. Еще в 300 рублей встал комплект резиновых креплений.



СВОЙ ПАРЕНЬ

Автор
Сергей Канунников

ГАЗ-66 – грамотная инженерная «сборная солянка».

Полноприводный грузовик, запущенный в серию в 1964 году, принципиально отличался от предшественника – ГАЗ-63. Новый автомобиль с колесной формулой 4×4 поставляли как в армию, так и в народное хозяйство и выпускали более 35 лет.

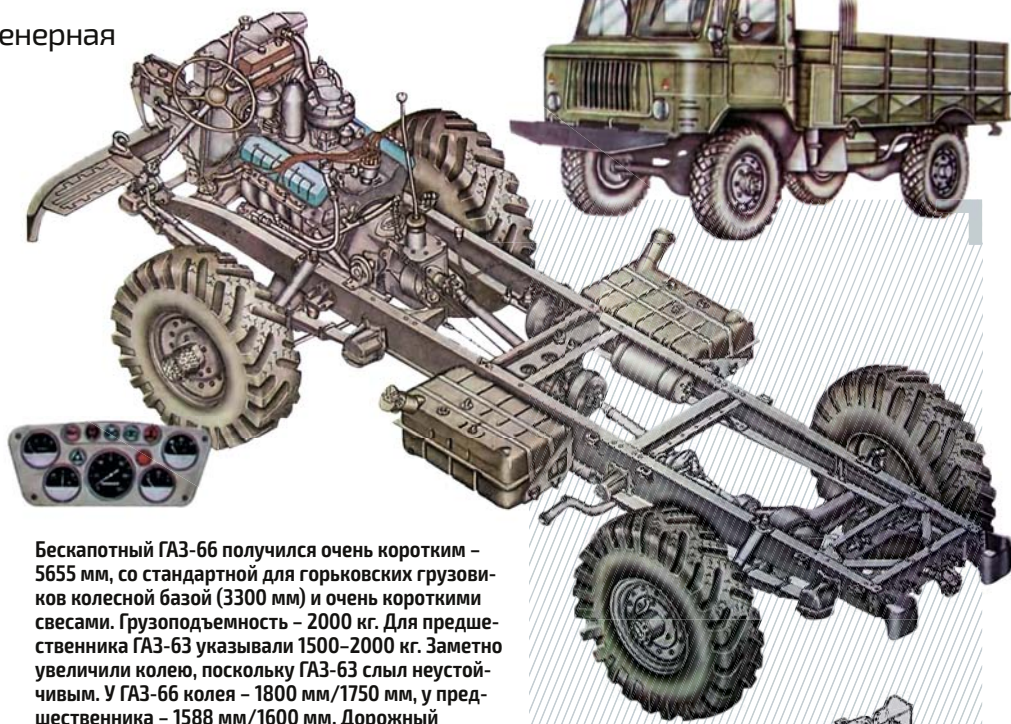
Создавая ГАЗ-66, горьковские конструкторы широко использовали опыт проектирования своих предыдущих моделей. И не только грузовых.



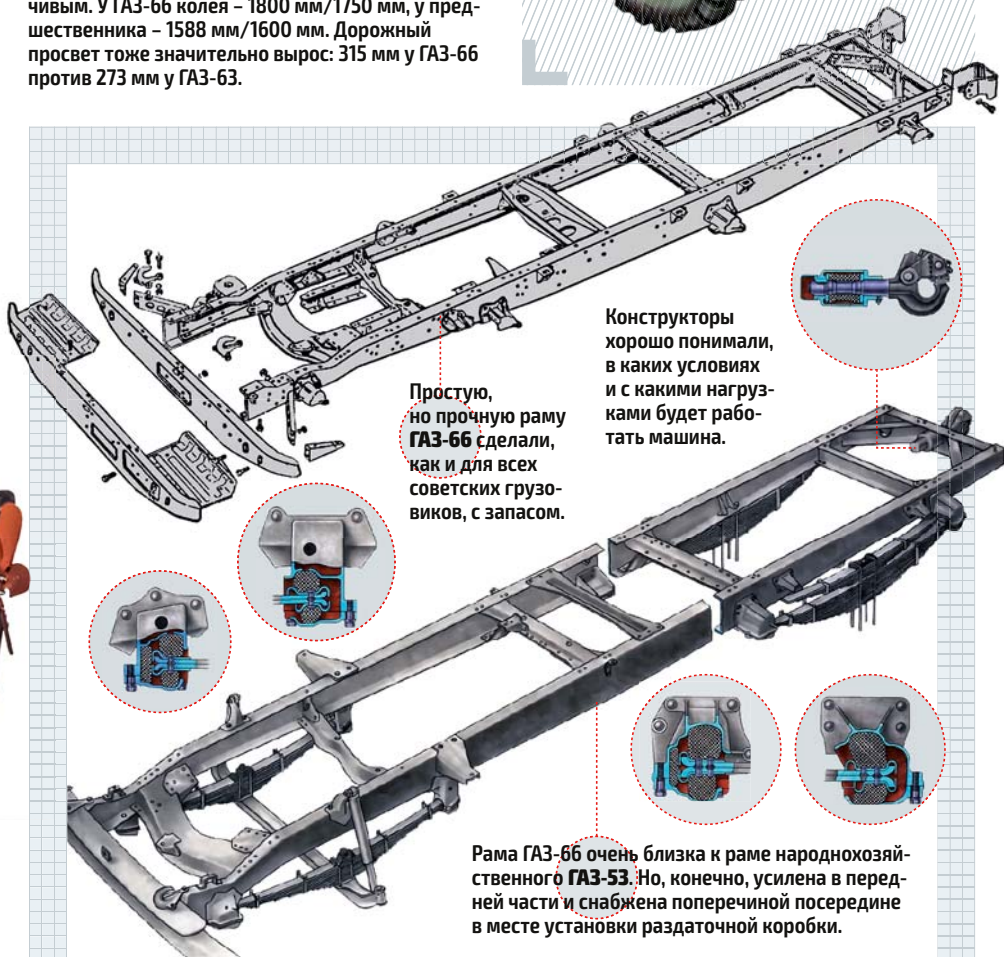
На предсерийных ГАЗ-66 ставили комбинацию приборов от ГАЗ-52. Позднее использовали оригинальную комбинацию, но по приборам унифицированную с иными горьковскими грузовиками.



Двигатель ЗМЗ-66 – прямой аналог мотора ЗМЗ-53. Бензиновый агрегат V8 рабочим объемом 4,25 л (92×80 мм) развивал 125 л.с. при 3200 об/мин и момент 290 Н·м при 2000–2500 об/мин.



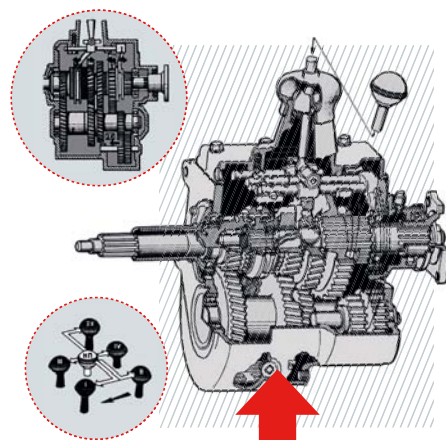
Бескапотный ГАЗ-66 получился очень коротким – 5655 мм, со стандартной для горьковских грузовиков колесной базой (3300 мм) и очень короткими свесами. Грузоподъемность – 2000 кг. Для предшественника ГАЗ-63 указывали 1500–2000 кг. Заметно увеличили колею, поскольку ГАЗ-63 славился неустойчивым. У ГАЗ-66 колея – 1800 мм/1750 мм, у предшественника – 1588 мм/1600 мм. Дорожный просвет тоже значительно вырос: 315 мм у ГАЗ-66 против 273 мм у ГАЗ-63.



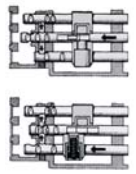
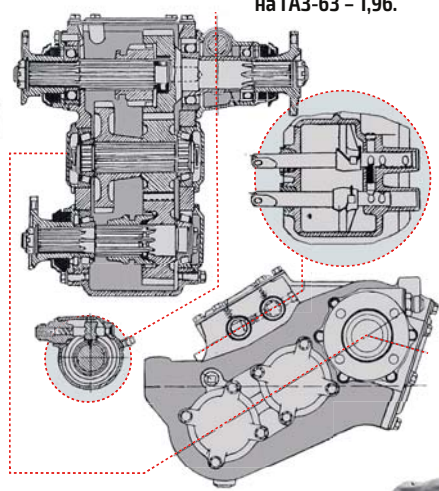
Простую, но прочную раму ГАЗ-66 сделали, как и для всех советских грузовиков, с запасом.

Конструкторы хорошо понимали, в каких условиях и с какими нагрузками будет работать машина.

Рама ГАЗ-66 очень близка к раме народнохозяйственного ГАЗ-53. Но, конечно, усилена в передней части и снабжена поперечиной посередине в месте установки раздаточной коробки.



Раздаточная коробка похожа на ту, что ставили на ГАЗ-63, но заметно переделана. Изменено передаточное отношение понижающей передачи: на ГАЗ-66 – 1,92, на ГАЗ-63 – 1,96.



