

ЭЛЕКТРОМОБИЛЬ АТОМ: СДЕЛАНО В РОССИИ [3]



№6 (1104)

ИЮНЬ 2023

WWW.ZR.RU

# За рулем

95 ЛЕТ ВМЕСТЕ

**ИРАНСКИЕ  
АВТОМОБИЛИ:  
КОГДА И ПОЧЕМ**  
[34]



**ПРЕТ КАК ТАНК!** [22]

# ТАНК 500

**РАМА И ПОЛНЫЙ ПРИВОД**

ЭЛЕКТРОМОБИЛЬ [20]  
**МОСКВИЧ Зе**  
ПЕРВЫЙ ТЕСТ



**ЖЕТТА VAZ** [18]  
ВМЕСТО ПОЛО И РАПИДА



**ВТОРЫЕ  
РУКИ**

**КРОССОВЕРЫ  
ЗА 700 ТЫСЯЧ:  
ЕСТЬ ЖИВЫЕ!** [66]

**INFINITI QX70  
И ВСЕ ЕГО  
ПРОБЛЕМЫ** [58]

**ПРАВЫЙ РУЛЬ:  
МИНИВЭН  
TOYOTA NOAH** [70]

GEELY MONJARO [62]

EVOLUTE i-SKY [30]

JETOUR DASHING [16]

СОЛЛЕРС АТЛАНТ [90]

ISSN 0321-4249  
23006  
9 770321 424007

16+



РАДИО

**МОСКВА FM 92.0**

ВСЕ НОВОСТИ МОСКВЫ



СКАНИРУЙ  
И СЛУШАЙ

12+

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

# АТОМ – ЭТО БОМБА!

Максим Кадаков, главный редактор • editor@zr.ru

## В середине мая в Москве официально представили электромобиль Атом. Очередной прожект или верный путь к созданию массового электромобиля?

Над электромобилем Атом работает акционерное общество «Кама» – это проект главы КамАЗа Сергея Когогина и бизнесмена Рубена Варданяна. Сборка первого полнофункционального электромобиля намечена на конец 2024 года, а серийное производство хотят начать в 2025 году.

За последние годы мы видели много мертворожденных проектов. Из последних – электромобиль Zetta размером со Smart. А разве можно забыть распиаренный e-Мобиль? А спорткары Маруся, которые практически начали продавать?

### СИМПАТИЧНО

Но проект Атом мне симпатичен. Во-первых, симпатична сама машина. Я посмотрел, пощупал и даже посидел в ней. Хорошенькая!

Дизайн разрабатывали совместно с туринским кузовным ателье Torino Design, которое не имеет больших заслуг, но уже успело поработать с крупными европейскими производителями, включая КамАЗ.

Длина машины – 3995 мм. Она чуть выше (1615 мм), чем обычные легковушки, но именно чуть – это не компактвэн и не кроссовер.

Пол салона абсолютно ровный. Под ним – тяговая батарея, запаса электричества должно хватить на 500 км. Разгон 0–100 км/ч – за 7 секунд.

Основной привод – задний. Но прорабатывают и полноприводный вариант – с двумя электромоторами.

### МОЛОДЕЖНО

Главная отличительная особенность кузова – распашные двери без центральной стойки. Распахиваешь двери, словно ворота – и видишь полностью весь салон. Бомба!

А как же безопасность? Необходимую защиту при боковом ударе должны обеспечить сами двери. Они, кстати, алюминиевые. А ремни безопасности крепятся на сиденьях, как делают на некоторых кабриолетах.

Еще из интересного – выдвигающиеся ручки дверей. По последней моде.

Капот и дверь багажника – из композитных материалов. Проще говоря, пластиковые.

Салон – царство минимализма. На передней панели – ни одной кнопки. Небольшой дисплей встроен в руль. Насколько удобно смотреть в этот дисплей, когда нужно отрегулировать температуру в салоне – отдельный вопрос. Говорят, поколению Z будет удобно. Как насчет других поколений – не знаю.



А между рулем и колесами нет жесткой связи. То есть, нет рулевой колонки. Всё управление – по проводам.

### ПРЕТЕНЗИОННО

Как вы поняли, машина с претензией. Разработчики хотят превратить ее в гаджет на колесах. Даже ключа зажигания нет – открывать машину нужно со смартфона.

Заводское программное обеспечение позволит легко подключать машины к сервису каршеринга – не нужно докупать софт и блоки управления. И если сейчас на подключение ста новых машин уходит месяц работы, то сто Атомов можно будет подключить за 10 минут.

### СМЕЛО

Пока готовы лишь несколько ходовых прототипов, у которых и батарея другая (китайская), и электродвигатель временный. Поэтому впереди еще много работы. Не выбрана даже производственная площадка. То ли это будет новый завод, то ли одно из простаивающих предприятий, что вероятнее всего.

В перспективе хотят ежегодно делать по 75 тысяч машин и даже больше. Реально ли продавать ежегодно по 75 тысяч таких электричек в год? От цены зависит. А ее нет.

### И ДОРОГО

По моим прикидкам, такая машина в ценах сегодняшнего дня не может стоить дешевле 2 млн рублей. А то и дороже. Поэтому продавать в больших количествах – не менее амбициозная задача, чем собственно запуск производства Атомов.

Конечно, это электромобили для города. Или как вторая машина в семье. И наверняка можно надеяться на некие государственные преференции, чтобы цена уложилась хотя бы в 2 млн рублей. Хотя хочется, конечно, подешевле.

# СОДЕРЖАНИЕ № 6, 2023

## ЗР МОМЕНТ

Российский электромобиль Атом – когда и почему?	3
Электросамокаты: запретить или нет?	5
Нижний Новгород: 2000 рублей за «сдачу» пьяного водителя	6
Нашему журналу – 95 лет! Как мы проводили Гран-при «За рулем»	8
Все новинки Международного автосалона в Шанхае	10

## ЗР ПРЕМЬЕРА

Jetour Dashing – почти как Hyundai Santa Fe	16
Jetta VA3 – клон популярных в России машин Skoda Rapid и Volkswagen Polo	18
Москвич Зе: на что способен электромобиль московской сборки	20
Tank 500 – рама, полный привод, понижайка и блокировки	22
Voyah Free способен удивить – в том числе и ценой	26
Электрокроссовер Evolute i-Sky с запасом хода 500 км	30

## ЗР АКТИВ

Выгодно ли ездить на мотоцикле? Считаем расходы	32
Иранские автомобили в России: что, когда и почему	34
Статистика ГИБДД: анализ аварийности в стране	36

## ЗР ТЕСТ

Давид и Голиаф. Tank 300 или Suzuki Jimny?	38
GMC Terrain с пробегом и по сносной цене – из Америки	44



Рамный Tank 300 – за те же деньги, что и Suzuki Jimny. Есть смысл?

38



## ЗР ЭКСПЕРТ

Выбираем б/у: Skoda Fabia	47
Замена масла. Как сэкономить и не напортчить?	48
Детейлинг. Что это такое и зачем нужна «керамика кузова»	50
Лето пришло! Выбираем автохолодильники и термопакеты	52
Аккумуляторные компрессоры: как не купить барахло?	54



## ЗР РЕСУРС

Выбираем б/у: Mini Cooper	57
Вторые руки: Infiniti QX70	58
Обслуживаем своими силами: Geely Monjaro	62
Выбираем б/у: Renault Kangoo	65
Вторичка: кроссоверы за 700 тысяч рублей	68
Выбираем б/у: Citroen C-Crosser	69
Правый руль: компактвэн Toyota Noah	70
Конкурс знатоков	73
Парк ЗР. Chevrolet Niva после 160 000 км	74

## ЗР ОРИГИНАЛ

Грузовик ЗИС-150: наше с американским	76
Packard 180 от расцвета до заката	78
Купе ISV – спорткар, сделанный из Нивы, BMW и Икаруса	82
ВАЗ-2104 на экспорте: Lada Nova Combi	84

## ЗР ТРАНСПОРТ

Новости: коммерческий транспорт	86
Электрогрузовик EVM Pro: московская сборка!	88
Соллерс Атлант из Елабуги – лучше Газели?	90

## ЗР ИНТЕРАКТИВ

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

## 78 Packard 180 – прототип для ЗИС-110?



Мы в Viber

### Все автомобили номера

Атом	3	Jetour Dashing	16	Tank 300	38
ВАЗ-2104	84	Jetta VA3	18	Tank 500	22
Москвич Зе	20	Infiniti QX70	58	Toyota Noah	70
Chevrolet Niva	74	ISV	82	Voyah Free	26
Evolute i-Sky	30	Mini Cooper	57	Коммерческий транспорт	
Geely Monjaro	62	Packard 180	78	ЗИС-150	76
Citroen C-Crosser	69	Renault Kangoo	65	Соллерс Атлант	90
GMC Terrain	44	Skoda Fabia	47	EVM Pro	88
		Suzuki Jimny	38		

Петр Шкуматов

# Двухколесная угроза

Вокруг средств индивидуальной мобильности, под которыми многие понимают электросамокаты, как самые распространенные девайсы из этого типа транспортных средств, разгорелась нешуточная война. Война не на жизнь, а на запрет.

## Не пущать!

Сенатор, глава комитета Совета Федерации по конституционному законодательству и госстроительству Андрей Клишас внезапно предложил запретить передвижение электросамокатов по улицам городов и оставить их только в парках и частных поселках. Запретить двигаться на электросамокатах, по его мнению, нужно из-за того, что «слишком много ЧП с их участием». Кататься на электросамокатах можно разрешить только в парках и на закрытых территориях.

Пикантности дискуссии придает тот факт, что россияне уже купили в личное пользование около одного миллиона электросамокатов, а число самокатов в прокате в этом году достигло 300 тысяч, охватывая более 50 городов России. Число поездок на прокатных электросамокатах уже превышает 100 миллионов в год и продолжает бурно расти.

Пользуются электросамокатами и автомобилисты, особенно в городах, где наблюдаются сложности с парковкой. Сам неоднократно видел, как разные водители, припарковавшиеся у меня во дворе, достают из багажника электросамокат и едут дальше на нём по своим делам. Только экономия на парковке может отбить стоимость электросамоката за пару месяцев!

## Рискует все

Вокруг электросамокатов возник целый сектор экономики. Самокаты привозят, продают, обслуживают, модернизируют, ремонтируют, тюнингуют, продают запчасти, восстанавливают аккумуляторы. Появился мощный рынок отечественного софта, который позволяет использовать электросамокат в режиме онлайн, делиться треками и участвовать в сообществах.

Но есть и минусы, которые, возможно, перечеркивают многие из плюсов. Например, аварийность, связанная с электросамокатами, в 2023 году выросла на 40%, а число погибших достигло 19 человек на момент написания этой колонки. И это сезон еще толком не начался!



Пешеходы протестуют против пролетающих мимо них на огромных скоростях молодых людей на увесистых электротронедах. В сообществах молодых мам уже традиционно с началом теплого сезона начинаются настоящие истерики, которые я очень понимаю – маленький ребенок на тротуаре теперь находится постоянно под риском наезда со стороны безбашенного электросамокатчика! И это не громкие слова: в мае в Москве самокатчики сбили двух детей, пяти и восьми лет, они получили травмы, полиция ведет расследование.

## Поди найди

Отсутствие номеров на электросамокатах иногда провоцирует безнаказанность – в случае ДТП самокатчик может попросту «свалить» с места аварии, бросив потерпевшего на волю судьбы. Нельзя сказать, что такие случаи происходят часто, но судя по многочисленным отзывам в группах автомобилистов, не так уж и редко.

Автомобилисты тоже не любят, а многие вообще ненавидят самокатчиков – они ездят с высокой скоростью, по непредсказуемым траекториям, появляются из ниоткуда и уезжают в никуда. Я сам один раз чуть не сбил электросамокат, который двигался по тротуару на скорости около 60 км/ч, а я выезжал из двора. Увидеть его было физически невозможно, но если бы произошло ДТП, то формально виноват был бы я. Разошлись чудом.

## Что же делать? Запретить?

**Нет, ведь есть несколько идей!**

- 1. Управлять электросамокатом должны люди, которые хотя бы онлайн прошли курсы подготовки к управлению этими транспортными средствами и сдали простейший экзамен.**
- 2. У каждого электросамоката должен быть номерной знак, как это сделано на прокатных электросамокатах.**
- 3. За передачу управления человеку, не прошедшему обучение, должен быть предусмотрен крупный штраф.**
- 4. Сами электросамокаты должны быть заметными, иметь световые приборы, у каждого должна быть аппаратно ограничена скорость движения установленными ПДД рамками.**
- 5. Также для электросамокатов должны быть установлены запретные зоны, где ездить нельзя и такое ограничение должно применяться автоматически, как у квадрокоптеров.**

Конечно, такие меры приведут к резкому улучшению движения на электросамокатах. Но, если говорить в общем, то вместо запретов всегда лучше выбрать путь развития, обучения, наработки опыта, формирования культуры эксплуатации самокатов. И создания условий, когда электросамокат не будет вызывать столь бурные негативные эмоции у окружающих, а будет являться чем-то обычным, привычным и безопасным. Но чтобы это будущее наступило, нам всем вместе предстоит пройти большой и трудный путь.



# Сдал пьяного – держи 2000 рублей

В Нижегородской области объявили охоту на нетрезвых водителей. Звонок бдительного гражданина может принести ему приз в размере 2000 рублей.

Автор Петр Шкуматов

**К** борьбе с нетрезвыми водителями решили привлечь обычных граждан, которые будут получать денежное вознаграждение за каждого отловленного. Это не шутка – теперь звонок бдительного и активного гражданина по номеру 112 может закончиться СМС о пополнении банковского счета.

## Нашли бюджет

Если раньше граждане делали это по убеждению – то бишь бесплатно – то с 1 мая за нетрезвых водителей платят из регионального бюджета. У меня в голове пронеслись картинки из мира дикого Запада с объявлениями «WANTED» и обещанной суммой вознаграждения. Но если в те времена всё было серьезно, то сейчас ловить нетрезвых водителей по донесениям активных горожан будут инспекторы ГИБДД.

Кстати, подобная практика существовала и до начала практики выплаты вознаграждений – по данным ГИБДД ГУ МВД по Нижегородской области, в первом квартале 2023 года от социально активных граждан на номер 112 поступило 602 сообщения о пьяных за рулем. В ходе отработки информации задержано 167 водителей.

## А доказательства?

С одной стороны хорошо, что 167 человек на какое-то время не будут участниками дорожного движения, так как пьяным за рулем ездить нельзя – и дискуссионный здесь быть не может. А вот что

с остальными 435 водителями, на которых поступило донесение, которых остановили инспекторы ДПС и которые прошли сложную процедуру сначала освидетельствования на состояние алкогольного опьянения, а может и медицинского освидетельствования? Потрачено время как инспекторов (но они за это получают зарплату), так и водителей, которые оказались трезвыми как стекло.

Закономерный вопрос: как быть с теми, кто сообщает по номеру 112 недостоверную или даже ложную информацию? А ведь каждое сообщение правоохранительные органы обязаны обработать!

Никто не подумал, что так можно насолить соседу, который будет вынужден объяснять инспекторам, что он трезвенник и уже давно капли в рот не брал. Да можно просто ошибиться – и принять уставшего человека за пьяного. Понесет ли ответственность тот, кто сообщил недостоверные данные?

## Нужен баланс

На настоящий момент никакой ответственности за сообщение недостоверных сведений нет. Да и звонящий всегда может сказать, что точно видел этого человека с банкой пива в руках, наверняка пил, поэтому и сообщил. А то, что сообщение не подтвердилось, так и хорошо – на то и щука в море, чтобы карась не дремал!

Отсутствие баланса ответственности, сопряженное с обязанностью правоохранительных органов реагировать

на сообщения бдительных граждан, может породить совершенно дикие истории. Хотя бы из-за того, что у нас много граждан с подвижным состоянием психики, которые вследствие такой особенности порой наблюдаются у врачей соответствующего профиля. Что делать с сообщением такого человека, которому везде мерещатся пьяные?

Разумным выходом из этой тупиковой ситуации стало бы ведение учета обращений гражданина. Если вдруг оказалось бы, что человек сообщает преимущественно недостоверную информацию, то необходимо иметь совершенно законный инструмент в виде отказа от принятия новых обращений от этого человека. Соврал два-три раза – всё, ты в черном списке, можешь больше не звонить. И наоборот: тем, кто не ошибается, нужно больше доверять.

## Пока временно

Денежное вознаграждение – отдельный вопрос. Может появиться немало людей, желающих так заработать. Один водитель – две тысячи, а десять водителей – уже двадцатка! Ради такой «подработки» можно и поднапрячься – стой у кафе и ресторанов по вечерам и сообщай обо всех, кто вышел и сел в собственный автомобиль, а не в такси. Глядишь – кто-то и попадет на бокале вина за ужином.

Пока новая система работает в качестве эксперимента. Включат ли ее «на постоянку» – пока не очень понятно. Но вероятность есть.

# НЕ ПЕРЕПЛАЧИВАЙ!

↓  
Журнал «За рулем» –  
в популярных маркетплейсах!

WILDBERRIES

Я  Маркет

OZON



# ПОПАСТЬ В ИСТОРИЮ

За неполные тридцать лет ежегодная премия Гран-при «За рулем» стала важной частью автомобильной жизни страны.

**Г**ран-при «За Рулем» тоже скоро отметит значимый юбилей. С историей журнала он неразрывно связан с 1994 года. В ноябрьском номере за 1994 год опубликован отчет о церемонии вручения первого «Золотого Пегаса», которая состоялась на Московском международном автосалоне. А получил награду BMW 740i (E38), признанный лучшей новинкой на российском рынке.

Критерии? Они были определены уже тогда: «Лучший – под этим мы понимаем технически совершенный, конструктивно оригинальный и технологически рациональный автомобиль».

С тех пор многое изменилось – Гран-при постоянно развивался и совершенствовался. Но, в сущности, сегодняшний подход к выбору лучших отличается немногим: всё те же ключевые факторы – техническое совершенство, дизайн и практичность.

## В начале было жюри

На том же автосалоне журнал вручил специальные призы и другим экспонатам – в частности, дебютировавшей полторке Газель. В дальнейшем на многие годы определились три постоянные номинации: «Лучший автомобиль», «Прорыв года» и «Доверие потребителей».

Обладателей первых двух премий определяла экспертная комиссия, в которую входили значимые публичные персоны. Для примера

можно оценить состав жюри 2001 года: министр экономического развития Герман Греф, летчик-космонавт Юрий Батурин, министр транспорта Сергей Франк, президент академии телевидения Владимир Познер и другие. У редакции 3P был только один коллективный голос. А номинацией «Доверие потребителей» с самого начала заведовали читатели – голосовали на бумажных анкетах, публикуемых в журнале, позже и на сайте «За рулем».

Раз уж зашла речь, лучшим автомобилем 2001 года признали Volkswagen Passat W8, «Прорывом года» – возобновление производства на Ижмаше, а «Доверие потребителей» завоевала компания Bosch.

Журнал регулярно дополнял этот набор собственными редакционными номинациями, отмечая самые важные для России автомобильные события и достижения. Традиция жива и сейчас. За все годы мы вручили свыше 250 наград и памятных дипломов.

## Лучшие и народные

Гран-при поначалу слегка пеняли на то, что лучшими обычно становились автомобили, весьма далекие от народа. В 2005 году мы радикально решили вопрос, полностью поручив выбор лучших машин самому многочисленному и компетентному жюри – читателям. Для наибольшей справедливости поделили все автомобильные



Главным призом и в дальнейшем общим символом Гран-при «За Рулем» стала статуэтка «Золотой Пегас»: бронзовый крылатый конь на постаменте из черного мрамора. Автор – скульптор Евгений Верещагин, ныне почетный член Российской академии художеств. Как объяснял сам художник, Пегас символизирует полет фантазии, без которой невозможно созидание.

Награды находят своих героев в торжественной обстановке. Иногда при стечении большого числа зрителей. Так, обе церемонии награждения Гран-при «Коммерческие автомобили» прошли на профильных выставках коммерческого транспорта в столичном комплексе Крокус-Сити.



новинки на шесть зачетных групп: от «Малого класса» до «Вседорожников» – термин «кроссовер» тогда еще не прижился.

В «Малом классе» 37% читательских голосов получил Hyundai Getz, опередив, к слову, Калину. Лучшим вседорожником стала Toyota RAV4. Последующие продажи и постепенно сложившаяся репутация моделей показали, что читатели не ошиблись.

Число классов и их наименования затем варьировались, в зависимости от количества и набора различных новинок. И по ходу лет голоование стало полностью электронным – бумажный носитель сложнее обрабатывать.

Тогда же мы впервые провели розыгрыш автомобилей среди участников опроса, используя пронумерованные заполненные анкеты. Всего их было около 40 тысяч. Розыгрыш проводили в редакции: в присутствии группы читателей генератор случайных чисел выбрал три анкеты.

Призами для читателей на этом розыгрыше стали Skoda Octavia, Hyundai Accent и Mitsubishi Lancer. Ключи и документы владельцам тогда вручили непосредственно на финальной церемонии Гран-при в столичном выставочном комплексе Крокус-Экспо.

## Автомобили – читателям

Да, мы ежегодно дарим несколько автомобилей читателям. Отчасти для стимулирования участия в опросе, но также в знак уважения и благодарности.

Слухи и споры о том, что розыгрыш проходит якобы «непрозрачно», совершенно беспочвенны. Всегда всё было просто и честно: бесчувственный и непредвзятый компьютер выбирал произвольное число, соответствующее заполненной анкете с конкретным именем и адресом. А в последние годы все розыгрыши мы транслируем в прямом эфире на нашем канале в YouTube. Сразу после определения выигравшего автомобиль читателя ему следует телефонный звонок от главного редактора.

С 2005 года по сей день благодаря участию в Гран-при «За рулем» новыми автомобилями



обзавелись свыше 60 россиян. В разные годы мы вручали автомобили Ford Focus, Hyundai i20 и Solaris, Kia Rio, Chevrolet Cruze, Volkswagen Passat и обе Нивы.

Чаще всего вручалась Лада Гранта – в разных кузовах, в том числе заряженная версия Drive Active. На втором месте по «массовости» – Renault Logan, на третьем – Лада Веста.

В 2018 году по случаю 90-летия журнала «За рулем» специально для нашего Гран-при завод выпустил эксклюзивные Весты с шильдиками «За рулем» и вышивкой на сиденьях.

Кстати, автомобили мы дарили и раньше. Например, в 90-х годах – подписчикам бумажной версии журнала в рамках акции «Спидометр удачи».

## Мир – движение

Жизнь меняется, рынок не стоит на месте. Недавно мы осознали, что нашим Гран-при почему-то не охвачен крупнотоннажный транспорт. И с 2021 года проводим отдельный Гран-при «Коммерческие автомобили» для грузовиков, автобусов и спецтехники. Здесь жюри – представители более чем 70 транспортных и эксплуатационных предприятий.

Можно предвидеть, что в ближайшем будущем в легковом Гран-при станет постоянной отдельная категория электромобилей. Мир постоянно в движении, и журнал «За рулем» в движении вместе с ним – уже 95 лет!

Одна из самых трепетных стадий Гран-при «За рулем» – розыгрыш подарочных автомобилей среди участников опроса, наших читателей. Уже довольно давно мы транслируем эту акцию в прямом эфире. Сама по себе она постепенно становится популярным шоу – собирает по 70–90 тысяч зрителей, немногим меньше суммарного числа заполненных анкет.

А это наша любимая и самая эмоциональная часть программы – вручение автомобилей читателям. Обычно с кратким мнением и обменом мнениями о ситуации на рынке, на дорогах и вообще автомобильном житии-бытии. Совершенно точно можем сказать: все наши читатели – открытые, сердечные, доброжелательные и работающие люди. Мы гордимся вами!

**ЗР**





# ШАНХАЙ – НАШ?

Первый после четырехлетнего перерыва Шанхайский автосалон стал для нас особенно интересным. Впервые у россиян появилась возможность купить чуть ли не любой новый автомобиль, представленный на этой выставке.

Автор Юрий Тимкин, фото автора

**М**еждународные автосалоны в последний раз дружно прошли в 2019 году. Европейские выставки после ковида и его отголосков уже вряд ли оправятся. Американские от нас бесконечно далеки – во всех смыслах. Зато китайские заиграли новыми красками: тамошний автопром теперь наш главный друг и надежда. Поэтому я входил в огромные залы Шанхайского выставочного центра с ностальгией и ожиданием нового.

## Jetour

Еще не запутались в разнообразии брендов концерна Chery в России?

Chery, Exeed, Omoda, Kaiyi. А скоро к ним присоединятся еще два. Первым станет Jetour. Рассказ о первой встрече с новой моделью для нашего рынка читайте на с.16.

Первенцем для нас станет кроссовер Dashing, который также имеет индекс X-1. В Шанхае показали чуть более крупную модель X-2. Точных размеров нет, предположу длину около 4700 мм – на 110 мм больше, чем у «икс-первого». Такая плотная нарезка моделей у китайцев в ходу, удивляться нечему. Новинка окажется сопоставима по габаритам, например, с Chery Tiggo 8, но разительно отличается от него по дизайну.

Jetour X-2 произвел впечатление машины, вобравшей в себя все последние тренды китайского дизайна. У него выдвижные ручки дверей, агрессивные бамперы, «монофонарь» сзади, задняя стойка кузова с черной вставкой. Оптика спереди хотя и не двухэтажная (еще один модный элемент), но усердно ее имитирует. Интерьер на выставочной машине был скрыт за глухой тонировкой.

Если примерять X-2 к российскому рынку, то свою нишу он бы нашел. Ведь из паркетников с явно молодежным дизайном китайцы пока могут предложить только тесноватую Омоду С5.

Но, знаете, на заурядный X-2 смотреть вообще не хочется, когда



замечаешь, какая машина играет главную роль на стенде Jetour – внедорожник T3. Это настоящий монстр длиной 5,3 м. К бездорожью он подготовлен по полной программе, от мощной защиты днища внизу до тросов-веткоотсекателей. В дверях и внешних кофрах спрятан шанцевый инструмент, трос и даже коптер. Последний предлагается использовать для разведки местности впереди. Причем по полученной с него информации машина сможет сама проложить траекторию и подстроить все системы.

Характеристики можно передать просто цифрами. Пять моторов: бензиновый 2.0 турбо и по одному электрическому на каждом колесе. Мощность 1300 л.с. Запас хода 1400 км. Разгон до сотни



за 3 секунды. Пневмоподвеска, клиренс до 360 мм, преодолеваемый брод до 110 см. При такой глубине в воде машина может стоять до получаса – и ничего нигде протечь не должно.

Абсолютную волю дали и интерьерщикам. Особенно впечатлили двигающийся по рельсе селектор трансмиссии и вынесенные на двери пульта управления микроклиматом. Jetour T3 обещают сделать серийным. Цена точно не обрадует. Примечательно другое: он не одинок! Есть Dongfeng Mengshi M-Terrain (5,2 м и четыре электромотора на 1088 л.с.), есть Yangwang U8 (5,3 м и четыре электромотора на 1100 л.с.). Китайцы подсели на крутые внедорожники?



## Tank

Бренду Tank в России, судя по старту, уготован хороший прием. Tank 300 заслужил лестные отзывы после первого теста, а брутальный Tank 500 будут брать за схожесть с Ленд Крузером и появление в правительственном кортеже вместе с Аурусом. В Шанхае показали третью серийную модель Tank 400.

Китайцам удалось сделать всю троицу абсолютно разной по дизайну. И Tank 400 наиболее интересный, ибо никого ни в чём не копирует. Без малого пятиметровый и весьма агрессивный снаружи, внутри он оформлен чисто



по-кроссоверному. Почти белый интерьер психологически сложно увязать с «гряземесом». Есть несуразность и снаружи: зачем крутому внедорожнику полностью окрашенный обвес? Впрочем, массовые версии наверняка будут оформлены правильно.

Несмотря на внушительные размеры, Tank 400 строго пятиместный. У него 2-литровый мотор от «трехсотки». Позже выйдет Tank 700 с аналогичным дизайном, и вот ему, скорее всего, отрядят битурбо V6 от модели Tank 500. Все новинки марки ждем и в России, но не в этом году.



**Haval Xiaolong и Xiaolong Max**

## Haval

У марки Haval есть кроссовер DaGou/Big Dog (в России – Dargo) длиной 4620 мм и KuGou/Cool Dog, который на 100 мм короче. В Шанхае показали товарную версию третьей машины из «собачьего» семейства. Некоторые называют ее Dargo второго поколения. Однако она крупнее (4705 мм), и для китайцев такой разницы достаточно, чтобы считать ее дополнением линейки, а не замной чему-то.

Стилистику Dargo здесь развили, сделав крылья еще более рельефными. С некоторых ракурсов смотрится откровенно комично. Платформа та же, что у моделей Jolion и Dargo – L. E. M. O. N. Что, впрочем, не мешает предлагать версии с принудительными блокировками обоих межколесных дифференциалов. Наряду с бензиновыми версиями есть подзаряжаемый гибридный вариант с отдачей 326 л.с.

Оснащение и оформление салона – как у Dargo. Скопированы даже массивные внутренние ручки и подбутьлики с растягивающимися ляжками. Только центральный дисплей отделен от комбинации приборов и вымахал по диагонали до 14,6 дюйма.

На архитектуре L. E. M. O. N. базируются еще две новинки Хавейла – кроссоверы Xiaolong и Xiaolong Max.



Если судить по названиям, это одна и та же машина в двух вариантах длины. На самом деле, у моделей разные кузова, что выдают и панели, и светотехника, разные салоны и даже отличающиеся схемы задней подвески. На модели покомпактнее стоит трехрычажка, на более крупной – многорычажка с визуально более толстыми и прочными элементами.



Haval Xiaolong длиной 4600 мм – одноклассник Dargo. Типовой в целом салон разбавляют два решения. За смену режимов трансмиссии отвечает рычажок под рулем, а его место на центральной консоли заняли ниши под пару смартфонов. Кроссовер представляет собой переднеприводный гибрид максимальной отдачей 190 сил с запасом хода на электричестве чуть меньше 100 км.

Его брат Xiaolong Max при длине 4758 мм уже ближе к Geely Monjaro. Салон богатый: с тремя дисплеями на всю ширину панели, проекцией, кнопочным управлением трансмиссией, дизайнерскими клавишами (напомнило французские Citroen и DS) и очень просторным вторым рядом. Места под смартфоны и здесь вынесены на видное место. Мне такое решение по душе: и при выходе не забудешь, и держатель на лобовое стекло можно не лепить. К тому же оба отсека с беспроводными зарядками. Левый аж на 50 ватт и с охлаждением. Max тоже исключительно гибридный, причем есть версия и с полным приводом.

Haval Dargo второго поколения рано или поздно до нашего рынка, скорее всего, доберется. На Xiaolong рассчитывать нечего. Если, конечно, наш рынок вдруг резко не потеплеет к гибридам. Но предпосылок для этого нет.



**Haval Dargo II**



**Chery Tiggo 9**

## Chery

Под собственной маркой у Chery была только одна большая премьера – флагманский кроссовер Tiggo 9. Он на 10 см длиннее модели 8 Pro Max. Дефлекторы вентиляции, кнопки регулировок сидений на дверях, управление коробкой передач с подрулевого рычажка и «наплыв» на переднем подлокотнике навевают ассоциации с Мерседесами. Заявлены матричные фары, активный «круиз» с автоматической регулировкой скорости по дорожным знакам, адаптивная подвеска, оттоманка в кресле правого пассажира.

Силовая установка без сюрпризов: турбомотор 2.0 семейства Kinreng мощностью 261 л.с. в китайской спецификации, преселективный робот, передний или полный привод. Позже выйдет гибрид. Возможно, на каких-то версиях появится классический автомат – его прочили «девятке» слухи.



## Jaecoo

Глядя на то, какими темпами компания насыщает моделями и брендами российский рынок, не приходится сомневаться и в появлении «девятки». На текущий год Chery ее не анонсировала. Однако у нас готовится к запуску очередной суббренд – Jaecoo. Он совсем свежий, его дебют состоялся как раз на Шанхайском автосалоне. В России он встанет над маркой Omoda и будет делить с ней шоу-румы. Это объяснимо: оба бренда придуманы Chery исключительно для экспорта, а в Китае их модели продаются под материнской эмблемой.

Так вот, в первых рядах привезут к нам кроссовер Jaecoo 9, который является стопроцентной копией Tiggo 9. В сегодняшних ценах он стоил бы около 4,5 млн рублей. А второй моделью станет Jaecoo 7. Его клон Chery TJ-1 предстал на выставке во «внедорожном» исполнении с более массивными бамперами и решеткой радиатора с огромной надписью «CHERY». Хотя никаких намеков не было, рискну предположить, что парочка представляет собой замену нынешнему Tiggo 7 Pro. По китайским меркам он уже немолод и проходил через модернизации. Длина у Jaecoo 7 с ним совпадает, ровно 4,5 м. Платформа тоже одна. Приборная панель интересна полным отсутствием

физических клавиш. Вертикально ориентированный дисплей делает ее еще более пустой.

## Omoda

Электрическая версия кроссовера Omoda C5 справилась в Шанхае мировую премьеру и до конца года должна добраться до России. Из видимых отличий от продающихся у нас бензиновых машин – «глухая» передняя панель и другие колеса. Установленный спереди электромотор развивает 224 л.с. и питается от 61-киловаттной батареи. По близкому к реальной жизни циклу WLTP машина должна проехать до 450 км. Неплохие характеристики. Вот только «российские» Evolute i-Joy и Москвич Ze таких же размеров, но с более скромными показателями стоят 3,5 млн рублей. Omoda, наверное, окажется дороже на миллион.



**Omoda C5**



**Jaecoo 7**



Exeed VX

## Exeed

Из «приземленных» премьер марки Exeed был только обновленный VX. Этот полноразмерный кроссовер пользуется в России неплохим спросом, поэтому рестайлинговая версия может поспеть к нам до конца года. В Китае решетка радиатора сменила горизонтальные линии на вертикальные еще в прошлом году. Теперь же появился абсолютно новый интерьер. Передняя панель – почти копия той, что стоит на Мерседесе EQS (похоже, в Chery всерьез взяли эту марку за ориентир): сплошное стекло от стойки до стойки, за которым скрываются три ЖК-дисплея. У блоков управления сиденьями на дверных картах и сенсорных клавиш на руле источник вдохновения был тот же. Из опций добавлены массажер передних и вентиляция задних сидений, система активного



шумоподавления, вариант с отдельными креслами второго ряда.

А еще у Exeed появился собственный «зеленый» суббренд. На домашнем рынке он называеся Stera, на экспортных – Exlantix. В Шанхае показали два прототипа: седан E03 и кроссовер E0Y. Китайцы, конечно, мастера безликих путающих обозначений, но эти

индексы на товарных машинах заменяют на более удобоваримые.

Технические подробности пока самые общие. В основе линейки Exlantix лежит платформа с 800-вольтовой электросистемой. Привод задний или полный, автономность достигнет 700 км. Для седана заявлен разгон до сотни за 3 с и коэффициент лобового сопротивления 0,21. В салоне легковушки побольше центральный дисплей, зато у кроссовера на цифровую приборку нужно смотреть поверх руля, как в моделях Peugeot. Из интересных особенностей снаружи – экранчики под основными фарами, транслирующие эмодзи окружающим, и модули лидаров на крыше над лобовым стеклом.

Новость об Exlantix E03 появилась на российском сайте Exeed, что может намекать на намерение привезти эту машину к нам.



Exlantix E0Y



Exlantix E03



## iCar 03

Не поверите, но Chery запускает еще один суббренд – iCar. Под ним станут выпускать электромобили для молодежи. Одним из первых в серию пойдет кроссовер под индексом 03. Угадаете длину по фотографии? Всего 4,2 м, по нижней границе В-класса. Зато выглядит этаким мини-Дефендером. О технике пока ничего не известно. Для машин iCar разработан виртуальный помощник i-VA. Причем не чисто голосовой: это девушка с эффектными формами.



BAIC BJ60



Hyundai Mufasa

## BAIC BJ60

Рамный внедорожник с блокировками обоих межколесных дифференциалов и бензиновым мотором 2.0 турбо (267 л. с. в Китае) нам уже обещан – через досборку на калининградском Автоторе. Модель представили год назад. На фотографиях она выглядит не хуже, чем заслуживший в России добрую репутацию Naval H9. На деле же огорчила качеством материалов и плохо закрывающимися дверями. Поэтому было забавно увидеть «неоновый» концепт, созданный по мотивам Майбаха. Яркая двухцветная окраска,

многоспицевые литые диски, количество внешнего хрома на грани китча. А внутри – снежно-белая кожа с красными вставками. Странно только, что задним пассажирам никакого особого комфорта не положено. Есть только отдельная зона микроклимата и пара USB-портов.