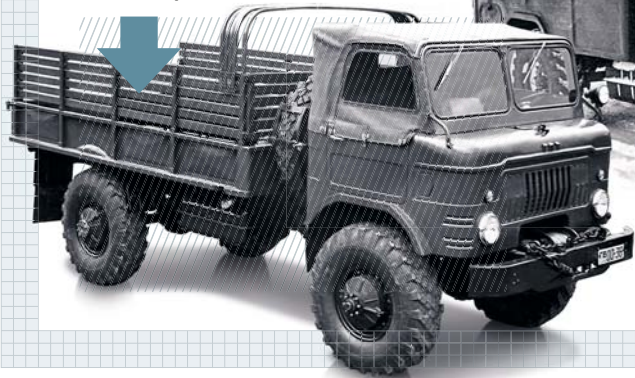
Коробка передач на ГАЗ-66 – от ГАЗ-53 (6,55/3,09/1,71/1,00). Главная пара у моноприводного и полноприводного грузовиков тоже одинаковая – 6,83.

ДВЕ ШЕСТЕРКИ

ГАЗ-66 – абсолютно оригинальный автомобиль. Однако конструкторы удачно сочетали новые элементы с ловко и грамотно подобранными узлами и деталями уже серийных машин. Это обеспечивало высокую унификацию автомобилей, к которой всегда стремились инженеры всех фирм мира.

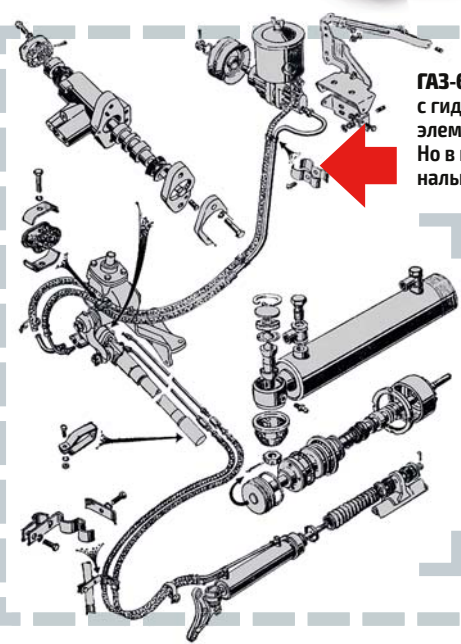
ГАЗ-66 славился феноменальной проходимостью, но спорной эргономикой. Еще одним недостатком был бензиновый двигатель. Паспортный расход – 20–25 л/100 км – звучал слишком оптимистично. В реальной жизни машина была куда прожорливей. До 1999 года выпустили более 965 тысяч ГАЗ-66 всех модификаций. Попытка установить на автомобиль дизель оказалась неудачной. Но это – другая история.

Внешне ГАЗ-66 с бескапотной, откидывающейся кабиной тоже принципиально отличался от ГАЗ-63. Первые машины в расчете на погрузку в военные самолеты для десантирования делали с брезентовой крышей.



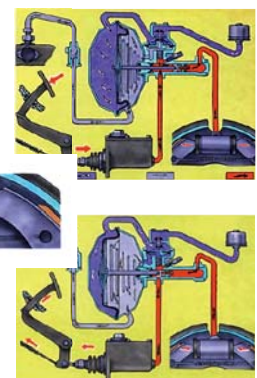
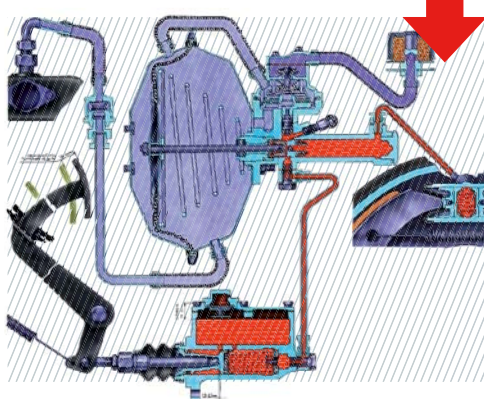
Большинство ГАЗ-66 имели цельнометаллическую кабину. Светотехника со временем поменялась.

Кабину с минимальными изменениями автомобиль позаимствовал от более компактного (длина – 4870 мм, база – 2700 мм) мелкосерийного ГАЗ-62 грузоподъемностью 1000 кг, который выпускали в 1959–1962 годах (ЗР № 8, 2022).



ГАЗ-66 – первый горьковский грузовик с гидроусилителем руля. Некоторые элементы использовали от Чайки ГАЗ-13. Но в целом усилитель ГАЗ-66 – оригинальный.

Тормозная система ГАЗ-66 и ГАЗ-53 идентична: гидравлическая, с гидровакуумным усилителем. Позднее появилась двухконтурная система с двумя усилителями – по одному в каждом контуре.





Опознать ГАЗ-24-10-051 легко по хромированным колпакам и тонированным стеклам.

ГАЗ-24-10-051 «Волга»

Длина/ширина/высота база
4735/1800/1576/2800 мм
Снаряженная/полная масса 1400/1790 кг
Объем багажника 500 л
Максимальная скорость 140 км/ч
Разгон 0–100 км/ч 18 с
Двигатель бензиновый, Р4, 8 клапанов,
2445 см³; 74 кВт/100 л.с. при 4500 об/мин;
186 Н·м при 2200 об/мин
Топливо/запас топлива АИ-92/55 л
Трансмиссия задний привод; М4



В отличие от Жигулей, антенна у всех «двадцать четверок» имела электропривод (клавиша справа).

БОРЬБА С ПРИВИЛЕГИЯМИ

Волга с рулем от Чайки? Это не самопал! Примеряем на себя образ советской элиты за рулем Волги 24-10 в редкой комплектации 051.

Автор Александр Виноградов, фото: Дмитрий Конин

Волга была недостижимой мечтой обычного советского человека и стоила почти вдвое дороже Жигулей. А новую модель, появившуюся в декабре 1981 года, купить вообще было невозможно. В свободную продажу номенклатурный ГАЗ-3102 не поступал – его изначально создавали исключительно как служебный автомобиль. Простым смертным (хотя не очень-то и простым) приходилось довольствоваться обычной Волгой ГАЗ-24.

Но в конце 80-х годов в продаже появился гибрид уже «рестайлинговой», как сказали бы сейчас, модели 24-10, и номенклатурного ГАЗ-3102. Такая машина имела индекс 051. Мы разыскали отлично сохранившуюся машину 1990 года выпуска с пробегом в 38 тысяч км.

На лицо простая...

Наметанный глаз легко выделял эту Волгу на фоне обычных ГАЗ-24-10. Уникальность выдают «ноль-вторые» хромированные колпаки и тонированные стекла. Причем это не какая-то там китайская пленка – стекла, включая передние, тонировали «в массе» непосредственно на заводе в Боре.

Хотя на фоне «чистых двадцать четверок» у модели 24-10 поубавилось внешнего хрома, Волга всё равно выглядит статусно. Тяжелые двери закрываются с приятным усилием, крышка багажника и вовсе защелкивается под собственным весом.

Главное отличие этой машины от стандартной ГАЗ-24-10 – салон. От чиновничьей ГАЗ-3102 достались высокая передняя панель из мягкого

полиуретана, велюровые сиденья и задний диван с подголовниками. Для полной картины средств спецсвязи не хватает.

Плюхнулся на водительское сиденье. А места-то над головой мало! И это при моем росте в 174 см. «Новые» сиденья с подголовниками грешили слишком высокой подушкой. И далеко не все знали, что на самом деле она немного регулируется по высоте и углу наклона – если забраться под сиденье с гаечными ключами.

На 051-ю комплектацию не ставили двигатели ЗМЗ-402.10 с форкамерным зажиганием, за что большое спасибо. Расход топлива лишь чуть меньше, а головной боли – не оберешься.

Впрочем, и простой 402-й двигатель не безгрешен. Накануне карбюратор



Двигатель – стандартный ЗМЗ-402 без форкамер, в отличие от ранних ГАЗ-3102. Его мощность 100 л.с., а крутящий момент – солидные по меркам СССР 186 ньютон-метров.

Рулевое управление на этой машине – с гидроусилителем.



Хотя в багажнике лежит огромное запасное колесо, места для вещей предостаточно. А вот об отделке не подумали.



Часть машин комплектовали рулем от Чайки ГАЗ-14. При его создании явно вдохновлялись Мерседесом W116.

Одно из отличий версии 051 – высокая передняя панель 3102 из мягкого пластика.



Сиденья обтянуты приятным велюром и довольно удобны. Но в том положении, в которое подушку ставили на заводе (слишком высоко!), люди ростом выше среднего упирались головой в потолок. Сзади места много. Диван с подголовниками взят от ГАЗ-3102.



был отрегулирован, но холостые Волга держала из рук вон плохо. Однако, едет! Добавишь газу – и вот приятная тяга с самых низких оборотов. Крутиться мотор не любит, и в целом на ГАЗ-24-10 лучше катиться неспешно, набирая скорость за 100 км/ч только на широкой ровной трассе.

Обратная связь рулевого управления никогда не была в приоритете у советского «бизнес-седана». А с наличием гидроусилителя, как на этой 051-й машине, ее просто нет. Зато руль я кручу одним мизинцем в самом прямом смысле слова – даже на парковке.

А где вы могли видеть такой руль? Правильно, на Чайке ГАЗ-14! Когда Чайку с легкой руки Михаила Горбачева (как поговаривают) убрали из производственной программы, какое-то



Стекла тонировали на стадии производства – на борском стекольном заводе.

количество комплектующих осталось в запасе. В том числе и детали рулевого управления, которые достались некоторым счастливицам на ГАЗ-24-10-051.

От «гэбэшной» Волги ГАЗ-3102 достались дисковые тормоза, и это главное достоинство 051-й комплектации. Дело не только в замедлении, которое заметно лучше. В кои-то веки Волга тормозит ровно и стабильно! Машину не нужно ловить, что частенько приходится делать на Волгах с барабанами на всех колесах.

Не средство, а роскошь

Купить даже простую Волгу ГАЗ-24-10 в 1990 году было под силу не каждому – стоила она космические 16 тысяч рублей. И это без учета пожертвований на лапу продавцу. Эксклюзивность 051-й комплектации автоматически поднимала цену еще на несколько тысяч. Это стоимость ВАЗ-2109 и 41-го Москвича вместе взятых, да еще и сдача осталась бы!

В 70-х годах цена Волги была обусловлена не только габаритами и статусом, но и тем, что машина еще была вполне современной. Хотя и не передовой. Но к закату Союза кроме статуса и солидных габаритов переплачивать уже было не за что. Сейчас Волга снова на коне, но уже в качестве объекта для коллекции. И, в отличие от 80-х годов, купить можно любую модель. Были бы деньги.



Спидометр размечен до 200 км/ч, но стандартная рядная «четверка» на это не была способна. Такую скорость не могли показать даже «догонялки» ГАЗ-24-34 с моторами V8.

НЕСОСТОЯВШИЕСЯ

Изначально Волга ГАЗ-24-10 должна была выглядеть иначе. После запуска номенклатурной ГАЗ-3102 был создан прототип 24-10. Он представлял собой ту же модель 3102,



но с упрощенной отделкой. Не было хромированных бамперов и хрома на кузове. Салон был упрощен, иная передняя панель сделана из недорогого пластика, а на колесах стояли дешевые пластиковые колпаки. Но в серию пошел промежуточный вариант – по сути, модернизированный ГАЗ-24. От прототипа ему достались двери, интерьер и колесные колпаки.

В 1989 году была предпринята еще одна попытка выпустить массовую Волгу. Когда к производству готовился седан нового поколения с индексом ГАЗ-3105, параллельно прорабатывался упрощенный вариант 3104. Его отличали удешевленный интерьер и укороченная база. Под капотом стоял четырехцилиндровый двигатель вместо мощного V8, а привод был лишь на задние колеса (у 3105 – постоянный полный привод). К сожалению, весь проект новой Волги стал жертвой распада СССР. Оставшись без госфинансирования, горьковский завод бросил все силы на освоение Газели. Совершенно новое поколение легковушек осталось в виде прототипов.



10 фургонов Соболь NN получил маркетплейс Ozon. Версия полной массой 2,5 т не попадает под ограничения в Москве. Ранее компания получила 188 Газелей Next, хотя прежде использовала в столичном регионе только Ford Transit.



18-метровый электробус ГАЗ Е-Citymax пойдет в серию в 2023 году. Модель на 140 пассажиров с начала лета проходила испытания в Москве. В этом году около 10% общественного транспорта, выпущенного ГАЗом, придется на электробусы разных классов.



НОВЫЙ ЗАВОД

На карте российского автопрома появилась новая точка – Челябинский завод городского электрического транспорта.

Его в первой половине марта запустил холдинг Синара. Предприятие площадью 13 500 м² построили, оснастили и запустили за восемь месяцев. Инвестиции в проект составили 1,2 млрд рублей.

Производство организовано по полному циклу – с 14 сборочно-сварочными постами, линиями антикоррозийной обработки и окраски. До конца года на заводе будут заняты 400 человек, затем штат доведут до 700 сотрудников. Сейчас мощности площадки позволяют выпускать 350 машин в год. При наличии спроса объемы могут увеличить до 1200 единиц ежегодно.

Первой моделью челябинского предприятия стал троллейбус Синара-6254. Это современная, полностью низкопольная модель со всем необходимым оборудованием: климат-контролем, USB-зарядками, дополнительной подсветкой, ЖК-мониторами, функцией приседания на остановках (книлинг), адаптацией для людей с ограниченными возможностями.

Первая партия из 168 троллейбусов собирается именно для Челябинска. Часть из них классические, часть – с функцией автономного хода до 20 км без подключения к проводам.

Далее завод освоит электробус Синара-6253, входящий в одно семейство с троллейбусом.



Организовано по полному циклу



Компас 5 имеет полную массу 5,5 т

ПЛАНЫ КАМАЗА

■ КамАЗ успешно закончил максимально непростой 2022 год.

Из важных показателей отметим рост инвестиций в развитие почти в полтора раза, до 16 млрд рублей, и увеличение средней зарплаты сотрудников на 16% – до 59,8 тысячи рублей. Глава автозавода Сергей Когогин обозначил ключевые задачи на текущий год.

Грузовой гигант продолжит расширять модельный ряд. Главным образом речь идет о флагманском семействе K5 в «антисанкционном» исполнении. За неполный год камазовцы не только сумели найти замену импортным комплектующим, но и улучшить модель по ряду параметров.

Среднетоннажное семейство Компас (в оригинале – китайский JAC) расширится «вниз». К моделям с индексами 9 и 12 полной массой 9,5 и 12 т соответственно присоединится Компас 5. Согласно оглашенным ранее планам, «пятерка» имеет полную массу 5,5 т. Также были анонсированы версии на 3,5 и 6 т, но о них более конкретной информации пока нет.

Наконец, КамАЗ будет расширять присутствие

в легковом сегменте. Он уже активно участвует в перезапуске столичного завода Москвич. Вторым проектом станет подготовка к серийному выпуску электрокара Атом. Прототип обещают к маю 2023 года, однако полноценное производство намечено на конец 2024 года.

НефАЗ, дочернее предприятие КамАЗа, обещает новинки едва ли не во всей гамме пассажирского транспорта – автобусов, троллейбусов и электробусов. Продолжится развитие прототипа автобуса повышенной проходимости нового поколения (на фото). За первым образцом на газовом топливе последует классический дизельный вариант. Серийное производство пока не обещают, однако наличие планов на интересный концепт обнадуживает.



1037

дилеров грузовых автомобилей насчитывается в России. Китайские марки представляет 431 точка продаж, российские – всего 270. У ушедших европейских брендов остается 111 дилеров.



**РЕСТАЙЛИНГОВЫЙ
ГОРОДСКОЙ
НИЗКОПОЛЬНЫЙ
АВТОБУС НЕФАЗ
5299-40-57 НА КПГ**

САМЫЙ ДОРОГОЙ УАЗ



Компания «Электро-мобили Мануфэкчуринг Рус» открыла прием заказов на электрогрузовик EVM Pro.

Он представляет собой переделанную на электротягу серийную «полупортку» УАЗ Профи.

На старте доступны три версии: еврофургон, промтоварный и изотермический фургоны. Все они стоят на длиннобазном шасси Профи. Гарантийные обязательства ульяновский завод и компания «Электромобили Мануфэкчуринг Рус» исполняют совместно, каждая в части своих компонентов.

Цена – 4,5 млн рублей. И это спецпредложение

на 250 первых автомобилей. Потом, возможно, станет дороже. Для сравнения: бензиновый длиннобазный УАЗ Профи с промтоварным фургоном стоит от 1,8 млн рублей.

EVM Pro оснащен электромотором собственной разработки, развивающим 300 Н·м. Запас хода до 300 км обеспечивает 90-киловаттная тяговая батарея. Интересно, что электромобиль сохранил механическую коробку передач от исходного Профи. Орудовать ей не нужно: она зафиксирована на второй передаче. Машина укладывается в 3,5 т полной массы, но на борт при этом может взять не больше тонны. Из оригинальных деталей снаружи заметна только эмблема на решетке радиатора. В кабине электрическое нутро выдают клавишное управление трансмиссией и электронная комбинация приборов, также разработанная самостоятельно.

- **СОВРЕМЕННЫЙ ДИЗАЙН
ЭКСТЕРЬЕРА И ИНТЕРЬЕРА**
- **КОМПОНЕНТЫ С ВЫСОКИМ
ЭКСПЛУАТАЦИОННЫМ РЕСУРСОМ**
- **СООТВЕТСТВИЕ ПРОГРАММЕ
«ДОСТУПНАЯ СРЕДА»**
- **ЭКОЛОГИЧНЫЙ ГАЗОВЫЙ
ДВИГАТЕЛЬ МОЩНОСТЬЮ 205 кВт**



■ За прошлый год во всех европейских странах стало на 4152 электробуса больше.

Другие направления экологически чистого общественного транспорта представлены газовыми (3274 регистрации), гибридными (2018 регистраций) и водородными (99 регистраций) автобусами. Как ни странно, обладающая

достаточно развитым автобусным производством Европа «подсела» на китайские электробусы. Первые два места по продажам занимают марки BYD (787 машин за 2022 год) и Yutong (479 машин). Mercedes-Benz добрался только до третьей строчки с результатом 405 электробусов. Остальные марки не дотянули и до 350 штук.



KAMAZ

8-800-555-00-99

www.kamaz.ru, callcentre@kamaz.org



КЛУБ ПУТЕШЕСТВЕННИКОВ

Вспоминаем светлые времена молодости туристического автобуса Ikarus 250.

Автор Сергей Канунников, фото: Константин Якубов

Конечно, мы – советские пассажиры и водители – были не избалованы. Но даже сегодня, общаясь с Икарусом, понимаешь: уважать его были основания и у тех, кто сидел за рулем, и у тех, кто ехал в салоне.

Этот поздний, 1990 года, Ikarus 250.93 позволяет сполна окунуться в ту давнюю эпоху. Автобус дожил до нашего времени не только без реставрации, но и без серьезного ремонта. Отделался косметическим. Такие чудеса редко, но бывают.