## Hyundai Mufasa

Скромная премьера Hyundai, одна из немногих не китайских. Кроссовер Mufasa ложится в нишу между Креты и Туссаном. В основе лежит платформа последнего, с многорычажкой сзади,

но без полного привода (он в Китае для машин такого класса не востребован). Передок в стиле Hyundai Palisade и овальный монофар на корме создают интересный образ. Нашлось место нескольким фишкам и внутри. Так, интерьер отделан асимметрично, с использованием разных цветов. В дверях придумали сделать откидные мини-карманы, кнопки задних стеклоподъемников решили необычно установить в вертикальной части дверной карты. Силовая установка на фоне остальных премьер выставки отдает винтажностью: атмосферник 2.0 с классическим автоматом.

## Volkswagen ID.7

Гамма электрических Фольксвагенов на платформе MEB пополнилась пятиместным седаном ID.7. В Китае его выпустят сразу два разных СП, с компаниями FAW и SAIC. У первого машина будет называться ID.7 Vizzion. Техника та же, что у остальных соплатформенников: один или два электромотора, задний или полный привод, мощность до 313 л. с., базовый аккумулятор на 77 кВт·ч.



VW ID.7



# ГОРЯЩИЙ ДЖЕТУР

Автор Юрий Тимкин

Первая встреча с кроссовером Dashing – первенцем нового бренда Jetour в России.

**З**а остаток нынешнего года марка Jetour (входит в концерн Chery) хочет продать в России 15 тысяч машин. Фактически – за полгода. А за I квартал даже раскрученный Naual продал 16,6 тысяч машин, Geely – 12,7 тысяч. Покупатели хотят иметь широкий выбор – это факт. Но пока нам предлагают только выбор из разных китайских брендов.

Крупный (длина 4858 мм) кроссовер Jetour X90 Plus заявлен только с передним приводом, а его топовый мотор 2.0 турбо не дефорсирован и развивает 254 л.с. Есть ли у компании понимание, что нужно нашим автомобилистам?

Хотя верить официальному сайту я бы не спешил. Он явно сделан «автопереводчиком», и висеть на нём могут

характеристики китайских версий. Хотя, конечно, за пару недель до начала продаж неплохо бы привести данные в соответствие.

Наконец, главное: Jetour заходит на наш рынок через Казахстан, без одобрения российского представительства Chery. Такая схема означает, что воспользоваться налаженными логистическими каналами Chery новый дистрибьютер не сможет. И вместо прямых поставок из Китая машины и запчасти поедут транзитом через Казахстан. Что сделает их дороже.

Пока неясно, сможет ли побороть Jetour Dashing эти негативные факторы. Машина мне показалась интересной и не лишённой оригинальных решений.

3P



Необычное сочетание дисплеев. Комбинация приборов совсем маленькая, примитивная. Зато центральный экран – на 15,6 дюйма (базовый поскромнее, но тоже немаленький, диагональ 12,8 дюйма). В последнем сосредоточено управление вообще всем, никаких физических кнопок не осталось. В недрах меню с иероглифами я после долгих поисков обнаружил и управление фарами: более традиционного способа их включить нет. Поэтому лучше оставить их в режиме Auto.





**Выдвижные ручки** сделаны диагональными. Прямые удобнее. В прорези видна скважина для открывания по старинке, ключом.



**Багажник** хорошего объема, но под полом докатка, а пятая дверь поднимается на неприлично маленькую высоту. Человек ростом выше 170 см под нее не зайдет. Плафоны подсветки размещены на двери – неплохая идея, на VW Caddy нового поколения работает на ура. Правда, в этом случае плафоны должны быть очень яркими, что днем я не мог проверить.



Сначала подумал, что **клавиша со звездочкой** на задней дверной карте включает обогрев. Оказалось, что в распоряжении каждого пассажира есть такая. И активирует она голосовое управление медиасистемой. Неожиданно, когда кто-то сидящий на галерке вдруг командует без одобрения водителя.

Зачем эти **хлястики** на дверях с магнитным нижним концом, я понять не смог. Но выглядят забавно.



**Jetour Dashing напомнил мне Омоду C5.** Но выглядит строже за счет цветовой гаммы и отсутствия контрастной крышки. Машину длиной 4590 мм (крупнее Tiggo 7 Pro) предложат с турбомоторами 1.5 и 1.6 мощностью 156 и 197 л. с. соответственно. Интересно, что в «базе» будет механическая коробка. Доселе из всех кроссоверов концерна Chery «на ручке» можно было купить только самый дешевый Tiggo 4 Pro с атмосферником.



Китайцы – мастера играть цветами, фактурами и типами материалов, чтобы из недорогих составляющих скроить красивый ансамбль. На передних дверях Дашинга есть небольшие ЖК-дисплеи – на них выводятся температура и уровень загрязнения воздуха снаружи.



В отличие от Омоды C5, этот Dashing сзади просторен по всем измерениям, потолок на голову не давит. Ступни под переднее сиденье легко зайдут хоть в валенках. А сиденье водителя всегда будет в нижнем положении, потому что по китайской традиции посажено высоко даже для человека среднего роста.



# RAPID

# С ХВОСТИКОМ

Седан Jetta VA3 – клон хорошо известных в России машин Skoda Rapid и Volkswagen Polo. Копия верна?

Автор Юрий Тимкин, фото: Дмитрий Конин

**В** прошлом году в какой-то момент мы остались без седанов. Потом вернулась Гранта, появился электрический Evolute i-Pro, а затем подтянулись несколько китайских машин с ДВС. Вот-вот начнут продавать Весту.

Европейские аналоги не приехали, однако на рынке появилась китайская марка Jetta – плод совместного предприятия компаний FAW и Volkswagen. В ее гамме есть седан VA3, который представляет собой практически полную копию автомобилей Рапида и Поло. Но, как водится, есть нюансы.

## Разница есть

Я только что вернулся из Китая, где вновь подметил, что местные предпочитают седаны. Двухобъемные легковушки там не в чести. Неудивительно, что из лифтбека Skoda Rapid там сделали седан.

### Jetta VA3

Длина/ширина/высота/база  
4501/1704/1469/2604 мм  
Объем багажника 546 л  
Снаряженная/полная масса  
1342/1830 кг  
Двигатель бензиновый,  
P4, 16 клапанов, 1498 см<sup>3</sup>;  
82 кВт/112 л. с. при 6100 об/мин;  
145 Н·м при 4000 об/мин  
Время разгона 0–100 км/ч 12,5 с  
Максимальная скорость н. д.  
Топливо/запас топлива АИ-92,  
АИ-95/52 л  
Средний расход топлива н. д.  
Трансмиссия передний привод; А6



С оттянутым хвостиком VA3 выглядит гармонично – ничуть не хуже прообраза. Дверные проемы одинаковы, но внешние кузовные панели у китайской машины другие: продольное ребро идет по дверным ручкам, а не над ними.

Головная оптика и передний бампер взаимозаменяемые – но не с Рапидом, а с Поло (еще один клон). Фары уже в базе светодиодные, но омывателя и противотуманок не предусмотрено. И это только ягодки по экономии. Цветочки – внутри.

Конечно, первым делом я полез в багажник. Проем широкий, вместительность – впечатляющие 546 литров! Но спинки задних сидений не складываются. Такое решение можно было простить первому Логану, который стоил 300 тысяч рублей, но за VA3 просят два миллиона! Стоит ли говорить, что тут нет ни крючков, ни кармашков, ни такелажных петель. Даже рукоятки

для закрывания крышки нет. Как тут не вспомнить про прекрасно организованные багажники Поло и Рапида!

## Вчерашний день

В 2020 году интерьеры лифтбеков Rapid/Polo обрели современный дизайн и даже определенный лоск. К сожалению, VA3 обновление не досталось – салон, мягко говоря, безнадежно устаревший. Отделочные материалы неказисты, и декоративная вставка под алюминий ситуацию не спасает.

Обстановка спартанская. Пластмассовый руль регулируется только по углу наклона. Обогревов нет. У потолочных ручек и крышки бардачка нет мягкого демпфирования. Из последнего убрали и подсветку.

Медиасистема с экраном на восемь дюймов не русифицирована (только китайский и английский). Автомат есть

Посадка низкая, удобная – не мешает даже отсутствие регулировки поясного упора.

Второй ряд просторный и уютный – профиль сидений идеальный. Но уж больно скромная тут обстановка. Кармашков в спинках нет, как нет центрального подлокотника, верхних дефлекторов и USB-разъема.



**Управляемость, эргономика, происхождение**

**Повсюду следы жесткой экономии**

Цена в России  
от 2 091 000 ₽

Капот удерживает «палка». Уплотнитель проложен лишь сзади – спереди и по бокам его нет. Защиты картера не предусмотрено. В отличие от прообраза, дворники можно поднять только в сервисном положении.



Интерьер скромен не только на фоне Рапида, но и в сравнении с китайскими одноклассниками. У обновленной Весты он явно лучше. Медиасистема скудна на функциональность, а экран сильно бликует на солнце.

лишь у водительского стеклоподъемника, да и он срабатывает только на опускание. Центральный подлокотник скрипит и пошатывается – у Polo такой расхлябанности и близко не было.

При всей аскезе, к эргономике вопросов минимум. Сидеть удобно, все клавиши-рукоятки находятся сами собой. Вот обзорность скверная: боковые зеркала маленькие, камеры заднего вида нет.

Впрочем, мы имеем дело с начальной версией Enjoyment за 2,1 млн рублей (с учетом спецпредложений по кредиту и trade-in – дешевле почти на полмиллиона). Если хочется большего, то придется доплатить 200 тысяч за исполнение Gloy – в таких машинах есть штормки безопасности, климат-контроль, шесть динамиков вместо четырех, вставки из кожзама на сиденьях. Всё равно негусто – китайские одноклассники оснащены богаче. Чем же тогда цепляет Jetta?

## Ода радости

Доставшееся от Рапида шасси – лучшее, что есть у VAZ. Влетев на хорошо знакомую извилистую дорожку, я невольно



Приборка ветхозаветна: две шкалы, промеж которых старомодный дисплей с красным шрифтом.

улыбаюсь: хороша Jetta! Недостаточной поворачиваемости и близко нет – в омуты поворотов она заныряет в охотку. И за дорогу держится цепко.

Руль очень легкий, можно мизинцем поворачивать. Но к информативности нет нареканий – машину чувствую на все сто. По прямой тоже порядок. Разве что раскочку на длинной волне хотелось бы подубавить. И если Polo в базовом исполнении снабжен задними барабанными тормозами, то тут изначально стоят дисковые механизмы. Работают – не подкапаешь.

К чему можно придраться, так это к неважному ездовому комфорту. Подвеска жесткая, встряхивает на любой мало-мальски заметной неровности. И шумоизоляция хиленькая: шины гудят, свистит набегаящий ветер, порывается под нагрузкой 112-сильный двигатель.

У мотора непривычный для наших Фольксов объем 1,5 л – он относится к семейству EA211 Evo, которое до России не добралось. Атмосферная конструкция, распределенный впрыск и отсутствие сложных технических

решений вроде работы по циклу Миллера (как на турбированной версии) позволяют надеяться на беспроблемность эксплуатации.

Искрометной динамикой VA3 не радуется. До 80 км/ч еще ничего, но после разгоняется очень неохотно. Ну, хоть не прожорливый: средний расход – 7,3 л/100 км. Можно лить 92-й бензин.

Верным союзником скромному мотору служит шестиступенчатый автомат Aisin, переключающий передачи как надо и когда надо. Спортрежим у него скорее для проформы: рева больше, а динамика не меняется.

\*\*\*

Считается, что россияне любят седаны так, что аж кушать не могут. Практика, однако, это не подтверждает. Как говорят представители официального дистрибьютора Джетты в России, компании Мэйджор Авто, почти все VA3 раскупаются юрлицами. А «физики» предпочитают кроссоверы. Пока в фаворитах ходит VS5 (ЗР № 5, 2023), но интерес к более крупному VS7 постепенно растет. Скоро расскажем, каков он в деле.

ЗР



Голый металл на перегородке озадачивает – ну нельзя же так экономить! Спинки не складываются.

Под полом – докатка. На органайзер китайцы не расщедрились.



Москвич симпатичен. LED-фары и 18-дюймовые колеса стоят на электромобиле по умолчанию. В бампере есть заглушка под радар систем активной безопасности, но такого оборудования на модели пока нет. На леворульной машине зарядный порт оказался в левом переднем крыле, со стороны дороги.



# ЭЛЕКТРИЧКОЙ ИЗ МОСКВЫ

Под пластиковой защитой я намерил почти 170 мм клиренса. Днище, как это часто бывает у электромобилей, абсолютно плоское. В городе при таких вводных можно чувствовать себя уверенно, а вне твердого покрытия помните о переднем приводе.

Электрический кроссовер Москвич Ze: мы поехали на нем первыми.

Автор Кирилл Милешкин, фото: Георгий Садков

**Б**уду честен: до личной встречи я относился к Москвичу с некоторым скепсисом: недешев. Хотя приятный и современный дизайн отметил сразу. Сколько десятилетий назад такое можно было сказать про Москвич последний раз? Так что один прорыв, считай, уже сотворили.



Электромобили для нас пока экзотика, но можно сказать, что под капотом всё привычно. За левой фарой есть забавная металлическая петелька. Это аварийная разблокировка зарядного разъема, если по каким-то причинам по окончании процесса его не отпустит автоматически.

Весит электромобиль 1,8 т. Для кроссовера В-класса много, для «электрички» нормально.

Были вопросы вокруг прописанной в ОТТС мощности: всего 68 л. с. Нюанс в том, что в документации указывают отдачу, которую способен показать мотор в течение получаса. А краткосрочная пиковая – внушительные 193 силы. По сути, и с традиционными ДВС так же. Большую часть времени мы используем лишь часть их потенциала и только изредка приближаемся к максимуму. Зато в случае электромобиля получится на законных основаниях прописать мощность втрое меньше – и сэкономить на транспортном налоге.

Едет Москвич бодро. По нашим замерам, сотню он набирает меньше чем за 8 с! Максималька ограничена на уровне 140 км/ч, но для электромобиля оно и к лучшему – медленнее пойдет разряд.

Пока толкался по городу, заряд от обещанных при полностью заряженной батарее 410 км уходил честно: 1 км проехал – на столько же упал запас хода.

Плавали, знаем. Сейчас прибавишь до 80–90 км/ч, и пропорция изменится не в лучшую сторону. Но я еду на дачу, поглядываю на приборку и понемногу ускоряюсь. Вот уже не стесняюсь держать 100 км/ч, а на обгонах и поболее. В итоге с учетом городского и трассового режимов после 135 км реального пробега машина вычла 150 км. Неплохо.

Про зимнюю автономность пока сказать нечего. Как у иных европейских машин, теплового насоса у Москвича нет. Дизельной «автономки», по примеру Эволютов, тоже. Хотя, думаю, последняя всё же появится – уж больно полезная для нашего климата вещь (3P № 5, 2023).



Запаска полноразмерная и на литом диске. Это воспринимаешь как должное – при такой-то цене.

 Честный для лета запас хода, просторный салон

 Цена, жестковатая подвеска



Цена в России  
3 500 000 Р

Москвич неплохо тормозит рекуперацией. Правда, нужно привыкнуть. Такое ощущение, что система активна не во всём диапазоне скоростей. И, разумеется, не будет рекуперативного замедления при полностью заряженной батарее: запастись электричеством некуда. Привыкаешь буквально за несколько торможений и потом уже ловко прогнозируешь накат до стоящих на светофоре машин. Тормоза у «трешки», кстати, дисковые на всех колесах.

Подвеска с некоторыми нюансами. Энергоемкости хватает. Провокации

**Удивительное дело: сенсорный блок ниже центрального дисплея виден в любую погоду. Руль регулируется только по высоте, сиденье хочется поставить ниже.**

### Москвич Зе

Длина/ширина/высота/база 4410/1800/1660/2620 мм

Объем багажника 520-1050 л

Снаряженная/полная масса 1800/2175 кг

Двигатель электрический, синхронный, с постоянными магнитами; 142 кВт/193 л.с.; 340 Н·м

Максимальная скорость 140 км/ч

Запас хода 410 км

Емкость аккумулятора 65,7 кВт·ч

Трансмиссия передний привод

в виде нарочно быстрого проезда по выбоинам она перенесла без пробоев. Но жестковато. Видимо, этим пытались компенсировать короткоходность. Это подметил еще наш главред Максим Кадаков (ЗР № 2, 2023). Но он ездил на бензиновой машине, а моя «электричка» на 360 кг тяжелее.

И работает подвеска небесшумно. Впрочем, тут есть простой рецепт. Сделаете шумоизоляцию колесных арок – думаю, уберете и эти звуки, и гул от шин.

В том, что излишним шумом отличается не сама резина, я уверен: на тестовой машине стоял породистый Michelin Primacy 4.

\*\*\*

Так и напрашивается сравнение с одноклассником Evolute i-Joy. Он тех же размеров и массы. Стоят обе машины одинаково – 3,5 млн рублей.

Столичный электрокроссовер мощнее и лучше оснащён. Получается, в электромобильной «системе цен» он еще и не так дорог.

**ЗР**



Шайба режимов трансмиссии не фиксируется в крайних положениях. Однако усилие на ней выверенное, всегда четко понимаешь, на сколько ее повернул.



Сзади по меркам В-класса просторно. Обогрев до второго ряда пока не добрался, есть только спереди. Включается он сенсорными клавишами через меню медиасистемы и после перезапуска двигателя не отключается.

# НАСТОЯЩИЙ ПОЛКОВНИК

Звание самого дорогого китайского автомобиля с ДВС в России, поставляющегося официально, захватывает рамный внедорожник Tank 500.

Автор Никита Гудков, фото: фирма Tank

**Х**отите рамный внедорожник, но не УАЗ? Вот, например, классика – Toyota Land Cruiser Prado. За «параллельные» машины просят от 6 до 10 млн рублей. Модерн – Land Cruiser 300. Здесь всё только начинается от 10 млн рублей. На таком фоне 5,2–5,8 млн за китайский Tank 500 выглядят подозрительно. Чем нам предлагают пожертвовать?

## Я в Танке

Tank 500 – свежая, двухлетней давности модель концерна Great Wall Motor. По габаритам он где-то между Prado и Land Cruiser 300. Вживую не так велик, и тойотовской стати недостает – несмотря на обилие хрома, на оконных рамках пригнутого неожиданно неаккуратно для современного «китайца». К нам пойдет только версия с запаской в заднем свесе, а не на пятой двери.

Выдвижные подножки – прерогатива топ-версии. Представители марки говорят, что пристально смотрели на наши условия, проводили зимние испытания – и проблем с механизмом быть не должно. Возможно, но главное – его можно отключить в меню и не париться.

О таком помпезном салоне Тойоты могут и не мечтать. Передняя панель убрана в экокожу и неплохую имитацию дерева. Доминирует 14-дюймовый «телевизор» медиасистемы, выгеснивший вниз дефлекторы вентиляции – поток от кондиционера вверх, увы, не направить.

Снизу подпирает рама, и на всех сиденьях посадка получается выгнутая по ногам, без особого запаса по голове. Хотя сзади это не такая большая проблема – простор в коленях гигантский, есть своя зона климата, подогрев-вентиляция и даже

эффективный массаж. Мест только пять – хотя в Китае есть и семиместные Танки 500.

Водителю тоже высоко в ногах, а еще кресла какие-то игриво-рельефные, зажатые, не то что расслабляющие тойотовские. Справедливости ради – за пару дней у меня ничего не заболело, но претензии на «премиум» должны быть мягче и интеллигентнее.

## Tank 500

Длина/ширина/высота/база 4886/1934/1905/2850 мм  
 Снаряженная/полная масса 2535/3025 кг  
 Объем багажника 795–1489 л  
 Двигатель бензиновый, V6, 24 клапана, 2993 см<sup>3</sup>, 220 кВт/299 л. с. при 6000 об/мин; 500 Н·м при 1500–4000 об/мин  
 Электрический мотор-генератор 48-вольтовый; 50 Н·м  
 Время разгона 0–100 км/ч 9,6 с  
 Максимальная скорость 180 км/ч  
 Топливо/запас топлива АИ-95/80 л  
 Расход топлива: смешанный цикл 11,5 л/100 км  
 Трансмиссия полный привод; А9

Цена в России  
от 5 199 900 ₽

Фары, конечно, светодиодные – как и противотуманки. Есть автомат дальнего света.

Обилие хромированных элементов смущает еще и тем, что гарантия на них меньше, чем на автомобиль в целом – 2 года и 50 тысяч км против трех лет и 150 тысяч.

**Шасси классное, акустический комфорт – выше похвал**

Уплотнитель между передней дверью и крылом – вклад в копилку акустического комфорта.



## Парад технологий

Рама, неразрезной задний мост с тягой Панара? Однако и современных решений хватает.

Дизели для таких внедорожников китайцы отвергают. Оставим на их совести, хотя при цене солярки в 60 рублей, а кое-где и более, внутренне согласимся.

Пока – первый для нас битурбомотор V6 3.0 из Поднебесной. Чтобы совсем нескудно было, имеется 48-вольтовая мягко-гибридная система с батареей в багажнике – как у Geely Atlas Pro (ЗР № 8, 2021). Весь этот ансамбль для РФ вписали в 300 л.с. – ради наименьшей переплаты таможене.

Увы, в отличие от Geely, те же «электрические» 50 Н·м не позволяют полностью избавиться от встряски при пуске. В городе Start-stop быстро

отключаешь – благо, кнопка есть. Максимум тяги обещан с 1500 об/мин, реально она приходит с 2000, и ее много. Но проблема в другом – сложный конгломерат из битурбо, гибридной подсистемы и 9-ступенчатого автомата собственной разработки толком не «поженен». Тронешь газ – рывочек, отпустишь – еще один. «Премиум» так себя не ведет. И двухсекундная задержка автомата на кик-даун сегодня уже моветон.

А ведь динамика есть! По моим пристрелочным замерам, сотню Tank 500 при обычном старте «в пол» набирает примерно за 9 секунд – быстрее заявленного. Плавности бы, когда не торопиться...

И расход не радует. Чтобы выйти из 10 л/100 км, надо ехать 70–80 км/ч безо всяких обгонов. В реальной



Открытие двери багажника «к тротуару», как на японских машинах, в России неуместно. Грузовой отсек удивляет погрузочной высотой почти 90 см; под полом – 48-вольтовая батарейка. Сложить задние спинки тоже особо не вариант – остается угол примерно 20° к горизонту. Влезет ли холодильник в этот немаленький автомобиль – вопрос. Полноразмерная запаска на 19-дюймовом литом диске – под днищем.

Младшему Танку 300 «пятисотый» родственник – но прямой унификации не так много. Например, схожи передняя и задняя секции рамы. Вкупе с кузовом, на 75% сделанным из высокопрочной стали, Tank 500 получился настолько жестким, что рискнули сделать панорамную крышу – она нетипична для «рамников».



Интервал ТО – 10 тысяч км. Масла в АКП, раздатке и редукторах предписано менять через 50–60 тысяч.



Нижние рычаги передней двухрычажки – стальные, массивные, с руку толщиной. Сзади – мост на пружинах с тягой Панара. Задние тормоза – вентилируемые.



Угол въезда – почти 30°, углы съезда и рампы – по 24°. На бездорожье «вывозит» не только геометрия, но и неплохо настроенная электроника, включая функцию «танкового разворота» и «ползучий» круиз-контроль. Последний, правда, не умеет ездить медленнее 3–4 км/ч – а кое-где это нужно. Спереди и сзади – по одной стационарной буксирной петле.

жизни на шоссе получается не менее 12–13 л/100 км, и страшно представить, сколько будет в городе.

### Ти-ши-на

Да, битурбо V6 не бубнит так богато-престижно, как былой тойотовский V8. Зато его вообще не слышно! Акустический комфорт – сильная сторона Танка. «Дорога» гудит равномерно и несильно,

ветра почти нет. Правда, это касается только топ-версии с трехслойными стеклами даже в задних дверях и системой активного шумоподавления.

На этом фоне скучаешь по «пневме» – она для Танка 500 не предлагается. У подвески есть характерная для рамников дряблость, мини-вибрации неподрессоренных масс на некрупных волнах и даже мелких стыках. Однако по плохой дороге Tank идет крепко, энергоемко, уверенно. Некоторая вертикальная раскочка добавляет «премиумных» ноток.

Это – ради отличной управляемости. Отличной по меркам больших внедорожников с мостом сзади, конечно. Tank 500 четко стоит на прямой, почти не спрыгивает на неровностях



**Акустический комфорт, управляемость, проходимость, соотношение цена-качество**



**Сыроватые настройки силового агрегата и электроники, тормоза, расход топлива**

в повороте – хотя забыть о мосте с тягой Панара не дает. Но если вираж ровный – рулить прям кайфово, и обратная связь достойная. Только гнать не надо, ибо крены не дадут о себе забыть.

Напугали тормоза. Они здесь «по проводам», то есть педалью ты лишь даешь команду электромеханической системе на создание давления в контурах. Это дает возможность настроек реакции при служебных

## ДВОЙНОЙ КИТАЙСКИЙ

Гордость, а может, и будущая боль Танка 500 – первый на нашем рынке китайский битурбомотор V6. При рабочем объеме 3,0 литра он имеет код E30Z (встречается и обозначение 6Z30). Каждый из двух турбокомпрессоров с изменяемой геометрией отвечает за свой ряд цилиндров, расположены они снаружи блока.

Высокая степень сжатия (11,0) предполагает использование бензина АИ-95 без



вариантов. Спасибо, что нет фильтра твердых частиц, как на многих «китайцах», также отвечающих необязательным у нас нормам шестого экокласса.

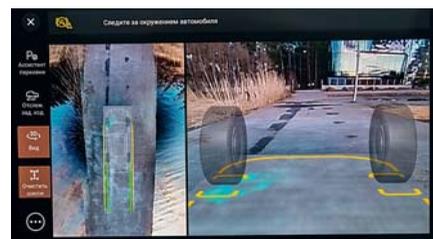
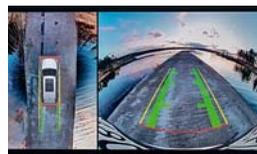
Блок цилиндров – алюминиевый, без чугунных гильз. Но есть и хорошие новости: ком-

бинированный впрыск позволяет снизить риск отложений на впускных клапанах, поскольку их будет омывать и смесь, образованная при участии форсунок во впускном трубопроводе.

Фары газораспределения – изменяемые. Привод ГРМ – цепной. В Китае этот мотор развивает 354 л. с. при максимальном крутящем моменте 500 Н·м. У нас момент тот же, но мощность официально понижена до 299 л. с.

Никаких данных о надежности этого сложного мотора пока нет – он слишком молод.

Качество картинки с камер традиционно для «китайцев» отличное. У задней есть омыватель. Перед парковкой машина запоминает траекторию последних 50 м – и может выехать задним ходом сама.





Кресла не расслабляющие, с развитой боковой поддержкой и непонятным приливом в верхней части спинки. Но усталости не вызывают. Подогрев и вентиляция – только в подушке, зато есть мощный массаж.



Сзади – высокий пол, но море места в ногах. Регулируются только спинки, причем неудобно – сверху, ручкой для складывания.



замедлениях – комфорт, обычный режим, спорт. В последнем при том же ходе педали Tank тормозит весее. Но при экстренном торможении педаль фактически проваливается в пол, при этом ABS по ней не «бьет». Вроде тормозим – но страшно!

## Танковый триатлон

Проходимость хороша. Минимальный заявленный просвет – 224 мм под картером заднего моста, причем моя рулетка показала примерно на сантиметр больше. Гарантированная глубина брода – 80 см, есть штатные защиты, а главное – большие ходы подвески. По большому счету, имеющиеся в топ-версии три блокировки избыточны – с помощью их

электронных имитаций Tank 500 и так выбирается из большинства трудных ситуаций. Ассистенты вообще настроены корректно.

Хорошо, вкупе с «понижайкой» с числом 2,64 они помогут не засесть при вытягивании, например, лодочного прицепа из воды – его разрешенный вес до 2500 кг, а розетка под фаркоп уже стоит с завода.

Но остальной софт надо допиливать. Шикарный 14-дюймовый экран, считай, ни о чем – в нем пока нет даже Android Auto и Apple CarPlay, зато есть странности с переводом сообщений на русский. Для России добавили ограничитель скорости – спасибо! – но как его поставить на паузу, не потеряв значение скорости?

О неадекватном активном круиз-контроле мы говорим со времен появления кроссовера Naval Jolion – зачем он так интенсивно тормозит перед поворотами? Чтобы корму «подрихтовали»?

\*\*\*

О хорошем. Любой Land Cruiser – это риск угона, а кому пока нужно «уводить» Tank 500? Продать бы его года через три, и то хорошо. Однако получится ли?

Но шасси классное, акустический комфорт – выше похвал. Софт силового агрегата и медиасистемы доработают, надеюсь. Во всяком случае, обещают. И уж точно ничего брутально-рамного, нового, с гарантией, подобного класса вы за такие деньги сейчас не найдете. **3P**

Салон качественный, есть немало физических кнопок с приятным срабатыванием. Рулевая колонка – с электрорегулировкой. Ручное переключение передач – лепестками на руле. Хороша опционная «музыка» Infinity с 12 колонками и сабвуфером.



У приборки только два варианта оформления – обычный и «внедорожный». Оба – без традиционных циферблатов. Надпись READY горит постоянно, будто это электромобиль.



Цена в России  
от 8 890 000 Р



# СВОБОДА ОТ ПРЕДРАССУДКОВ



Рисунок на задних фонарях создатели сравнивают с колосом пшеницы. И вправду похоже.

Электрический кроссовер Voyah Free: самый дорогой «китаец» на тестах 3Р. Он стоит того?

Автор Юрий Тимкин, фото Георгия Садкова

Парень на ухоженном Гольфе GTI, стоя на светофоре, явно обсуждал со своей спутницей мою машину. А потом недвусмысленным жестом предложил поспорить на разгон. Я проспал старт, но мигом наверстал упущенное – уже через пару секунд Golf остался позади. А там и отпускать пора, чтобы не превысить разрешенную скорость.

Не знал тот парень, что Voyah Free умеет разгоняться до сотни за 4,7 с. Это самый быстрый «китаец» из всех, что были на наших испытаниях. И самый дорогой – 8,9 млн рублей. Поначалу меня такой прайс возмущал, но с каждой минутой, проведенной за рулем, я проникался к машине всё большим уважением.

## Voyah Free EV

Длина/ширина/высота/база 4905/1950/1645/2960 мм

Объем багажника 560–1320 (75)\* л

Снаряженная/полная масса 2340 кг

Двигатель передний: электрический, синхронный; 160 кВт/217 л. с.; 310 Н·м

Двигатель задний: электрический, синхронный; 200 кВт/271 л. с.; 410 Н·м

Суммарно: 488 л. с. и 720 Н·м

Время разгона 0–100 км/ч 4,7 с

Максимальная скорость 200 км/ч

Запас хода 500 км

Емкость аккумулятора 106 кВт·ч

Трансмиссия полный привод

\* В скобках – данные для переднего багажника.

## Премиальность

Voyah – суббренд дорогих автомобилей китайского производителя Dongfeng. Первая его модель – кроссовер Free. Китайцы вложились в него основательно.

Работу над внешним обликом поручили ателье Italdesign. Итальянцы справились на отлично: образ яркий, запоминающийся. Сложные сопряжения решены точно, зазоры не гуляют. По габаритам Free схож с кроссоверами вроде Lexus RX. Породистость экстерьеру придают утапливаемые дверные ручки и 20-дюймовые колеса.

Интерьер превосходит все ожидания. По общему восприятию и качеству материалов его можно сравнивать не то что с Лексусом – с Мерседесом. Все стыки и сопряжения сделаны идеально, зазоры – ниточные. Фидбэк у кнопок не хуже, чем у немцев.

Тут даже пахнет по-особому, ведь есть встроенный ароматизатор – как в S-классе. Предлагается три варианта запахов: свежий бамбук, алый пион, туман и столько же уровней насыщенности.

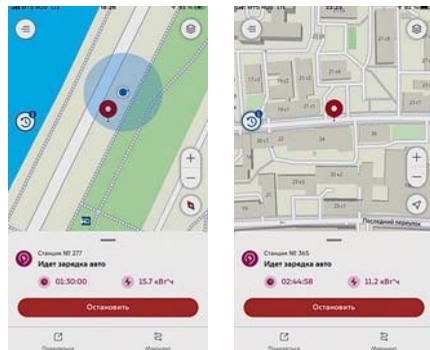
Как и у последних электрических Мерсов, практически всю ширину передней панели занимают экраны. При включении зажигания верхняя часть панели приподнимается на 30 мм. Непонятно, зачем это сделано, но выглядит

круто. Конструкция весит аж 30 кг и рассчитана на 30 тысяч циклов поднимания/опускания, что соответствует сроку службы 10 лет. Что делать потом – непонятно.

## Учите русский

К медиасистеме есть вопросы. Удивило отсутствие русификации: за такие деньги она должна быть априори. Как и поддержка Apple CarPlay с Android Auto, которой нет.

А еще напрягают блики на стекле от блестящей дуги на передней панели. И бежевый руль отражается на приборке. Вариант с темной отделкой в этом смысле



Для зарядки на бесплатных муниципальных ЭЭС необходимо пользоваться приложением Транспорт Москвы.



Паркуясь у правой обочины для зарядки, боялся, что пролетающие рядом лихачи вырвут заправочный пистолет с мясом.



Электромобили Free идут с европейским разъемом CCS Combo, тогда как на гибридных модификациях он китайского формата GB/T.



Зарядные провода удобно хранить в дополнительном багажнике под капотом.

Багажник просторен и хорошо отделан. Но сетка для фиксации груза здесь была бы к месту.



практичней. Интересно, что салон обшит экокожей. От наппы не отличить!

Панорамная крыша заявлена как самая большая в мире: 1305×850 см. Причем шторки нет – ее заменяет функция автоматического затемнения, предотвращающая аж десять уровней прозрачности. Работает быстро и без нареканий.

А больше всего меня удивила система ночного видения – она входит в базовое оснащение. Последний раз я с ней имел дело в Кадиллаке СТ6. Но тут картинка четче и детализированней. Камера работает в инфракрасном диапазоне. Заявленная дальность – до 150 м, но по факту бьет на 200 м.

Посмотрите на фото интерьера. Вы тоже приняли круляш над центральной

консолью за секундомер, как у Porsche? На самом деле это салонная камера. В России она может лишь сделать селфи экипажа, тогда как в Китае выполняет функцию Face ID (ключ в таком случае не нужен). В потолок встроена еще одна камера – для наблюдения за задними пассажирами.

Второй ряд ожидаемо просторный, но сервисом не впечатлил. Ни экранов тебе, ни электроприводов, ни возможности менять настройки аудиосистемы. Похоже, что задние пассажиры тут всего лишь гости. А главный – водитель.

### Левитация

Технически Free отнюдь не прост. Это единственный китайский автомобиль

Сиденья хороши. Удачная боковая поддержка, мягкие и пушистые подголовники, обогрев, вентиляция и даже массажер. Не хватает разве что выдвигного подколennого валика.

Запас пространства – как в представительском седане. Индивидуальные сиденья с электрорегулировками тут были бы не лишними.

на нашем рынке, снабженный пневматической подвеской. Плавность хода чудо как хороша – по оспинам весеннего асфальта Voyah стелет неожиданно мягко. Да и через «лежачих» переезжает с похвальным достоинством. И никакого стука!

Акустический комфорт хорош. Дорогу почти не слышно, ветер – тоже. Уровень представительских седанов.

На высоте и управляемость. Прямую держит крепко, в поворотах устойчив, почти не кренится.

И квазивтопилот толковый: идеально центрует в полосе, надежно приклеивается к ведущей машине. Дистанцию, правда, держит большую: в зазор то и дело влезают торопыги. А еще



Для полного плезира сзади не хватает своего пульта управления климат-контролем.



Салон шикарен. Богатый дизайн, классная отделка, щедрое оснащение. А главная фишка – опускающаяся передняя панель.



Классический – самый приятный глазу вариант оформления приборки.



Климат-контроль всего-навсего двухзонный. От машины такого класса ждешь большего.



Сиди хоть на переднем ряду, хоть на заднем – Большой брат следит за тобой.



Система ночного видения работает классно. Помнится, на BMW 7-й серии и Мерседесе S-класса она так не впечатляет.

я однажды зевнул, так камера это просекла, и на приборке тут же появилась надпись с предложением сменить водителя. Большой брат следит за тобой.

В стандартном режиме подвеска держит клиренс на уровне 158 мм. При переводе в спортивный (Perf) машина «приземляется» на 30 мм, что делает ее более устойчивой на высокой скорости. Заодно обостряются реакции на газ, в характере появляется резкость и суета. Утомляет.

Режим Outing – для бездорожья. В нем клиренс достигает 208 мм, но у подвески убывает ход отбоя – ехать жестко и тряско. И небыстро: при достижении 40 км/ч автоматически активируется стандартный режим Comfort.