Институт управления

Навсегда запомнил, как старший приятель, опытный водитель, получивший вот такой новенький Ikarus в начале 80-х,

на мой юношеский вопрос: «Ну, как?», ответил даже немного высокомерно: «Как на Жигулях». Тогда Жигули были эталоном легкости управления, комфорта и, вообще, дружелюбности к водителю и пассажирам.

Сегодня это, может, и не Жигули, но даже мне – невеликому асу езды на автобусах – найти общий язык с Икарусом оказалось совсем несложно.

Удобная посадка, понятный по обратной связи руль, неожиданно легкие педали, разгонная динамика – всё это создает комфортную, дружественную обстановку даже для того, кто управляет такими машинами совсем нечасто. Даже пневмотормоза оказалась куда отзывчивей и понятней, чем я ожидал.

Сложности лишь с рычагом переключения передач. У него со мной – тоже. Ведь шестиступенчатая коробка ZF, как и двигатель – размещена в корме, на расстоянии примерно десяти метров от водителя. Да и машина все-таки не новая: три десятилетия – возраст олдтаймера. Совершая размашистые манипуляции рычагом, далеко не всегда уверен, что попал именно туда, куда планировал. Зато если попал, да еще и вовремя – в соответствии с показаниями тахометра, ощущаю даже некую смешную мальчишескую гордость.

Потом, уже после моего знакомства с Икарусом, приятель, поработавший некогда и на городском автобусе, снисходительно усмехнулся: «Надо включать

ФЛАГМАН ДАЛЬНОГО БОЯ

Семейство Ikarus 250 выпускали с 1968-го по 1996 год. Междугородние автобусы разных версий оснащали 6-цилиндровыми дизелями мощностью 192–280 л. с. и механическими коробками передач – в основном ZF. Всего изготовили 17 384 автобуса вместимостью 43–70 пассажиров. Из них 15 870 отправили в СССР. Например, в 1990 году в Союз экспортировали 886 машин.





Аккумуляторы выдвигаются на специальных полозьях. Удобно!



вторую, четвертую и шестую. Другие не нужны!». Но такой прием тоже – если и не для асов, то для тех, кто с Икарусом уже пожил.

Хорошо хотя бы, что в этой – междугородней – машине алгоритм переключения привычный. В обширном семействе Ikarus 200 было две основные компоновки. На междугородних машинах коробка – перед двигателем, установленным в корме. А на городских – мотор в базе, и коробка развернута, поэтому и передачи переключаются зеркально.

На этом Икарусе-250.93 стоит, а точнее, лежит на боку, дизель с турбонаддувом – лицензионный Raba. Рабочий объем рядной «шестерки» – 10,35 л, мощность – 220 л.с. Прилично даже по нынешним меркам.

А как здорово работает пневматическая подвеска! Вот здесь метафора «плывет» почти уже и не метафора. Всякие мелкие, да и средние неровности где-то там, далеко внизу, в другом мире, и кажется даже – в другой жизни.

Вид на жительство

Автобусов из города с мудреным для нашего уха и языка именем Секешфехервар в Союзе было так много, что их считали уже почти своими. А неискушенные пассажиры, вероятно, и не задумывались, что эти солидные и в тоже время элегантные машины – иностранные.

В системе Совета экономической взаимопомощи (СЭВ), объединяющем соцстраны, было задумано некое разделение труда, в том числе в автопроме. Правда, многие страны, например, Чехословакия и Польша, всё равно выпускали



Шестицилиндровый дизель развивает 220 л.с.



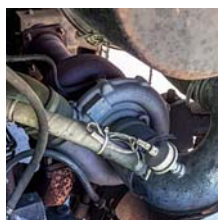
Наружный блок управления передней дверью.



В моторном отсеке – отдельный пульт пуска двигателя.



Расширительный бачок системы охлаждения.



На поздних Икарусах – двигатель с наддувом.



КУПИ КАМАЗ-5490! С ПРОБЕГОМ



- Б/У АВТОМОБИЛИ КАМАЗ-5490 В СОСТАВЕ АВТОПОЕЗДА
- ПОЛУПРИЦЕПЫ-РЕФРИЖЕРАТОРЫ ТОНАР
- ИЗОТЕРМИЧЕСКИЕ ФУРГОНЫ
- ШТОРНЫЕ ПОЛУПРИЦЕПЫ
- ГАЗОДИЗЕЛЬНАЯ И ДИЗЕЛЬНАЯ МОДИФИКАЦИИ
- ОТЛИЧНОЕ СОСТОЯНИЕ
- 2018-2021 ГГ. ВЫПУСКА
- РАСПОЛОЖЕНИЕ - Г. НАБЕРЕЖНЫЕ ЧЕЛНЫ, Г. САНКТ-ПЕТЕРБУРГ, Г. МОСКВА

(8552) 45-27-32, 45-27-33

www.kamaz.ru

www.kamazleasing.ru



Подробную информацию о программах приобретения автотехники КАМАЗ в лизинг читайте на сайте www.kamazleasing.ru

КАМАЗ-ЛИЗИНГ в официальных дилерских центрах ПАО «КАМАЗ» по всей России

Сиденье водителя –
подрессоренное и очень
удобное.



Зеркала Икаруса –
с электроподогревом.



Аварийное управление
передней дверью.



Слева – блок управления вентиляцией, освещением салона и стеклоочистителями.

автомобили разных классов. Но Венгрия, не имевшая до войны развитого автопрома, сконцентрировалась на автобусах. Тем более, что как раз в этом-то деле опыт в стране имелся.

Узкая специализация, как обычно бывает, позволила венграм достичь в автобусостроении заметных высот. К слову, Икарусы экспортировали по всему миру. Но больше всего, конечно, в СССР, куда первые машины пришли еще в 1955 году. Начали с городских автобусов, но вскоре к нам пошли и междугородные. Ведь и в них в огромном Союзе потребность была большая.

Выпуск модели Ikarus 250 начали еще в 1968 году и вели аж до 1996-го.



Автономный отопитель салона работает на дизельном топливе.



Под приборами – красная кнопка аварийного выключения двигателя и блокировки тормозов.

Внешне за эти годы машины меняли не сильно, но начинку совершенствовали постоянно и существенно. Этот Ikarus 250.93 – фактически вершина семейства.

По междугороднему

В этот автобус венгры вложили всё лучшее из того, что имели на конец 80-х годов. Только кондиционера нет – о чем, естественно, вспоминаешь в летнюю жару. Но неплохая вентиляция, причем и индивидуальная, помимо трех люков в крыше (два из них еще и эвакуационные) – есть. Вообще, штамп «как в самолете», прилипший к междугородним автобусам очень давно, невольно вспоминаю постоянно. Несмотря на банальность.

Даже сегодня не все пассажиры подобных автобусов знают, что кресла для удобства сдвигаются в проход (чего, кстати, нет в самолете!). А в этом Икарусе – есть. А еще мощный автономный отопитель салона, работающий, если надо, в паре с обычной печкой. Понятно, что для жителей большей части СССР это было даже поважнее кондиционера.

Лампы в середине потолка – люминесцентные. Есть и маленькие, индивидуальные. Объем багажников... 5200 л!



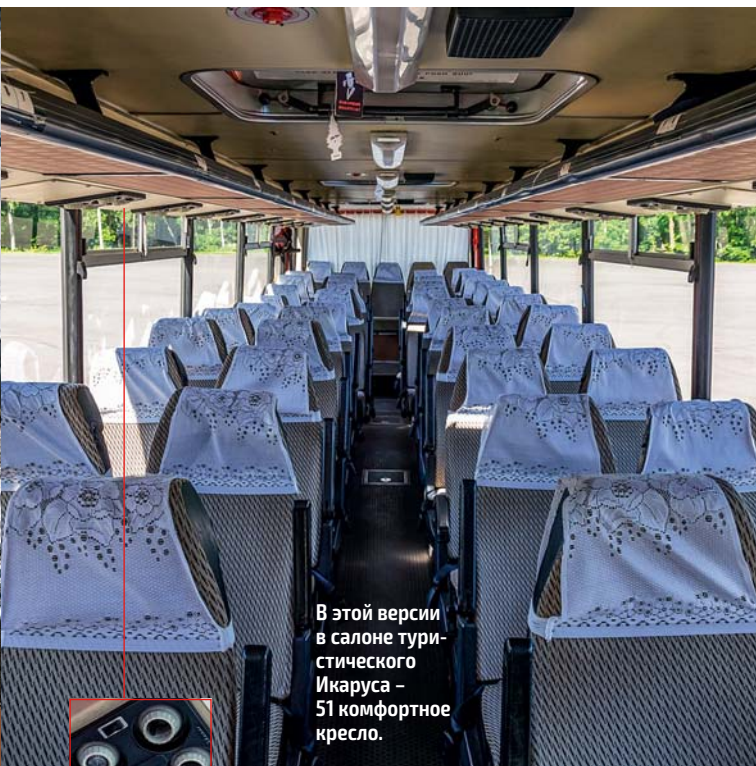
Большие красные и зеленые кнопки – управление дверями с электропневмоприводом.

Это, если изъясняться «легковым языком», а по автобусной терминологии – 5,2 кубометра. Максимальная грузоподъемность багажников – 1000 кг. Но кто и чем это мерил в быту...

Отлично помню, какое впечатление на нас произвели автоматические двери поздних Икарусов! Когда-то они были обычными, распашными. Потом на части машин автоматической сделали только переднюю – задней ведь пользовались гораздо реже. А в этом позднем Икарусе обе двери с электропневмоприводом. И в 1990 году всё это были черты еще вполне современного автобуса. В этом смысле напрашивается сравнение с нашими Ладами Самарами. Ведь и они, и Икарусы в те годы для нас были, по сути, вершинами в своих классах. Особо ведь не с чем было сравнивать...

Лучшее и хорошее

Достаточно замкнутая социалистическая экономика более-менее гармонично существовала только в относительной изоляции. Ikarus – символ достижений автобусостроения соцлагеря – вскоре попал в окружение пусть и сильно подержанных, но именитых



В этой версии в салоне туристического Икаруса – 51 комфортное кресло.



В автобусе – индивидуальное освещение и вентиляция.

западноевропейских моделей. И тут оказалось, что венгерские автобусы не такие уж и дешевые. Особенно учитывая заметное снижение спроса на главном для завода рынке – в СССР.

Последние машины к нам завезли в середине 90-х годов. Но старые Икарусы продолжали работать, как и сколько могли. Их латали, из двух и трех собирали один, в конце концов, и его «уезжали вусмерть», пока машина окончательно не сгнивала и фактически распадалась на молекулы и атомы.

В более-менее приличном состоянии сохранились лишь автобусы, работавшие не на междугородних рейсах, а на предприятиях, где, собственно, им и делать особо было нечего. Так, кстати, в НИИ, где мне довелось работать много лет назад, тоже, в соответствии с причудами советской экономики и распределительной системы, оказался вот такой Ikarus 250.

А этот автобус 1990 года приехал из Сибири в Москву своим ходом, пребывает в добром здравии и даже сегодня готов возить пассажиров. Особенно тех, кто ценит, каким важным он был для нашей страны в молодости. **ЗР**

КРЫЛЬЯ ВЕНГРИИ

Истоки производства венгерских автобусов – каретная мастерская в Пеште, основанная в 1895 году венгром Имре Ури. Позднее она строила автобусные кузова на импортных шасси. В 1947 году фирму национализировали, в 1948-м объединили с авиастроительной компанией. Тогда и появилось «крылатое» имя Ikarus.

В 1962 году к компании присоединили механический завод в Секешфехерваре, который и стал основным. В 1994-м завод вошел в состав холдинга Iribus. В 2003 году производство прекратили, в 2007-м управляющую компанию объявили банкротом.



Автобусный кузов фирмы Uhry Imre – предок Икарусов, 1924 год.



ДВИГАТЕЛИ КАМАЗ Р6 ПРОМЫШЛЕННОГО НАЗНАЧЕНИЯ



**ИНДИВИДУАЛЬНЫЙ ПОДХОД
ПРИ РАЗРАБОТКЕ
И АДАПТАЦИИ К МАШИНАМ
И УСТАНОВКАМ**



**380-750 Л.С. - ШИРОКИЙ
ДИАПАЗОН МОЩНОСТИ**



**ВЫСОКИЕ УДЕЛЬНЫЕ
МОЩНОСТНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ**



ПОВЫШЕННЫЙ РЕСУРС

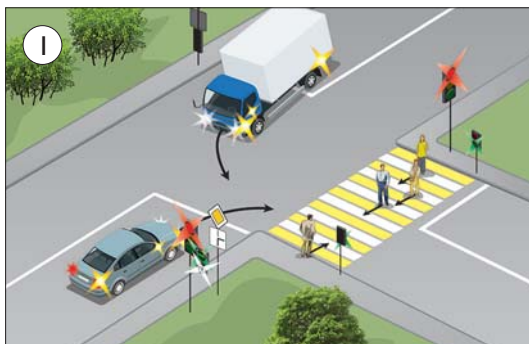
KAMAZ

8-800-555-00-99

www.kamaz.ru, callcentre@kamaz.org

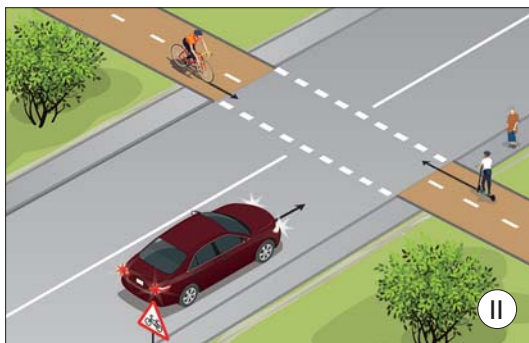
I. Кому из участников движения должен уступить дорогу водитель легкового автомобиля?

- 1** – никому
- 2** – пешеходам
- 3** – пешеходам и грузовику



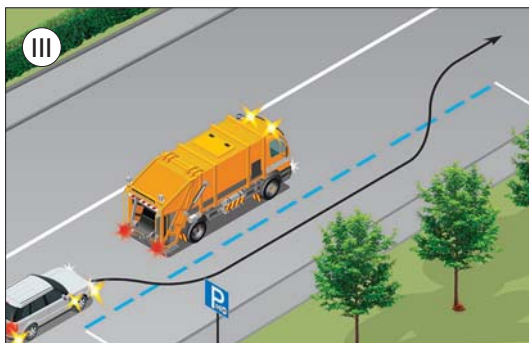
II. Обязывают ли Правила дорожного движения водителя автомобиля уступить дорогу?

- 4** – обязывают, только велосипедисту
- 5** – обязывают как велосипедисту, так и человеку на электросамокате
- 6** – не обязывают



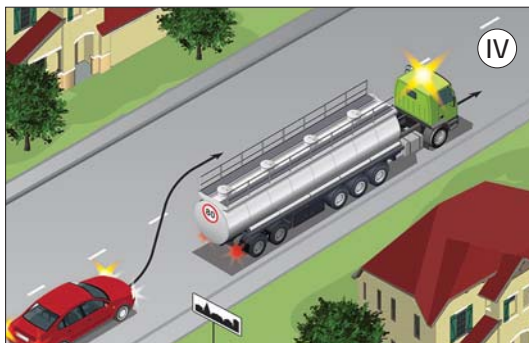
III. Запрещают ли Правила дорожного движения опережение медленно движущегося грузовика коммунальной службы показанным способом?

- 7** – запрещают
- 8** – не запрещают



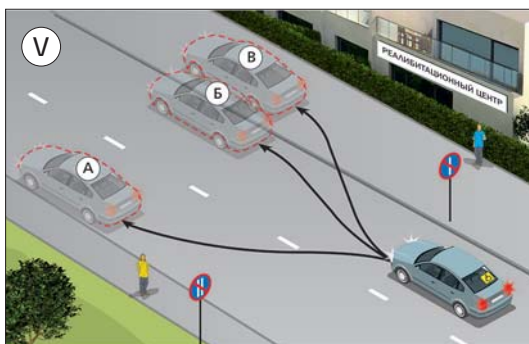
IV. Разрешено ли обогнать бензовоз, движущийся с максимально разрешенной ему на данном участке дороги скоростью?

- 9** – разрешено
- 10** – запрещено



V. В каком из показанных мест можно без нарушений и опасности припарковаться на несколько дней инвалиду, направляющемуся в реабилитационный центр?

- 11** – в любом
- 12** – А или Б
- 13** – Б или В
- 14** – В
- 15** – ни в одном



Ответы на задачи: 3, 6, 8, 10, 12

I. Знаки приоритета в данной ситуации «отменило» светофорное регулирование (пункт 6.15 ПДД РФ). Двигаясь в направлении стрелки, включенной в дополнительной секции одновременно с красным сигналом светофора, водитель должен уступить дорогу транспорту, движущемуся с других направлений (пункт 13.5). Несоблюдение этого требования ведет к штрафу в размере 1000 рублей по части 2 статьи 12.13 КоАП РФ. Информационная световая секция в виде силуэта пешехода и стрелки с мигающим сигналом бело-лунного цвета, расположенная под светофором, информирует водителя о том, что на пешеходном переходе, в направлении которого он поворачивает, включен сигнал светофора, разрешающий движение пешеходам. Им тоже необходимо уступить дорогу (пункт 13.1 ПДД РФ) под угрозой штрафа от 1500 до 2500 рублей.

II. Ни велосипедист, ни самокатчик, пересекая проезжую часть вне пределов перекрестка, не могут рассчитывать на приоритет (пункт 24.6.1 ПДД РФ). Не уступить дорогу автомобилю не только смертельно опасно, но и чревато штрафом в размере 800 рублей по части 2 статьи 12.29 КоАП РФ.

III. Голубая разметка справа от автомобилей обозначает зону платной парковки. Прямого запрета использовать это свободное пространство для движения по нему ПДД РФ не содержат.

IV. Дорожный знак 5.23.2 обозначает начало населенного пункта. Предельная скорость движения здесь обоих транспортных средств – 60 км/ч. Следовательно, обгон без нарушения требований пункта 10.1 ПДД РФ в данной ситуации невозможен.

V. Действие дорожных знаков 3.29 и 3.30, запрещающих стоянку по нечетным и четным дням месяца соответственно, не распространяется на транспортные средства, управляемые инвалидами. На машине должен быть установлен опознавательный знак «Инвалид» (приложение 1 к ПДД РФ). А вот стоянка на тротуаре противоречит требованиям пункта 12.2 ПДД РФ и чревата штрафом в размере 1000 рублей, а в Москве и Санкт-Петербурге – 3000 рублей (части 3 и 6 статьи 12.19 КоАП РФ соответственно). К тому же автомобиль увезут на спецстоянку (часть 1 статьи 27.13 КоАП РФ).