В штатном порядке Free идет с полным приводом. Конечно, он тут не для проходимости, а ради повышения стабильности при передаче тяги. Хотя есть один аспект, где Voyah превзойдет почти любой внедорожник. Степень защиты электрических узлов – IP67. То есть машина выдерживает погружение в воду глубиной до 1 м длительною не более минуты. Это очень круто! Для сравнения, у Дефендера глубина преодолеваемого брода составляет 0,9 м. У нашей Нивы – всего полметра.

### Заряд бодрости

Машину «тащат» два синхронных электромотора. Пиковая мощность переднего

### ОСНОВА

Специально для Free была разработана платформа ESSA (Electric Smart Secure Architecture). Передняя подвеска – двухрычажная, задняя – многорычажная. Все элементы выполнены из алюминия.

Корпус тяговой батареи также сделан из крылатого металла. С боков он надежно прикрыт порогами. При сильном ударе открывается аварийный клапан, чтобы погасить энергию удара. Вес аккумулятора – 570 кг, а сам он снабжен системой жидкостного охлаждения.





Днище абсолютно плоское – ни одного «якоря».



Дворник с водительской стороны оставляет большую неочищенную зону (около 8 см).

217 л.с., заднего – 271 л.с. Суммарно 488 л.с. Это самый мощный китайский автомобиль из всех, ранее протестированных мной.

Только имейте в виду, что веселые старты способствуют быстрому опустошению тяговой батареи (литий-ионная, емкостью 106 кВт·ч). После разгона в пол предварительно обнуленный трипкомпьютер показал расход 67 кВт·ч на 100 км. В среднем же у меня выходило 23 кВт·ч/100 км.

И да, Voyah Free стал первым побывавшим в моих руках электрокаром, сумевшим проехать на полностью заряженной батарее более 400 км (заявленный запас хода – 500 км). Тут надо оговориться, что тест проводился по весеннему солнышку. В зимнюю стужу автономность, разумеется, сократится.

Что с зарядкой? Free способен принимать как переменный ток (разъем Type-2), так и постоянный (CCS-2) на станциях быстрой зарядки. В последнем случае декларируемое время пополнения емкости батареи с 20 до 80% – всего полчаса. На деле у меня получилось вдвое больше – быстрые станции порой не такие уж и быстрые.

\*\*\*

Voyah Free – прекрасно оснащенный автомобиль с техникой на острие прогресса. Но и цена – «на острие», аж подпрыгиваешь. Полтора года назад примерно за те же деньги планировали продавать электрические Мерседесы и BMW схожего электроформата. По совокупности основных потребительских свойств Voyah их не хуже.

Вот только люди, покупающие машины за такие деньги, трепетно относятся к имиджу. Часто они прикипают к «своему» бренду и остаются ему верны. Ноу-нейм кроссовер им неинтересен. Пока лишь малая часть платежеспособных покупателей свободна от предрассудков и готова приобрести автомобиль неизвестной марки. Много ли таких?



**Комфорт, динамика, оснащение**



**Цена**



Утапливающие ручки перестали быть экзотикой. Вот уже и до «китайцев» добрались. Их работоспособность рассчитана до -30 °С.

## С БЕНЗИНОМ

Помимо электрической модификации Voyah предлагает и гибридные Free: версии **EVR** и **EVR Long Range**. В обоих случаях ДВС (бензиновый 1.5 турбо, 108 л.с.) у них выполняет роль генератора, подзаряжая тяговый аккумулятор (последовательный гибрид).

У EVR емкость батареи составляет 33 кВт·ч, а пара электромоторов выдает суммарную мощность 693 л.с. Автономность такой машины – 674 км (чисто на электротяге можно проехать 110 км). Емкость аккумулятора у EVR Long Range увеличена до 39 кВт·ч, а электромоторы, напротив, слабее – 489 л.с. Автономность – 800 км (171 км на электротяге).

Гибридные версии на полтора центнера легче электрической. Из-за другой конфигурации днища у них выше коэффициент лобового сопротивления: 0,30 вместо 0,28. И зарядный разъем другой: GB/T.

**Цена версии EVR – 7,49 млн, EVR Long Range – 7,99 млн рублей.**

**ЗР**



# МНЕ БЫ В НЕБО

Мы первыми поехали на третьей модели марки Evolute – стильном кроссовере i-Sky.

Автор Кирилл Милешкин, фото: Георгий Садков

**Н**а конвейере завода Моторинвест к седану i-Pro и компактному кроссоверу i-Joy присоединилась третья модель – более крупный паркетник i-Sky. Он тоже из линейки концерна Dongfeng – в оригинале называется Forthing Thunder. Хотя в России i-Pro

и i-Joy стоят неподъемные для многих деньги, по своей сути это достаточно простые и бюджетные электромобили. «Скай» выше не только по классу, но и по всему остальному.

## На полтысячи верст

Мы познакомились с ним еще в предсерийном облике – во время зимних тестов в Мурманской области, где машину проверяли на запас хода. Возможности самим проверить его у нас,

увы, не было – встреча была короткой. По паспорту i-Sky проезжает на одной зарядке до 511 км. Это на четверть больше, чем заявлено для i-Joy (407 км). На деле разница должна быть еще больше. Дело в том, что в Китае для машины обещана автономность 630 км по циклу CLTC. Он близок к устаревшему европейскому циклу NEDC и излишне оптимистичен. У нас для i-Sky заявлено 511 км – скорее всего, по более честной методике WLTP. А вот i-Joy еще просчитан по циклу CLTC.

Ларчик большего запаса хода открывается просто. Под полом Ская стоит тяговая батарея емкостью 85,9 кВт·ч, тогда как «Джой» довольствуется 53-киловаттной. Sky на четверть тонны тяжелее, но превосходство по аккумулятору – более чем на 60%. Даже по теоретическим выкладкам очевидно, что i-Sky должен проезжать на одной зарядке намного больше своего младшего брата.

## Урусификация

Яркая машина косит под модные кросс-купе. При желании можно углядеть мотивы спорткроссовера Lamborghini

Передняя оптика i-Sky навевает ассоциации с Кретой. Но здесь всё выглядит гораздо гармоничнее.

### Evolute i-Sky

Длина/ширина/высота/база 4565/1860/1680/2715 мм  
Объем багажника 480 л  
Снаряженная/полная масса 2025/2345 кг  
Двигатель электрический, синхронный, с постоянными магнитами; 150 кВт/204 л.с.; 340 Н·м  
Время разгона 0–100 км/ч 8,6 с  
Максимальная скорость 180 км/ч  
Запас хода 511 км  
Емкость аккумулятора 85,9 кВт·ч  
Трансмиссия передний привод





У машины два зарядных разъема в разных крыльях: китайский GB/T (он теперь обязателен для всех вновь устанавливаемых станций в России) и европейский, через который уже сегодня можно закачать электричество хоть от медленной, хоть от быстрой ЭЭС.



У машины три контура систем обогрева: для электромотора, тяговой батареи и салона. Этот i-Sky предсерийный, поэтому дизельной «автономки» для отопления салона нет. На серийных – будет.



Сзади просторно – i-Sky полностью соответствует стандартам сегмента С. Закос под кросс-купе в реальности не обернулся низкой крышей. Из удобств есть USB-порт и розетка на 220 В. В спинках передних сидений и в ногах правого переднего пассажира имеются откидные крючки для сумок и пакетов.

Приборка – цифровая. При остатке батареи 56% дисплей обещает 231 км запаса хода. Это 413 км на полной зарядке. С учетом мороза на улице и неэкономичного съемочного режима езды – нормально.



Дизайн – ничего особенного. Но как же играет интерьер с лимонными вставками! Нередко встречающиеся в «китайцах» кресла с интегрированными подголовниками снабжены внятной боковой поддержкой и регулировкой поясничного упора.



Из необычного – «хрустальный» набалдашник джойстика трансмиссии и микроскопический тайничок с крышкой между центральными дефлекторами, в который даже коробок спичек не влезет.

Urus. Такой образ было бы классно подкрепить яркой палитрой для кузова. Но нашу машину лишь слегка развеселили оранжевыми акцентами по нижнему периметру.

По ездовым характеристикам i-Sky далеко не Urus, зато мощнее собратьев по бренду. Электромотор выдает 204 л. с. В остальном конфигурация не отличается от i-Pro и i-Joy: двигатель спереди, привод тоже только передний.

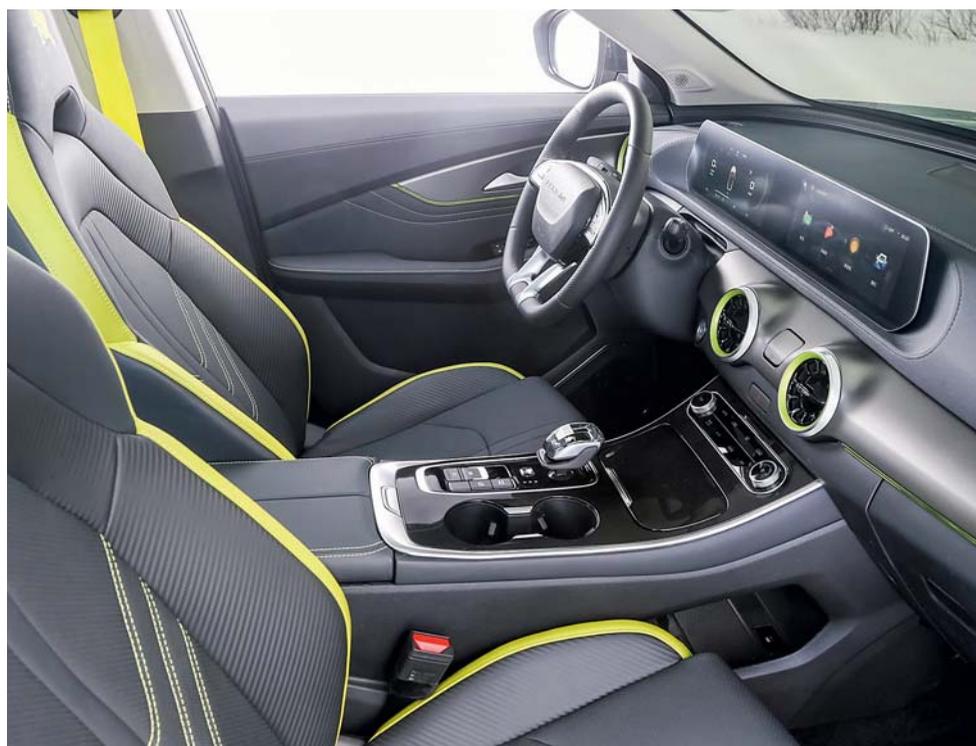
Как принято у «электричек», на городских скоростях динамики более чем достаточно. Ездить довелось по снегу и льду, и i-Sky охотно пускал колеса в пробуксовку даже на 50–60 км/ч. Подвеска помягче, чем

у i-Joy. С одной стороны, такая больше подходит под характер машины. С другой, пока не совсем понятно, есть ли от этого улучшения в управляемости. Хотелось бы верить, что жесткости добавили не просто так. Поездим по асфальту – расскажем.

\*\*\*

Когда этот журнал уходил в печать, Evolute i-Sky не поступил в продажу, хотя обещали еще в апреле. Цена? Я бы предположил 4–4,2 млн рублей – если судить по ценам других моделей на нашем рынке. Родственник i-Joy стоит 3,5 млн. Skywell ET5 крупнее (4,7 м), лучше оснащен, и его отдадут за 4,5 млн. Эх, нам бы что подешевле!

3P





По состоянию на начало 2023 года в России зарегистрировано 55,9 млн транспортных средств. Легковые автомобили лидируют за явным преимуществом: их 45,4 млн (81,2%). Мотоциклы уступают LCV и грузовикам, занимая четвертое место в статистике с 2,1 млн штук (3,8%). Причем среди них немало недвижимых деревянных артефактов, не снятых с учета. Под 60% российского парка мотоциклов приходится на аппараты старше 30 лет.



# ДВА КОЛЕСА ИЛИ ЧЕТЫРЕ?

Можно ли сэкономить, если выбрать вместо машины мотоцикл?

Автор Кирилл Милешкин

**Т**ри года назад мы уже анализировали альтернативы личному автомобилю (3P № 7, 2020). Рассмотрели общественный транспорт, такси, каршеринг и только пришедший к нам сервис подписки. Выяснилось, что дешевле своей машины по ежегодным тратам – только автобусы с метро. Остальные сервисы дороже. И это логично: вы ездите на той же машине, только на ней еще нужно заработать тем, кто вам ее предоставил.

А если взять вместо машины мотоцикл? Отличия в комфорте, конечно, разительные. Пыльным и потным будет всегда, а в дождь – еще мокрым и грязным. По пробкам просочитесь быстрее, это факт. Но сулят ли небольшие размеры техники соответствующее сокращение расходов?

## Примерные минимальные стартовые траты, Р

	Автомобиль	Мотоцикл
Покупка нового	700 000	70 000–100 000
Покупка б/у	300 000–450 000	200 000–250 000
ОСАГО	6500	1700
Номера	1500	1000
Экипировка	0	45 000
Налог	5250	2500
Бензин на 100 км	500	250
Парковка в месяц	15 000	5000
Комплект шин	20 000	33 000
Страхование НС	0	4500
Итого (минимум)	348 750	162 950

## Покупаем

Из новых машин нет ничего дешевле Гранты. Обойдется минимум в 700 тысяч рублей. Подержанные машины взлетели в цене не хуже новых – за 300 тысяч большинство тех же Грант выглядит страшновато уже на фото. Про иномарки и говорить нечего. Хотите Logan не в предсмертном состоянии – готовьте минимум 450 тысяч.

Новый китайско-российский «полтинник» (есть и скутеры, и мотоциклы с механической коробкой передач) можно купить за 55–70 тысяч рублей. Регистрация в Госавтоинспекции ему не нужна, а для управления подойдет права с любой открытой категорией. В пределах 100 тысяч можно купить байк того же происхождения, но уже с мотором до 150 кубов. На таком и за городом мешать потоку не будете.

За 200–400 тысяч реально подыскать «японца» в возрасте, но еще с запасом прочности. За 400–700 тысяч купите новый мотоцикл из Китая или Индии с приличным дизайном и характеристиками. Или что-то подержанное породистое.

## Готовимся

ОСАГО на 50-кубовые аппараты не нужно вовсе. Для других байков, в отличие от машин, не применяется коэффициент мощности. Полис будет

стоять одинаково и для 15, и для 150 л.с. Конкретная разница в стоимости зависит от страховой компании: базовые коэффициенты у всех теперь разные. У меня и у моей жены страховки на мотоциклы стоят вчетверо дешевле автомобильных.

Постановка на учет стоит одинаково. На номерных знаках сэкономите 500 рублей.

Для автомобиля других трат не будет. Мотоциклистам придется потратиться на экипировку. Обязателен по ПДД только шлем – минимально приличный обойдется в 10–15 тысяч рублей. Модели от породистых брендов стартуют с 45–50 тысяч.

Но ни один адекватный человек не начнет ездить без других предметов экипировки. Штаны, ботинки, куртка и перчатки – это в лучшем случае тысяч 30–40. Если разгуляться, полный комплект потянет на сотни тысяч.

Есть, например, жилеты со встроеной на случай аварии подушкой безопасности, которые стоят 60–100 тысяч. И вот уже ушла заметная часть разницы в покупной цене между машиной и мотоциклом. Если не вся.

## Ездим

Транспортный налог для мотоциклов имеет три градации. Максимальный тариф набирается уже с 35 л.с. – 50 рублей за «лошадь». Под него

попадает любой приличный байк. Для машин такая сумма установлена для диапазона от 175 до 200 сил, то есть моделей уровня выше среднего. Но в абсолютных величинах за два колеса, конечно, будете платить меньше. И скоростные возможности при одинаковых суммах налога у машины и байка окажутся принципиально разными.

Расход бензина – вот тут точно сэкономите 35–50% от машины сопоставимого уровня.

Для мотоциклов бесплатны городские парковки. Если ежедневно ездите в центр Москвы, абонемент для машины потянет на 15–37 тысяч рублей в месяц. Минус – для байка обязательна ночная парковка под охраной. В нынешних столичных ценах это 5–10 тысяч рублей в месяц в зависимости от вида стоянки.

Самая интересная ситуация – с расходниками. Казалось бы, на мотоцикл они должны быть заметно дешевле, ведь они банально меньше по размерам. Ничего подобного!

Крошечные по сравнению с автомобильными тормозные колодки не купить дешевле 1000 рублей, даже если это бренд средней паршивости. Одна шина на крупный мотоцикл по цене равна целому автомобильному комплекту размерности 205/55 R16 (20–22 тысячи рублей). Если на машине можно обойтись бюджетным комплектом, и ничего плохого, может, не случится, то на двухколесного друга купить дешевку – рисковать жизнью.

А ресурс шин и колодок на байках не идет ни в какое сравнение с автомобилями, он гораздо меньше. Правда, и средние пробеги большинства двухколесных за сезон всё же скромнее, чем у «коробок».

Воздушные фильтры бывают неоригинальные, но и они не дешевые. Например, на Ладу можно купить за 100–200 рублей, приличный на иномарку можно найти за 500–1000, а на мою Хонду VTX дешевле 3000 рублей ничего нет в принципе.

Моторное масло, если в нём есть приставка «мото», сразу стоит дороже автомобильного такой же вязкости.

В СССР мотоциклы были популярны. До выхода автозавода в Тольятти на полную мощность ежегодный объем выпуска мотоциклов и мотороллеров в несколько раз превышал производство легковых автомобилей.

Например, в 1970 году сделали 344,2 тысячи легковушек и 833 тысячи мотоциклов всех типов. Однако и за следующие 20 лет машины не смогли уйти в отрыв. В 1990-м их собрали 1,26 млн, а мотоциклов – 1,09 млн. В период с 1975 по 1990 год двух- и трехколесников в стране делали от 1,03 до 1,15 млн штук в год. И только после развала СССР двухколесным не нашлось места в новой экономике.

И только свечи и масляный фильтр утешают. Они общие с применяющимися на машинах, а потому есть огромный выбор по гуманным ценам. Еще сэкономите на салонном фильтре – по очевидным причинам.

### «Попадаем»

Застраховать мотоцикл по каско – утопия. Этим занимаются считанные единицы компаний, в работу берут только новые моты из салона и просят как минимум 15–20%. Так что риски все на вас, зато можно записать статью в чистую экономию. Каско на «четыре колеса» легко потянет на 100 тысяч и больше, даже если говорить о машинах среднего класса.

Стоимость ремонта байка после ДТП в абсолютных цифрах будет, вероятно, не ниже, чем для машины. В процентах относительно цены мотоцикла всё окажется куда грустнее. Особенно плохо владельцам круизеров. Они увешаны хромированными элементами, которые восстановлению за разумные деньги не поддаются – только замена. В общем, ни на каком транспорте в аварию лучше не попадать. Это крайне разорительно.

А вот себя застраховать можно – и настоятельно рекомендуется. Выплата по здоровью по ОСАГО, конечно,

положена, но лучше иметь дополнительную защиту. Тут по деньгам всё сравнительно гуманно. Например, мой полис от несчастных случаев с покрытием до 1,5 млн рублей стоит 4,5 тысячи.

\*\*\*

Купить мотоцикл обойдется намного дешевле, чем машину сопоставимого уровня. Ведь условный аналог Гранты по иерархии – это предельно простой «китаец». А с дорогим Harley-Davidson, туристическим BMW или Honda Gold Wing правильнее сравнивать премиальные машины ценой в несколько миллионов. Сэкономите несколько тысяч на ОСАГО, бензине, парковке. Однако комплект экипировки легко вытянет всю экономию первого года. Если пользуетесь мотоциклом активно и разнообразно, то набор нужен даже не один.

Стоимость расходников и запчастей на мотоциклы не меньше, чем на машины. И чем интенсивнее эксплуатация, тем быстрее эта статья будет съедать экономию из других позиций. Зато как минимум пять месяцев зимы сможете снова тратить по-минимуму, перемещаясь на автобусе и метро по «единице». Но есть еще главный пункт, который не измерить деньгами: мотоцикл – это совсем другие ощущения, за которые многие и платят.

ЗР



Объемы продаж автомобилей и мотоциклов в России сейчас несопоставимы. В 2021 году было продано 1,67 млн машин и 18,4 тысячи байков. Год спустя – 687 и 15,5 тысячи соответственно.

У двухколесных из 10 марок в топ-восемь – с китайскими и индийскими корнями. Премиальные BMW и Harley-Davidson просели по объемам вдвое, но места в десятке лидеров пока сохранили. Выходит, большинство мотоциклов берут не для понтов, за разумные деньги? Хотя около трети объема покупают в богатых регионах – Москве, Подмосковье и Санкт-Петербурге.



# ИРАН ПРИЕХАЛ

Официальные дистрибьюторы представили иранские модели, которые летом поступят в продажу. Автор Сергей Зиновьев

**И**ранские автомобили – уже в России. Поставлять и продавать их будут официально, и первые партии новых машин уже в автосалонах.

Нет особых сомнений, что по ходу лета весь обещанный товар появится у дилеров в большинстве крупных городов центральной части России.

Московская компания «Рольф» в конце апреля объявила, что стала эксклюзивным партнером бренда ИКСО (прежнее название, более нам знакомое – Iran Khodro). Поставками автомобилей марки SAIPA занялись сразу два дистрибьютора – петербургская фирма «Бест Моторс» и минская «Лаки Кэренси». Модельный ряд в мае уже был представлен на сайтах компаний, но без привязки к ценам конкретных комплектаций.

## Что почему?

Определить ценовой диапазон несложно. Например, «Рольф» еще до начала официальных продаж торговал «поддержанными» ИКСО Tara, ввезенными по схеме параллельного импорта. «Поддержанность» заключается в заявленных пробегах 1000–1300 км (своим ходом по Ирану

до порта?). Седаны Iran Khodro Tara 2022 года выпуска со 113-сильным мотором и автоматической коробкой передач предлагали за 1,3–1,45 млн рублей.

Эту же модель с зимы продает ростовский дилер «Дон Моторс» – в фиксированной комплектации за 1,4 млн. А седан ИКСО Dena+ (150 л. с., АКП) выставлен за 1,5 млн.

Настораживает, что на Тары, ввезенные по контракту с производителем, рекомендованная цена заявлена выше. Машина с МКП оценена в 1,53 млн, с автоматом – в 1,7 млн рублей.

Три анонсированные модели SAIPA – два седана и хэтчбек, судя по их родословным, расположатся в том же ценовом диапазоне. На прозвучавшее «от 1 млн» в том смысле, что самую простую модель можно будет купить за миллион, рассчитывать не стоит.

Компактный седан Saina в Иране продают за 700–800 тысяч рублей (в пересчете с риала). Доставка, растаможка, НДС, утильсбор, дилерская наценка – накиньте минимум еще 500 тысяч. При небольших объемах продаж на ценах отразятся и расходы на получение одобрения типа транспортного средства

(ОТТС) в НАМИ – комплекс испытаний, включающий обязательные краш-тесты, стартовал в апреле.

Строго говоря, 1,5–1,7 млн – это цены моделей Kia Rio и Skoda Rapid конца прошлого года. То есть «иранцы» конкурируют не с Грантой и Вестой (Гранта дешевле, Веста NG из первой партии дороже), а сами с собой. На нынешний момент среди новых машин этот ценовой сектор почти пуст: ввозимые из Казахстана Акценты-Солярисы стоят под 2 миллиона.

## Планов громадье

Намерения ИКСО пока довольно осторожные: продать 2000 машин, в некоем будущем расширить модельный ряд – вплоть до коммерческой техники.

У SAIPA размах более серьезный: 5000 автомобилей в первый год, в дальнейшем по 20 тысяч – первоначальный контракт рассчитан на три года. Фирма «Бест Моторс» сообщила о создании 120 дилерских центров на пространстве от Калининграда до Перми. И подыскивает площадку для крупноузловой сборки.

В отдаленной перспективе – расширение линейки продаваемых машин за счет иных моделей SAIPA, а также нескольких пикапов ее дочерней компании Zamyad. Заметим, что ни SAIPA, ни ИКСО не предлагают кроссоверы (а они есть) – видимо, потому что кроссоверов у нас теперь и так избыток.

Вопрос с гарантией пока открытый: двухлетняя «дилерская» будет точно, но возможна и полноценная заводская – 3 года или 100 тысяч км.

## Для кого

Самый сложный вопрос: зайдут ли вообще «иранцы» российскому потребителю?

На этот счет есть два полярных мнения. Одни эксперты вспоминают, что Iran Khodro к нам уже приходил в 2006–2008 годах, и заметного успеха с моделью Samand не добился. Не добьется и сейчас, так как покупатели в курсе, что в основе современных моделей ИКСО и SAIPA – шасси и агрегаты двадцатилетней давности.

На это можно возразить, что в основе Гранты – шасси и агрегаты Калины, которую выпускали с 2004 года, а вообще конструкция уходит корнями в 1984 год и к Спутнику ВАЗ-2108. И ничего, Гранта как была, так и остается лидером продаж.

Так что дело не в архаичной технике, а в привлекательном (либо нет) соотношении «цена/набор качеств». Ну и надо учитывать, что рынок седанов и хэтчбеков в сегменте 1,5–2 млн рублей сейчас далек от насыщенности. Так что у иранских компаний есть шансы занять нишу. При разумных ценах, естественно.



## ПЯТЕРО ПЕРВЫХ

О некоторых особенностях иранского автопрома мы уже рассказывали (ЗР № 10, 2022), но сейчас подробностей стало больше.

И IKCO, и SAIPA занимаются сборкой машин иных марок, а свои собственные модели разрабатывают на старых европейских, японских и корейских платформах, «унаследованных» от моделей, которые собирали ранее. Локализация производства очень высокая – свыше 90%, так что почти все главные агрегаты также изготавливают в Иране. И все они тоже, по большому счету, у кого-то заимствованы и по ходу лет модернизированы.

В сумме имеем машины простой конструкции, с архаичными и неприхотливыми двигателями и коробками передач. Для «бюджетного» сегмента – то, что надо. Можно ли считать, что 1,5 млн рублей – это для россиян как бы недорого? Рынок покажет.



### IKCO Tara

Модель 2020 года. Размером чуть крупнее Весты. Продукт глубокой модернизации **Peugeot 301**, с которым многие детали, включая некоторые кузовные, взаимозаменяемы. Двигатель семейства **TU5 1.6 (113 л. с.) – его разновидности на Peugeot и Citroen применяли до 2015 года**. Мотор из числа благополучных: чугунный блок, 16 клапанов, есть гидрокомпенсаторы, вполне надежный (если не считать капризные катушки зажигания), с ресурсом 300 тысяч км. Иранская ипотасья от прародителя отличается фазорегуляторами собственной конструкции. Механическая пятиступка также от Peugeot/Citroen. Шестиступенчатый автомат – лицензионный Aisin китайской сборки.



Простая комплектация (для машин с МКП): две фронтальные подушки безопасности, ABS, ESP, кондиционер, круиз-контроль, сенсорный экран 7 дюймов, обогрев зеркал, задние датчики парковки, все стеклоподъемники электрические. В богатой появляются датчики дождя и света, люк в крыше и еще две подушки.



### IKCO Dena+ (Dena Plus)

Модель упоминали в контексте вероятного начала продаж в России. Потомок того самого Саманда, который продавался у нас и который, в свою очередь, **потомок Peugeot 405**. Словом Plus или знаком «+» обозначают рестайлинг 2017 года.

**Возможных двигателей два: EF7-NA 1.6 (113 л. с.) и его турбоверсия EF7-TC (150 л. с.) – оба**



в основе имеют тот же TU5, оба битопливные и конструктивно рассчитаны на применение компримированного природного газа (КПГ). Насчет надежности атмосферного можно не беспокоиться, о наддувном ясности нет. Набор коробок передач тот же – МКП или шестиступенчатый автомат.

Dena+ также чуть крупнее Весты, по оснащению схожа с Тарой.

### SAIPA Saina

Дополненная и улучшенная версия модели Tiba, которая является дальнейшим развитием хэтчбека **Kia Pride родом из 90-х годов**. Машина разработана консорциумом Ford/Mazda и некогда собиралась в Иране. Мы можем рассчитывать на Saina Sahand – второй рестайлинг, представленный год назад.

### Восьмиклапанный двигатель 1.5 (87 л. с.)

– разработка моторно-коробочного подразделения Mega Motor компании SAIPA. Все собственные агрегаты отчасти переключаются с агрегатами Nissan. Вариатор, которым штатно оснащается Saina, создавали, ориентируясь на вариаторы Jatco. Появится ли он у нас – неизвестно, пока что упор делают на МКП.

По размеру и концептуально Saina – прямой конкурент Гранты: рабочая лошадка, бюджетный седан с большим багажником. По оснащению превосходит в мелочах.

### SAIPA Quik

Хэтчбек на базе седана Saina. Те же моторы и коробки, тот же уровень оснащения. Для нас имеет значение, что в Иране «минимальный» Quik стоит где-то на 50–80 тысяч рублей дешевле, чем седан. И еще один нюанс: в конце прошлого года представлен лицензионно переработанной внешностью – называется Atlas. Ждет запуска в серию.

### SAIPA Shahin

Выпускают с 2021 года. По размерам очень близок к Весте. Шасси – вариация с использованием лицензионной платформы Toyota B (с 2005 года), так что Shahin в некотором смысле **родня Короллы и Яриса**.

### Бензиновый мотор 1.5 (110 л. с.)

– странное сочетание восьми клапанов и наддува. Коробка – механика или вариатор. Оснащение: две подушки, медиасистема с 7-дюймовым экраном, кондиционер, камера заднего вида или датчики парковки, круиз-контроль, люк в крыше, система контроля давления в шинах. Цена в Иране – под миллион рублей, у нас, скорее всего, получится 1,6–1,8 млн.

# ЗОНЫ РИСКА

Использованы материалы Научного центра БДД МВД РФ.

Где, когда и почему чаще всего происходят аварии со смертельным исходом – и как в них не попасть?

Автор Сергей Зиновьев



**Х**орошая новость: в России в 2022 году продолжилась тенденция к снижению основных показателей аварийности. На дорогах страны зарегистрировали 126 705 ДТП (–5%), в них погибли 14 172 человека (–4,7%) и получили ранения 159 635 (–4,9%). Здесь и далее имеются в виду только аварии с пострадавшими.

Но снижение не повсеместное. В десяти субъектах РФ отмечен прирост всех нежелательных показателей, а число погибших выросло в 29 регионах. В среднем каждое одиннадцатое ДТП в стране приводило к смертельному исходу, что никак нельзя назвать приемлемым.

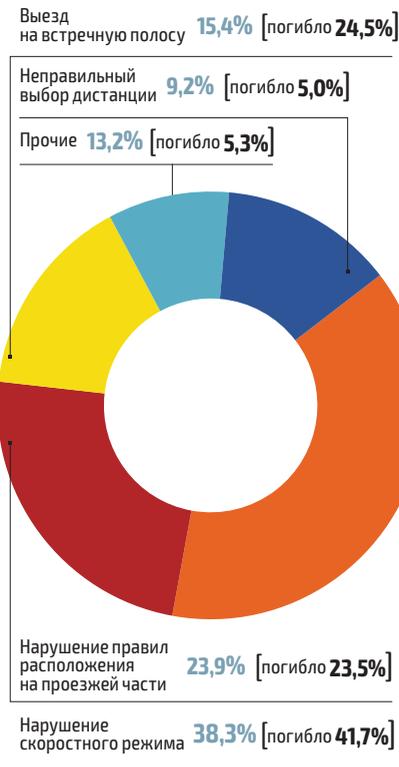
Есть и другие неважные новости. Например, выросло число ДТП с участием владельцев средств индивидуальной мобильности (СИМ) – и число пострадавших в таких ДТП. На эту проблему, по идее, должны позитивно повлиять принятые поправки в ПДД: с марта СИМ формально изгнаны с большинства автомобильных дорог.

Причин, по которым происходят аварии и гибнут люди, множество. Но при изучении статистики несложно выделить основные. И убедиться, что все они давно и хорошо нам знакомы.

## Пьянка

В прошлом году выявили свыше 400 тысяч водителей с признаками опьянения, каждый девятый – «рецидивист».

## ДТП, совершенные пьяными водителями: причины и смертность



**Комментарий.** Данные показывают, чем отличается пьяный водитель от трезвого. Среди всех водителей доля ДТП, связанных с неверным выбором скорости, всего – то 19%. У нетрезвых – вдвое больше! И аварий на встречной полосе у них также почти вдвое больше – 15,4% против 8,6%.

По счастью, далеко не все они устроили аварии. Насчитали «всего» 14 428 аварий с участием пьяных (снижение на 8,2%). Но это вообще-то каждое девятое из всех ДТП!

Водители, имеющие признаки опьянения, были виновны в 92,4% аварий с их участием. Ровно треть из них (33,3%) не имела права управлять автомобилем. И именно пьяные ДТП отличаются чрезвычайно суровыми итогами: четверть (25,1%) среди всех погибших. Общая тяжесть последствий (число погибших на сотню пострадавших – 15,9) почти вдвое превышает средний показатель (8,2).

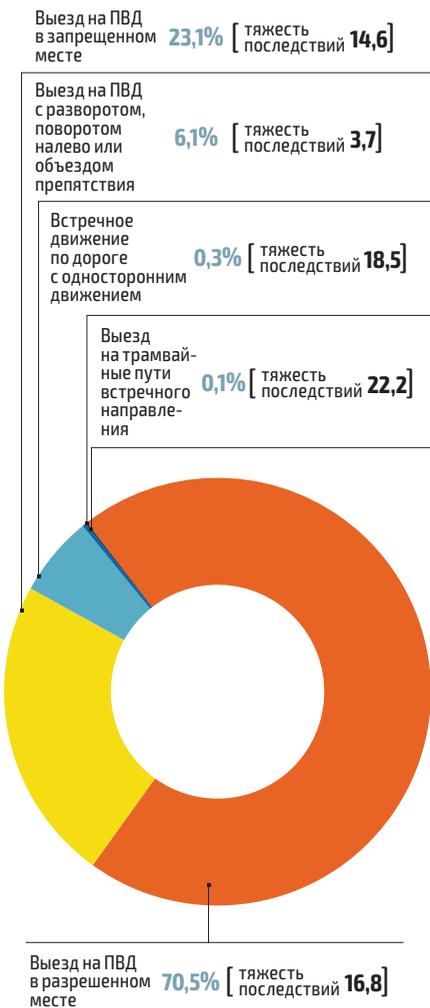
Для лучшего понимания вреда пьянства: риск отправиться к праотцам у нетрезвого водителя и его пассажиров в 2,7 раза выше. А сочетание «пьяный водитель ночью» многократно повышает базовый риск: тяжесть последствий с 0 до 5 часов утра возрастает до значений 50–65. То есть шансы отделаться травмами ниже, чем шансы погибнуть.

**Выводы банальные: выпил – не садись за руль. Хочешь жить – не доверяй нетрезвому водителю.**

## Встречка

С выездом на полосу встречного движения связаны 8,6% от всех ДТП. Большинство произошло на двухполосных дорогах (82,5%). Населенка и загород – почти поровну. Чаще всего – в пятницу, субботу и воскресенье. Большинство «встречных» ДТП (70,5%) произошло

## Обстоятельства выезда на полосу встречного движения (ПВД) и тяжесть последствий



на участках, где выезд на встречную полосу не запрещен.

В данных происшествиях погибли 3511 и ранены 18803 человека – 24,8% и 11,8% от общего количества погибших и раненых соответственно. Тяжесть последствий высокая – 15,7. То есть, каждый шестой пострадавший получил смертельные травмы.

Тоже без сенсаций: очевидно, что нет ничего опаснее на дороге, чем встречные столкновения (88,8% ДТП на встречной полосе – встречные столкновения).

Но вот что поразительно: лишь пятая часть (21,7%) ДТП на встрече произошла при выполнении обгона или иного осмысленного маневра. В остальных авариях водитель оказался на встречной полосе по иным причинам. В официальном отчете ГИБДД они не озвучены, но нетрудно догадаться: потерял ориентацию в пространстве, не справился с управлением или попросту заснул. И всё это замечательно провоцируется, например, нетрезвым состоянием.

**Вывод:** усталость, отсутствие разметки, скверная погода – плохие попутчики, особенно ночью.

## Скорость

Превышение – самое естественное явление у россиян (около 90% от всех вынесенных штрафов). Но самые впечатляющие плоды приносит не оно.

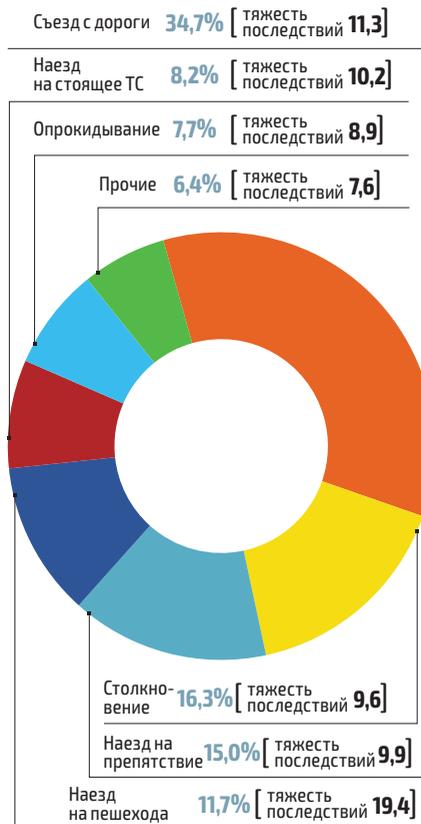
В 2022 году 19% всех ДТП связаны с нарушением скоростного режима. На данные происшествия пришлось более четверти погибших (26,8%) и почти пятая часть раненых (19,2%). Один из немногих сегментов, где количество ДТП показало прирост (3,2%), пострадавших тоже стало больше.