ПОЧЕМУ НЕТ ТРИКОЛОРА

На дорогах встречаю машины с номерами, на которых нет российского триколора. Почему ГАИ смотрит сквозь пальцы на публичное проявление негативного отношения к своей стране?

Владимир, Ивановская область

Ваши претензии к Госавтоинспекции необоснованны, поскольку использование изображения Государственного флага Российской Федерации на государственных регистрационных знаках в соответствии с ГОСТ Р 50577–2018 «Знаки государственные регистрационные транспортных средств. Типы и основные размеры. Технические требования» не является обязательным. Нормы данного национального стандарта гармонизированы с положениями Конвенции о дорожном движении 1968 года, которая в качестве обязательного признака государства регистрации транспортного средства предусматривает лишь нанесение соответствующего международного кода (для России – «RUS»).

В то же время знаки, заказываемые подразделениями Госавтоинспекции для выдачи по результатам регистрационных действий, изображение флага содержат. Знаки, о которых пишете вы, заказываются автовладельцами индивидуально у организации-изготовителя государственных регистрационных знаков.

КАК СНЕГ С КРЫШИ

С крыши моего автобуса упал снег на машину, которая ехала позади. Теперь водитель требует возмещения ущерба: вмятина на капоте и вроде бы скол на стекле. Как себя вести в этой ситуации?

А. Вознесенский, Мурманская область

Ответственность за безопасность эксплуатации своего транспортного средства несете вы. Согласно пункту 1.5 ПДД участники дорожного движения должны действовать таким образом, чтобы не создавать опасности для движения и не причинять вреда. Если причинно-следственная связь между падением снега с крыши и повреждением ветрового стекла в установленном порядке доказана, вам, по всей видимости, остается только компенсировать нанесенный ущерб на основании статьи 1079 ГК РФ.

РАЗВЕ ЭТО ДТП?

Кто-то подложил под колесо бутылку из-под шампанского. Я ее не заметил, и когда начал движение, она «отстрелила» в соседскую машину, результат – вмятина на пороге. Сосед вызвал ГИБДД и заявил, что я оставил место ДТП. Теперь жду суда. Разъясните по-житейски, в чем моя вина?

Игнат Веселов, г. Санкт-Петербург

Подобный инцидент можно отнести к дорожно-транспортному происшествию – событию, возникшему в процессе движения по дороге

На вопросы читателей отвечает начальник

Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения МВД России генерал-лейтенант полиции

Михаил Черников



транспортного средства и с его участием, при котором погибли или ранены люди, повреждены транспортные средства, сооружения, грузы либо причинен иной материальный ущерб. Прежде чем начинать движение, вы были обязаны убедиться в его безопасности (пункт 8.1), в том числе проведя осмотр транспортного средства.

Помимо прочего, согласно пункту 1.5 ПДД, участники дорожного движения должны действовать таким образом, чтобы не создавать опасности для движения и не причинять вреда. Сделать вывод о наличии (отсутствии) факта оставления места совершения ДТП, участником которого вы являлись, а также рассмотреть вопрос о наказании должен суд.

ЭЛЕКТРОННЫЕ ПРАВА

С 1 марта действительно можно предъявлять электронные права?

Михаил, Рязанская область

С 1 марта вступили в силу поправки в ПДД, допускающие возможность предъявления водительского удостоверения в виде электронного документа. Однако для этого такой электронный документ должен быть легитимизирован в установленном законом порядке. Пока же его можно предъявлять только в рамках эксперимента, проводимого сейчас МВД России совместно с Минцифры России. Для этого используется специальное приложение для мобильных устройств «Госуслуги.Авто», которое генерирует штрих-код, считываемый мобильным устройством сотрудника Госавтоинспекции. При этом сотрудник вправе потребовать предъявление документа на физическом носителе, как это предусмотрено действующей редакцией ПДД.

МАШИНА ДЛЯ ВНУКА

Пока есть такая возможность, хочу купить 15-летнему внуку машину. Можно ли это сделать? Когда он сможет пойти учиться на права?

Е. Новосельцев, г. Казань

Законодательством РФ несовершеннолетние граждане не ограничены в праве собственности на транспортные средства. Однако в соответствии с Федеральным законом от 3 августа 2018 г. № 283-ФЗ «О государственной регистрации транспортных средств в РФ и о внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ» зарегистрировать ТС на такого собственника нельзя до достижения им 16-летнего возраста. До этого момента транспортное средство регистрируется на одного из родителей, усыновителей либо опекунов (попечителей).

Начинать обучение вождению разрешают с 16 лет. В то же время получить право управления транспортным средством категории «В» по Федеральному закону от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» можно будет по достижении 18-летнего возраста. Сдать экзамены по этой категории можно в 17 лет, но водительское удостоверение выдадут всё равно не раньше, чем водителю исполнится 18 лет.

ОТВЕТЫ

Чем объясняется применение аккумуляторных батарей с разным расположением клемм – прямой и обратной полярностью?



Алексей Ревин,
редактор

Это связано, в частности, с требованиями обеспечения безопасности при аварии. Важно, чтобы плюсовая клемма во избежание замыкания и пожара находилась возможно дальше от передней части машины, в которую чаще всего приходится удар. Ее стараются располагать ближе к центру моторного отсека. Именно поэтому на большинстве иномарок, как и на нашей Ладе Весте, когда батарея располагается над коробкой передач, АКБ имеет так называемую обратную полярность.

Автомобили подорожали на глазах. А изменился ли критерий, согласно которому налоговики относят их к роскошным?



Сергей Зиновьев,
редактор

Критерий один – рыночная стоимость. Но для машин, купленных после 1 января 2022 года, действует новая система расчета налога. Повышенному налогообложению подлежат только автомобили стоимостью от 10 млн рублей (было – 3 млн). Повышающий коэффициент транспортного налога – 3. Все остальные градации отменили.

Минпромторг по мере сил корректирует перечень моделей, считающихся роскошными. Однако в разных комплектациях и при разных пробегах одна и та же модель может стоить и менее, и более 10 млн. Так что ФНС ведет расчеты от суммы, прописанной в договоре купли-продажи.

Есть нюанс: машины, приобретенные до 1 января 2022 года, продолжают обсчитывать по старой схеме – в соответствии с редакцией статьи 362 НК РФ, действовавшей до 2022 года.

Есть ли реальная разница в управлении легковушками, отличающимися размерами, формой кузова и типами коробки передач? Что выбрать новичку?



Александр Виноградов,
редактор

Разумеется, размеры, масса и форма кузова влияют на поведение автомобиля. Равно как распределение массы по осям и высота центра тяжести.

Для начинающих, на мой взгляд, наименее подходящий тип автомобиля – тяжелый рамный внедорожник с механической коробкой и постоянным задним приводом. А лучше всего для водителей с небольшим опытом подходит компактный хэтчбек с автоматом и передним приводом, как самый простой и надежный в управлении.

Как вы полагаете, зачем нужны знаки 6.22 «Фотовидеофиксация»? Неужели, чтобы испугать потенциального нарушителя?



Кирилл Милешкин,
редактор

Если придерживаться официальной точки зрения, то знаки «Фотовидеофиксация», как и сами камеры, служат цели не допустить нарушений ПДД. Водителя предупреждают, он снижает скорость или заранее занимает нужный ряд, нарушения не происходит, безопасность движения выигрывает.

От камер «в кустах» приятно и эффективно собирать деньги, но мимо них всё равно ездят с нарушениями, и на уровень безопасности они никак не влияют. Но так как в России камеры фактически стали частным бизнесом и висят в местах «повышенной доходности», считайте предупреждающий знак небольшим шагом навстречу водителю, шансом не платить.

Есть ли смысл менять местами передние и задние колеса для продления ресурса комплекта?



Сергей Мишин,
редактор

На любых автомобилях шины изнашиваются неравномерно. Передние стираются быстрее, поскольку принимают на себя львиную долю нагрузки при торможении. На переднеприводных автомобилях свою лепту вносит их проскальзывание при разгоне.

Равномерному износу шин способствует их перестановка (ротация), если ее выполнять при каждой сезонной переобувке. При значительном сезонном пробеге – через каждые 10–15 тысяч км. Если запаска в автомобиле полноценная, имеет смысл пустить ее в оборот.

Имейте в виду, что перестановка значительно изношенных шин на заднюю ось может привести к тому, что автомобиль обретет склонность к заносу.

Какая АКБ тяжелее – заряженная или разряженная?



Михаил Колодочкин,
обозреватель

По нашей просьбе в лаборатории Тюменского аккумуляторного завода специально провели эксперимент, сравнив массу батареи до и после полного заряда. Итог такой: масса практически не изменилась.

Что до теории вопроса, то рассуждать можно так. По идее, при разряде плотность электролита снижается, а потому и масса АКБ могла, казалось бы, уменьшиться. Однако молекулярный вес сульфата свинца (при разряде) больше, чем молекулярный вес двуокиси свинца и чистого свинца (в заряженной батарее). Поэтому масса АКБ снижается за счет массы электролита, но повышается за счет изменения состава активной массы.

А ЗНАТЕЛИ ВЫ?



АЭРОМОБИЛЬ, КОТОРЫЙ НЕ ЛЕТАЛ

Более полувека назад, в 1966 году, минчанин Василий Курунков создал забавное транспортное средство, которое все называли аэромобилем. Пропеллер, действительно, присутствовал. По имеющимся сведениям, по шоссе самоделка разгонялась до 120 км/час, по снегу на лыжах — до 80 км/час, а на воде даже выходила на глиссирование. Однако в полетах «аэромобиль» замечен всё же не был.