И вот что интересно: непосредственно с превышением установленной скорости движения связаны только 8% аварий. Остальные при разборе получили формулировку «несоответствие скорости конкретным условиям движения».

Это прямое следствие пренебрежительного отношения к пункту ПДД, который обязывает водителей выбирать скорость, исходя из реальной обстановки: интенсивности движения, состояния покрытия, освещенности, погодных условий и прочего. Иными словами, разрешенные 90 км/ч это не приказ ехать 90+19 (как делают многие). Дожливой ночью и «80» порой многовато, даже на освещенных участках. Снег и соляной раствор на асфальте тоже не годятся для подвигов.

**Вывод:** не спешите! Выигранные минуты не стоят жертв.

## Распределение видов ДТП из-за нарушения скоростного режима и тяжесть их последствий



## ОПАСНЫЕ И БЕЗОПАСНЫЕ

В отчете НЦ БДД МВД отмечено влияние глобального перераспределения транспортных потоков на показатели аварийности.

Так, заметное снижение всех нежелательных факторов отмечено на федеральных дорогах, ведущих к некогда популярным западным границам – М-9 «Балтия», М-10 «Россия», А-121 «Сортавала». Напротив, резко выросло число ДТП на юго-восточном направлении. Более опасными стали дороги А-320 (Омск-Черлак-Казахстан), Р-297 «Амур» (Чита-Хабаровск), А-321 (Барнаул-Павловск-Казахстан), Р-256 «Чуйский тракт» (Новосибирск-Барнаул-Монголия). Связано это в том числе и с ростом интенсивности движения – где было пусто, стало густо. Отправляясь в поездку, имейте это в виду.

## Ночь

Темное время суток было и остается самым опасным фактором – вне зависимости от времен года и даже состояния дороги.

## Распределение показателей аварийности в зависимости от освещенности

ДЕНЬ	НОЧЬ
Доля ДТП	Доля ДТП
67,3%	32,7%
Доля погибших	Доля погибших
55,2%	44,8%
Тяжесть последствий	Тяжесть последствий
6,7	11

В темное время суток совершена треть (32,7%) от общего количества ДТП, при этом на них приходится 44,8% погибших. Наибольшей тяжестью последствий характеризуются происшествия в «сонный» период с 1 до 6 часов (14,2). Эти пропорции в целом сохраняются на всех типах дорог – местных или федеральных, в населенных пунктах или вне их.

На особом положении ночью пешеходы. Зафиксировано 34604 наезда, которые чаще происходят днем (свыше 60%) – просто потому, что днем пешеходов численно намного больше. Но в темное время намного выше тяжесть последствий – 16,9 против 5,2. Грубо говоря, водитель позже замечает (если вообще замечает) человека на дороге и не успевает затормозить или совершить маневр (если вообще успеваает).

**Вывод:** в светлое время суток ездить (и ходить) – безопаснее.

Удачи вам на дорогах! Но хорошо бы подкрепить ее здравомыслящим отношением к вождению.

**Suzuki Jimny**

Показан в 2018 году, в России появился год спустя. Несмотря на крошечные размеры, конструкция серьезная: рама, неразрезные мосты, демультипликатор.

**ДВИГАТЕЛИ:** бензиновый 1.5 (102 л.с.)  
**ЦЕНА** – от 2 490 000 Р

# ТАНКОВАЯ АТАКА

Испытываем Tank 300 на суровом бездорожье в компании Suzuki Jimny.

Автор Юрий Тимкин, фото: Георгий Садков

**К**азалось, что они свое отжидают – кроссоверы заняли весь сегмент SUV. Тем удивительнее появление марки Tank, специализирующейся на выпуске, скажем так, старорежимных внедорожников: рама, неразрезной задний мост, демультипликатор. Олдскул в чистом виде!

Первенцем стал среднеразмерный Tank 300 по цене от 3,8 млн рублей. С кем его сравнить? Конкуренты Россию покинули. В наличии в этом классе есть только Suzuki Jimny. Он существенно уступает в габаритах, но конструктивно это такой же серьезный вездеход.

На официальном сайте цена на топ-версию Джимни – 2,65 млн рублей. У дилеров же он предлагается на миллион дороже! То есть, прайс на Jimny и «трехсотый» почти одинаков. А еще обе машины роднят круглые фары. Ну как их не сравнить?

## Тояма токанава

К живописной площадке с песчаными холмами, что на берегу Пахры, летом можно пробраться через небольшой брод. А в середине весны уровень воды в нем перевалил за метр – двигаем в объезд. Но он размыт, в глубоких колеях стоит вода, так что ехать надо предельно аккуратно. Чуть что – сядешь на брюхо.

На слабом грунте против Танка играют его внушительная масса и шоссейные шины. Подключаю шайбой переднюю ось (да-да, здесь старый добрый Part-Time) – и вперед.

«Трехсотый» едет как ни в чем не бывало. Перепробовал различные внедорожные пресеты, меняющие отклики на газ и настройки ездовой электроники, но принципиальной разницы не заметил. Больше всего понравился режим «Грязь/песок» – в нем машина наименее задумана. Время от времени попадают просошие участки, где можно разогнаться. По не самой ровной



Атмосферник K15B с распределенным впрыском требует бензин АИ-95. Уплотнитель проложен только сзади, поэтому моторный отсек быстро загрязняется. Аккумулятор удивил скромной емкостью – всего 45 А·ч.

Грунтовке «трехсотый» шарашит что ралли-рейдовый болид. Подвеска крепкая и энергоемкая: я не успел погасить скорость до разумной перед поперечной колеи – и ничего страшного не произошло, перелетел.

Jimny на этом же участке трянуло так, что зубы клацнули. Его подвеска



AO 977  
RUS

**Tank 300**  
Показан в 2010 г под именем Wey Tank 300, но год спустя название упростили до Tank 300. В Китае также выпускается версия для экстремального бездорожья – с усиленной подвеской и металлическими бамперами.  
**ДВИГАТЕЛИ:** ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый 2.0 турбо (220 л.с.)  
**ЦЕНА** – от 3 799 0000 Р



Две эпохи – на ладони. Сравните современный ключ Танка и «классический» Jimny.



Мотор E20CB закреплен высоко – торчит выше уровня крыльев. У него чугунный блок и цепь ГРМ. Одобряем. Как и аккумулятор на 70 А.ч. А вот сеточку перед радиатором не мешало бы сделать погуще – владельцу придется ставить дополнительную. Под капотом грязь: расширенной защиты днища не хватает, да и уплотнители идут не сплошняком.

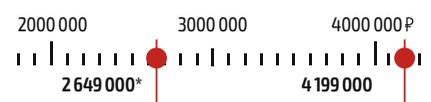
куда более жесткая и тряская. На бугристой дороге начинается раскочка, вынуждающая сбрасывать ход.

А по размытой колее Jimny прет уверенно, на пробуксовку нет даже

намек – благодаря шинам BFGoodrich со «злым» рисунком протектора. И всё равно я был начеку: опасался сесть на мосты, ведь клиренс сравнительно невелик (по нашим замерам – 205 мм, против 210 у Танка). Да что там, даже режимы в трансмиссии приходится менять по старинке – рычагом. Истинному джиперу это не мешает. Напротив, подобная олдскульность только радует. Есть в этом что-то настоящее.

### Враскоряку

Места здесь на удивление бугристые. Будь мы на кроссоверах – замучились бы. А внедорожникам с длинноходными подвесками всё нипочем. В рамках разумного, конечно. На одном из перегибов первым задрал «лапу» Jimny. И встал, беспомощно вращая вывешенным колесом: механических межколесных блокировок-то нет. Скатился назад, и, чуть сменив траекторию, преодолел опасный участок.



Suzuki Jimny	Tank 300
<b>ДВИГАТЕЛЬ:</b> бензиновый, 1,5 л (102 л.с.)	<b>ДВИГАТЕЛЬ:</b> бензиновый, 2,0 л (220 л.с.)
<b>ПРИВОД:</b> полный	<b>ПРИВОД:</b> полный
<b>КОРобКА ПЕРЕДАЧ:</b> 4-ступенчатый автомат	<b>КОРобКА ПЕРЕДАЧ:</b> 8-ступенчатый автомат
<b>КОМПЛЕКТАЦИЯ:</b> GLX	<b>КОМПЛЕКТАЦИЯ:</b> Premium

\* Приведенные цены – с официального пресс-сайта по состоянию на май 2023 г.

### ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ

	Tank 300	Suzuki Jimny
<b>Снаряженная/полная масса</b>	2230/2552 кг	1135/1435 кг
<b>Время разгона 0–100 км/ч</b>	10,6 с	н.д.
<b>Максимальная скорость</b>	175 км/ч	140 км/ч
<b>Топливо/запас топлива</b>	АИ-92, АИ-95/54 л	АИ-95/40 л
<b>Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл</b>	9,0/6,1/7,2 л/100 км	8,4/6,9/7,5 л/100 км

ДВИГАТЕЛЬ		
<b>Тип</b>	бензиновый	бензиновый
<b>Расположение</b>	спереди, продольно	спереди, продольно
<b>Конфигурация/число клапанов</b>	Р4/16	Р4/16
<b>Рабочий объем</b>	1967 см <sup>3</sup>	1462 см <sup>3</sup>
<b>Степень сжатия</b>	9,6	10,0
<b>Мощность</b>	162 кВт / 220 л.с. при 5500 об/мин	75 кВт / 102 л.с. при 6000 об/мин
<b>Крутящий момент</b>	380 Н·м при 1800–3600 об/мин	130 Н·м при 4000 об/мин

ТРАНСМИССИЯ		
<b>Тип привода</b>	полный	полный
<b>Коробка передач</b>	А8	А4
<b>Передаточные числа: I/II/III/IV/V/VI/ VII/ VIII/ з.х.</b>	5,00/3,20/2,14/1,72/1,31/1,00/0,82/0,64/3,46	2,87/1,57/1,00/0,70/-/-/0,70/2,30
<b>Главная передача</b>	3,90	4,30

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ		
<b>Подвеска: спереди/сзади</b>	независимая, на двойных поперечных рычагах/зависимая пружинная	зависимая, пружинная/зависимая пружинная
<b>Рулевое управление</b>	реечное, с электроусилителем	винт-гайка, с электроусилителем
<b>Тормоза: спереди/сзади</b>	дисковые вентилируемые/дисковые	дисковые / барабанные
<b>Шины</b>	265/65 R17	195/80 R15

### СЕРВИС В ЦИФРАХ

	Периодичность ТО	Гарантия	Дилеры
<b>Suzuki Jimny</b>	15 000 км или 12 месяцев	3 года или 150 000 км	64
<b>Tank 300</b>	15 000 км или 12 месяцев	5 лет или 150 000 км	16

Стильный интерьер Танка выглядит современной и оснащен богаче – есть даже претензия на премиальность. Часики между центральными дефлекторами – шедевр.



Ездовые режимы для бездорожья меняются вращающейся шайбой. Почти все они доступны в режиме 4L.



Селектор автомата прихотливой формы – настоящее украшение салона.

В салонное зеркало встроен USB-разъем.



Электронная приборка выглядит футуристично. Варианта с другой конфигурацией нет.

Короткие бамперы Suzuki – спасение. Там, где Tank цепанул клювом (чуть не написал «дулом»), Jimny промчал как ни в чем не бывало.

У «китайца» – просто запредельные ходы подвески! Я долго искал препятствие, на котором он таки оторвал колесо от земной тверди. В подвешенном состоянии он пробыл буквально пару секунд: после активации задней межколесной блокировки «трехсотый» невозможно поехал дальше. А ведь у него еще и передняя блокировка есть! Между прочим, внедорожники с таким арсеналом можно пересчитать по пальцам. Сейчас на нашем рынке кроме Танка подобное предлагает только родственник Naval H9.

С активацией всех трех блокировок «китаец» поворачивает с трудом – стремится ехать прямо. Стоит «распустить» передок, и машина перестает активно упираться. В отличие от Jimny, который



Обогрев и вентиляция включаются через меню. Планировался массажер, но от него отказались.

после подключения передней оси здорово теряет в маневренности. А вот на тесной просеке узкий Suzuki едет без проблем, в то время как широченный Tank получает ветками по боковинам и крыше.

### На асфальте

Jimny напоминает мини-трактор. Прямую держит скверно, в поворотах припрыгивает, кренится, а ежели попадетсся ямка, корма гуляет как пьяная. Азартно, но неподготовленный водитель может испугаться. Надо быть начеку. И да, по асфальту надлежит ездить на заднем приводе, иначе угробишь трансмиссию.

Атмосферника 1.5 (102 л. с., 130 Н·м) хватает едва-едва. Ускоряется Jimny без огонька, приходится продавливать газ до упора. А после 100 км/ч скорость набирается совсем медленно.

Желание ехать быстрее отбивает и шум: при такой скорости стрелка тахометра показывает 3000 об/мин,



Система кругового обзора подкупает картинкой идеального качества.

тогда как в «трехсотом» – 1800. Ничего не поделаешь: у автомата Suzuki четыре ступени против восьми. Плюс гудят шины, а сквозь тоненькие стекла назойливо проникают аэродинамические завывания.

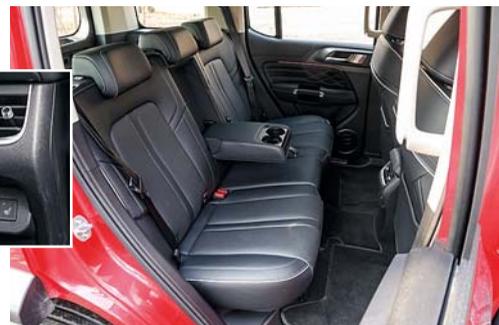
Tank производит совсем другое впечатление. Он акустически комфортнее, у него выше плавность хода, лучше управляемость и стабильность движения. В отличие от Jimny, можно ехать, спокойно придерживая руль одной рукой. Или не придерживать – водительские ассистенты (система удержания в полосе и адаптивный круиз-контроль) настроены неплохо. Но лучше не экспериментировать – это не автопилот.

По динамике «трехсотый» тоже не оставляет оппоненту шансов: уезжает как от стоячего. Двухлитровый турбомотор вдвое мощнее (220 л. с.) и втрое моментнее (380 Н·м). Но и расход топлива выше: в среднем 13 л/100 км



Сиденья хороши. И профиль что надо, и регулировок достаточно. Причем они электрические.

Второй ряд полноценный. Простора много, предусмотрена регулировка спинки. Сиденье мягкое, но подушка установлена так, что бедра висят в воздухе. За сервис отвечают два USB, верхние дефлекторы, трехступенчатый обогрев, центральный подлокотник, индивидуальная подсветка.





В крошечном салоне Suzuki водителю не тесно. Качество отделки невысоко, а комплектация уже не отвечает современным стандартам.

Селектор с прямым пазом неинформативен: то и дело промахиваешься мимо нужного положения.



Аналоговая приборка с монохромным экраном хорошо читается. Но оранжевые тона – лишние.

и резковатый рывок при старте. С другой стороны, эта нахрапистость прекрасно вяжется с брутальным имиджем «трехсотого».

## Два полюса

В салоне Jimny возникает ощущение, что смотришь на макет Москвы: вроде всё настоящее, но такое маленькое! Из крошечного сиденья вываливаешься в поворотах: подушка узкая и плоская. Положить бутылку с водой в дверной кармашек нельзя: поместится только плоская фляжка. А как вам бардачок размером с очечник?

Но все эти вещи в Suzuki воспринимаешь как должное. Не протестуешь и против скромной отделки: из мягкого в салоне – только сиденья да солнечные



Под консолью – просторная площадка для телефонов.

козырьки. Руль регулируется лишь по углу наклона. Обогревов – минимум. Нет не то что кругового обзора, но даже задней камеры. Но она и не сильно нужна: в этой коробочке габариты чувствуешь идеально.

Второй ряд чисто символический: в иных



Сиденья неудобны: подушка узкая и плоская. И регулировки поясного упора нет.

Задний ряд рассчитан на эльфов и гномов. Но даже им просторно не будет.



Экран маленький и тусклый. Возможности медиасистемы скромны.

купе 2+2 места больше. И багажник крошечный: поставил пару резиновых сапог, так у них носки наружу смотрят!

В Танке задний ряд и багажник очень просторны. Дизайн салона тоже душевный: стильные турбины дефлекторов, аналоговые часы, чудный селектор



**АЛИКАПС**  
для взрослых мужчин

Горячая линия по телефону  
**8-800-333-10-33**  
Круглосуточно • Бесплатно

# СТАНЬ МОИМ СУПЕРГЕРОЕМ

## ПОВЫШАЕТ МУЖСКОЙ СУПЕРГЕРОИЗМ

НОВАЯ УПАКОВКА 30 капсул

СПРАШИВАЙТЕ В АПТЕКАХ

№ АМ.01.07.01.003.Р.00765.12.21 от 07.12.2021 РЕКЛАМА +18

БАД НЕ ЯВЛЯЕТСЯ ЛЕКАРСТВЕННЫМ СРЕДСТВОМ



Задняя камера – с омывателем.



Энергоемкая подвеска позволяет безбоязненно дубасить по бездорожью. Но тряска жуткая!

Мал, да удал: неразрезные мосты обеспечивают Jimny впечатляющую артикуляцию осей. И всё же у «трехсотки» она еще круче.

По той же дороге «трехсотка» едет быстрее и комфортнее.

Ходы подвесок огромны: чтобы потерять зацеп с грунтом, надо сильно постараться.



аналоговые часы, чудный селектор автомата. Виртуальная приборка и навигационная медиасистема – не чета скромняге Jimny. Материалы отделки богаче: наппа, алюминиевые накладки, мягкий пластик.

И комплектация щедрее: отдельный климат-контроль, обогревы всего и вся, беспроводной зарядник, фоновая подсветка, акустика с сабвуфером, система

кругового обзора, охлаждаемый бардачок. В Jimny и половины этого нет.

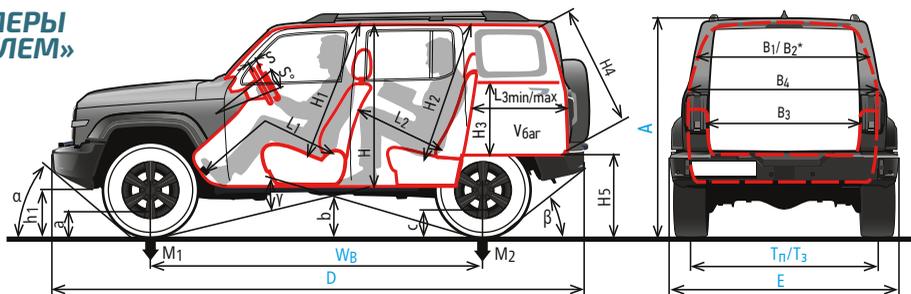
Хотя и здесь есть вопросы. Как при таком шике китайцы сэкономили на автоматических стеклоподъемниках (импульсный режим – только у водителя) и салонном зеркале с автозатемнением?

Jimny цепляет харизмой, проверенной годами надежностью и честностью в отношениях. Но он слишком простой

и тесный – многих это останавливает. Tank 300 – более разносторонний. В проходимости он не уступает, а его динамика и управляемость на асфальте на порядок лучше. Салон просторнее и комфортнее. Дизайнерской эффектности уж точно не меньше. А цена сопоставима. Для рационального человека выбор очевиден. Хотя не всегда мы делаем именно рациональный выбор.

3P

ЗАМЕРЫ «ЗА РУЛЕМ»



Геометрическая проходимость

		Suzuki Jimny	Tank 300
<b>Просвет</b>			
a	205 мм	210 мм	
b	225 мм	275 мм	
c	210 мм	235 мм	
<b>Угол</b>			
α	38,5°	34,5°	
β	49,5°	37,5°	
γ	22,5°	22,5°	

	L <sub>1</sub> , мм	H <sub>1</sub> , мм	B <sub>1</sub> , мм	H, мм	L <sub>2</sub> , мм	H <sub>2</sub> , мм	B <sub>2</sub> , мм	L <sub>3min/max</sub> , мм	H <sub>3</sub> , мм	B <sub>3</sub> , мм	H <sub>4</sub> , мм	V <sub>бар</sub> , л	B <sub>4</sub> , мм	H <sub>5</sub> , мм	H <sub>6</sub> , мм	M <sub>1</sub> , кг (%)	M <sub>2</sub> , кг (%)	M (M <sub>1</sub> +M <sub>2</sub> ), кг	S°, град./S, мм	h <sub>1</sub> , мм	D, мм	W <sub>б</sub> , мм	A, мм	E, мм	T <sub>п</sub> /T <sub>з</sub> , мм
Suzuki Jimny	945/1160	1030	1245	1200	565/805	995	1305	260/1180	545	925	850	104/85	1010	750	-	616 (54,1)	522 (45,9)	1138	4,5/-	320	3645	2250	1725	1645	1395/1405
Tank 300	970/1200	1030	1450	1170	645/990	1020	1430	770/1870	470	1065	875	280/410	965	880	-	1244 (54,9)	1021 (45,1)	2265	4,5/40	375	4760	2750	1903	1930	1608/1608

\* По первому/второму ряду сидений.

Синий цвет – данные производителя.



Короткие бамперы обеспечивают Jimny завидный угол въезда в 38,5° и съезда в 49,5°. А вот клиренс отнюдь не рекордный: 205 мм. Предусмотрена одна открытая буксировочная проушина спереди и две – сзади.

Бамперы Танка спокойно выдерживают удары на скорости до 15 км/ч и обеспечивают неплохие углы въезда и съезда – 33° и 34° соответственно. Клиренс – 210 мм. Металлическая защита прикрывает не только двигатель, но и автомат с раздаткой. Спереди и сзади – по две открытые проушины.

 **Проходимость, наличие демультипликатора, ходы подвесок, дизайн**

 **Тесные салон и багажник, уровень оснащения, динамика, плавность хода и управляемость**



 **Просторный салон и багажник, комплектация, неплохие для рамника плавность хода и управляемость**

 **Нет дизеля, версия с автоматически подключаемой муфтой осталась по ту сторону китайской границы, кусачий ценник**



 Двери в районе арок прерывает третий уплотнитель – всегда будет чисто.

Багажник существенно просторнее. Есть розетки на 12 и 220 В, такелажные петли, всё обито ворсом – приятное впечатление. В пассиве – отсутствие шторки.

Багажник... Ну вы все сами видите!



# ОНЛАЙН ТРЕНИРОВКИ

В ЛЮБОЙ ТОЧКЕ МИРА!



**БЕСПЛАТНЫЕ ЗАНЯТИЯ ТУТ**



**БЕГАЙТЕ ВМЕСТЕ С ПРО-ТРЕНЕРАМИ**



Медиа

Все



РЕКЛАМА. ООО «СПОРТМАСТЕР» 117437, Г. МОСКВА, УЛ. МИКЛУХО-МАКЛАЯ, Д. 18, КОРП. 2, КОМН. 102. ОГРН 1057747320278. 6+. ПЕРЕВОДЫ ИНОСТРАННЫХ СЛОВ: WELLNESS ОБРАЗ ЖИЗНИ – ЗДОРОВЫЙ ОБРАЗ ЖИЗНИ, СНЕСК-UP – ПРОВЕРКА, LIVE ТРАНСЛЯЦИИ – ОНЛАЙН ТРАНСЛЯЦИИ, BRA-FITTING – ПРИМЕРКА БЮСТАЛЬТЕРА, ПРО ТРЕНЕРЫ – ТРЕНЕРЫ С ЭКСПЕРТИЗОЙ

**GMC Terrain**

Длина/ширина/высота/база  
4630/1839/1661/2725 мм.  
Снаряженная/полная масса  
1724/2024 кг  
Двигатель бензиновый, Р4,  
16 клапанов, 1998 см<sup>3</sup>; 185 кВт/  
252 л.с. при 5500 об/мин;  
353 Н·м при 2500 об/мин  
Топливо/запас топлива  
АИ-95/60 л  
Трансмиссия  
полный привод; А9

Хромированный декор тяжело переносит наши зимы.



# ЯНКИ ИЗ МЕКСИКИ

Трехлетний кроссовер GMC Terrain, собранный в Мексике – идеальный вариант за два миллиона рублей?

Автор Александр Виноградов, фото: Александр Кульнев

Автомобили GMC – это обычно что-то огромное. Например, внедорожник Yukon или пикап Sierra. Но в гамме «Генеральных моторов» есть модель скромнее: среднеразмерный GMC

Terrain, который с некоторых пор стали привозить из Северной Америки.

Полноприводный трехлетний Terrain с пробегом 60 тысяч км, мощным турбомотором (252 л. с.), классическим автоматом и в дорогой комплектации Denali обойдется под ключ в два с небольшим миллиона.

## Блеск и фальшь

Версию Denali отличает щедрая отделка хромом, но сколько эта красота протянет? Уже после первой зимы на покрытии есть много поверхностных пятен. Очевидно, лет через пять все эти рассчищенные на теплый климат «цацки» окончательно растеряют товарный вид. А вот краска и оптика вполне держатся.

Салон тоже типично американский – повсюду кожа, хромированные вставки и имитация дерева. Дерево смотрится убедительно, а вот кожа – «одноразовая». На водительском сиденье уже есть заметные складки, которые того и гляди

## ДВА НА ПОЛТОРА

При покупке кроссовера GMC Terrain лучше остановиться на двигателе 1.5, сэкономяв 150–200 тысяч рублей. Хотя у него «всего» 170 л. с., такой GMC вовсе не овощ. Terrain с этим мотором тоже может быть полноприводным и оснащается 9-ступенчатым автоматом.

А минус в том, что этот двигатель встречается также лишь на редком кроссовере Chevrolet Equinox. И официально к нам никогда не поставлялся, что сказывается на ассортименте запчастей.

С другой стороны, заказать комплекты для ТО можно заранее. А с надежностью у этого мотора порядок. Цепь ГРМ ходит дольше, чем у двигателя 2.0. Слабое место – периодические провалы в работе, что связано с негерметичностью патрубка с дроссельного узла. Хомут стоит затянуть посильнее.



Наддувный двухлитровый Ecotec третьего поколения знаком по некоторым моделям, официально продавшимся в России – среди них Cadillac XT4, например. Одно из слабых мест – низкий ресурс цепи ГРМ.





Интерьер монументален и создает впечатление огромного автомобиля.



Медиасистема в комплектации Denali богата на функции. По структуре она будет знакома владельцам Chevrolet или последних Opel.

превратятся в трещины. А кожа на руле сильно отполирована – на европейских машинах подобный износ случается лишь к 200 тысячам км.

Если вы знакомы с продукцией GM, в том числе со свежими Opelами, то в салоне многое будет знакомым – медиасистема, расположение всех клавиш... Разве что кнопочное управление автоматической коробкой не совсем тривиально.

Частенько у машин без адаптации к России беда со всякими обогревами. Но у GMC весь джентльменский



Трансмиссия управляется шайбой.

набор – к двухзонному климат-контролю добавили обогрев руля, всех сидений и даже вентиляцию передних.

### Неналоговый

Двухлитровый турбомотор выдает 252 л.с. Лишние две лошадиные силы подкинули свинью в виде ежегодных 38 тысяч рублей транспортного налога (если говорить о тарифах Москвы). Какое-то время мотор с кодом LTG присутствовал на нашем рынке официально – им оснащались обновленный Opel Insignia первого поколения. Так что расходники найти не проблема, а если чего-то нет в наличии, ожидание



У GMC нет «кочерги» или традиционного селектора. На центральной консоли – набор кнопок.

не будет занимать месяцы. Одно из немногих слабых мест – цепь ГРМ, которая порой изнашивается к 100 тысячам км. Ну и стандартные для «непосредственных» моторов нагар на клапанах и чувствительность к качеству топлива. При детонации алюминиевые поршни почти сразу лопаются.

Но будучи в полном здравии двигатель тащит отменно. Под педалью на любой скорости ощущается солидный запас. И расход умеренный – в смешанном цикле GMC Terrain ест чуть больше 10 л/100 км.



Материалы средненькие – обод руля уже изрядно отполировался.

Кожа водительского сиденья еще не потрескалась, но уже близка к этому.



### Стоимость некоторых запасных частей, ₽

	Оригинальные детали	Заменители (средняя стоимость)
Масляный фильтр	1680	2100
Воздушный фильтр	2500	2600
Свеча зажигания	1800	1700
Передние тормозные колодки	12800	13600
Стойка переднего стабилизатора	5400	7600



На втором ряду просторно, а центральный тоннель не сильно мешает. Можно включить только обогрев спинки, а можно всё вместе.

## » GMC Terrain словно создан для автострады – невозмутим в любых условиях. На виражах есть легкая вальжность, но в рамках приличия

В этом заслуга и 9-ступенчатого автомата 9T50, который знаком нам по Кадиллаку XT4. А его младшая версия 9T45, что ставится вместе с полуторалитровым мотором, встречалась на последнем Chevrolet Trailblazer. Автомат спокойно преодолевает 300 тысяч км. Главное – не забывать каждые 60 тысяч км менять масло. Для полной замены нужно девять литров масла уровня Dextron VI – по 1500–2000 рублей за литр.

Terrain построен на платформе Delta 2XX. Баланс шасси удачный – GMC монументален на шоссе и на извилистой дороге неожиданно приятен. Но если что-то потребуется менять, то под заказ – в наличии запчастей

почти нет. Всё, что было создано на этой платформе, к нам официально никогда не возили.

### Странное послевкусие

Если вам приглянется GMC Terrain, лучше брать машину в версии попроще и с младшим двигателем 1.5. Двухлитровый мотор – это высокий транспортный налог, а обильный хром Denali быстро теряет вид.

Именно утрата лоска больше всего отталкивает от GMC – многие «европейцы» или праворукие «японцы» в этом возрасте выглядят заметно свежее. А в остальном GMC Terrain – весьма колоритный и удобный кроссовер за вменяемые деньги.



Багажник довольно вместительный. Спинки второго ряда откидываются клавишами на правой стенке. За 60 тысяч км пластик отделки изрядно потрепался.

## ВКУС АМЕРИКИ

У GMC Terrain есть родной брат, который тоже стал появляться на наших дорогах – это **Chevrolet Equinox** ♡. Он построен на той же платформе D2XX и оснащен теми же агрегатами. Практически все

Эквиноксы – с турбомотором 1.5 (170 л. с.), а цены у трехлетних машин с передним приводом начинаются с 1,7 млн рублей. Полный привод на 100–150 тысяч дорожке.

Везут к нам и совсем новые рестайлинговые кроссоверы **Equinox** ♡, но это

уже 3,5 млн рублей.

По яркости облика Chevrolet заметно уступает GMC. Зато с харизмой нет проблем у другого заокеанского кроссовера – **Ford Bronco Sport** ♡. Кроссовер в стиле старшего рамного Bronco построен на платформе Куги

третьего поколения. Под капотом – трехцилиндровый EcoBoost объемом 1,5 литра (181 л. с.). Трехлетних машин пока нет, ибо модель свежая. Самые ранние 2021 года выпуска обойдутся примерно в 3 млн рублей. Новые стоят 4 млн рублей.



# SKODA FABIA: 2007–2014

Была популярна благодаря умеренным ценам. А с годами стало понятно что машина неприхотливая и живучая.

Автор Сергей Зиновьев



**i** Создана на платформе, общей с европейским Polo четвертого поколения и Audi A1. Выпускали пятидверный хэтчбек и универсал (Fabia Combi), который на 255 мм длиннее. Багажник универсала намного больше – 505 против 300 литров у хэтчбека. С 2008 года открыли сборку в Калуге. В 2010 году провели легкий рестайлинг, вместе с ним у нас появился наддувный мотор 1.2.

**👍** Разумные цены, недорогое обслуживание, нетрудно найти запчасти.  
**⊕** Отлично скомпонованный и просторный салон. **⊕** Недурная управляемость.

**👎** Посредственная коррозионная стойкость. **■** С гидроавтоматом сочетается только один мотор.

**🛢️** Трехцилиндровый дизель 1.4 редок, но встречается. Специально искать его не стоит: капризный, в ремонте дорог.

Базовый мотор – трехцилиндровый атмосферник 1.2 MPI (60, 70 л.с.), самая распространенная причина посещений сервиса. Быстро растягивается цепь ГРМ, неудачная конструкция поршневых колец (нагар, масложор) и поршней (прогорают), регулярно засоряются форсунки, дроссель и система вентиляции картера.

Наддувный 1.2 TSI (105 л.с.) – из того же семейства EA111, но у него четыре цилиндра, а те же проблемы выражены ярче. Плюс не особо жизнестойкие ТНВД и турбокомпрессор. Ресурс обоих моторов 1.2 – не выше 250 тысяч км, позитивных отзывов о них почти нет. Выглядят неликвидом – половина машин на вторичке именно с 1.2,



**К достоинствам Фабии следует отнести обилие емкостей для хранения полезных вещей – ниш, полостей и карманчиков. Даже бардачков здесь больше, чем обычно.**

хотя с другими моторами их продано намного больше.

Лучшим по надежности считается атмосферная «четверка» 1.4 MPI (86 л.с.). Какие-либо неисправности вылезают, в основном, на пробегах под 200 тысяч км, хотя скверный бензин может вызвать кончину форсунок и катушек зажигания. В изрядно побегавшие моторы вообще лучше лить АИ-95. Ремень ГРМ выдерживает 80–90 тысяч км. Дружит этот мотор на Фабии только с МКП.

Атмосферник 1.6 (105 л.с.) – тот же, что у российского седана Polo выпуска до 2015 года. Набор мелких заморочек, цепь ГРМ не особо долговечна и дорога, но в целом мотор достаточно живуч и ходит свыше 300 тысяч км. И только он сочетается с гидроавтоматом.

**🛠️** Сочетание турбомотора 1.2 с роботом DSG7 (DQ200) в ранних его версиях можно считать антишедвром конструкторской мысли – особенно после истечения гарантии. Правда, у нас этот

вариант крайне неохотно покупали новым, редок он и на вторичке.

Механические коробки (02T) сами по себе близки к эталону, а низкая мощность моторов только продлевает им жизнь.

Лестных слов заслужил и шестиступенчатый автомат 09G (Aisin TF60SN – тот же, что у седана Polo). При нормальном обслуживании и регулярной замене масла служит не менее 250 тысяч км.

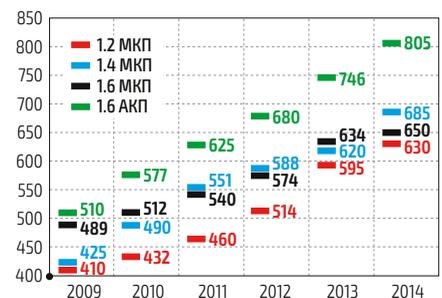
**🔍** Подвеска проста и надежна, никаких вопросов к ней нет. В рулевом управлении слабости были до 2011 года: быстрый износ сальников, течи, в контур ГУР попадала грязь. Узел модернизировали, стало лучше. **✅** Тормозные колодки живут свыше 50 тысяч км, диски – из когорты почти вечных. **✅** Системный недуг заложен в конструкцию стеклоочистителей – закисает трапеция, дворники становятся неработоспособны. Первым чаще отказывает правый. **✅** Электрика – средней надежности. Слабое место – жгут водительской двери, при его перетирании отказывают стеклоподъемник, обогрев и привод зеркала. На сравнительно молодых машинах часто хандрит центральный замок. Капризна система климат-контроля – заедают заслонки, умиряют моторчик вентилятора и плата управляющего блока.

**EURO NCAP** 2007: водитель/пассажир ☆☆☆☆, ребенок ☆☆☆, пешеход ☆☆☆.

**Самое массовое предложение на вторичке: Fabia 1.2 МКП**

**ВЫБОР 3P Fabia 1.4 МКП**

**Ориентировочные цены на вторичном рынке, тыс. руб.**



## ЗА ТЕ ЖЕ ДЕНЬГИ

Chevrolet Cruze  
 Ford Focus  
 Kia Rio  
 Opel Astra



# КАК ПО МАСЛУ

Как сэкономить при замене масла в двигателе не в ущерб качеству?

Авторы Михаил Колодочкин и Алексей Ревин

## Как часто?

В инструкциях к большинству легковых автомобилей фигурирует периодичность замены масла в двигателе каждые 15 тысяч км. Официальные дилеры также придерживались этой стратегии. Нынче, когда официалы практически всех европейских, американских и японских фирм стали «вольноопределяющимися», стоит самому внимательнее отнестись к заводским рекомендациям.