ВПЛАВЬ НА ТРАКТОРЕ

Плавающий трактор-лесовоз ТП-90 был собран в 1967 году на Онежском тракторном заводе. Машина получила сразу несколько специальностей — трелевщик, бульдозер и корчеватель, причем работать могла и на суше, и в воде. Плавающий трактор с 90-сильным дизелем на земле развивал скорость более 13 км/ч, а на воде, с помощью водометов, около 10 км/ч. Трактор заплывал в море на несколько километров от берега при волнении до 3 баллов. Выбираясь на берег, он преодолевал уклоны до 35 градусов.

Машину намеревались использовать для обслуживания судов, работающих на Северном морском пути, при снабжении населенных пунктов, не имеющих оборудованных причалов. Никто не сомневался, что плавающий трактор доплывет до серийного производства, однако производственных мощностей банально не хватило.



КОНКА ВМЕСТО ТРАМВАЯ?

Считается, что первая конка (конно-железная дорога) в России появилась в Санкт-Петербурге — сначала грузовая (в 1860 году), затем и пассажирская — в 1863 году.

Впрочем, некоторые исследователи говорят, что первенство все-таки принадлежит Петрозаводску: в 1788 году на Александровском пушечном заводе был построен чугунный колесопроезд. Однако вагонетки по рельсам там катили рабочие. Именно конка на долгие годы затормозила появление в Питере трамвая: лобби правообладателей этого бизнеса оказалось слишком сильным.

Но самое любопытное соперничество конки с трамваем наблюдалось в Нижнем Новгороде. Первую пассажирскую конку там запустили в 1908 году — аж через 12 лет после появления электрического трамвая! Похоже, что таких прецедентов в мире больше не было. Правда, эта конка оказалась убыточной и просуществовала недолго.



ОСТОРОЖНО — ВПЕРЕДИ ЛОТОК!

Один из первых дорожных знаков, стандартизированных в Российской империи на основе международной конвенции 1909 года, назывался «Лоток». Очертания вполне узнаваемы: сегодня этот знак называется «Неровная дорога». Что до предков, то, возможно, присваивая такое название ухабистой дороге, они имели в виду желоб: согласно словарю В. И. Даля, слово «лоток» имеет и такое толкование.

РАЗГОНЯЕМСЯ ЗА 200!

На Всесоюзных автомобильных соревнованиях 1952 года гонщик Иван Помогайбо развил скорость 215,18 км/ч на дистанции 1 км со стартом с хода. Позднее, на дистанции 10 км с ходу, ему покорился результат в 230,67 км/ч.

Его автомобиль Дзержинец был оснащен модернизированным двигателем от... грузовика ГАЗ-51! Рабочий объем уменьшили до 2982 см³ (в соответствии с верхним допустимым пределом класса — 3000 см³). На мотор установили новую головку цилиндров с верхними впускными клапанами, а также роторный нагнетатель типа Рутс. Мощность двигателя достигала 150 л.с. при 4500 об/мин. Через несколько лет, уже на автомобиле Авангард, мощность этого мотора удалось поднять до 220 л.с. при 5000 об/мин. И достигнуть скорости 271 км/ч.



ВМЕСТО РОГАТКИ

До Петра Первого на Руси шлагбаумов не было — вместо них предки использовали деревянные «препоны» или «рогатки», внешне напоминающие собой противотанковые ежи. Но три столетия назад появилась новинка, не претерпевшая особых изменений до наших дней.

Шлагбаумы обычно ставили в конце улиц и опускали их на ночь — так боролись с преступниками. Поднять шлагбаум мог только ночной караул, чтобы пропустить, скажем, доктора или посыльного. Остальным добропорядочным гражданам в темное время предписывалось сидеть дома — для их же спокойствия. Позднее, с появлением железных дорог, шлагбаумы начали устанавливать и у переездов.





Многоуважаемые знатоки Автомобиля!

Присылайте советы на адрес редакции или на exp@zr.ru. Прилагайте иллюстрации. Указывайте почтовый адрес с индексом, ФИО (полностью) и телефон. Это ускорит отправку вам заслуженных призов.



И СМОТРИ, НЕ ПЕРЕПУТАЙ

А. Габитов,
г. Барнаул

При замене или ремонте навесных агрегатов приходится снимать ремень, который на многих автомобилях не так просто вернуть на своё место, не спутав его направление движения и расположение на роликах и шкивах. Предлагаю при помощи проволоки или хомутов подвязывать ремень в удобном месте, как показано на фото.



Приз автору совета –
набор автохимии
Carville Racing



ПАДАТЬ НЕКУДА

А. Раков, Москва

Проблема гаджетов, отваливающихся от стекла из-за потери упругости крепежных присосок, не раз рассматривалась в «Советах бывалых». Мне удалось решить ее радикально, чтобы больше к ней не возвращаться. Конфигурация кронштейна видеорегистратора позволила сдвинуть его вниз так, что присосочный узел оказался в щели между ветровым стеклом и торпедо. Отваливаться ему стало некуда, а присоска обеспечивает достаточный прижим в соединении и демпфирует возможные изменения зазора из-за колебаний деталей при движении автомобиля. Если зазор слишком велик или мал, можно подрезать кронштейн по месту или, наоборот, подложить дополнительную прокладку, лучше из упругого материала.



Приз автору совета –
набор автокосметики
SYNTHETIUM

МАГНИТОХВАТАЛКИ

С. Гонин,
Кировская область

Впечатлившись ценами на фирменные магнитные держатели, которыми удобно вытаскивать упавший крепеж, сделал буквально за час на коленке из гаражного хлама два устройства. На гибкую оплетку троса Ø 5 мм с одной стороны накрутил гайку М6 и прикрепил к ней цианакрилатным клеем два предварительно склеенных неодимовых магнита Ø 12 мм. На торце сломанной селфи-палки опилил пластмассовую вставку, просверлил отверстие и прикрепил саморезом неодимовый магнит Ø 20 мм. Ручки – по желанию. Длина каждого держателя около 60 см, удерживаемый вес – до 0,5 кг.



Приз автору совета – **набор ароматизаторов AIRLINE**



НОВЫЕ ЛЕПЕСТКИ

П. Борисов,
Алтайский край

Многие при ремонте автомобиля используют лепестковыми шлифовальными кругами и выбрасывают их после стирания абразивного слоя. Но можно

дать им вторую жизнь. Для этого потребуются ножницы и немного терпения. Нужно отстричь стертую часть каждого лепестка – под ним будет неиспользованная часть нижнего лепестка, и так по кругу. Получится почти новый шлифовальный диск, а вы сэкономите.



Приз автору совета –
набор автокосметики
ASTROhim

УКРЫВАЕМ ПОДШИПНИКИ

М. Иванов,

Волгоградская область

На своем автомобиле Nissan Tiida для защиты опорных подшипников амортизаторных стоек от попадания воды применил большие заглушки блок-фар от Приоры. По диаметру подходят отлично, садятся туго и держатся крепко. Теперь там сухо и тепло. Решение пригодно и для других автомобилей – важно подобрать диаметр резинового колпака.



Приз автору совета –
пылесос
для автомобиля
HEYNER®
Turbo Power PRO 12 B

Садовое масло

Полусинтетическое всесезонное моторное масло **RUSEFF 4T SAE 10W-30** предназначено для двигателей с воздушным охлаждением, устанавливаемых на газонокосилках, садовых минитракторах, скутерах, мотовездеходах, мопедах, мотоблоках, автономных генераторах – везде, где применяются легкие 4-х тактные двигатели. В составе – смесь очищенных базовых масел



на синтетической и минеральной основе, пакет присадок Infineum. Масло предназначено для круглогодичного применения и гарантирует оптимальную смазку мотора при температурах от -25 до +35 градусов. Оно надежно защищает детали двигателя от коррозии во время длительной простоя техники.

Рекомендовано для бензиновых и дизельных двигателей.

Универсальная мойка

Мойка высокого давления **K 5 Compact** отличается высокой мощностью и удобна в применении. Шланг высокого давления можно просто намотать вокруг передней панели и закрепить резиновым ремешком. Компактный аппарат легко перевозить и удобно хранить в любом месте – на полке гаража или в багажнике автомобиля. Две ручки для переноски, регулируемая

по высоте телескопическая ручка и возможность использования прибора как в горизонтальном, так и в вертикальном положении обеспечивают дополнительное



удобство в работе. Мойка оснащена пистолетом высокого давления с системой Quick Connect, 8-метровым шлангом высокого давления, струйной трубкой Vario Power (VPS), грязевой фрезой и фильтром для воды. Аппарат оснащен надежным двигателем водяного охлаждения. K 5 Compact можно применять не только для мойки автомобиля, но и для очистки фасадов, садовых дорожек, огородного инвентаря, бассейнов. Гарантия 10 лет.

Чистим двигатель

BIZOL Oil System Clean+ o90 – присадка к моторному маслу, произведенная в Германии и специально разработанная для промывки масляной системы. Моющие компоненты позволяют растворить сажу, лак и отложения на всех поверхностях в двигателе, в том числе и на гидрокомпенсаторах. Промывка масляной системы этим продуктом восстанавливает подвижность уплотнительных колец и повышает компрессию. Все смывые загрязнения удаляются вместе с отработанным маслом, не оказывая негативного влияния на работу мотора. Банки объемом 250 мл достаточно для 5 л моторного

масла. Присадку добавляют в прогретое моторное масло перед его заменой. После этого двигатель должен поработать в режиме холостого хода в течение 10–15 минут, затем следует заменить моторное масло и фильтр.



С частицами графита

Универсальная смазка с частицами графита **CARVILLE RACING** используется в высоконагруженных узлах трения. Она предназначена для смазывания открытых шестеренчатых и цепных передач, тросов, резьбовых соединений, ходовых винтов, домкратов, рессор, оружия, петель ворот гаражей. Обладает высокой адгезией, антифрикционной



эффективностью, химической стойкостью, механической стабильностью. Надежно защищает от коррозии. Смазка упакована в аэрозольный баллон емкостью 400 мл.

Проникающая смазка

Проникающая смазка **SN-40** от российского производителя «Астрохим» теперь выпускается в новой упаковке емкостью 650 мл. SN-40 – полноценная замена знаменитого продукта, но по более демократичной цене. Препарат и смажет, и очистит, и защитит от коррозии, а также вытеснит влагу из труднодоступных мест и устранил скрипы.

Смазка отличается высокой проникающей способностью. Она быстро разрушает ржавчину внутри резьбовых соединений и возвращает механизму подвижность. Эффективна при обслуживании и ремонте электротехники, улучшает электрическую проводимость контактов, очищает от грязи, препятствует их окислению, предотвращает утечки тока и короткое замыкание. Великолепно снимает коррозию, обеспечивает длительное смазывающее действие за счет образуемой на поверхности пленки. Кроме того, служит отличным консервантом для металлических поверхностей.



Новый клей



В линейке клеев и специальных герметиков от компании **AIRLINE** пополнение. Представлены два новых двухкомпонентных состава – эпоксидный «Суперклей» и набор для ремонта «Жидкий металл».

«Суперклей» может использоваться для ремонта бамперов и других пластиковых деталей автомобиля. Клеевой состав прочный, устойчивый к вибрациям, водостойкий, не токсичный.

«Жидкий металл» предназначен для быстрого ремонта и прочного соединения деталей из черных и цветных металлов, пластмасс, стекла, керамики, дерева в различных комбинациях.

ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР

Максим Александрович Кадаков

EDITOR-IN-CHIEF Maxim Kadakov

ЗАМЕСТИТЕЛИ ГЛАВНОГО РЕДАКТОРА

Никита Гудков, Максим Сачков

ОБОЗРЕВАТЕЛЬ

Сергей Канунников

ИСПЫТАНИЯ

Александр Виноградов, Геннадий Емелькин,

Денис Панов, Юрий Тимкин

АВТОМОБИЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

Сергей Зиновьев, Михаил Колодочкин, Сергей Мишин,

Кирилл Милешкин, Илья Пименов, Алексей Ревин

ОФОРМЛЕНИЕ

Владислав Крупчинский (арт-директор),

Александр Мандрусов (главный художник),

Ольга Кладовикова, Анна Полумыско,

Александр Кульнев, Георгий Садков,

Евгений Ветохин

ЦИФРОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ

help@zr.ru

Дмитрий Пильников (руководитель проекта)

РЕКЛАМНОЕ БЮРО «ЗА РУЛЕМ»

Степан Кузьменко (директор),

Алексей Копотов

тел. (495) 363-47-27

ДИРЕКТОР ПО РАЗВИТИЮ

Эльвира Занина

РЕАЛИЗАЦИЯ ЖУРНАЛА

Геннадий Алидин

тел. (495) 363-06-34

Формат 207 × 270 мм

Отпечатано в типографии

ООО «Первый полиграфический комбинат»

143405, Московская обл., г. Красногорск,

Ильинское шоссе, 4-й км, п/о Красногорск-5

Выходит один раз в месяц

Свободная цена



ТИРАЖ

220 000 экз.

Премия Национальной

тиражной службы

«Тираж – рекорд года»

16+

УЧРЕДИТЕЛЬ ООО «За рулем»

ИЗДАТЕЛЬ ООО «За рулем»

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР Алексей Васин

Адрес: 107045, Москва, Селиверстов пер., 10, стр. 1

Тел. (495) 215-29-31, факс (495) 737-43-07, info@zr.ru

107045 Russia, Moscow, Seliverstov lane 10

Журнал зарегистрирован Комитетом РФ по печати.

Свидетельство № ФС77-68938 от 07.03.2017.

Дата выхода в свет: 29.03.2023

Материалы, опубликованные в журнале, –
собственность ООО «За рулем».Их перепечатка допускается только
с разрешения ООО «За рулем».Материалы под рубрикой «Рекламная публикация»
печатаются на правах рекламы. Редакция не несет
ответственности за достоверность информации,
опубликованной в рекламных материалах.

Подписка на журнал в отделениях связи СНГ

Каталог Почты России:

подписной индекс на полугодие П3857

Подписка онлайн:

https://sub.zr.ru

Журнал «За рулем» можно купить на маркетплейсах:

wildberries.ru

market.yandex.ru

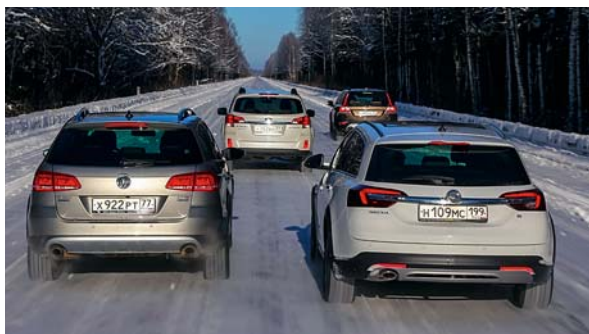
ozon.ru

© «За рулем», 2023

В БЛИЖАЙШИХ НОМЕРАХ:



Kia Sportage:

привозим недорогую
машину из Кореи

Диагностика на слух:

всё, что нужно знать
об автомобильных
стетоскопах и их
примененииОбзор вторичного
рынка: универсалы
4x4 – для тех, кто
не любит кроссоверыВсе болячки
подержанного
седана Renault
FluenceО нем мечтали многие,
а имели единицы:
ретротест универсала
ГАЗ-22 Волга

ЭКСПЕРТИЗА ЗР.

Ключи «на 17» –
какие гнутся, какие
ломаются?



За рулем

ПОКУПАЙТЕ С УВЕРЕННОСТЬЮ, КАЧЕСТВО ГАРАНТИРУЕМ!

АВТОМОБИЛЬНЫЕ ФИЛЬТРЫ

Автомобильные фильтры торговой марки «За рулем» прекрасно зарекомендовали себя на протяжении долгих лет. Большой опыт, накопленный за годы тестирования автомобильных деталей и сотрудничества в сфере производства автокомпонентов, позволяет предложить сертифицированную, проверенную и недорогую продукцию под брендом «За рулем». У нас широкий ассортимент автомобильных фильтров: топливные, масляные, салонные, воздушные. Приобрести продукцию можно не только в розницу, но и оптом. Отличное сочетание цены и качества!

ФИЛЬТРЫ ДЛЯ ОТЕЧЕСТВЕННЫХ АВТОМОБИЛЕЙ

Фильтр масляный
ВАЗ 2108-2110



Фильтр масляный
ВАЗ 2101-2107



Фильтр масляный
ГАЗ дв. 406



Фильтр топливный
ВАЗ 2110-2112



Фильтр топливный
ВАЗ 2123



Фильтр топливный
ВАЗ 2101-2107



Фильтр воздушный
ВАЗ 2108i-2112



Фильтр воздушный
ГАЗ дв. CUMMINS



ФИЛЬТРЫ ДЛЯ ИНОМАРОК

Фильтр масляный
Renault Logan



Фильтр масляный
KIA Spectra



Фильтр масляный
Daewoo Matiz



Фильтр салонный уг.
Hyundai Solaris 10- / Kia Rio III



Фильтр салонный
Hyundai Accent / Getz



Фильтр салонный
Kia Spectra / Shuma



Фильтр воздушный
Logan до 2012 г.



Фильтр воздушный
Hyundai Solaris / Kia Rio III



ПРОДУКЦИЮ МОЖНО ПРИОБРЕСТИ В РОЗНИЦУ У НАШИХ ПАРТНЕРОВ



OZON

WILDBERRIES

АВТОРУСЬ

WWW.TD.ZR.RU

+7 (499) 322-49-83

НОВЫЙ УРАЛ 6x4

ПОМОЖЕТ ДОСТИГНУТЬ БОЛЬШЕГО



ОБЪЁМ КУЗОВА 20 КУБ. М.

ГРУЗОПОДЪЕМНОСТЬ до 21,5 Т.



Гарантия 36 месяцев
или 150 000 км

Межсервисный
интервал до 20 000 км



Грузоподъемность
самосвала до 21,5 т.

Мощный экономичный
двигатель



Новый интерьер и экстерьер
кабины
Современная комбинация
приборов
Оптимальный микроклимат
(кондиционер)

WWW.URALAZ.RU 8-800-100-11-74 ЗВОНОК ПО РОССИИ БЕСПЛАТНЫЙ

УРАЛ

После подписания данного издания в печать в комплектацию, технические характеристики, доступные цвета, стандартное оснащение и опции, во внешний вид и функции автомобилей «УРАЛ» могут быть внесены изменения. В иллюстрациях могут быть изображены принадлежности и элементы дополнительной комплектации, не входящие в базовый объем поставки. Возможны отклонения в цветопередаче, обусловленные техникой печати. За консультациями по представленному продукту рекомендуем всегда обращаться к производителю или официальному дилеру.