А там сказано, что в тяжелых условиях эксплуатации замену масла нужно проводить вдвое чаще. Причем, тяжелыми условиями названы не подъем автомобиля своим ходом на Эверест, а пробки, высокие и низкие температуры, плохие и пыльные дороги, высокие нагрузки и не всегда качественное топливо.



При классической замене масла его нужно сливать не менее 10 минут.

Именно в таких условиях и ездит большинство наших автомобилей. Поэтому мы рекомендуем менять масло в моторе не реже чем раз в 7500 км для большинства автомобилей, и раз в 5000 км, где рекомендованным является десяти-тысячный интервал. К таким относятся, в частности, автомобили фирмы Toyota, некоторые модели Hyundai/Kia и большинство «китайцев».

Более частая замена масла окупится в наше турбулентное время увеличенным ресурсом двигателя, капремонт которого стал очень дорог и проблематичен. Современные автомобили могут выдерживать большие пробеги, прежде чем начнут рассыпаться по подвеске, кузову и трансмиссии. А вот ресурс облегченных, высокофорсированных, экологичных и очень нежных моторов может быть втрое ниже возможностей машины в целом.

## Самому или на СТО?

Когда владелец сам меняет масло, то его не мучают вопросы типа, а то ли мне масло залили, что я привез или оплатил? Поменяли ли масляный фильтр или протерли тряпочкой старый? Зачем с меня взяли деньги за снятие защиты силового агрегата, когда в ней есть отверстие для слива масла?

Тут выходов два – или стоять над душой и контролировать процесс, или заняться заменой самому. Это экономит

деньги и время – но чаще всего вынуждает искать яму, эстакаду или подъемник в аренду – для слива масла.

Впрочем, у большинства автомобилей замену масла можно провести не откручивая сливную пробку в поддоне. Достаточно обзавестись приспособлением для отсоса масла из-под капота, через направляющую трубку щупа. Особенно удобно проводить эту работу если и масляный фильтр доступен сверху или через нишу колеса.

Достаточно подключить электронасос к аккумуляторной батарее и вставить заборную трубку в отверстие, предназначенное для щупа, после чего можно за несколько минут откачать масло, которое должно быть теплым (40–50 °С).

Главное – при первом применении убедиться, что на вашей машине через трубку получается высосать всё масло, и в поддоне ничего не остается. Для этого сливную пробку всё-таки придется открутить.

## Промывать – не промывать?

При любом способе замены в моторе остается до 10% старого масла. Для освобождения от этих остатков и поддержания внутренних поверхностей двигателя в чистоте используют замену масла с промывкой.

Промывки бывают пятиминутными, когда средство заливают перед самой заменой масла и дают мотору поработать на холостых. Существуют промывки, также в небольшой дозировке, на которых требуется проехать несколько сотен километров. А еще бывают промывочные масла, которыми после слива старого масла нужно заполнить систему смазки и дать мотору поработать.

Но, на самом деле, промывочные мероприятия вообще не нужны двигателю, в котором масло меняют регулярно – если он не простаивал без движения несколько лет. А вот приобретаемая подержанная машина с сильно загрязненным двигателем, есть смысл провести промывку – но другим способом.

Надо залить недорогое масло, поставить новый фильтр и проехать несколько сотен километров без больших нагрузок



Раз обзаведясь подобным приспособлением для откачки масла, вы полюбите процедуру замены и будете делать это регулярно.

на двигатель. Затем произвести замену фильтра еще раз и уже теперь налить то масло, на котором планируется дальнейшая эксплуатация.

## «Новые» технологии

Сравнительно недавно на СТО появилась услуга – замена масла с пневмоочисткой. Идея – продуть масляные каналы двигателя сжатым воздухом, чтобы более тщательно удалить остатки. Его подают в магистраль, открывшуюся после снятия неразборного масляного фильтра.

Но эффект от такого усовершенствования невелик, поскольку объем каналов сравнительно мал по сравнению с другими полостями мотора. Мало того, у способа есть недостатки. Он неприменим к моторам с разборными масляными фильтрами, где заменяют только картриджи. А еще есть шанс повредить датчик давления масла. К тому же за такой довесок к работе придется переплатить до 500 рублей.

## Что заливать?

В инструкции к автомобилю указано, масла какой вязкости и какой категории эксплуатации допустимо и рекомендовано использовать. Только помните, что в автомобиле могут быть установлены разные моторы – бензиновые и дизельные, с высокой и небольшой форсировкой, с турбонаддувом и без, и требования к маслам могут заметно различаться. В общем, не ошибитесь с выбором.

Категория эксплуатации, часто называемая уровнем качества современных масел – это буквы SL, SM, SN, SP по американской классификации и A3/B3, A3/B4, A5/B5 и A7/B7 по европейской. Здесь важно не применять продукт с качеством ниже рекомендуемого. Выше – сколько угодно.

Одобрения производителей типа BMW, Volkswagen, Renault – это хорошо, но в нынешней ситуации заикливаться на них не стоит. Недаром высокофорсированные двигатели японских фирм или, например, Volvo не требуют каких-то «своих» масел. Лучше просто менять масло почаще.



**Плохой идеей будет покупка разливного масла. Надпись на бочке может не иметь никакого отношения к содержимому.**

Вязкость масла, влияющая на температурный диапазон работы, по SAE обозначают двумя числами и буквой W (Winter – зима). Пример – обозначение 10W-40. Первое число характеризует низкотемпературные свойства масла, отвечающие за пуск мотора в холодное время; второе число определяет диапазон изменения его вязкости при рабочих температурах.

Масла 0W («нулевки») идеальны для холодной зимы, но они дороже прочих масел. Поэтому, если машина эксплуатируется в умеренном климате, смело можно заливать не 0W, а 5W – стартер и масляный насос справятся. После пуска и прогрева мотора первое число в обозначении масла больше ни на что не влияет.

Теперь насчет числа после W. Популярными сегодня «двадцатки» 0W-20 подходят только для современных двигателей с их узенькими масляными каналами, через которые более вязкие смазки просто не протиснутся. А вот для их предшественников с большими зазорами между деталями, а также для изношенных моторов маловязкие масла не годятся. Им, как правило, нужны 5W-30 и 5W-40.

Что касается «спортивных» масел вроде 5W-50 или 10W-60, то излишняя вязкость может навредить. Теплопроводность масла невысокая, поршень при нагреве начнет расширяться, трение

в цилиндро-поршневой группе возрастает – в итоге мощность мотора упадет, а в предельном случае его может даже заклинить.

## Покупаем масло

Сегодня на рынке лидируют российские вертикально-интегрированные нефтяные компании: Роснефть, Лукойл, Газпромнефть, Татнефть. Поменялась и структура импортных поставщиков. Вырос импорт из Турции, Кореи и стран Юго-Восточной Азии. В целом на полях крупных сетевых магазинов масел можно отыскать практически всё, что было и раньше, но возросло число подделок «под фирму». Копируют именно зарубежные продукты, в том числе «родные» масла вроде мерседесовского, тойотовского, ниссановского.

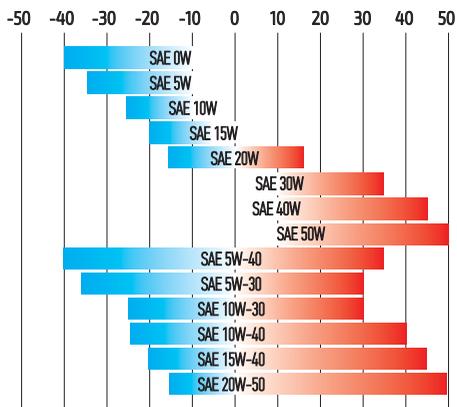
Поддельное масло – это почти всегда приговор для двигателя. Случается, что подделку видно сразу, когда лампочка давления масла начинает подмигивать на минимальных оборотах – поддельщики могут использовать простенькие индустриальные масла безо всяких полезных присадок и с плохой температурно-вязкостной характеристикой.

Лучшие способы обезопасить себя от подделок – использование отечественных или малоизвестных импортных масел. Из европейских отметим, к примеру, Addinol, Eurol, Eni, Fuchs, Meguin, Novus, Rheinol, Ravenol, Rowe. Из японских – Autobacs и Moly Green, из корейских – ZIC, Kixx, S-Oil. Из канадских – Petro-Canada.

## Что долить?

Если в дороге вы заметили, что масла в моторе мало (ниже допустимого уровня), то нужно немедленно долить любое моторное масло. Конечно, хорошо иметь в багажнике литрушку того же масла, что было залито в мотор, но на «безрыбье» всегда лучше поднять уровень любым маслом, чем ехать «на лампочке». При первой возможности нужно добраться до сервиса, выяснить причину ухода масла, и залить в мотор подходящее масло – не забыв при этом поменять и фильтр.

**3P**



**Применяемость масел в зависимости от температуры.**

**Чем неизвестнее продукт, тем меньше вероятность его подделки.**



# КЕРАМИКОЙ ПО КУЗОВУ

Благодарим ассоциацию АООСДАМ и сотрудников детейлинг-студии AutoCharme за помощь в подготовке материала.



Капли воды чувствуют себя на обработанной поверхности неуютно.

Ищем границу между новомодным детейлингом и обыкновенной автомойкой.

Авторы Михаил Колодочкин и Алексей Ревин

От названия, конечно, зависит многое. Не случайно учебные институты вдруг стали известны университетами, а большинство парикмахерских превращалось в салоны красоты. Как правило, качественного преобразования уровня услуг при этом не наблюдалось, однако вывески обретали притягательность.

Нечто похожее поначалу происходило и с так называемым «детейлингом». Новомодный термин появился на автомойках примерно десяток лет назад. Дескать, мы здесь не только моем

и пылесосим – мы владеем особой технологией! На практике, в большинстве случаев, это подразумевало двойной тариф плюс длительную возню примерно с теми же мойками и полировками.

Обычно подобные вещи, как говорится, «прокатывали», поскольку ни четкого регламента, ни стандарта просто не существовало. Каждый мастер при желании обзывал сам себя специалистом по детейлингу, вкладывая в термин только ему известный смысл. А клиент в большинстве случаев играл в лотерею: повезет – не повезет.

## А в чём разница-то?

Возьмем простейший, казалось бы, процесс – мойку машины. Как протекает обычная мойка, все прекрасно знают. А вот при подготовке кузова к последующему нанесению керамического покрытия по высшему разряду мойка растянется аж на пять этапов:

1. бесконтактная мойка щелочными составами, удаляющая органические загрязнения;
  2. ручная мойка крупнопористой губкой, удаляющая статические загрязнения (сажа, асфальтовая крошка и прочие компоненты в виде тонкой жировой пленки);
  3. удаление следов битума соответствующими составами;
  4. удаление в «мокрое боксе» окислов металлов (пыль от трамвайных рельсов, тормозных колодок и тому подобного);
  5. механическая очистка оставшихся загрязнений полировальной глиной.
- За очисткой кузова идет полировка, содержащая несколько этапов – поочередно убирают царапины и риски, затем проводят так называемую антиголограмму, удаляющую круговые блики с поверхности кузова. На очереди – выдержка, обезжиривание, финальный проход специальными активаторами для улучшения адгезии. Только после этого наносится состав.

Кстати говоря, термин «керамическое покрытие» – это порождение маркетинга. По сути, речь идет о полимерах и растворителях – это два главных компонента. Полимер покрывает лакокрасочное покрытие (ЛКП) и оставляет на нем защитный слой. Задача растворителя – не дать полимеру застыть и,

## СЛОВАРИК НАЧИНАЮЩЕГО ДЕТЕЙЛЕРА

**Антиголограмма** – полировка, позволяющая избавиться от круговых бликов-голограмм на поверхности кузова. При электрическом освещении их не вид-

но, но при солнечном свете они сразу становятся заметными, что портит внешний вид автомобиля.

**Аппликатор** – инструмент для нанесения автохимии, позволяющий равномерно распределить составы по лакокрасочному покрытию, обрабо-

тать труднодоступные места. Поролоновые губки подходят для жидких средств, инструменты с микрофибровой основой используются для густой автохимии.

**Деконтаминация** – губковая очистка поверхности от загрязнителей.

**Детейлинг** (англ. detailing) – процедура восстановления и улучшения интерьера и экстерьера автомобиля.

**Полировальная глина** – вязкая синтетическая масса, которая при чистке кузова приклеивает к себе все въевшиеся загрязне-

ния, фактически извлекая их из верхнего слоя.

**Скраб** – приспособление (в виде перчатки, бруска, диска), при помощи которого глубоко очищают лакокрасочное покрытие от битума, древесной смолы, насекомых и прочих загрязнений.



Царапины и риски удаляем кругом с небольшим количеством саморазрушающегося полировального состава.

Для нанесения слоев препарата нужна специальная, особо «нежная» микрофибра.



одновременно, подраскрыть верхний слой лака, куда полимер в итоге и должен попасть. Позднее растворитель испаряется, а вот мощная «сцепка» остается. Толщина одного финишного слоя – примерно 50 нанометров. Наносить лучше три слоя – такое покрытие может держаться полгода-год.

Сколько раз можно проводить такую работу на одном автомобиле? Тут арифметика следующая: при обработке автомобиля с пробегом при исходной толщине ЛКП более 50 мкм первая детейлинг-полировка снимает не более 5–8 мкм, то есть 10–12%. В дальнейшем – например, через год – полировка может быть облегченной, поскольку дефектов покрытия будет гораздо меньше, чем в первый раз. На практике многие автомобили ежегодно обрабатываются подобным образом на протяжении пяти и более лет.

## Почем удовольствие?

Если учесть разброс цен по стране, то получится примерно так. Стоимость качественной (минимум – двухфазной) мойки составит 600–1200 рублей. Многое зависит не столько от региона, сколько от «упаковки» бизнеса. Качественная комплексная мойка (две фазы кузова + уборка салона) – от 1100 рублей.

Детейлинг-полировка – от 10 до 20 тысяч рублей, хотя бывает и выше. Наконец, детейлинг-полировка плюс защитные покрытия (а без

**Расход дорогого препарата удобно дозировать с помощью шприца.**



**Конечный потребитель может проделать все этапы подготовки и нанесения покрытия. Но процесс долгий и трудный, он требует скрупулезного соблюдения технологии. Для гарантированного результата лучше обратиться к профессионалам.**

полировки нанесение «нанокерамики» не имеет особого смысла) – от 15 до 100 тысяч рублей. Любопытно, что, например, в Кировской области «высшая категория работ» составляет чуть ли не 50% рынка, а в Московской – намного меньше.

## А можно самостоятельно?

Можно, конечно. Но на практике, скорее всего, это выродится в обыкновенную мойку с полировкой. При самостоятельной обработке легко убедить себя в ненужности какой-то дорогостоящей автохимии и специально подобранных

**Покрытие наносим аппликатором небольшими участками (примерно четверть квадратного метра) и располировываем. Границы участков должны перекрываться.**



губок, аппликаторов и прочих инструментов.

К тому же ряд простейших, казалось бы, операций зиждется на ноу-хау, незаметных новичку. К примеру, удаление птичьего помета желательно проводить после предварительного прогрева кузова инфракрасными лампами: лак размягчается, и грязь как бы выталкивается наружу. Последующая полировка должна быть особенно аккуратной, поскольку прогретый лак проще, как говорят мастера, «срезается».

А еще надо помнить, что тип лака различается от мягкого к жесткому, а также по толщине покрытия. На «японках», к примеру, лак тоньше и мягче, чем на «европейках». При неумелой обработке можно при первой же полировке пробить лак «до базы».

## Что в итоге?

Основные эффекты, которые создает керамическое защитное покрытие – долговременная повышенная устойчивость кузова к царапинам, а также к внешним загрязнителям. Улучшается гидрофобность: вода собирается в капли, которые быстро скатываются вниз. Плюс блеск и глубина цвета.

Сегодня сфера детейлинга наконец обретает юридический статус, вследствие чего каждый автовладелец сможет получать услуги сообразно стандартам качества и ценообразования, а не мироощущениям отдельных работников автомоек. Посмотрим, что из этого получится. **ЗР**

**На последней стадии избыток препарата стираем. Но нужный слой остался!**



# КАК ВЕЗТИ МЯСО

Автохолодильник? Термопакет? Изотермическая сумка? Ищем недорогой вариант для перевозки продуктов в жару.

Авторы Михаил Колодочкин и Алексей Ревин

Современный автомобилист вряд ли поверит в то, что всего полвека назад никаких придорожных заведений типа «У дяди Васи» или «Вкусно, как у тещи» просто не было. Впрочем, даже сегодня не на каждой дороге вас готовы угостить чем-то съедобным. А если путь лежит куда-то на природу, то путешественнику точно предстоит самообслуживание по части питания. Поэтому еще перед выездом надо позаботиться о том, чтобы продукты в дороге не испортились.

Температура, которую необходимо поддерживать при перевозке, для каждого продукта своя. Скажем, сырокопченая колбаса любит диапазон 8–10 °С, молоко – от 4 до 7 °С, охлажденное мясо – 0–1 °С. С вареной колбасой лучше вообще не связываться. Обязательного охлаждения требуют многие медикаменты – в большинстве случаев речь идет о +5 °С.

Сразу скажем, что идеальный вариант – это компрессорный холодильник. Только он сможет поддерживать температуру хоть в –20 °С и реально охлаждать свое содержимое. Но это – удовольствие дорогое, громоздкое и не очень-то нужное большинству автолюбителей. На практике вполне можно обойтись чем-то подешевле и попроще – примеры представлены в нашей фотогалерее.

Надо понимать, что никакие изотермические сумки и термопакеты реально ничего не охлаждают. Их задача – максимально долго поддерживать исходную температуру перевозимого груза. Бутылка теплой воды никогда не станет



в термопакете холодной. Поэтому, если вы хотите, чтобы перевозимые продукты были холодными, охладите их до поездки в домашнем холодильнике. Грубо говоря, заморозьте мясо, рыбу и колбасу до состояния «мамонта в вечной мерзлоте». Прodelайте то же самое с так называемыми «аккумуляторами холода», которые существенно повысят эффективность вашей изотермической сумки. При упаковке продуктов эти аккумуляторы нужно размещать сверху, а не снизу.

## Результаты проверки теплоизоляции термопакетов и изотермических сумок

Наименование	Повышение* температуры содержимого в течение 3 часов, °С
AutoExpert 1316	3,8
Fiesta	4,9
Альбертина	3,5
Термопакет БИГ	6,1
Термопакет Mini	5,2

\* Исходная температура – 0 °С.

Термоэлектрические холодильники являются источниками холода, хоть и мало-мощными. На практике они, как правило, не гарантируют достижения какой-либо конкретной температуры, а лишь понижают ее относительно окружающей среды. В большинстве случаев они могут работать и в режиме нагрева. Холодильники требуют постоянного подключения к бортовой сети – ток потребления составляет примерно 5 А. При отключении питания они превращаются в обычные термоконтейнеры.

Мы проверили, сколько долго сумки и пакеты могут работать по назначению. Для этого в комнатных условиях при температуре окружающей среды 22 °С смоделировали ситуацию с дачной поездкой продолжительностью в 3 часа. В каждый образец загрузили литровую пластиковую бутылку с водой, предварительно охлажденной до 0 °С. Повторный замер температуры провели через 3 часа. Применение аккумуляторов холода однозначно улучшает ситуацию, почти сводя на нет повышение температуры за указанный период.

Что касается испытанных холодильников, то их способности удерживать холод от времени вообще не зависят. В Сибиряке температура зафиксировалась на уровне –2 °С, а Starwind остановился на +3,1 °С.

Время сохранения холода зависит как от термоизолирующих свойств примененного материала, так и от герметичности изделия, будь то сумка или ящик. Если застежка плохая, то проку не будет. Хорошая термосумка может быть ничуть не хуже громоздкого пластикового ящика. Играет роль и количество охлажденных продуктов внутри.

Поэтому прикидывайте, что и куда вам надо везти – а наш дайджест будет в помощь.

3P



Термопакет БИГ без ручки на поверку оказался еще и безо всяких застежек: мягко говоря, странное решение. Если хотите, чтобы от этого приобретения была польза, загерметизируйте содержимое любым способом – хоть синей изолентой.



Для любителей эстетики больше подойдет холодильник с индикацией режимов. Отметим, что доставшийся нам Сибиряк умудрился нагнать внутреннюю температуру до –2 °С при температуре в помещении 22 °С!



Почему-то многие пытаются размещать аккумуляторы холода на доньшке, хотя, как известно, теплый воздух легче холодного и скапливается наверху, а не внизу. Поэтому место таких «хранителей холода» – только наверху.



### AutoExpert 1316

Органайзер на спинку сиденья

Примерная цена..... 500 P

Занимает минимум места, не мешая пассажирам – разве что кто-то коленками шупрется. Подойдет для лекарств, бутербродов, шоколадок и небольших бутылочек.



### Campingaz flexi freeze pack large

Аккумулятор холода

Примерная цена..... 1060 P

Обещает работать в диапазоне температур от -20 до 100 °С. Удобен тем, что позволит обернуть продукты. Реальные показатели удержания низкой температуры будут зависеть от условий использования.



### Fiesta 10 л

Сумка изотермическая

Примерная цена..... 620 P

Объемистая сумка такого типа годится для большой компании – если, конечно, не открывать ее каждые пять минут.



### Starwind CF-112

Мобильный холодильник

Примерная цена..... 5400 P

Заявлено охлаждение на 18 °С от температуры окружающей среды. Питание от бытовой розетки 220В и от гнезда прикуривателя 12 В. Заявленная t° min +5 °С, t° max (в режиме разогрева) +65 °С.



### Аккумулятор холода гелевый для термосумки комплект 2 шт по 400 мл

Примерная цена..... 360 P

Предлагает температуру -5 °С и работоспособность до 20 часов. Понятно, что это – идеализированные характеристики. На практике всё будет определяться наружной температурой, исходным состоянием продуктов и герметичностью сумки-холодильника.



### Альбертина

Сумка-холодильник

Примерная цена..... 320 P

Маленькая? Ну, двухлитровая бутылка точно не влезет, зато бутерброды с копченой (с вареной не надо!) колбасой, шоколадки, литровые бутылочки, лекарства и прочая мелочевка уместятся запросто.



### Сибиряк

Автохолодильник термоэлектрический 12 л с функцией подогрева

Примерная цена..... 7000 P

Обещает охлаждение на 25 °С ниже температуры окружающей среды и нагрев до +65 °С. Питание – как от 220 В, так и от 12 В / 24 В.



### Термопакет Mini 320×350 мм

Примерная цена..... 180 P

Самый дешевый, но не самый бесполезный образец из нашей выборки. Минимальный запас продуктов и лекарств на одну поездку вполне уместится.



### Термопакет БИГ

Стандарт без ручки 600×550 мм

Примерная цена..... 400 P

Эдакий полуфабрикат: объем солидный, но застежка-то где?

## ЗАРЯДИ ТЕСТОСТЕРОН!

+ СПРАШИВАЙТЕ В АПТЕКАХ

ТЕСТОСТЕРОН – главный мужской гормон, который влияет на сексуальное здоровье, развитие костей и мышц, поддерживает жизненный тонус и настроение. По разным причинам (курение, стресс, возраст) выработка тестостерона в организме мужчины сокращается. Недостаток тестостерона делает мужчину вялым, апатичным, приводит к появлению лишнего веса, снижает сексуальную активность, вызывает быстрое наступление усталости. Каковы бы ни были причины дефицита, ТЕСТОГЕНОН в качестве активной добавки к ежедневному рациону питания способствует синтезу тестостерона и поддержке мужского организма.

В результате энергии хватит на всё! ТЕСТОГЕНОН заряжает ТЕСТОСТЕРОН!



ТЕЛЕФОН ДЛЯ КОНСУЛЬТАЦИЙ 8-800-333-10-33 горячая линия (звонок бесплатный) время работы: ПН-ПТ с 10.00 до 19.00

## ТЕСТОГЕНОН



№ КЗ.16.01.079.003.1.003.02.14.07.26.12.2014 Г. РЕКОМЕНДОВАНО БАД НЕ ЯВЛЯЕТСЯ ЛЕКАРСТВЕННЫМ СРЕДСТВОМ



# ДАВЛЕНИЕ АМПЕР-ЧАСОВ

Аккумуляторные компрессоры – как не купить барахло? Авторы Михаил Колодочкин и Алексей Ревин

**Н**асосы для подкачки шин из прилагаемого к машине набора инструментов давно исчезли – как, впрочем, и сами наборы. Между тем любые шины время от времени теряют давление, а порой и вовсе лопают на дороге очередной само-рез. Ныне почти все автомобилисты предпочитают компрессоры – и мы о них часто пишем.

Сегодня проверим такие, которые необязательно подключать даже к борт-сети: это компрессоры со встроенными аккумуляторами. Мы приобрели десять устройств – и напоминаем, что наши выводы относятся только к данной выборке изделий.

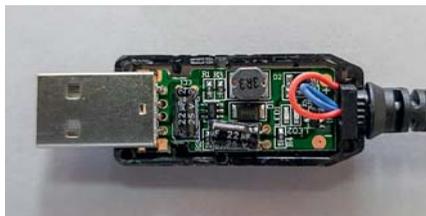


При сравнении электродвигателей и компрессоров Goodwin и Baseus становится понятно, откуда такие разные показатели.

## Зачем такие нужны?

Что в них хорошего? Не нужно путаться в проводах, длины которых порой не хватает, чтобы дотянуться от 12-вольтового гнезда до нужного колеса. Многих раздражает необходимость аккуратно смотать провода после использования – в результате компрессор так и валяется в багажнике с «хвостом» наружу. Не нужно бояться спалить штатный предохранитель автомобиля, если компрессор окажется слишком прожорливым. Нет нужды пускать мотор, чтобы подать напряжение в обесточенное гнездо. Такое устройство по определению не сможет повредить что-либо в машине – разве что при подзарядке.

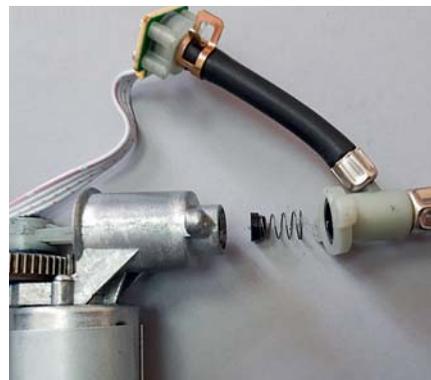
А главное – их можно применять вдали от автомобиля. Например, подкачать надувную лодку или гидроаккумулятор насосной станции. Или велосипедные шины – при велопробегах аккумуляторный компрессор очень удобен, если размеры и масса позволяют удобно его пристроить.



Вроде бы обычный разъем USB содержит преобразователь напряжения с 5 В до 9 В, которое нужно для заряда двух аккумуляторов.

У всех компрессоров можно переключаться между имперской и метрической системами измерения давления. Иными словами, можно переключаться между малоизвестными psi и родными барами, а также кг/см<sup>2</sup>. Еще можно выбрать режим накачки из четырех вариантов – автомобиль, мотоцикл, велосипед, мяч. При этом компрессор услужливо предлагает некое среднестатистическое давление для данного объекта. Блондинкам можно не думать. Мяч не лопнет.

Еще одно применение некоторых аккумуляторных компрессоров – работа в режиме пауэрбанка. Если надо подзарядить смартфон – вот, пожалуйста. Но такую возможность имеют только два устройства из нашей выборки.



Клапан компрессора TS-CAA42 выполнен по-автомобильному: не лепестковый, а поджат пружиной.

## Baseus

Зарядка..... USB Type-C или USB Type-A  
Примерная цена..... **4500 Р**

Практически никакие параметры в инструкции не указаны, пришлось уточнять своими силами. Масса – 611 г. Габариты – 140×77×41 мм. Аккумуляторы – 3 штуки по 2500 мА·ч. Тип штуцера – резьбовой. С автомобильным колесом справился за 15 минут, затем с велосипедным (без подзарядки) – почти за 4 мин. Отметим, что шланг разогрелся аж до 91 °С!  
**Рекомендуем ограниченное применение.**



## ОНИ БЫЛИ ПЕРВЫМИ

Первые аккумуляторные изделия – фонари и радиостанции – появились в начале XX века. Аккумуляторный инструмент родился значительно позже – примерно в конце 80-х годов. Тогда же появились первые беспроводные отвертки. Ресурс аккумуляторов составлял всего 200–300 циклов заряда-разряда.

## CZK-3668

### Заявленные:

- Емкость аккумуляторов. 2 по 2000 мА·ч
  - Заявленные габариты... 89×47,5×137 мм
- Зарядка..... USB Type-C и USB Type-A  
Примерная цена..... **3000 Р**

Понравился надежный ползуночный выключатель прибора: сегодня это уже редкость. Массу определили сами – 423 г. Тип штуцера – резьбовой. Моторчик – с вентилятором для охлаждения. Колесо от автомобиля накачал за 11 минут, еще 3 минуты ушли на велосипед. **Рекомендуем.**



## Eplutus EL-02

### Заявленные:

- Емкость аккумуляторов 2 по 2000 мА·ч
  - Масса..... 420 г
  - Габариты..... 89×47,5×137 мм
- Зарядка..... USB Type-C или USB Type-A  
Примерная цена..... **4700 Р**

Описание полное. Предусмотрена мощная крыльчатка для охлаждения. Тип штуцера – резьбовой. Автомобильное колесо накачал за 11 минут, велосипедное (без промежуточной подзарядки) – за 3 минуты без малого. **Рекомендуем.**



## Goodwin CC-CMP-GDW10

### Заявленные:

- Емкость аккумуляторов. 3 по 2000 мА·ч
  - Производительность..... 35 л/мин
- Зарядка..... Бортовая сеть  
или внешний источник 5,2 В  
Примерная цена..... **2900 Р**

Многие параметры не указаны. Дополняем: масса – 855 г, размеры – 150×103×103 мм. Тип штуцера – быстросъемный. Похоже, изделие в основном ориентировано на постоянное подключение к бортовой сети машины. Иначе зачем бы инструкция советовала сразу пустить двигатель? Отметим крупный электромотор со встроенным вентилятором и цилиндр солидного, по сравнению с остальными девайсами, размера. При автономной работе автомобильное колесо накачали за 7,5 минут, а велосипедное (без подзарядки) – за 1 мин 45 с. Это – лучшие результаты в нашей выборке. **Рекомендуем.**



## Hiper HAC1

### Заявленные:

- Заявленная масса..... 800 г
  - Заявленная производительность 22 л/мин
- Зарядка... Бортовая сеть или USB Type-A  
Примерная цена..... **2000 Р**

Инструкция куцая. Размеры – 90×53×47 мм. Аккумуляторы – 3 штуки типа 18650 по 2000 мА·ч. Тип штуцера – быстросъемный. Есть микро-вентилятор. С подкачкой автомобильного колеса не справился. Велосипедное (после подзарядки!) всё же накачал – за 2,5 мин. В целом – **незачет.**



## Какие параметры важнее?

Производители не придерживаются общих принципов при описании своих изделий. В табличках под фото мы привели заявленные параметры, а все недостающие определяли сами.

Пожалуй, главным для потребителя являются не производительность компрессора, которая, кстати говоря, меняется во времени, и даже не число аккумуляторов, а реальное время, требуемое для накачки конкретного колеса. Поэтому мы проводили замеры с двумя колесами – одно автомобильное (215/60 R17) и одно велосипедное (26×1,95). Первое накачивали до 2,3 бар, второе – до 4,4 бар.

Кроме того, мы уточнили массогабаритные параметры всех компрессоров и указали способы подзарядки компрессоров – некоторые укомплектованы штекерами для подключения к гнезду 12 В бортовой сети машины. Другой распространенный вариант – зарядка через разъем USB. Как правило, на компрессоре предусмотрены разъем USB Type-C и кабель-переходник от USB Type-C к USB Type-A. Дальше можно использовать зарядку от сетевой розетки или адаптера в гнездо прикуривателя.

## Как испытывали?

Полностью заряженным устройствам требовалось поочередно накачать сначала автомобильное, а затем велосипедное колеса без промежуточной подзарядки. Пару раз пришлось подзарядить устройства, которые явно не справились с заданием, но мы это делали просто ради интереса: оценка ставилась неудовлетворительная. Отметим, что все компрессоры имеют возможность программно задать требуемое давление – после достижения требуемого значения они отключаются сами.

## Результаты

Из десятка компрессоров испытания выдержала половина. Так, Hiper HAC1 не справился с накачкой автомобильного колеса, MM5954 Bars и Tire inflator CP3 померли на втором этапе – при работе с велосипедным, а PR-F1901 вообще ни с чем

**MM5954 Bars**

**Заявленные:**

- **Емкость аккумуляторов** ..... 3 по 2000 мА·ч
- **Масса** ..... 598 г
- **Габариты** ..... 170×69×50 мм
- **Производительность** ..... 20 л/мин
- Зарядка** ..... Бортовая сеть или USB Type-C и USB Type-A
- Примерная цена** ..... **2800 Р**

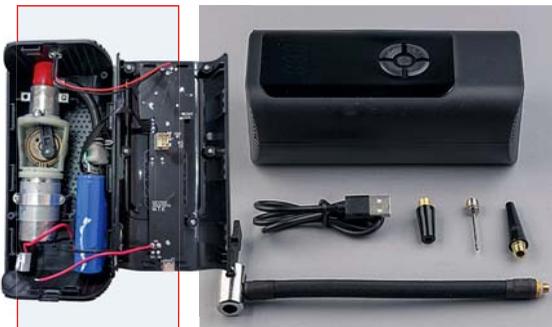
” Тип штуцера – быстросъемный. Может работать пауэрбанком. С компрессором дело хуже. Три (!) аккумулятора типа 18650 по 2000 мА·ч накачивали колеса на удивление долго – соответственно 18 мин и более 10 мин. Мало того, при накачке велосипеда насос все-таки помер, не завершив работу. Потеряло герметичность поршневое кольцо. **Незачет.**



**PR-F1901**

- Заявленные габариты** ..... 182,5×64×80 мм
- Зарядка** ..... USB Type-C и USB Type-A
- Примерная цена** ..... **2600 Р**

” Инструкция почти пустая. Масса – 465 г. Аккумуляторы – 2 штуки по 2000 мА·ч. Тип штуцера – быстросъемный. Во время испытаний прекратил качать через 10 мин 40 с. Дали второй шанс: подзарядили и попросили подкачать хотя бы велосипед. Увы: после 2,9 бар – опять вынужденная остановка. **Незачет.**



**Solmax MS97200**

- Заявленные:**
- **Масса** ..... 480 г
- **Габариты** ..... 80×44×25 мм
- **Производительность** ..... 16 л/мин
- Зарядка** ..... USB Type-C и Type-A
- Примерная цена** ..... **2100 Р**

” Может работать пауэрбанком. Есть микровентилятор для охлаждения. Аккумуляторы – 2 штуки типа 18650 по 2000 мА·ч. Тип штуцера – резьбовой. С накачкой колес автомобиля и велосипеда справился соответственно за 11 минут и почти за 3. **Рекомендуем.**



**Tire inflator TS-CAA42**

- Заявленные габариты** ..... 205×142×154 мм
- Зарядка** ..... Бортовая сеть или USB Type-A
- Примерная цена** ..... **3300 Р**

” Инструкция техническими данными не блещет. Массу определили сами – 480 г. Внутри два аккумулятора типа 18650 по 2000 мА·ч. Тип штуцера – быстросъемный. При работе постоянно горит фонарик. Внутри предусмотрен микровентилятор. Корпус пистолетного типа с клавишей-курком. В нашем случае потребовалось 12 минут для автомобильного колеса и 5 минут для велосипедного. **Рекомендуем.**



**Tire inflator CP3**

- Заявленные:**
- **Емкость аккумуляторов** ..... 3 по 2000 мА·ч
- **Габариты** ..... 142×55×123 мм
- Зарядка** ..... Бортовая сеть или USB Type-C и Type-A
- Примерная цена** ..... **4500 Р**

” Определили массу – 711 г. Тип штуцера – быстросъемный. А вот тратит 19 минут на колесо – это слишком долго! При накачке велосипедной шины компрессор помер через три с небольшим минуты, не доведя работу до конца. **Незачет.**



не справился, несмотря на наши попытки как-то его оживить.

Вскрытие показало, что у MM5954 Bars пострадало резиновое поршневое кольцо, в результате чего пропало и давление. У остальных неудачников явно не сдюжили аккумуляторы – скорее всего, они были несвежими.

Общие недостатки? Накачка автомобильного колеса идет очень долго! На общем фоне выделим Goodwin CC-CMP-GDW10: к его результату в 7 мин 27 с не приблизился никто. Причем любопытно, что мы действовали не совсем по инструкции, которая почему-то рекомендовала предварительно подключать его к бортсети как обычный компрессор. Однако емкости аккумуляторов вполне хватило для лучшего результата. Хотя, если задуматься, то и это – не подарок.

Напоминаем, что аккумуляторы со временем будут деградировать. Кроме того, литий-ионные аккумуляторы фактически неработоспособны на морозе. Мы попробовали охладить компрессоры всего до минус 20 градусов и убедились, что большинство из них отказывается даже «шевелить поршнями» без нагрузки. А остальные не смогли создать какое-либо давление.

Компрессоры CZK-3668, Eplutus EL-02, Solmax MS97200 и Tire inflator TS-CAA42 показали близкие результаты. От них сильно отстал Baseus: формально он справился с задачей, но рекомендовать его не за что – разве что при отсутствии альтернативы. Что касается чисто велосипедного применения, то, пожалуй, лучше других подойдет CZK-3668, Eplutus EL-02 и Solmax MS97200.

В целом все описанные устройства больше напоминают забавные игрушки, чем полезные приспособления. А вот цена у них совсем не детская. Поэтому если есть возможность – лучше возить с собой обычный компрессор, подключаемый к гнезду 12 В. Проку от него будет гораздо больше.

**3P**

**Результаты испытаний аккумуляторных компрессоров при накачке различных колес**

Наименование	Тип колеса и требуемое давление	
	215/60 R17 (до 2,3 бар)	26×1,95 (до 4,4 бар)
Baseus	15 мин 00 с	3 мин 45 с
CZK-3668	11 мин 20 с	3 мин 00 с
Eplutus EL-02	11 мин 15 с	2 мин 50 с
Goodwin CC-CMP-GDW10	7 мин 27 с	1 мин 45 с
Hiper HAC1	отказ	2 мин 30 с
MM5954 Bars	18 мин 00 с	отказ
PR-F1901	отказ	отказ
Solmax MS97200	11 мин 15 с	2 мин 50 с
Tire inflator TS-CAA42	12 мин 00 с	5 мин 00 с
Tire inflator CP3	19 мин 00 с	отказ

# MINI: 2006–2013

Культовая модель для тонких ценителей стиля. Узнаваемый дизайн и солидный набор врожденных недомоганий.

Автор Сергей Зиновьев



**i** Разработчик – BMW. Выпускали в Великобритании во множестве модификаций: от атмосферной One до битурбо John Cooper Works GP, фактически пригодной для кольцевых гонок. Привод – только передний.

Помимо массового трехдверного хэтчбека (индекс R56), предлагали купе (в России почти отсутствует) и кабриолет (есть несколько десятков машин).

В 2010 году при рестайлинге большинство моторов заменили новыми. И родился первый кроссовер Mini, но это тема для отдельного рассказа.

**h** Кузов уверенно противостоит коррозии. **g** Хорошая управляемость, богатое оснащение.

**h** Слишком сложные и капризные моторы. **■** Дорого в ремонте и обслуживании. **■** Просвет 130–140 мм, багажник 160 л.

**h** Применяли с десяток различных моторов, почти все из семейства Prince (EP6). Характеристики отличные, но по-настоящему надежных среди них нет. Основные причины тому: прямой впрыск и «уплывающий» из-за растяжения цепи ГРМ угол установки впускного распредвала, что стимулирует образование нагара.

Базовым до рестайлинга был атмосферник 1.4 (95 л.с.) – у него быстрая заковка и масложор с малых пробегов, неудачный натяжитель цепи, хлипкая и сама цепь.

Двигатели Prince 1.6 (они же служат на многих Peugeot и Citroenax) использовали в нескольких версиях: атмосферных (98, 120 л.с.) и наддувных



**h** Панель приборов ни с чем не перепутаешь (на фото – версия Cooper S «дорестайл»). Хвалят качественные и стойкие материалы салона. На «сверчки» жалоб нет.

(175, 211 л.с.). Набор проблем у них примерно тот же; ломкие фазорегуляторы, термостат и водяная помпа. К 100 тысячам км многие моторы побывали в ремонте по два-три раза. Так что всё семейство срочно и глубоко модернизировали, но сильно лучше не стало. После 2010 года атмосферник с индексом N16B16A (98, 122 л.с.) и наддувный N18B16 (184, 218 л.с.) сохранили всё те же недомогания, хотя проявляются они менее остро. Цепь ГРМ стала более живой, водяная помпа – нет. У наддувных нередко выходит из строя еще и ТНВД.

Ресурс бензиновых двигателей не превышает 250–280 тысяч км, а ранние с трудом дотягивали до 220 тысяч. Лучшим мотором из всей гаммы следует считать турбодизель 1.6, но, как назло, он в Россию почти не попадал. Из всего остального наиболее спокойный – пострестайлинговый 98-сильный.

**h** Механическая шестиступка (около 15% предложений на вторичке) страдает ранним износом дорогого двухмассового маховика – на отрезке

100–150 тысяч км.

В остальном коробка беспроблемная и ходит дольше моторов.

Примерно то же можно сказать и о шестиступчатых гидроавтоматах Aisin TF-60SN или TF-61SN, которые также способны на 250 тысяч км. Но с одной оговоркой – если не допускать перегрева. А перегревы здесь довольно частый случай, особенно с наддувными двигателями, так как выносной радиатор автомату не полагался. Замена теплообменника на Mini – распространенный ремонт, а установка внешнего радиатора – востребованная доработка.

## ЗА ТЕ ЖЕ ДЕНЬГИ

Audi A3  
BMW 1-й серии  
Opel Astra OPC/GTS  
Volkswagen Golf

**h** Подвеска жесткая, что отражается на ресурсе многих элементов.

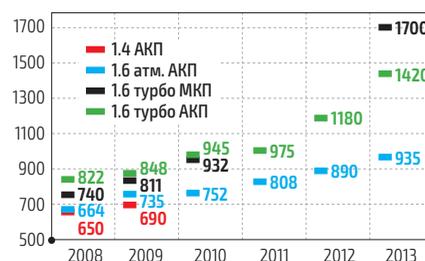
Стойки и втулки стабилизатора выдерживают не более 40 тысяч км, на 80 тысячах сдаются ступичные подшипники, шаровые и сайлентблоки рычагов. Рулевая система очень стойкая, но износ «рейки» ощутимо ускоряется, если стоят колеса большого диаметра (17 дюймов и более). **h** Недостаточно долговечны ШРУСы – при работе с наиболее мощными моторами их хватает на 100–120 тысяч км. **h** Множество нареканий к электрооборудованию: хандрят климатическая и медийная системы, приводы замков и стеклоподъемников (особенно зимой), закисают задние датчики парковки. **h** Не очень живуча трапеция стеклоочистителей.

**EURO NCAP** : 2007: водитель/пассажир ☆☆☆☆☆, ребенок ☆☆☆, пешеход ☆☆☆

**Самое массовое предложение на вторичке: Mini 1.6 (122 л.с.) АКП**

**3P** Mini 1.6 (98 л.с.) АКП

**Ориентировочные цены на вторичном рынке, тыс. руб.**



# ВКУСНЫ ЛИ ФИНИКИ?

Изучаем с пристрастием надежность кроссоверов Infiniti FX и QX70.

Автор Алексей Стрельников

**К**россовер Infiniti FX серии S51 (второго поколения) был представлен в 2008 году – после чего за десяток лет производства автомобиль существенно не изменился ни внешне, ни по технике. Он не имеет прямых аналогов из гаммы автомобилей Nissan. Построен на платформе FM (Front Midship), общей, к примеру, с легковыми Infiniti G. И предполагающей продольную установку двигателя.

Начальная версия Infiniti FX35 оснащена бензиновым атмосферником

V6 серии VQ35HR объемом 3,5 литра (307 л.с.). А топовый Infiniti FX50 имеет в своем распоряжении 400 л.с. пятилитрового мотора V8 VK50VE.

В 2010 году выпустили модификации с бензиновым мотором объемом 3,7 литра VQ37VHR (333 л.с.), а также с дизелем двигателем V6 объемом 3,0 литра серии V9X (238 л.с.).

Механических коробок не было – в паре со всеми двигателями работает классический семиступенчатый гидроавтомат Jatco RE7R01A.

Трансмиссия – только полноприводная, причем активная система ATTESA E-TS близка к той, что у купе Nissan Skyline GT-R – она распределяет крутящий момент в соотношении от 50:50 до 0:100 в пользу задней оси.

В 2011 году случился незначительный фейслифтинг (изменилась решетка радиатора, а вокруг противотуманных фар появились каплевидные хромированные рамки). После 2013 года в соответствии с тогдашней новой стратегией бренда кроссовер переименовали в Infiniti QX70.

**На 7-9 лет может хватать электропривода крышки багажника. И омывателя стекол, у которого отказывает насос в бачке. А камеры заднего вида сбоят из-за своего блока управления.**

**Не отличаются надежностью дверные замки.** Чаще всего перестают работать зимой после замерзания конденсата: трос внутри дверей слетает или обрывается. Чтобы уберечься от подобного, привод нужно периодически смазывать.

**Рассеиватели противотуманных фар** мутнеют через 100–120 тысяч км, особенно при частых поездках по скоростным трассам. А корпуса основных фар слабоваты и могут потерять герметичность даже после слабых ударов. И затем конденсат в них лучше не игнорировать – большое количество способно повредить электронные блоки ксеноновых ламп.

**Прочностью лакокрасочного покрытия** Infiniti похвастать не может – сколы, царапины и помутнения от моек заводятся легко. «Хром» декора внешней отделки часто вслучивается – особенно у дорестайлинговых машин старше 2011 года. А поводки щеток стеклоочистителя охотно расстаются со своим покрытием. Так что первоначальный внешний лоск большинства кроссоверов уже утратило.

Коррозии на внешних элементах кузов сопротивляется вполне успешно: **многие стальные детали защищены двусторонней оцинковкой**, а иные (включая двери) сделаны из алюминия.



Снизу всё может выглядеть грустновато – бурый налет окрашивает точки сварки, а задний усилитель коррозии может полностью разрушить. **Так что дополнительный антикор для Infiniti – дело совсем не лишнее.**



### 3.5 и 3.7 V6

Атмосферные «шестерки» серии VQ с распределенным впрыском – легендарные долгожители, способные выдержать полмиллиона километров. Агрегат 3.7 имеет большой объем за счет увеличения хода поршня и главным образом отличается применением системы бездрессельного смесеобразования VVEL (Variable Valve Event and Lift), напоминающей баварский Valvetronic. В отличие от BMW, японская система вполне долговечна. А страдает в основном при перегревах мотора (о начале проблем подскажут постукивания при работе непрогретого двигателя).

Раньше времени алюсиловое покрытие цилиндров в легкосплавных блоках способна

повредить керамическая пыль близко расположенных нейтрализаторов. Служат они не менее 200–250 тысяч км, однако от некачественного топлива могут пострадать быстрее.

Регулировка зазора в клапанном механизме у «шестерок» предусмотрена ручная – благо, обычно это случается не раньше 150 тысяч км. А обновление основной цепи вместе с успокоителями и натяжителем в приводе газораспределительного механизма может потребоваться ближе к 200 тысячам км. Заодно логично заменить и водяной насос – до следующей ревизии механизма ГРМ он точно не дотянет.

На моторы 3.5 до 2010 года ставились неудачные картонные прокладки головки блока цилиндров, которые разрушались после 130–150 тысяч км – но большинство из них наверняка уже заменены на более долговечные модифицированные. Двигателю 3.7 прокладки ГБЦ изначально доставались более живучие, металлизированные. Пропуски зажигания

после 100–120 тысяч км тоже случаются по вине прокладок: рассыхаются манжеты уплотнения клапанной крышки и масло пробирается в свечные колодцы.

А очередными неудачными прокладками у моторов 3.5 и 3.7 старше 2012 года герметизированы маслосканалы за передней крышкой двигателя. После 120–130 тысяч км их материал усаживается, отчего крепления крышек ослабевают, а затем прокладка выдавливается и рвется. При этом утечек масла наружу двигателя нет, но его давление в системе смазки снижается. Контрольная лампа сигнализирует уже об аварийном состоянии – и, скорее всего, уже связанном с повреждением вкладышей коленчатого вала. Поэтому, чтобы избежать дорогостоящего ремонта прокладки (примерно по 2 тысячи рублей) после 100–120 тысяч км лучше обновлять профилактически. И устанавливать, конечно, металлизированные элементы нового образца.

У машин старше 2012 года причиной

появления сигнала Check Engine после 100–120 тысяч км часто бывают отложения на крышках распределителей, отчего перестают нормально работать их муфты. Затем эти модули доработали, увеличив зазор между подвижными частями. А избежать покупки новых крышек ценой более 50 тысяч рублей нередко удается их тщательной промывкой очистителями.

Пластиковые клапанные крышки могут покоробиться даже от незначительного перегрева. Так что промывать пакет радиаторов в случае их загрязнения нужно обязательно. И хотя бы раз в 2–3 года обновлять крышки расширительного бачка, чей клапан склонен к заклиниванию, угрожая радиатору повреждением от избыточного давления.

Расход масла свыше литра на 1000 км – свидетельство потери подвижности маслосъемных поршневых колец. Раскоксовка обычно не помогает, а вот отдалить замену может обновление масла каждые 7–7,5 тысяч км.



### 3.0D

Трехлитровый дизель V6 с системой впрыска Common Rail и пьезоэлектрическими форсунками Bosch – разработка компании Renault. Это единственный «доналоговый» двигатель в моторной гамме Infiniti FX/QX70 – но, увы, худший по надежности.

Мотор крайне чувствителен к качеству, давлению и температуре масла. У коленвала с узкими шейками чуть что – проворачивает и задирает вкладыши. Длинные однорядные роликовые цепи привода ГРМ могут растянуться уже через 100–120 тысяч км. Тонкие поршневые кольца часто залегают, а сажевый фильтр и клапан EGR в городском режиме с пробками могут забиться ранее 100 тысяч км. Через 120–150 тысяч км нередко выходят из строя форсунки и теряет герметичность интеркулер. А вот турбонагнетатель в развале блока цилиндров оказался на удивление живуч – благодаря

системе охлаждения с отдельным электронасосом.

### 5.0 V8

Пятилитровый двигатель V8 с распределенным впрыском, фазорегуляторами на всех валах и системой VVEL не менее ресурсен, чем младшие моторы. Но еще более требователен к температурному режиму. От перегрева ведет головки блока цилиндров. А после 200–300 тысяч км в ГБЦ могут обнаружиться трещины возле седьмого и восьмого цилиндров.

Ресурс привода ГРМ меньше, чем у «шестерок». Обновление цепи может понадобиться через 150 тысяч км. Залегшие поршневые



кольца также приводят к увеличению расхода масла, а зазоры в клапанном механизме без гидрокompенсаторов тоже требуют периодической регулировки.

Нередки случаи, когда вихревые заслонки впускного коллектора откручиваются и попадают внутрь мотора – с серьезными последствиями. Поэтому многие владельцы предпочитают просто их удалять.

В стучах после 100–130 тысяч км чаще всего виноват не сам рулевой механизм, а его износившиеся **сайлентблоки крепления**. Официально из-за этого предлагается покупать весь корпус механизма за 50 тысяч рублей. Но есть и возможность сэкономить – комплект неоригинальных сайлентблоков обойдется на порядок дешевле. Переборка же самой «рейки» обычно требуется не ранее 140–160 тысяч км: о ее приближении подскажут протечки уплотнений.

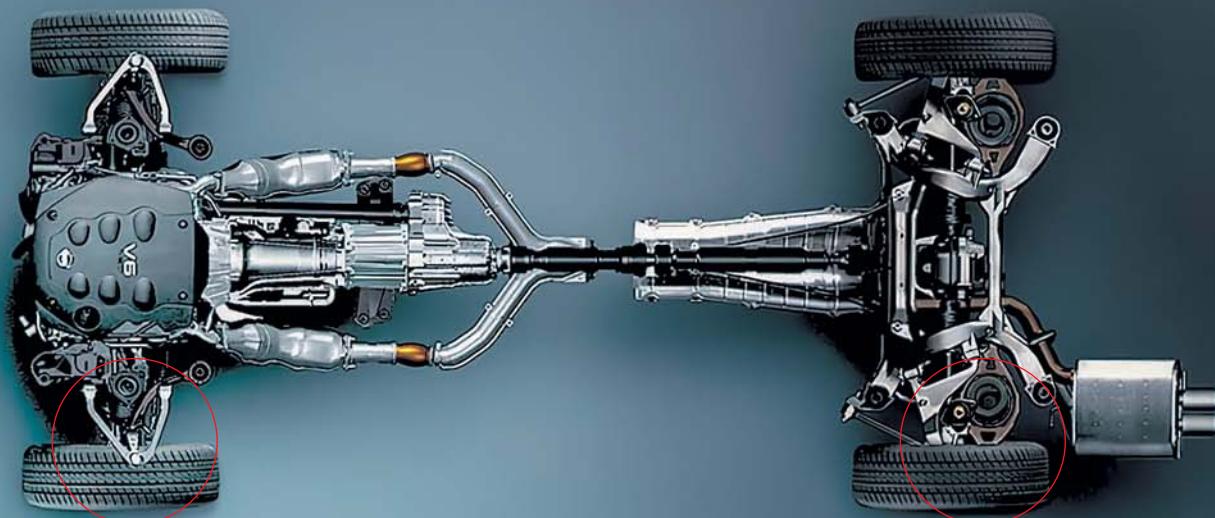
Источником щелчков в рулевой колонке после 100–120 тысяч км является **карданное сочленение вала**. Для устранения проблемы обычно достаточно как следует затянуть ослабшие крепления узла.

**Стойки переднего стабилизатора поперечной устойчивости** на машинах старше 2013 года изнашивались через 30–40 тысяч км. Впоследствии их конструкцию усилили, и они стали служить 50–60 тысяч км.

**Передние рычаги** в сборе с сайлентблоками и шаровыми опорами обычно держатся не менее 100–120 тысяч км. Ступичные подшипники и спереди, и сзади имеют ресурс около 130–150 тысяч км.

После 150–200 тысяч км обычно выходит из строя маслonaполненный **сайлентблок крепления заднего редуктора**, запрессованный в балку подрамника. По официальной методике подрамник предписано менять целиком. Однако есть и на порядок более дешевый выход из положения – продающиеся отдельно неоригинальные сайлентблоки. Повиливания на ходу из-за износа сочленений задней многорычажки после 200 тысяч км устраняются заменой сайлентблоков в кулаках и рычагах.

Передние и задние амортизаторы требуется обновлять в диапазоне пробега 100–150 тысяч км. При этом чаще выходят из строя в полтора раза более дорогие (20–30 тысяч рублей) амортизаторы опциональной системы управления жесткостью подвески CDC.

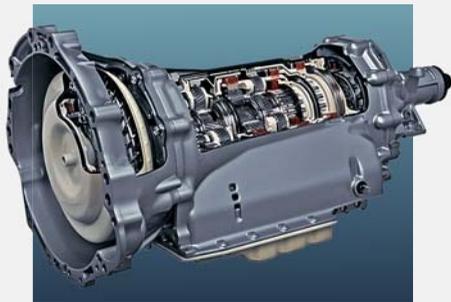


**Муфта подключения передней оси** имеет ресурс более 250 тысяч км. Задний карданный вал служит около 300 тысяч км, а у переднего через 150 тысяч км может изнашиваться передняя крестовина. Избежать ее покупки в сборе с валом можно, обратившись в специализированные фирмы по восстановлению карданов. А вот щелчки в задних приводах большими расходами не угрожают – для устранения неприятности достаточно очистить и смазать их шлицевое соединение.

**На версии с мотором 3.5** передние тормозные диски часто перегреваются и деформируются. Прочие версии имеют иную, более мощную тормозную систему – с ней подобных проблем нет.

В подруливающей системе HICAS (High Capacity Actively Controlled Steering) на задней оси пятилитровых и части дизельных версий после 150 тысяч км может отказать **электромотор привода**. Альтернатива – замена всего механизма – переборка моторчика.





### Автоматическая коробка

Семиступенчатая автоматическая коробка передач Jatco JR71 достаточно надежна.

У кроссоверов с мотором 3.5 из-за некорректной программы управления сперва быстро изнашивалась блокировка гидротрансформатора, но к 2010 году оплошность была исправлена.

Для долгого срока службы автомата нужно следить за его температурным режимом. Это еще один

повод поддерживать в исправном состоянии систему охлаждения двигателя – теплообменником коробки служит секция основного радиатора.

Масло в коробке официально считается вечным. Однако, чтобы после 150 тысяч км не появились толчки при переключениях по вине управляющей гидравлики с ее последующим ремонтом, его лучше менять через 50–60 тысяч км.

Через 5–7 лет часто **перестает работать механизм привода рулевой колонки**, постоянно задействованный в функции комфортной посадки. Новый узел нынче стоит больше 100 тысяч

рублей. Но столь серьезные траты не обязательны. Ведь в сервоприводе просто изнашиваются пластиковые шестерни – а умельцы давно научились делать им на замену металлические.

Результатом длительной стоянки на солнце часто бывают **деформация и вздутия передней панели**. Альтернативой замены панели является ее пере-

тяжка либо ремонт эпоксидной смолой с дальнейшей окраской. Шпон отделки на дверных картах нередко трескается и отслаивается от пластика.



Раз в 5–7 лет может начать привирать **указатель уровня топлива**. Причина – в плохих контактах датчика на погружном бензонасосе. Лечение – самое простое: очистка токопроводящих дорожек реостата, которую можно сделать даже при помощи обычного ластика. Хотя нередко топливомер перестает работать и по вине управляющего и им блока комфорта. Чья неисправность может сопровождаться и другими симптомами – неполадками в работе климатической системы, стеклоочистителей, и даже сбоями при запуске двигателя. При этом, как правило, тоже удастся обойтись без замены дорогостоящего модуля – пайкой восстановить нарушенные контакты.

**Покрытие кожи** отделки сидений, руля и рукоятки коробки передач заметно истирается через 130–150 тысяч км.

В системе вентиляции передних кресел **могут отказать электромоторчики** под сиденьями. Чтобы отдалить неприятности, нужно если не менять, то хотя бы очистить специальные воздушные фильтры вентиляции в каждом из кресел.

## ИТОГ

В целом Infiniti FX/QX70 достаточно крепок. Главное – обходить стороной «укатанные» машины, а их из-за спортивного имиджа хватает. И не стоит связываться с дизелем – оптимальной по надежности является версия с бензиновой «шестеркой» объемом 3,7 литра.



# ЧИНИМОНДЖАРО

Оцениваем сложность обслуживания и элементарного ремонта кроссовера Geely Monjaro своими силами.

Автор Александр Виноградов, фото: Георгий Садков

**К**россовер Geely Monjaro, как и кросс-купе Tugella, построен на модульной платформе СМА. А значит, у него должно быть много общего не только с братьями по марке, но и с Volvo.

Это прекрасно с точки зрения качества самого автомобиля. Но так ли

За привод задней оси отвечает муфта BorgWarner пятого поколения (читай – Haldex). Для продления ее жизни и жизни насоса стоит не реже раза в 60–70 тысяч менять масло и промывать сеточку-фильтр. Для замены понадобится один литр масла (около 6–7 тысяч рублей).

это хорошо, если говорить о простоте ремонта и обслуживания? Во сколько обойдется покупка основных расходников? Чтобы это выяснить, мы загнали Geely Monjaro из первой официальной поставки в наш техцентр и оценили сложность каждой операции по пятибалльной шкале.

## Подход снизу 3,5 балла

Снизу у Monjaro расположена не только сливная пробка, но и сам масляный фильтр. Что

неудивительно – технически двухлитровый турбомотор не отличим от нынешних двигателей Volvo. Но если для сливной пробки в пластиковом пыльнике сделали отверстие, то про фильтр забыли ❶.

Для того чтобы снять защиту, нужно открутить 16 (да, шестнадцать!) болтов с головкой под «торкс» – шесть E27 и десять E25. Сливная пробка отворачивается ключом «на 14». А вот для откручивания крышки масляного фильтра потребуются «вольвовский» спецключ диаметром 86 мм с 16 гранями ❷.





Оригинальный масляный фильтр обойдется в 800 рублей. Есть аналогичные оригинальные фильтрующие элементы, но под маркой Volvo (1700 рублей). Немало и заменителей, чьи цены варьируются от 600 до 2500 рублей.

Для двигателя Monjaго требуется моторное масло с допуском VCC RBSO-2AE. Для замены нужно около шести литров. Самая дешевая «моторка» стоит порядка 6500 рублей. Если покупать, например, Motul нужного допуска, то нужно отдать 11 тысяч. А оригинальное масло в упаковке Volvo будет еще на тысячу дороже.

### Не упустить момент 4,0 балла

Добраться до воздушного фильтра несложно. Крышка держится на семи болтах под головку «торкс» E25. Больше никаких манипуляций для извлечения фильтра не понадобится ③. Аккуратным нужно быть только при установке крышки обратно. В нижней части корпуса фильтра нет никаких металлических закладных – крепеж просто вкручивается в пластик. Сорвать резьбу легко, так что за моментом нужно следить внимательно.

Воздушный фильтр лишен каких-то обозначений или кодов. Но люди, знакомые всё с той же продукцией Volvo, испытают дежавю. Фильтр со скошенным углом – тот же самый. Родной фильтр обойдется в 1000 рублей,

«вольвовский» почти в четыре раза дороже. Нет проблем и с заменителями, цены на которые варьируются от 750 до 4000 рублей.

### Коварный пластик 3,5 балла

Фильтр салона расположен традиционно – за вещевым ящиком. Но добраться до него сложно. Для начала нужно снять крышку вещевого ящика. Отжимаем боковые ограничители, снимаем удерживающий трос (он обеспечивает благородно медленное опускание крышки) и отводим крышку. Но из-за слишком жесткого пластика нужно быть очень аккуратным, дабы ничего не сломать.

Чтобы добраться до корпуса фильтра, также надо снять дополнительную полку внутри вещевого ящика. Она держится на клипсах, но и они сидят очень плотно.



Вытаскивать полку нужно с большой силой, опять же, стараясь ничего не сломать. Возможно, после нескольких замен всё это разрабатается – но пока удовольствие ниже среднего.

Только после этого открывается нормальный доступ к фильтру ④. Крышка держится на двух болтах «торкс» E25 и нескольких язычках-направляющих. Оригинальный фильтр Geely обойдется в 650–700 рублей. Есть и заменители разного качества стоимостью от 400 до 2500 рублей.

### Простые свечи 4,5 балла

Для замены свечей зажигания сначала надо снять декоративную крышку двигателя, стоящую на четырех направляющих. Три из четырех катушек зажигания свободны для доступа. Чтобы снять катушку четвертого цилиндра, отсоедините патрубок маслоотделителя ⑤. Каждая катушка держится на одном болте с головкой «на 8». Вытаскивать катушки нужно с легкой раскочкой, ибо они стоят с небольшим углом ⑥.

Для извлечения свечей зажигания потребуется свечной ключ «на 14». Свечи зажигания у Geely традиционно маркируются Lynk&Co и стоят по 2000 рублей за штуку ⑦. Аналогичные иридиевые свечи Denso или NGK обойдутся в 2500–3000 рублей.





При установке декоративной крышки на место смажьте направляющие силиконовой смазкой.

**Суперклей**  
**3,5 балла**

Колесные диски Monjaero – с разболтовкой Volvo, а болты – под головку «на 19». При снятии колеса нужно быть аккуратным, ибо никаких направляющих нет, и при откручивании последнего болта колесо может слететь со ступицы. Чтобы откинуть тормозной суппорт, для начала открутите направляющие ключом «на 13», удерживая ответный шестигранный вторым ключом «на 17» ❶.

Но даже когда направляющие будут откручены, откинуть суппорт не получится! Дело в том, что

на каждую тормозную колодку нанесен клеевой состав. За счет него колодки держатся как за цилиндр, так и за суппорт ❷ – а возможно, это мера против скрипа при торможении. Короче, придется попотеть, чтобы отделить их от суппорта.

Оригинальные тормозные колодки стоят порядка 6000 рублей. Есть аналоги непонятных фирм и качества за 2000 рублей. А стоимость аналогичных колодок Volvo или изделий фирмы ATE достигает 15–20 тысяч рублей.

**Блок реле и предохранителей**  
**3,0 балла**

Очень хочется надеяться, что предохранители или реле менять не придется.

Блок в моторном отсеке вроде доступен, но расположен частично под пластиковой накладкой левого крыла ❸. Крышка держится на нескольких язычках, снять ее просто. Между блоком и пластиковой накладкой можно просунуть не каждую руку, и в любом случае обойтись без легких царапин практически невозможно.

Но всё же без снятия дополнительного пластика можно обойтись ❹. А вот еще один блок расположен слева от рулевой колонки. Если диагностический разъем в этой же зоне имеет свободный доступ, то блок скрыт за пластиковой панелью. Снять ее очень сложно, без подготовки – практически невозможно.

**Сложная личность**

Во всех аспектах есть свои сложности – разве что при замене свечей зажигания да воздушного фильтра заметных проблем не возникнет. Замена масла огорчает необходимостью долгого снятия защиты.

При замене салонного фильтра или тормозных колодок нужно попотеть и строго соблюдать технологию. В итоге Geely Monjaero в сложности ремонта и обслуживания не дотягивает до оценки «хорошо». В лучшем случае – три с плюсом.



**Цены на расходные запасные части и материалы\***

	Оригинальные комплектующие, Р	Цена неоригинальных комплектующих, Р	
		минимальная	максимальная
Моторное масло 0W-20	8700	6500	12 000
Масляный фильтр	780	640	2650
Воздушный фильтр	980	750	4100
Салонный фильтр	650	400	2500
Свечи зажигания (комплект)	8500	5600	12 800
Передние тормозные колодки	6300	2100	18 500

\* Цены приведены по состоянию на апрель 2023 года.

**Трудоемкость обслуживания и ремонта**

	Оценка	Необходимый инструмент	Примечание
Замена моторного масла	3,5	ключ «на 14», спецключ для масляного фильтра, «торкс» с головками E25 и E27	необходима смотровая яма или подъемник
Замена воздушного фильтра	4,0	ключ с головкой «торкс» E25	при затягивании болтов нужно следить за моментом затяжки
Замена свечей зажигания	4,5	ключ «на 8», свечной ключ «на 14»	-
Замена тормозных колодок	3,5	головки «на 13» и «на 17», шлицевая отвертка	необходим домкрат или подъемник
Замена реле и предохранителей	3,0	-	-
Замена салонного фильтра	3,5	ключ с головкой «торкс» E25	нужно быть аккуратным, чтобы не сломать пластиковые элементы

# RENAULT KANGOO II: 2008–2020

В пассажирской версии претендует на роль незатейливого автомобиля на все случаи жизни. И недорого!

Автор Сергей Зиновьев



**i** Базируется на шасси Renault Scenic. Выпускался во множестве модификаций, в том числе с укороченной и удлиненной базой. У нас свыше 80% машин продано именно в пассажирских версиях – в большинстве, с пятью сиденьями.

Рестайлинг (2013) существенно обновил внешность, добавил опций, заменил бензиновый двигатель. Но характер машины не изменился – «рабочей лошадкой» и осталась.

**👍** Недорого и несложно в ремонте.  
**⊕** Просторный салон с богатыми возможностями трансформации.  
**⊕** Ржавеет неохотно. **⊕** Багажник 660 л в стандартной версии.

**👉** Маломощные моторы.  
**■** Ветровое стекло собирает все камни. **■** Обилие дешевого пластика.

**🔧** Все главные агрегаты заточены на ресурс, динамики не дожدهшься. Атмосферник К7М 1.6 (84 л. с.) знаком нам по ранним Логанам. Чугунный блок, 8 клапанов, нет гидрокомпенсаторов, ременный привод ГРМ. «Втыковой», шумный, вибронатурженный, многовато жрет, в возрасте страдает утечками масла и антифриза. Но ходит при этом до полумиллиона километров, а ремонтируется легко и недорого.

На ранних машинах главной болячкой была катушка зажигания – расстрескивалась. Ремень ГРМ чаще всего рвется из-за подклинивания помпы или ролика натяжителя, так что за этой системой надо следить. Плавающие обороты вызваны, как правило, загрязнением регулятора холостого хода или форсунок. Реже – подсосом воздуха через разошедшиеся уплотнения.



Даже в богатой комплектации инструментарий довольно скромный. Но есть всё необходимое для перевозки людей и грузов.



Багажник можно упрекнуть только в чрезмерном практицизме. По пластику поклажа может елозить – хорошо бы подложить резиновый коврик.

После рестайлинга пришел другой логановский мотор – 16-клапанный К4М 1.6 (102 л. с.). Также несложный, надежный, неприхотливый и с ресурсом под 400 тысяч км.

Турбодизель К9К 1.5 (86 л. с.) во множестве модификаций применяли почти на всех Renault. Нам он близко знаком по Дастеру. Старый архаичный мотор с чугунным блоком, многократно модернизированный. Так, к 2009 году на маломощных агрегатах капризную топливную аппаратуру Delphi заменили на Bosch.

«Втыковой» и без компенсаторов зазоров. Любит чистое масло и хорошее топливо, но чрезмерно привередливым его назвать нельзя. Ресурс около 350 тысяч км, многие экземпляры отходили свыше 450 тысяч.

## ЗА ТЕ ЖЕ ДЕНЬГИ

Лада Ларгус  
Citroen Berlingo  
Opel Meriva

**🔧** Безальтернативная механическая пятиступка JR5. Гудит подшипниками валов, подтекает, с годами теряется четкость переключений, но служит свыше 300 тысяч км.

В МКП как-то не принято менять масло, но эпизодическая замена (каждые 60–80 тысяч км) дает очень благоприятные результаты. Из системы вечно трущихся железяк полезно удалить хотя бы часть металлического осадка, что продлит жизнь всем компонентам.

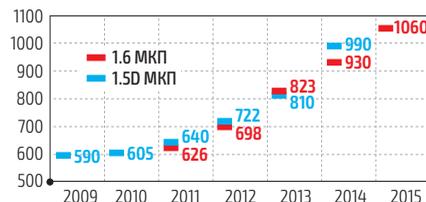
**🔊** Подвеска типичная для коммерческого транспорта – не особо комфортная, но плотная и выносливая. Запас прочности огромный, и жалоб на ранний износ чего-либо попросту нет. Замены подшипников или сайлентблоков вызывают к 150 тысячам км. Даже стойки стабилизатора выдерживают под 100 тысяч. **✔** Такое же спокойствие вызывают рулевое управление и тормозная система. **✔** Набор неисправностей напоминает «ладовский»: что-то отвалилось, что-то подтекло. Пластиковые детали быстро мутнеют, иногда трескаются или рассыпаются. Рассыхаются и провисают уплотнители. Обивка сидений теряет товарный вид за пару лет. Разнообразно сбоят электрика (основная причина – закивание контактов), перегорают лампочки, в фарах собирается влага.

EURO NCAP : 2008: ☆☆☆☆

Самое массовое предложение на вторичке: Kangoo 1.6 МКП

**ВЫБОР 3P** Kangoo 1.6 МКП

Ориентировочные цены на вторичном рынке, тыс. руб.



← ЧТО ИЩЕМ?

**Кроссоверы-иномарки**  
**Цена:** 700 тысяч рублей  
**Возраст:** как получится  
**Пробег:** 150–250 тысяч км



# КРИЗИСЫ СРЕДНЕГО ВОЗРАСТА

Изыскать недорогой подержанный кроссовер несложно. Но, скорее всего, его состояние будет далеким от идеала, а остаточный ресурс – невелик.

*Автор Сергей Зиновьев*

**С**емьсот тысяч рублей при нынешнем состоянии рынка – сумма несколько странная. Хватит на годовалую Гранту в прекрасной кондиции – и еще на заводской гарантии. Но если нужна незатейливая иномарка из числа «бюджетных», выбор сводится к десятилетним Rio или Polo, подчас с пробегами под 200 тысяч км.

Хочется непременно кроссовер? Задача усложняется пуще прежнего. И дело не в дефиците недорогих кроссоверов и полноприводников на вторичке. Из примерно 100 тысяч

лотов, предлагаемых ежедневно, седьмая часть по цене укладывается в 700 тысяч рублей. Почти половина этого добра – Нивы и УАЗы. То есть, не совсем кроссоверы и совсем не иномарки.

Если отсеять машины старше 10 лет, то получим выборку, в основном, из тех же Нив и УАЗов. Две самые массовые иномарки «не старше 10 лет за 700 тысяч рублей» – Lifan X60 и Chery Tiggo T11. Японские, европейские, корейские кроссоверы в подавляющем большинстве или намного старше, или намного дороже. Массовый Nissan

Qashqai за 700 тысяч – это машины 2007–2009 годов выпуска с пробегом около 200 тысяч км.

Цена определяется спросом: на старые машины с большими пробегами и изношенными агрегатами тоже есть покупатели.

## И их придется чинить

По-любому надо отказаться от мысли, что за 700 тысяч рублей реалистично отыскать свежий кроссовер-иномарку, который пару лет не потребует ремонта. Наверняка потребует.

Заводы давно перестали закладывать в главные агрегаты ресурс, превышающий 250 тысяч км. Для большинства моторов и коробок передач определен жизненный цикл в 180–250 тысяч км. Многие двигатели с алюминиевыми



**BMW X5**

**Первое поколение (E53, до 2006 года), привод только полный. Пробег**

## не меньше 200 тысяч км, чаще за 300.

Кузов исключительно стойкий к коррозии, но после 15 лет постепенно сдается.

МКП редка, почти все машины – с автоматами ZF средней живучести, к 200 тысячам км им требуется переборка, поскольку все моторы побуждают к активной езде.

Кошмарных среди них нет. Но турбодизель 3.0 после 150 тысяч км изводит отказами, вызванными износом, – а любой ремонт BMW очень дорог. Бензиновые моторы V8 серии

M62 4.4 или 4.6 (286 или 347 л. с.) весьма ресурсные, но жутко прожорливы, страдают течами и угаром масла. И это мелочи на фоне стоимости замены цепи ГРМ. Младшая рядная «шестерка» 3.0 (231 л. с.) также страдает залеганием колец, засорением системы вентиляции, утечками масла и недомоганиями фазорегуляторов.

Не совсем понятно, за что просят 700 тысяч рублей. Материалы салона после 200 тысяч км утрачивают лоск, электроника часто дурит, а щедрое оснащение того времени уступает современным «китайцам». За бренд?



Hyundai Tucson

**15–16 лет, пробег 200 тысяч км и больше.** Проявил себя чрезвычайно живучей машиной, но при этом нещадно ржавеет со стороны днища. Полный привод встречается чаще переднего. Дизель очень капризный, дорог в обслуживании и ремонте. Атмосферные моторы 2.0 и 2.7 (созданы в соавторстве с Mitsubishi) очень надежны, лишены тяжелых недугов и ходят 400 тысяч км. Под стать им коробки передач – механические и четырехступенчатые автоматы

(исходно – Mitsubishi) также с ресурсом под 400 тысяч. Механизмы полного привода испытание временем держат хуже: к 150 тысячам км назревают ремонт редуктора, переборка муфты, замена шарниров карданного вала. После 10–12 лет сбивает электрика, а салон приобретает затертый вид намного раньше. Тем не менее, Tucson по части долговечности не хуже «японцев». При выборе учитывайте, что ГБО заметно сокращает ресурс моторов.



Mazda CX-7

**13–15 лет, пробег 150–200 тысяч км.** Передний привод возможен, но почти не встречается, равно как и МКП. Защита от коррозии выше среднего. Выбор упрощает единственная комбинация мотор-коробка. Автомат Aisin TF-81SC относят к числу неубиваемых – 200 тысяч выдерживает даже без замены масла. С наддувным двигателем 2.3 (238 л. с.) ситуация хуже: масложор, невысокий ресурс турбокомпрессора

и фазовращателя, сама турбина быстро зарастает нагаром. Плюс непереносимость некачественного топлива (разрешен АИ-95, но желателен АИ-98) и масляного дефицита. Ресурс до капремонта – около 200 тысяч км, а заменять, скорее всего, придется и турбину, и форсунки, и ТНВД, и теплообменник. А часто и термостат. По этой причине CX-7 с мотором 2.3 слабо востребован. Хороша версия 2011 года с отличным атмосферником 2.5, но стоит от миллиона рублей.



Nissan Qashqai

**10–13 лет, пробег 150–250 тысяч км, в том числе полноприводные.** Слабоваты многие элементы ходовой, включая амортизаторы, зато хвалят коррозионную стойкость. Больше половины предложений – с вариатором Jatco (JF015E с мотором 1.6, JF011E с мотором 2.0). «Одиннадцатый» реально выдерживает 180–200 тысяч, «пятнадцатый» часто хандрит еще до 100 тысяч км. И вряд ли

продавец машины с пробегом «150» только что отреставрировал CVT или заменил новым. Бензиновые двигатели склонны к быстрому накоплению нагара и залеганию колец. У двухлитрового быстро тянется цепь, в целом он менее надежен, чем 1.6. Дизели – не лучше. В сочетании атмосферного 1.6 с механической коробкой Qashqai вполне можно брать и с пробегом «под 200» – еще пару лет он пробегает.

### ВНЕ ЗАЧЕТА: «ШЕВИ НИВА»

По названию Chevrolet – иномарка. По факту, конечно же, российский автомобиль. И отнюдь не кроссовер в паркетном понимании этого термина. Но «Шнива» по комфорту



и практичности заметно превосходит классическую трехдверную Ниву. Достоинства: умеренные цены, хорошая геометрическая проходимость, главные агрегаты в среднем выдерживают 200 тысяч км, запчастей море, ремонт прост. Недостатки: быстро ржавеет, часто ломается, тесновата, маленький багажник. Постоянный полный привод сочетает достоинства (хорошие внедорожные качества) и недостатки (высокий расход топлива, источник шума). Ценообразование непонятное: за 700 тысяч рублей предлагают и пятилетние машины с пробегом 50–70 тысяч км, и более старые с пробегом за 100 тысяч.

блоками официально не подлежат капремонту с расточкой цилиндров. Наши мастера готовы «капиталить» и их, но длительный эффект от такого ремонта сомнителен. Вариаторы подчас и до 150 тысяч км не доживают. Гидроавтоматы к 200 тысячам (или раньше) требуют обстоятельной переборки. В некоторых случаях стоимость ремонта мотора или коробки так высока, что предпочтительнее замена контрактным агрегатом. Но «контрактник» – кот в мешке, никаких гарантий долголетия. Хотя, например, наш «праворульный» Дальний Восток живет именно на «контрактниках», а к глубокому ремонту главных агрегатов прибегает нечасто. Но там особые условия: агрегаты исправно поступают из Японии, и они именно



**Renault Duster**

**9–11 лет, в том числе с полным приводом. Пробег 80–120 тысяч км.**

По главным агрегатам никаких особых противопоказаний нет. Все моторы, включая дизель, при нормальном уходе выдерживают 300 тысяч км. Часто ругаемый гидроавтомат DP2/DP8 (с мотором 2.0) после ревизии 2013 года стал надежнее, но по-прежнему плохо переносит работу без прогрева. В ремонте сравнительно несложен, и 200–250 тысяч

км ему вполне по плечу. Цена подержанного Дастера сильно зависит от комплектации (на многих машинах нет, например, кондиционера), общей «ушатанности» и состояния кузова. Скромное оснащение обычно относят к недостаткам модели, но для молодых машин – чем меньше наворотов, тем реже поломки.

Оптимальное по ресурсу сочетание: дорестайлинговый мотор K4M 1.6 (102 л. с.) с чугунным блоком, МКП, 4×2.



**Skoda Yeti**

**10–12 лет, пробег 150–200 тысяч км.**

Доминируют переднеприводные версии. Отличная и практичная машина, в том числе по коррозионной стойкости, на агрегатах Фольксвагена.

Но, прежде чем присматривать подходящий Yeti, выделим моторы и коробки, с которыми лучше не надо его покупать. Роботы DSG условно нормальными стали после череды модернизаций к 2015 году, а до того с трудом выдерживали 150 тысяч км.

Турбодвигатели 1.2 и 1.4 TSI того периода иногда не доживали и до 100 тысяч – причем ремонт их не всегда был возможен. Турбодизель 2.0 дружит только с DSG. Таким образом, получаем единственный приемлемый вариант – 1.8 TSI (неизлечимый масложор, хлипкая цепь ГРМ, но ресурс под 300 тысяч км) с выносливой МКП.

Вариант атмосферного мотора 1.6 с механикой или гидроавтоматом Aisin появился позже и стоит не менее миллиона рублей. Копите!

что контрактные. В европейской части страны всё иначе.

**Ломаться будет многое**

Конечно, машина в возрасте 12–15 лет сохраняет многие заложенные в нее достоинства. Никуда не исчезнут оснащение и параметры геометрической проходимости. Уровень комфорта – уже с поправкой на износ салона и актуальное состояние подвески.

Наивно полагать, что старая машина сохранит такую же надежность, как в возрасте до пяти-шести лет. Все компоненты автомобиля изнашиваются. После

десяти лет обильно начинает барахлить электрика – приводы всего, генераторы, различные датчики. После 150 тысяч км Ниссаны и Фольксвагены почти догоняют российские автомобили по числу мелких поломок на единицу времени или пробега. А провести качественный ремонт сегодня не всегда возможно: треть запчастей – контрафакт.

Отдельная тема – «винтажные» кроссоверы от 20 лет и старше, в том числе премиальные. Маловероятно, что предыдущие хозяева такой машины использовали только оригинальные запчасти и фирменные методы ремонта.

А пробег ни разу не скручивали. Скорее наоборот. Тут какие-либо общие советы дать сложно: каждый конкретный автомобиль надо оценивать отдельно.

**И все-таки кроссовер?**

В возрасте «после 12» размываются ценовые различия между механикой и автоматом, полным и передним приводом, бедной и богатой комплектацией, мотором 1.6 и 2.0. За ту же цену можно отыскать любую комбинацию. Пробег определенно будет немалый, и не факт, что продаваемая машина действительно «не требует ремонта», как это обещает продавец. Некоторые дефекты попытаются скрыть – обычная практика.

Рационально ли вообще покупать немолодой кроссовер-иномарку? Как раз с этим и попробуем разобраться. И напомним: клиренс Гранты даже побольше, чем у некоторых массовых кроссоверов, и багажник повместительнее – особенно у лифтбека. Недостаток комфорта компенсируется изобилием запчастей и недорогим содержанием.

Тем, кого эти доводы не убеждают, при выборе немолодого кроссовера полезно изучить его типовые слабые места. Определить самые жизнестойкие сочетания мотора и коробки передач, и четко обозначить – вот эту модификацию покупать лучше не надо. Некоторые модели из тех, что за 700 тысяч рублей предлагают наиболее обильно, представим подробнее.

**ПОЧЕМУ НЕ MURANO?**

Если по ценам «бюджетников» продают модель более высокого класса – она, скорее всего, неликвид. Яркий пример – красавец Nissan Murano, идущий в одну цену с моделями X-Trail и Qashqai при том же возрасте (15–16 лет) и пробеге (250 тысяч км).

Что не так с Murano? Его продавали в единственном сочетании мотора 3.5 (234 л. с.) и вариатора Jatco JF010E, который скверно переносит пробуксовки и работу без прогрева, и вообще момент 318 Н·м ему великоват. Еще до 150 тысяч км вылезает недомогания, а к 250 тысячам (или раньше) он на пороге утилизации.

Капремонт JF010E сейчас – от 200 тысяч рублей, контракт-



ный – примерно столько же, новых в свободной продаже нет. Двигатель V6 надежный и очень ресурсный (свыше 400 тысяч км), но чрезвычайно прожорлив. Так что среди тех, кто в принципе готов покупать машину старше 15 лет, желающих на Murano – единицы. Отсюда и низкие цены.

# CITROEN C-CROSSER: 2008–2012

Главное достоинство – на 10–15% дешевле, чем японский аналог.

А что с недостатками?

Автор Сергей Зиновьев



**i** Клон Mitsubishi Outlander XL (равно как и Peugeot 4007). Шасси и большинство агрегатов общие. Различия – в дизайне, оснащении и ином наборе сочетаний «мотор-коробка». У С-Кроссера нет пары из двигателя 3.0 и гидроавтомата. Но есть турбодизель с роботом.

Все три модели для российского рынка до 2010 года собирали в Японии, затем в Калуге. Запчасти для Citroen и Peugeot в среднем дешевле, чем для Mitsubishi, хотя найти их сейчас сложнее.

**👍** Надежная машина.  
**⊕** Очень щедрое оснащение в базе.  
**⊕** Просторный и комфортный салон.

**👎** Неубедительная защита от коррозии снизу. **■** Слабая шумоизоляция.  
**■** Маловат багажник – 441 л.

**🏠** Атмосферники Mitsubishi 2.0 (4B11, 147 л.с.) и 2.4 (4B12, 170 л.с.) заслужили самые лестные отзывы. Легко принимают АИ-92 и до 200–250 тысяч км с ними обычно ничего не происходит. К 150 тысячам км может растянуться цепь ГРМ да возникают локальные течи. Можно даже не регулировать тепловые зазоры, хотя и нужно. Затем приходит время что-то делать с поршневыми кольцами и маслосъемными колпачками (нарастает угар масла). Ресурс – свыше 350 тысяч км.

Альтернатива – дизель Peugeot 2.2 в 156-сильной версии с одним турбокомпрессором. На вторичке крайне редок. Слабости типично дизельные: чувствительная топливная аппаратура, забываются отходами сажевый фильтр и клапан EGR, текут теплообменники, быстро сдается демпферный шкив.



**⚠️** Есть нарекания к эргономике: руль не регулируется по вылету, клавиши стеклоподъемников не подсвечены, кнопки обогрева сидений на самих сиденьях трудно найти на ощупь – и так далее.

В остальном прекрасный мотор с ресурсом свыше 400 тысяч км. Его сочетание с роботом часто называют оптимальным. Может быть, но только до пробегов 120–150 тысяч км, пока у робота не начнутся старческие недомогания.

**🏠** Под французскими индексами F1CJA/W1CJA скрывается JF011E – пожалуй, самый крепкий из вариаторов Jatco. Жизнестойкость его прямо зависит от года выпуска С-Кроссера: на машинах до 2011 стоял выносной радиатор, после – простой теплообменник, с которым перегревы стали обычным явлением. Не обязательно стоять в жару в пробке, достаточно часок проехать на высокой скорости – и CVT перейдет в аварийный режим.

От режимов работы и тщательности обслуживания зависит износ всего, так что ресурс неопределенный. Известны «одиннадцатые» Jatco, убитые до 100 тысяч км, но есть и такие, что без вмешательств дожили до 250 тысяч. Проблема вторички: невозможно узнать, как прежние владельцы обращались с вариатором.

Примерно то же можно сказать и о сочетаемом с дизелем роботе Getrag 6DCT470 с двумя сухими сцеплениями. Это неплохой агрегат, заточенный на большой крутящий момент – его ставили на спортседан Mitsubishi Lancer Evolution X. Но обещанные 200 тысяч км не всегда достижимы. Сцепление обычно надо менять еще до 150 тысяч км.

МКП (пять или шесть ступеней) надежные, чаще встречаются в комбинации с моторами 2.4 и полным приводом. У Peugeot 4007, кстати, механика дружит только с дизелем.

Подключением задних колес ведают электроника и муфта, которая легко перегревается. Имитация блокировки «центра» работает хорошо, но в тяжелые грязи лучше не соваться. И диагонального вывешивания – избегать.

**🏠** Подвеска крепкая, но жестковатая и тряская. К 100 тысячам км сдаются стойки и втулки стабилизатора, иногда рулевые наконечники и амортизаторы. При активной манере езды быстро изнашиваются тормозные колодки.

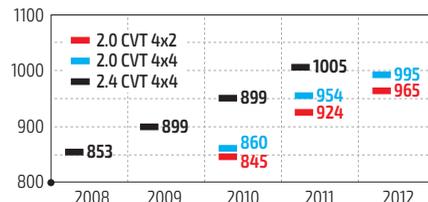
**⚠️** Много нареканий по электрике: сбой в блоке микроклимата, стеклоподъемников, управления аудиосистемой на руле. На старых машинах барахлит блок ETACS (система контроля электрики): тогда уже может захандрить всё, включая фары и стеклоочиститель. Эта же беда и у Аутлендера, лечится заменой блока.

**EURO NCAP** : для С-Кроссера не проводился. Outlander показал ☆☆☆☆ (2007).

**Самое массовое предложение на вторичке: С-Crosser 2.4 CVT 4×4**

**ВЫБОР 3P С-Crosser 2.0 МКП 4×2**

**Ориентировочные цены на вторичном рынке, тыс. руб.**



**ЗА ТЕ ЖЕ ДЕНЬГИ**  
 Hyundai ix35  
 Mazda CX-7  
 Nissan Qashqai  
 Volkswagen Tiguan



# НОЕВ КОВЧЕГ

Семиместный праворульный минивэн Toyota Noah на агрегатах кроссовера Toyota RAV4 – за 2 млн рублей.

Автор Александр Виноградов, фото: Георгий Садков

## Toyota Noah

Длина/ширина/высота/база 4710/1735/1825/2850 мм  
 Снаряженная/полная масса 1600/1985 кг  
 Двигатель бензиновый двигатель, Р4, 16 клапанов, 1986 см³, 112 кВт/152 л.с. при 6100 об/мин; 193 Н·м при 3800 об/мин  
 Топливо/запас топлива АИ-92/55 л  
 Смешанный расход топлива 6,3 л/100 км  
 Трансмиссия передний привод, CVT

У Тойоты одной из самых ходовых моделей остается семиместный минивэн Noah (есть модификации и на восемь человек). Наш автомобиль был привезен в 2021 году в четырехлетнем возрасте и тогда обошелся в 1,75 млн рублей. По состоянию на март нынешнего года 3–4 летний Noah со всеми растаможками и доставками тянет на два миллиона. Стоит ли ждать подвоха?

## Следите за внешностью

Внутри и снаружи Noah – типичный японец. Высокий, но узкий кузов

с огромной площадью остекления и обилием хрома. Красивый обвес может стать небольшой головной болью зимой, особенно с учетом скромного клиренса в 16 см. Хромированный декор вроде неплохо держится в реагентных зимах. На этом автомобиле он еще сохранил лоск.

После покупки обязательно надо снять хромированную накладку на двери багажника. Под нее попадает вода и ничем не обработанные отверстия для креплений быстро корродируют. Так что лучше сразу залить их антикором и закрасить всю поверхность

**В** России новые минивэны стали вымирающим видом. А спрос на них есть – доказательством тому большое предложение на вторичке. Особенно среди машин с правым рулем.



Второй ряд двигается в двух направлениях. В крайнем положении можно закинуть ногу на ногу. Третий ряд формально трехместный, хотя подтвердить это смогут только дети.

Сиденья третьего ряда откидываются вбок. Вместимость багажника в двухрядном варианте огромная. А порог – ниже колен.





Модели для внутреннего японского рынка традиционно радуют мелкими «фишками».



Блок центральных подстаканников выдвигной. Если его убрать, можно спокойно ходить по салону не выходя из машины.



Интерьер типичен для Тойот конца прошлого десятилетия. Отличное качество сборки в сочетании с простенькими материалами. Набалдашник селектора АКПП уже перетягивали.



Количество отделений и ящичков в салоне Ноя больше, чем у всей бывшей российской линейки Тойоты вместе взятой.

### Стоимость некоторых запасных частей, Р

	Оригинальные детали	Заменители (средняя стоимость)
Масляный фильтр	870	750
Воздушный фильтр	1700	1400
Свеча зажигания	1560	1350
Передние тормозные колодки	8450	5900
Стойка переднего стабилизатора	4500	2300

под накладкой в прозрачную пленку. Иначе через пару зим увидите рыжие подтеки. Защитная пленка не повредит и «пескоструйным» областям – капоту и некоторым участкам порогов. Толщина краски не впечатляет и сколы до металла образуются легко.

В салоне между всеми тремя рядами можно перемещаться не выходя из машины. А если речь о детях, то еще и в полный рост. Ноев ковчег примет на каждый ряд по паре. Последний вроде как рассчитан на троих, но взрослым людям ширины не хватит.

Зато если откинуть сиденья третьего ряда, то багажник образуется большой. Легко можно закатывать велосипеды в прямом смысле этого слова. Высота



Подобная компоновка климат-контроля у праворульных японцев обычное дело – удобно и компактно.

это позволяет, а порог расположен практически у земли.

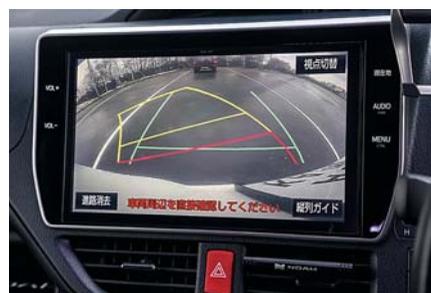
Ну и куда же без разных секретов и забавностей, от большого числа отделений и столиков до веселых уведомлений на японском и анимированных часов в виде сов.

Собран интерьер с прецизионной точностью, но материалы так себе. Речь не столько о жестком пластике, сколько об обивке и коже. Ручка селектора была перешита еще до 100 тысяч километров, а набивка водительского сиденья уже теряет форму. На боковине появились неприятные складки.

### Родное сердце

Рассчитывать на бешеную динамику с двухлитровым атмосферником мощностью 152 л.с. не стоит. Но в тандеме с вариатором K114 он образует вполне комфортную связку. Расход топлива не повергнет в шок – в смешанном цикле 10–11 л/100 км.

Двигатель прекрасно знаком по леворульным моделям вроде RAV4 предыдущего поколения. А потому закрыты вопросы с поиском запасных частей и с надежностью. С первым нет проблем как по ассортименту, так и по ценам.



Конфигурация меню не отличается от европейских Тойот и будет понятна даже несмотря на иероглифы. Интересно, что качество картинки с камеры заднего вида выше, чем у дорогого Land Cruiser Prado.

С надежностью тоже всё очень неплохо. Двигатель 3ZR-FAE легко выхаживает 300–350 тысяч без вмешательства. Слабое место у него только бездрессельная система Valvematic, регулирующая высоту подъема клапанов. Именно ее блок управления порой выходит из строя уже на 100 тысячах км. Есть слабые места и у вариатора. На RAV4 он живет долго, но почему-то на других моделях случаются проблемы с быстрым износом подшипников валов. И Noah тоже в группе риска.

Платформа MC, на которой построен Noah, послужила основой предыдущим «Рафику» и Королле. Так что покупка



Двухлитровый двигатель 3ZR-FAE мощностью 152 л. с. прекрасно знаком нам по кроссоверам RAV4 или Lexus NX.

Слабое место кузова – хромированная планка на двери багажника. Под нее попадает влага и точки крепления начинают ржаветь.

Noah неплохо едет по дорогам любого типа. Но нужно быть готовым к боковому ветру – парусность у высокой машины большая.



тормозных колодок или элементов подвески не вызовет проблем. Гены означают и усредненное поведение на дороге. Noah едет понятно и надежно, но без искорки. Своей вальяжностью он чем-то напоминает американские машины. Только парусность напрягает – при движении по трассе порывы бокового ветра неприятно раскачивают машину.

### Правый выбор

Несмотря на недостатки, относительно свежий Noah можно считать достойным выбором, если нужен относительно свежий взн для большой семьи. Конечно, если не смущает неправильное расположение руля и слабая проходимость. Первую проблему отчасти решает отличная обзорность и возможность перемещаться по салону (если нужно взять

парковочную карту в торговом центре, например). Со второй придется смириться. Как и с риском переборки варианта. Но за два миллиона рублей конкурентов найти сложно. Они будут либо сильно старше, либо сильно меньше. Да и магию Тойоты никто не отменял – ликвидность у любой модели остается запредельной. И для праворулек это тоже справедливо.

**3P**

### ВОСТОЧНЫЕ ЭКСПРЕССЫ

Среди полноценных японских минивэнов есть три праворульных кита. Помимо Тойоты Noah это Nissan Serena и Honda Stepwgn.

Цены на трехлетний Nissan  лежат в диапазоне от 1,8 до 2,4 млн рублей. Серены у нас гибридные, а ценник зависит от бензиновой составляющей. Это может быть двигатель 1.2 мощностью 84 л. с., в паре с которым



работает 100-киловаттный электромотор. Есть и более мощный гибрид с бензиновым двигателем MR20DD, прекрасно знакомый нам по кроссоверам Qashqai и X-Trail (2.0, 150 л. с.).

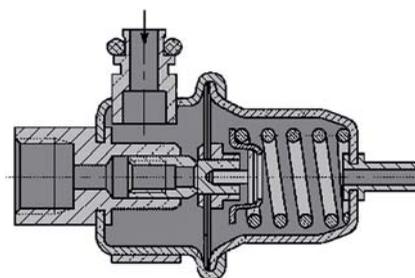
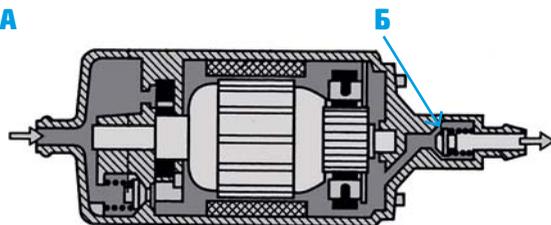
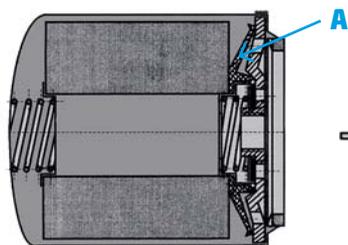
Чуть дороже (на 150–200 тысяч) космический компактвэн **Honda Stepwgn** . На рынке есть как гибридные версии

с двухлитровым двигателем мощностью 145 л. с., так и чисто бензиновые – с турбомотором 1.5 (150 л. с.). Интересная особенность Хонды – пятая дверь-трансформер. Удобная вещь! Но дорогая: в случае наезда сзади новая дверь багажника обойдется в 200–250 тысяч рублей.



# БЕЗ НИХ – НИКУДА

За ответ на задачу № 180 «Клапан – бездельник» (ЗР № 3, 2023) Александр Милованов из г. Пензы получает от компании Playme-Russia автомобильный видеорегистратор Playme KVANT с функцией GPS-информирования.



**Масляный фильтр. А** – противодренажный клапан. **Бензонасос. Б** – обратный клапан. **Регулятор давления топлива.**

**В** очередной задаче читателям предлагалось рассказать, какой клапан или клапаны открыты на протяжении всей работы двигателя автомобиля. Ответов пришло очень много. Были даже письма с предположением, что постоянно должен быть открыт впускной клапан, потому что только «поступление топлива» позволяет двигателю работать. К сожалению, этот ответ неверен, а его автору нужно продолжить изучение интереснейшего технического устройства – автомобиля.

Победитель нашего конкурса рассказал о нескольких клапанах, постоянно открытых при работе двигателя.

**Первый из них** – противодренажный клапан в системе смазки. Он чаще всего входит в состав неразборного масляного фильтра, хотя может быть установлен отдельно. Нужен он для

увеличения ресурса двигателя. Противодренажный клапан препятствует вытеканию масла из фильтра и масляных каналов после остановки двигателя. Непроста в машинах, у которых ремонт двигателя очень дорог, ставят отдельный электрический масляный насос, который прокачивает масло по системе перед пуском мотора. Такая система используется в двигателях тепловозов, карьерных самосвалов и военной техники.

**Второй клапан** – обратный в системе питания двигателя. Обычно входит в состав электробензонасоса. Клапан не дает быстро падать давлению топлива в системе питания. Это ускоряет пуск двигателя после стоянки. Хотя еще встречается обратный клапан, расположенный на магистрали «обратки» в карбюраторных системах питания, начиная с ВА3-2108.

**Третий клапан** называется регулятор давления топлива (РДТ). Он служит для поддержания заданного давления бензина в топливной рампе, чтобы обеспечить правильную работу форсунок на всех режимах работы двигателя. Давление регулируется с помощью пружины, находящейся в корпусе РДТ, и вакуума, забираемого из впускного трубопровода. Это нужно для обеспечения постоянного перепада между давлением топлива и воздуха. Чем меньше открытие дросселя, тем больше открывается РДТ, и тем больше топлива уходит обратно в бак. В более свежих машинах клапан неуправляемый, в нем нет трубки от впускного трубопровода, а подачу топлива определяет блок управления двигателем.

**Четвертый клапан** не называется клапаном, и его сложно назвать автомобильным, но он имеет тот же принцип действия. Это крышка выхлопной трубы глушителя. В детстве мы любили наблюдать за работой спецтехники – тракторов, экскаваторов. На самой верхушке выхлопной трубы, расположенной вертикально, прыгала металлическая заслонка. Это не «колхоз», а техническое решение из общего машиностроения. Такое простое приспособление предотвращает скопление воды в системе выхлопа. Во время стоянки дождевая вода может накопиться в большом количестве и при пуске двигателя вызвать гидроудар. **ЗР**



**ЗАДАЧА**  
№ 183

## Пуля с проводками

Васильич как-то поделился с коллегами: «Вроде бы, все датчики уровня в машине знаю. В тормозном бачке – контакты или геркон стоят. В бензобаке – переменный резистор, и, иногда, отдельный

контакт на лампочку. А тут бензонасос на Матизе помогал соседу менять, так увидел нечто вроде пули с двумя проводками. Что за устройство, как работает?» Заодно напомните, все ли датчики уровня в автомобиле перечислены, и на каких принципах они работают?

## Короткие ответы не рассматриваются.

Ответ с пометкой «Конкурс» отправьте до 1 июля 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.**

Александра Милованова поздравляем с победой!

**Автомобили парка 3P**



**CHEVROLET COBALT**  
2013 | 160 000



**CHEVROLET NIVA**  
2013 | 167 000



**CITROEN C4 SEDAN**  
2013 | 121 000



**CHERY TIGGO 4 PRO**  
2022 | 17 500



**DATSUN MI-DO**  
2015 | 107 000



**VOLKSWAGEN CADDY**  
2013 | 215 000



**VOLKSWAGEN GOLF 7**  
2013 | 132 000



**ЛАДА ЛАРГУС**  
2012 | 148 000



**ЛАДА ВЕСТА**  
2015 | 109 000



**ЛАДА ВЕСТА SW CROSS**  
2021 | 49 000

год выпуска | текущий пробег, км



# ХРУСТ И РЖАВЧИНА

Александр  
Виноградов

Chevrolet Niva появилась в нашей редакции десять лет назад – в мае 2013 года. И за эту десятилетку успела пройти 167 тысяч км, что почти вдвое больше утвержденного заводом ресурса Нивы в 90 тысяч. Тем не менее, старушка всё еще жива. Хотя нельзя сказать, что к этому юбилею «Шнива» подошла в полном здравии.

Двигатель пока чувствует себя нормально и не страдает ни потерей мощности, ни расходом масла. Самым серьезным вмешательством можно назвать замену прокладки головки блока цилиндров. А совсем недавно пришлось заменить все патрубки системы охлаждения – резина потрескалась от возраста. Вместе с антифризом всё обошлось в 4000 рублей. Но больше хлопот доставила сама замена – в моторном отсеке тесно, приходится снимать много лишнего. Заодно поменяли приводной ремень с роликами.

В последнее время немного изменился звук выхлопа. Замена прокладки приемной трубы лишь частично решила проблему.

На 165 тысячах пришлось заменить гайку выходного фланца заднего редуктора. Ее ослабевающая затяжка – обычное дело у Нивы. Замену осложняет то, что карданный вал нельзя скинуть со шпилек фланца. Приходится «отстегивать» задний мост и отодвигать его.

Хотя в нашем случае это всё равно надо было делать – пришли в негодность резиновые втулки всех реактивных штанг. Они редко выдерживают больше 50 тысяч км. Комплект обошелся в 2400 рублей.

Раздаточная коробка и передний мост себя чувствуют нормально, чего нельзя сказать про коробку передач. Стала подхрустывать вторая передача при переключении вниз. Приходится ювелирно работать сцеплением и газом. Судя по симптомам, износилось блокировочное кольцо второй передачи.

Больше всего возраст сказался на кузове. Ржавчина атакует его без стеснений и местами уже основательно. Сколы до металла на кромке капота сдались первыми – краска начала пузыриться и облезать. Красить его уже нет

## Chevrolet Niva

**1.7 (80 л.с.), М5**  
Изготовитель – GM-АвтоВАЗ  
Год выпуска – 2013  
В эксплуатации «За рулем» – с мая 2013 года  
Пробег на момент отчета – 167 300 км  
Публикации в ЗР: № 10, 2013; № 1, 8, 2015; № 7, 2018; № 9, 2019; № 7, 2020

## Расходы на эксплуатацию и обслуживание (0–167 300 км)\*, ₽

<b>Расходы на содержание (0–145 000 км):</b>	<b>816 369</b>
Из них на бензин (АИ-95, средний расход 10,5 л/100 км)	609 204
<b>Расходы на содержание (145 000–167 300 км):</b>	<b>133 543</b>
Из них на бензин (АИ-95, средний расход 10,5 л/100 км)	116 786
ТО	5200
Гайка хвостовика редуктора	62
Щетки стеклоочистителя	960
Патрубки системы охлаждения	1988
Антифриз	1890
Реактивные штанги заднего моста	2390
Ремень генератора с роликами	2250
Прокладка приемной трубы	90
Шланг дросселя	198
Бензостойкий шланг с хомутами	598
Дефлектор на капот	801
Лампа стоп-сигнала	56
<b>Общие расходы</b>	<b>949 912</b>
<b>Стоимость 1 км пробега</b>	<b>5,68</b>

\* Без учета расходов на полис ОСАГО и каско.



Капот за десять лет окончательно потерял вид – сколы подверглись коррозии.



Ослабевающая гайка хвостовика заднего редуктора – обычное дело.



Чтобы добраться до ремня и роликов (не только для замены, но и для регулировки), приходится снимать все листы защиты снизу. Сверху доступа нет.

смысла, ибо с обратной стороны видно, что металл пострадал сильно. Проще будет заменить капот, а пока спереди мы временно поставили дефлектор.

Коррозия появилась на порогах и в проемах задних дверей. Что еще раз подтверждает простую истину – без дополнительной обработки через 10 лет кузов Шви Нивы начнет сдавать. Все опасные места вроде порогов, проемов и капота при покупке надо сразу затягивать в пленку. Мы этого не сделали, и теперь единственным выходом остается покраска с частичной заменой железа.

Салон, несмотря на то, что в машине постоянно возили шины (в том числе и шипованные), сохранился лучше. Пластик панели и дверей не потрескался. А все повреждения остались от контактов с крышками.

Периодически случаются мелкие глюки электрики. Из самого свежего – перестал работать плафон освещения багажника. Отгнил контакт в замке пятой двери, что решается лишь его заменой.



Пластик салона неплохо перенес первую десятилетку.

Снаружи товарный вид сохранился, но коррозия уже буйствует внутри.



Двигатель держится, но патрубки системы охлаждения были заменены из-за трещин.



С этого сезона «Шнива» ездит на китайских шинах Sailun, неплохо показавших себя в нашем шинном тесте (ЗР № 4, 2023). Посмотрим, как обстоят дела с ресурсом.

Проблем у Шнивы хватает, что неудивительно при ее пробеге и возрасте. С другой стороны, могло быть и хуже – учитывая условия, в которых наш автомобиль работал все эти десять лет.

Не могут не радовать и доступные во всех смыслах запасные части. Цены не кусаются, а найти их можно в любом нормальном магазине запчастей. Так что пациент скорее жив. Посмотрим, в каком состоянии Chevrolet Niva дотянет до следующей круглой отметки – 200 тысяч км. И дотянет ли? **ЗР**

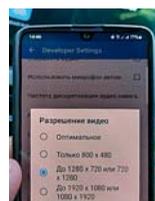


## CHERY TIGGO 4 PRO 1.5T (147 л.с.), CVT, 2022 г.в.



### Никита Гудков

Tiggo 4 Pro не хватает производительности «железа» медиасистемы. Ярче всего это выражается при подключении смартфона по протоколу



Android Auto – задержки в откликах на касания сенсорного экрана достигают 2–5 секунд. Сгладить ситуацию можно, уменьшив в настройках самого приложения Android Auto в телефоне качество посылаемого машине видеосигнала. Для этого в приложении заходим в режим разработчика (надо 10 раз тапнуть по пункту меню «версия»), и в нем устанавливаем разрешение видео «до 1280×720 или 720×1280». Конечно, всё это делаем на свой страх и риск – но пока, кроме менее четкой картинки, я особых проблем не заметил. Зато Android Auto наконец можно нормально пользоваться. Думаю, совет сработает и на других автомобилях с «тормознутыми» головными устройствами.

## CITROEN C4 1.6T (150 л.с.), А6, 2013 г.в.



### Сергей Канунников

Незадолго до очередного ТО застучала правая шаровая опора. Верный признак – особенно звонкий звук при проезде неровностей с вывернутыми колесами. Опора обошлась в 600 рублей, работа по замене – в 1440 рублей. Кстати, это всего вторая замененная шаровая за 120 тысяч км. Придирчивая диагностика не выявила иных неисправностей. Помимо шаровой, дело ограничилось заменой масла, фильтров и свечей. Общая стоимость работ – 15 688 рублей. По нынешним временам вроде и недорого. Но масло купил отдельно. По совету спецов, которым верю, перешел с традиционного для французских машин масла Total на Газпром Energy Active. Мало того, что стоит примерно в два раза дешевле – около 2000 рублей за 4 литра, так обещают еще и снижение расхода. Поездим, посмотрим...



# СБОРНАЯ МОСКВЫ

Разбираем на составляющие ЗИС-150 – первый после Великой Отечественной московский грузовик.

Автор Сергей Канунников

Грузовой ЗИС-150, выпуск которого начали в 1947 году, заложил основы многих послевоенных грузовиков ЗИС и ЗИЛ. Автомобиль принципиально отличался от ЗИС-5, который делали еще с 1933-го. Ведь конструкция «Захара» восходила к концу 1920-х годов – а конкретно, к американскому грузовику Autocar SA. Вот почему интересно сравнить ЗИС-150 именно с предшественником ЗИС-5, а также с зарубежными аналогами-ровесниками.



**ЗИС-150** стал первой принципиально новой машиной завода с начала 1930-х. Он имел совершенно новую, трехместную кабину. Первые автомобили 1947 года из-за недостатка стали имели деревометаллическую кабину. С 1949-го выпускали грузовики уже с полноценной стальной кабиной.



Предком ЗИС-150 был предвоенный опытный **ЗИС-15**. Несколько прототипов сделали в самом конце 1930-х. В основном ЗИС-15 отличался от ЗИС-5 именно кабиной и увеличенным бензобаком. На одном из прототипов стоял серийный мотор в форсированной версии. Кабину ЗИС-15 сделали под влиянием американских аналогов. Больше всего она похожа на кабину Dodge серии D.



Кабину ЗИС-150 создали по мотивам американского грузовика **International KRT1** 1940 года. Но кроме кабины у KRT1 нет ничего общего с нашей машиной.

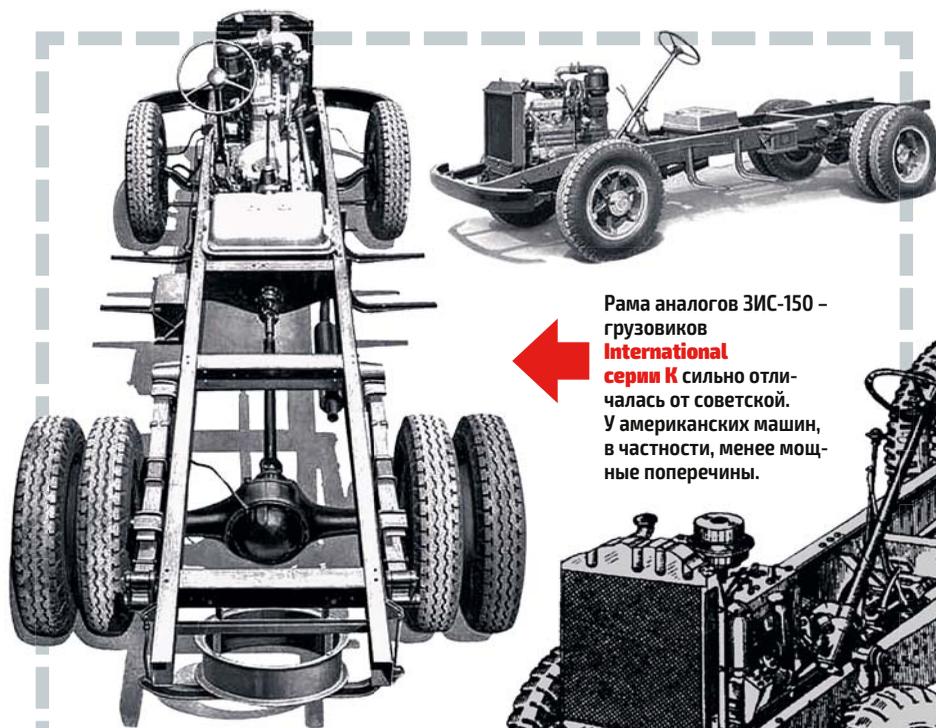
На первых **ЗИС-150** стояла необычная для грузовиков нарядная комбинация приборов с полуovalным спидометром. Такую же комбинацию ставили и на ярославский грузовик ЯАЗ-200.



Советская комбинация приборов копировала приборы легковых автомобилей и грузовиков **Chevrolet** конца 1930-х годов.

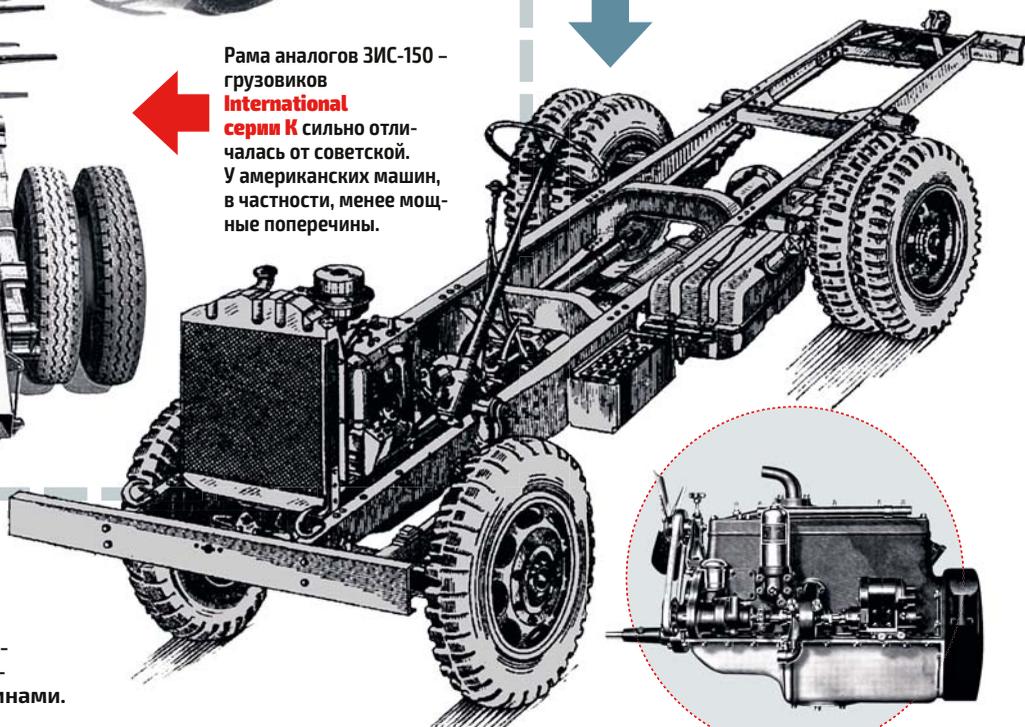
На более поздних **ЗИС-150** применяли отдельные простые круглые приборы с наружной подсветкой.





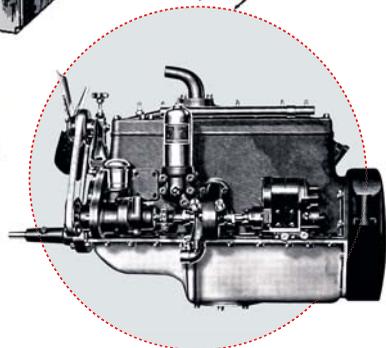
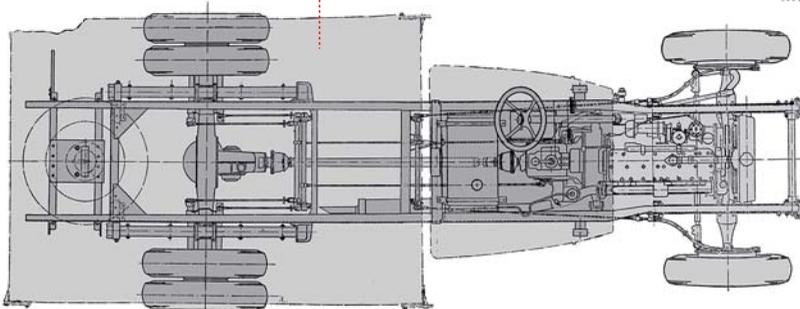
**ЗИС-150** с колесной базой 4100 мм в варианте бортового грузовика снаряженной массой 3900 кг был рассчитан на 4000 кг груза. Он получил совершенно новую раму, сделанную, как и на иных советских грузовиках, с запасом по перегрузке и под установку разнообразного специализированного оборудования.

Рама аналогов ЗИС-150 – грузовиков **International серии K** сильно отличалась от советской. У американских машин, в частности, менее мощные поперечины.



### Предвоенный ЗИС-5

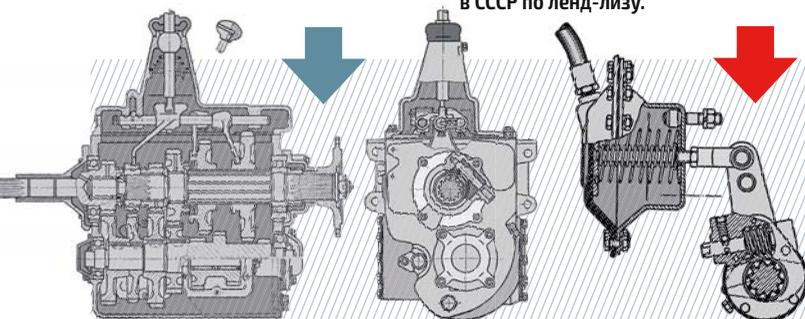
с колесной базой 3810 мм и снаряженной массой 3100 кг имел грузоподъемность 3000 кг. Совершенно иная, нежели у ЗИС-150, рама была проще – и с менее массивными поперечинами.



Двигатель ЗИС-120 – развитие мотора ЗИС-5, родившегося от американского **Hercules** конца 1920-х. Однако мотор ЗИС-120 получил значительные изменения. Рядный нижнеклапанный шестцилиндровый двигатель объемом 5,56 л (101,6×114,3 мм) при степени сжатия 6,0 развивал 90 л.с. при 2400 об/мин. Прежний мотор ЗИС-5 со степенью сжатия 4,7 выдавал 73 л.с. при 2300 об/мин. На одном из предвоенных опытных ЗИС-15 стоял агрегат мощностью 82 л.с. при 2300 об/мин со степенью сжатия 5,3.

**ЗИС-150** обрел новую пятиступенчатую коробку с повышающей пятой передачей (6,24/3,32/1,90/1,00/0,81) и синхронизаторами. На старом ЗИС-5 стояла четырехступенчатая коробка (5,95/2,84/1,76/1,00) без синхронизаторов – американской конструкции David Brown.

Советский грузовик получил пневматические тормоза – впервые на автомобилях ЗИС. Конструкцию заимствовали у американцев. Аналогичные системы с конца 1930-х годов в США применяли на автобусах, а также на тяжелых грузовиках. В частности, на автомобилях **Diamond и Reo**, которые во время войны приходили в СССР по ленд-лизу.



## МИЛЛИОН С ПЛЮСОМ

Грузовый **ЗИС-150** – грамотно скомпонованный сборник достижений советского и американского автопрома. В СССР эта машина стала большим шагом вперед. И получилась именно такой, какой и мог стать первый послевоенный грузовик разоренной страны – простой, не самой передовой, но прочной.



ЗИС-150 делали до 1957 года и выпустили более 771 тысячи машин! С 1957 по 1965 годы выпускали модернизированный ЗИС-164 (на фото) с моторами мощностью до 100 л.с. Таких автомобилей изготовили еще 380 тысяч. Грузовики этих семейств стали первыми для завода, чей тираж превысил миллион экземпляров.



# ЧТО ЗА ПТИЦА?

История Packard 180 – от рождения и первого визита в СССР до наших дней.

Автор Сергей Канунников, фото: Константин Якубов

**М**шины этой американской марки хорошо знали в СССР. По крайней мере те, кто интересовался автомобилями. Ведь Паккарды с конца 1920-х встречались не только в Москве, но и в других крупных городах. Ездили на них высокие государственные и партийные

чиновники, включая самых высоких во главе со Сталиным. Их машины разглядеть, правда, было сложно. Как писал Борис Слуцкий: «Однажды я шел Арбатом/Бог ехал в пяти машинах...». Это – про Паккарды, ну или уже про бронированные ЗИС-115, родственные американским лимузинам. В общем, Packard 180 нам не чужой.

## Старший брат

Оптимизация – желание зарабатывать больше, тратя меньше, к хорошему, часто, не приводит. По крайней мере, фирму Packard не привела. Впрочем, деваться компании некуда – конкурировать с огромными концернами становилось в конце 1930-х всё труднее.

Вот компания Packard в 1939-м и отказалась от прославленной модели Twelve с двигателем V12. А ведь первую 12-цилиндровую машину фирма выпустила аж в 1915-м. Но спрос стремительно падал и на флагманскую модель стали ставить рядную «восьмерку».

Кроме того, все предвоенные модели внешне стали уж очень похожи. Именно сходство дорогих автомобилей с более дешевыми многие историки считают началом конца компании. Но до этого было еще полтора десятилетия. А пока



Фирменная «птичка» Паккарда начала 1940-х.

## ОДИН ВОСЕМЬДЕСЯТ

Packard One Eighty выпускали в 1940–1942 годах. В 1941-м фирма предлагала десять кузовов, в том числе заказные – ателье Le Baron и Darrin. Автомобиль оснащали рядным 8-цилиндровым двигателем мощностью 160–165 л. с. и трехступенчатой коробкой передач с овердрайвом. В 1941-м изготовили 930 автомобилей серии 180.



«Усы» на бампере – американская тюнинговая опция.



Американский стиль – числительные, написанные буквами.



Над фарой – указатель поворота.

на дворе – последний мирный и для СССР, и для США 1941 год. Компания еще в силе. Именно в этом году выпустили роскошный цветной (!) рекламный фильм *Coming out party*, в котором американцы разных социальных слоев восторженно оценивают самые новые Паккарды.

После бомбардировки Перл-Харбора 7 декабря 1941 года американская промышленность стала переходить на военные рельсы. Компания Packard, успевшая, как было принято в Америке, представить осенью 1941-го модели 1942 года – в том числе. Именно в 1941-м собрали величественный



Фирменный шрифт есть даже на переднем бампере.

Рядная «восьмерка» развивает 165 л. с.



лимузин Packard 180 (американцы писали *One Eighty*, модель называли еще и *Super Eight*), с которым мне удалось познакомиться. Делали эту модель лишь с 1940 по 1942 год. В 1941 году компания выпустила около 73 тысяч автомобилей, но вот таких – старших 180-х – всего 930. Зато с десятком кузовами. Даже семиместных лимузинов предлагали два – с разным дизайном.

Каждый год фирма обозначала свои автомобили отдельными сериями: в 1940-м делали серию 18, потом 19 и 20. Так, что этот лимузин с базой 3759 мм и мотором в 5,8 л – с заводским обозначением 1908.

Кстати, двигатель числили самой мощной американской

«восьмеркой» своего времени. Указывали мощность – 160–165 л. с., а V8 фирмы Cadillac развивал 150 л. с. Но компании было чем гордиться и помимо мощного мотора.

Если внешне старшие Паккарды, действительно, мало отличались от младших, то по тому, что теперь называют комплектацией, модель 180 была на высоте. Чуть ли не впервые на Паккарде появился электрогидропривод всех стекол, включая лимузинную перегородку. На панели приборов – электрические часы, сзади – механические. Они, правда, мелкие и видно их плохо, но уж больно красивы!

В автомобиле два радиоприемника. Задний – в багажнике



Звуковые сигналы – отдельный элемент автомобильного искусства.



Рычажки замков капота спрятаны в его боковинах.



Многоэтажные бамперы – американский стиль.

Ранг модели – «180» – указан даже на колпаках колес.





Салон Паккарда – набор всего самого передового из того, что было в американском арсенале начала 1940-х.

Рычаг переключения передач – под рулем.

Часы в дорогих автомобилях – хороший тон.



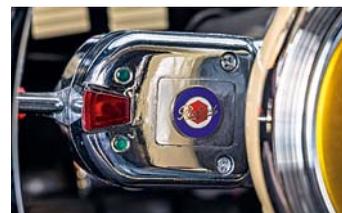
Над приемником – небольшая, но красивая пепельница.



В штатном комплекте – самый современный на то время радиоприемник.



Вытянутая шкала спидометра – мода рубежа 30–40 годов.



Слева, как и положено – управление указателями поворотов.



## БЛИЗКИЙ РОДСТВЕННИК

**ЗИС-110**, сделанный по образу и подобию Паккарда-180, производили с 1945 по 1958 гг. Стандартный рядный восьмицилиндровый двигатель развивал 140 л. с., форсированный – 162 л. с. Помимо лимузинов, собирали несколько версий кабриолетов, кареты скорой помощи, бронированные ЗИС-115, единичные полноприводные автомобили. Всего изготовили 2089 экземпляров всех модификаций.

с управлением на правой стенке салона. Звучать, разумеется, должна музыка из «Серенады солнечной долины» Брюса Хамберстоуна. Ну, или, скажем, песня в исполнении Валентины Серовой из нашей картины «Сердца четырех» режиссера Константина Юдина, как и «Серенада» 1941 года. Правда, «Сердца» вышли только в 1945-м и были жестко раскритикованы рецензентами.

На перегородке в Паккарде есть даже регулировка скорости вентилятора системы отопления. Правда, дотянуться до нее с мягкого дивана очень непросто. Впору сажать на левое откидное сиденье – стропонтен – грума, как некогда в каретах на запятки. Ну или охранника.

Не хватает здесь разве что кондиционера. Кстати, сторонние фирмы кондиционеры на Паккарды уже ставили, но прибор занимал чуть ли не половину здорового багажника.

## И корабль плывет

У Паккарда механическая трехступенчатая коробка передач, но... пятискоростная. Повышающая передача – овердрайв – работает и на второй, и на третьей скоростях. Если отпустить и снова нажать педаль, когда на панели зажжется зеленая лампочка, включается та самая повышающая передача. А если отключить устройство, тяга такова, что на этом Паккарде, кажется, можно пахать.

Сидя за рулем лимузина, невольно чувствуешь повышенную ответственность. Не только из-за стоимости автомобиля. Разворот – серьезное занятие: на четырехполосной дороге это получится только из крайней правой полосы. Спасибо, что руль удивительно нетяжелый.

Еще более неожиданно эффективны тормоза. Усилителя нет, но привыкать надо скорее к некой остроте, чем к «дубовой» задумчивости. А любая резкость

противоречит самой философии этого лимузина. Ведь там сзади на мягком диване непременно кто-нибудь значительный, кого негоже тревожить.

Разгон адекватен размерам и назначению автомобиля. Резвее, в общем-то, и не надо. Такие лимузины не для спешки. Тем более что любые более-менее резкие маневры вызывают забавное, но не очень приятное ощущение. Мало того, что подвеска предельно мягкая. Кузов, стоит зайти в поворот чуть энергичней, двигается отдельно от рамы, словно норовя с нее соскользнуть. Эффект этот прекрасно помню еще по общению с нашим ЗИС-110. Который, повторю, Паккарду-180 совсем не чужой.

## По указу от сорок второго

Не надо быть большим специалистом, чтобы увидеть внешнее сходство ЗИС-110 и американского лимузина. Впрочем, много и отличий. Самые бросающиеся



Салон обит добротным, дорогим сукном.

Предусмотрены основательные ремни для удобства выхода из машины.



Как и положено, в лимузине – подъемное стекло. Причем с электрогидроприводом.



В задней части салона – свои отдельные часы.



На боковинах – тумблеры управления стеклами – дверей и перегородки салона.



Над пепельницей – управление вторым радиоприемником, установленным в багажнике.



Лимузинные откидные сиденья – стропонены.

в глаза: у советской машины нет массивных и в начале 1940-х уже устаревших чехлов для запасок на крыльях, широких подножек. И вообще, ни одна крупная кузовная, ни более мелкие салонные детали американской и советской машины не взаимозаменяемы. Скажем, панели приборов очень похожи, но в деталях отличаются. Но общую стилистику в Союзе воспроизвели старательно.

Так хотел главный заказчик страны – Иосиф Сталин. Ему еще с 1930-х нравились именно Паккарды. И на заводе уже в 1942-м получили прямые указания: послевоенный советский флагман должен быть похож на американский. А за основу взяли самую свежую предвоенную модель.

Под кузовом сходства между ЗИС-110 и Паккардом еще больше, чем снаружи. Рама с Х-образным усилителем – практически скопирована.

Рядная «восьмерка» ЗИС-110 и по геометрии, и по конструкции тоже фактически американская. Правда, базовый советский двигатель развивал 140 л.с., но позднее появилась и форсированная 162-сильная версия для бронированного ЗИС-115. Советская коробка передач даже по передаточным числам – паккардовская, но без овердрайва.

В кремлевском ГОНе Паккарды-180 уже не служили. В Союз привезли, говорят, всего две машины именно в качестве аналогов будущего своего лимузина. Этот Packard – не из тех машин. Но менее интересным от этого, конечно, не стал.

### Крылья, клюв и сердце

Со знаменитой носовой фигурой – маскотом, изображающим величественную птицу, связана забавная история, которую приводят американские историки. Пеликан появился на Паккардах

в 1929-м, ведь эта птица была на фамильном гербе основателя фирмы. Птица регулярно меняла размеры и позы. Но в 1939-м компания вдруг переименовала ее в баклана. На этой машине 1941 года, получается, как раз – он.

Вообще-то, по некоторым, хотя и не всем классификациям, пеликан и баклан входят в одно семейство – веслоногих. Но самые лояльные поклонники марки возмутились. Нам бы их заботы! В 1951-м вернули пеликана. Но жить компании, не выдерживающей конкуренции с огромными могущественными концернами, оставалось уже всего несколько лет.

Те страсти давно улеглись. Теперь даже и крах компании, не говоря о забавных птичьих спорах – часть далекой истории. А живой артефакт – этот огромный, роскошный Packard 180 делает эту историю интересней и ярче.

## ПЕЛИКАНЫ В СССР

Марка Packard была известна в СССР еще до революции. В том числе и по грузовикам, которые компания тогда тоже делала. В начале 1930-х американские машины стали закупать для высоких советских чиновников. В Гараж Особого Назначения первые восемь кабриолетов пришли в 1933-м. С 1936-го поставляли закрытые автомобили, в том числе бронированные. В 1947-м в ГОНе числились одиннадцать бронированных лимузинов. В СССР завозили как 12-цилиндровые машины модели Twelve, так и 8-цилиндровые Super Eight. Некоторые Паккарды позднее переходили в руки частных владельцев. Иные живы до сих пор.



Packard Twelve, 1934 г.



Packard Super Eight, 1936 г.



Packard Валерия Чкалова, привезенный из США.



Бронированный Packard Twelve Иосифа Сталина, 1949 г.

Благодарим Олега Сидорова за предоставленную автомобиль.



Задняя оптика создавалась из фонарей от американского прицепа. Хромированные окантовки вытачивались самостоятельно, были добавлены китайские светодиоды и поворотники.

Двери удерживаются на двух газовых упорах.

За пару минут купе превращается в таргу – кожаная крыша снимается.



# РАЙ

# ПЕРФЕКЦИОНИСТА

ISV – спорткар, сделанный из Нивы, BMW и Икаруса. Своими руками!

Автор Александр Виноградов, фото: Александр Кульнев

**Х**орошо помню, как еще студентом впервые увидел это желтое купе в 2003 году на фестивале Автоэкзотика. Спустя двадцать лет и бесчисленное число модернизаций самодельный спорткар ISV (это инициалы создателя – Иванцов Сергей Владимирович) – в моих руках.

Хотя правильнее будет назвать его дримкар. А как иначе, строительство

началось еще в начале 80-х, и автомобиль до сих пор совершенствуется. Каково это – управлять чужой мечтой?

## Икарус-купе

Это далеко не первая самоделка, с которой мне довелось общаться, но самая качественная. Все линии и зазоры выверены словно у породистого немецкого спорткара. Перфекционизм – лучшее определение ISV. Облик гармоничен, хотя стал заложником тех стекол, что удалось раздобыть. Ветровое вырезано из стекла микроавтобуса РАФ, а заднее – от Икаруса. Гильотинные двери открываются с приятной тяжестью и поднимаются выше, чем у Lamborghini. А два

мощных газовых упора дают надежду, что не получишь дверь по голове (сразу вспоминается фильм «Назад в будущее»).

Интерьер сделан из того, что было, но понять это непросто. Доноров хватает – дефлекторы и приборка от Audi, кнопки – от вазовской «десятки». Но всё это переработано и удачно вписано в пространство. В итоге салон – не только самый качественный из попадавшихся мне самоделок (и не только наших), но и даст фору почти любому отечественному серийному автомобилю.

Пространственная рама из стальных труб одета в панели из стеклопластика. По технике ISV тоже создавался из того,



Часть элементов взяты от «бочки» Audi 80 и удачно вписаны в интерьер.



Изначально ISV был с механической вазовской коробкой, но потом был установлен пятиступенчатый автомат BMW. Селектор – оригинальный.



Общий стиль интерьера был сформирован почти сразу. Качество сборки и материалов превосходно. Отрадно, что и рабочее место вышло правильным.



Сиденья также от Audi 80, но переделаны почти до неузнаваемости.



Гордость создателя – авторские часы с пассажирской стороны, отдающие дань классическим Bugatti.

Образ у купе лаконичный, но гармоничный. Прохожие буквально сворачивают шею.

Со временем жигулевский мотор уступил место 16-клапанному двигателю BMW M42 объемом 1,8 литра и мощностью 140 л.с.



что удалось найти. Напомню, в начале 80-х, эпоху дефицита!

Подвеска, двигатель и коробка передач были взяты от Нивы. От полного привода пришлось избавиться – ведущими остались только задние колеса – хотя бы ради снижения веса до 1300 кг. Да и с компоновочной точки зрения стало проще.

В дальнейшем жигулевский мотор уступил место двигателю BMW M40 объемом 1,8 литра и мощностью 113 л.с. А затем появился новый мотор – тоже BMW и того же объема, но мощностью 140 л.с. По словам владельца, этот двигатель – окончательный. Вместо вазовской механики теперь стоит автомат от той же «трешки» BMW, что была донором мотора. Коробка не помещалась в отведенное ей пространство и пришлось немного спилить ребра жесткости у картера.

Со временем сменились и тормоза – негоже спорткару ездить с барабанами сзади. Создатель долго колдовал, пытаясь установить сзади вазовские дисковые механизмы с возможностью использовать стояночный тормоз. В итоге поступили проще – купили на разборке дисковую тормозную систему от Пасата B5.

Тормоза – лучшее, что есть в ходовой части ISV. Он прекрасно замедляется, да и информативность педали на высоте. Неплохо и динамика, хотя и не дотягивает до яркой внешности. Тем не менее, баварский четырехцилиндровый мотор весело разгоняет желтое купе.

Но мощнее двигателя не нужно – несмотря на низкий центр тяжести, в выражах ISV валится и кренится. Есть и продольная раскачка. Создатель не скрывает, что строил автомобиль без

единого расчета – даже пространственную раму сваривали «по месту». Зато плавность хода для спорткара отличная!

## Нет предела совершенству

Своими повадками ISV напомнил мне DeLorean DMC-12 (ЗР № 9, 2016). Такой же яркий внешне, и такой же «мягкий диван» по ездовым впечатлениям. Но при создании ISV и не было цели построить выдающийся с точки зрения поведения спорткар. Купе задумывалось прежде всего для того, чтобы покорять своей внешностью. И с этой задачей, как и DeLorean, оно справляется блестяще.

Разница в том, что Джон ДеЛореан построил автомобиль мечты для всех в округе и потерпел крах. А Сергей Иванцов строил машину для себя и крах тут невозможен. Ведь это только его мечта и больше ничья.

ЗР

## ДВАДЦАТЬ ЛЕТ СПУСТЯ

Самодельные спорткары делятся на два типа – либо выдающиеся с точки зрения инженерных решений, либо стильные шоукары с повадками обычной легковой модели. Сергей Владимирович Иванцов из Челябинска пошел вторым путем. В машинах его, прежде всего, привлекает стиль, он является поклонником итальянской школы дизайна (особенно Джорджетто Джуджаро). То, с ка-



ким упоением Сергей рассказывал мне о переходах кузовных линий своей машины, это подтверждает.

Постройка началась в 1982 году в эпоху тотального дефицита. В распоря-

жении была комнатка площадью 50 м². Чтобы посмотреть на макет со всех сторон, Сергей изготовил вращающийся стапель, который чуть было не стоил ему руки. Макетного пластика не было, потому Сергей Владимирович скупал весь детский пластилин, породив панику у населения: видимо, товар дефицитный, надо тоже брать!

С наступлением тепла пластилиновый макет поплыл и нужно было срочно снимать



панели из стеклопластика. Собрал из них кузов, но результат обескуражил – автомобиль вышел некрасивый. Выход? Делать всё заново. Так потихоньку желанный результат был получен. На покраску день-

ги выделил один из состоятельных друзей, что было очень кстати. Создание машины уничтожило не только силы, но и деньги. Спустя двадцать лет после начала, в 2002 году, автомобиль мечты был готов.

Литые диски, противотуманные фары, рейлинги на крыше – не говоря про мелочи вроде тонировки и молдингов. Эта «четверка» дополнена всем, кроме люка.



# DAS IST VAZ

Вспоминаем времена зарубежной популярности советских машин за рулем редкого ВАЗ-2104 1989 года выпуска для немецкого рынка. Автор Александр Виноградов, фото: Дмитрий Конин

**В**азовская «четверка» прожила долгую и интересную жизнь. Дебютировав в 1984 году, она стала не только последней моделью Жигулей, но и самым массовым универсалом в отечественной истории.

Вот только сегодня отыскать живой и ранний автомобиль сродни чуду – из них выжимали все соки и даже больше. И мы представляем вам маленькое чудо. В наших руках – не просто «четверка» советского выпуска, а машина для немецкого рынка, на которой установлены почти все

«допы», не снисвшиеся в те годы советскому потребителю.

## Главное – детали

Не думал, что буду ловить на себе любопытные взгляды прохожих за рулем белой «четверки». Однако множество непривычных деталей, вроде рейлингов на крыше, олдскульных литых дисков и песочного салона дают понять – этот ВАЗ-2104 не возит стройматериалы или овощи с фруктами. За таким наспигованным реэкспортом в 90-е годы у нас охотно гонялись – отчасти еще из-за устоявшегося мнения про спецборку

машин, предназначенных для европейского рынка. Однако это миф – никакой разницы в качестве машин «для них» и «для нас» не было.

Нет заслуги «экспортной» сущности и в том, как тихо Nova Combi едет. За это надо благодарить оригинальный двигатель ВАЗ-2105. Может, наличие ремня ГРМ и доставляет лишней головной боли (хотя привычная цепь тоже со временем изнашивалась). Но про это быстро забываешь, ибо на скорости в 80–90 км/ч я практически не повышаю голос.

Вместе с традиционной четкой работой избирательного механизма классической коробки это делает перемещение на универсале неожиданно приятным и комфортным.

Главное – не разгоняться быстрее 120 км/ч. Дело не столько в высоких

## Lada Nova Combi

Длина/ширина/высота/база  
4115/1620/1443/2424 мм  
Снаряженная/полная масса  
1020/1475 кг  
Объем багажника 345/1035 л  
Максимальная скорость 135 км/ч  
Разгон 0–100 км/ч 18,5 с  
Двигатель бензиновый, Р4,  
8 клапанов, 1294 см<sup>3</sup>; 47  
кВт/64 л.с. при 5600 об/мин;  
94 Н·м при 3400 об/мин  
Топливо/  
запас топлива АИ-92/42 л  
Трансмиссия  
задний привод; М4

Для начала 80-х такой интерьер еще можно было назвать условно современным. Руль с деревянным ободом – опция для Лады на европейских рынках.



Тахометра у «пятого» щитка приборов нет – он полагался только люксовым моделям вроде ВАЗ-2107.



Даже на четвертом десятке лет японский кассетник Sanyo работает как часы.

На фоне «двойки» у 2104 немного съели проем задние фонари. Но в остальном багажник – настоящая мечта советского дачника. Листая фирменные проспекты опций немецких дилеров, соотечественники недоумевали – почему всего этого не было у Жигулей для внутреннего рынка?



По отдаче 1300-кубовый мотор VAZ-2105 уступает «троечному» объемом полтора литра. Зато по части тишины работы его ременный привод ГРМ несравнимо приятнее цепи. Внешне двигатель легко отличить по алюминиевой клапанной крышке и отдельной крышке ремня ГРМ.

оборотам (передаточ-то четыре), сколько в поведении вагона. Универсалы часто стабильнее седанов на трассе, но к Жигулям это не относится. На высоких скоростях корма начинает неприятно гулять. Зато плавность хода никуда не делась – жигулевская подвеска приятно мягка. Всё это делало «четверку» на экспортном фронте куда популярнее седанов. В первые годы на внутреннем рынке она оставалась почти такой же дефицитной, как Нива.

### Смена восприятия

Но уже в 90-х Lada Combi бесконечно устарела даже в качестве дешевой рабочей лошади. Оттого почти весь выпущенный тираж стал оставаться в России. Тем более, долгое время альтернативы, если нужен универсал, просто не было.

Сиденья, впервые появившиеся на VAZ-2105, не самые удобные. Песочный цвет обивки и дверных карт – один из самых редких у 2104/2015.



Для габаритов «четверки» на заднем диване вполне комфортно.



И до самого начала 2000-х позиции «четверки» оставались несокрушимыми.

С появлением универсала VAZ-2111 (с которым мы узнали, что такое рейлинги на крыше) ситуация стала меняться. Из единственного универсала на рынке VAZ-2104 стал превращаться в самый дешевый. Появление дизеля, впрыскового мотора и массового оснащения салоном от некогда престижного VAZ-2107 не поменяло ситуацию. Проведя почти три десятка лет на конвейере, в 2012 году VAZ-2104 ушел на заслуженную пенсию.

Но это вовсе не означало, что рабочая карьера «четверки» на этом закончилась. Напротив – сочетание ультранизкой цены и вместительного багажника сыграло злую шутку. Даже ранние и ценные «четверки» стали гонять в хвост

и гриву с постоянным перегрузом. Возник парадокс: самый массовый универсал в отечественной истории стал самым редким среди Жигулей. Если речь идет о поиске живого экземпляра советского периода.

### Внезапный раритет

Так что если вам попался ранний образец, берегите его. Чтобы можно было еще раз услышать тихую работу родного 1300-кубового двигателя. Или почувствовать приятный запах раннего жигулевского салона (а не дешевую химию поздних машин).

Иначе эта важная часть нашей автомобильной истории может бесследно исчезнуть на рынках, не выдержав тонны загруженных овощей, кирпичей и прочего барахла.

ЗР

### С ТЯЖЕЛЫМ СЕРДЦЕМ

Среди множества любопытных модификаций «четверки» была и дизельная. Такой универсал с индексом VAZ-21045 в начале 2000-х какое-то время служил в редакции «За рулем». Под капотом был атмосферный дизель **VAZ-341**, выпускавшийся на заводе Барнаултрансмаш.

При объеме полтора литра он развивал всего 53 л.с., что не могло не сказаться



на динамических возможностях. Дизельная «четверка» разгонялась всего до 125 км/ч, а первые и единственные 100 км/ч она набирала за бесконечные 23 секунды. Приятно, что расход топлива в смешанном цикле был меньше 6 л/100 км.

Несмотря на хорошую экономичность, популярности дизельный универсал не снижал и в 2003 году был снят с производства. За это время было выпущено меньше 5000 экземпляров.

**1000** тягачей семейства K5 реализовал КамАЗ с начала года по середину мая. Почти год потребовался на поиск новых поставщиков взамен ушедших из-за санкций. Заменить пришлось около 2000 позиций.



**30** грузовиков КамАЗ-54901 сейчас сходит с конвейера ежедневно. До старта импортозамещенной версии выпуск не прерывался. Модель собирали из складских запасов в количестве около 150 штук ежемесячно.

## ПОЖАРКА ДЛЯ ЭЛЕКТРОМОБИЛЕЙ

Британская фирма ProSpeed представила пожарную машину HiLoad 6x6 на базе пикапа Toyota Hilux.

Выбор основы не удивляет: легкие грузовички нередко переделывают в различные спецавтомобили. Однако сейчас разработчики постарались на славу. Кузов удлиненили на 1230 мм, подкатив под него третью ось. Индекс указывает, что она тоже стала ведущей. Грузоподъемность по сравнению с базовой версией утроилась и составляет 3000 кг (из них 1200 – запас воды). Полная масса – 5600 кг.

Надстройка, занявшая место открытого кузова, специально сделана низкой. Высота машины, 1850 мм, позволяет беспрепятственно заезжать на крытые и подземные парковки. Правда, там у «пожарки» уже могут возникнуть сложности с маневрированием.

Внедорожное шасси и силовой бампер спереди подразумевают, что машина может работать и на бездорожье. Например, на лесных пожарах.

Интереснее всего установленная на автомобиле инновационная система Coldcut Cobra, придуманная для максимально эффективного тушения электромобилей. Дело в том, что загоревшийся литий-ионный аккумулятор можно потушить в буквальном смысле только тоннами воды. Причем лучше всего не поливать его, а погрузить всю машину целиком на несколько суток в огромный бак с водой. И пока таких баков для выездов на место пожара не держат нигде в мире.

В ProSpeed разработали особый пробойник. С его помощью пожарные оперативно делают отверстие в полу машины и корпусе батареи. После чего вода под давлением в 300 бар направляется непосредственно к воспламенившимся ячейкам, охлаждая их и препятствуя распространению огня. По расчетам разработчиков, такой способ позволит обойтись всего 240 литрами воды и 10 минутами работы.



## САМОСВАЛЫ ИДУТ НА РЕКОРД

Китай и здесь первый

■ По итогам продаж за январь-апрель этого года доля самосвалов среди всех реализованных в России новых грузовиков достигла 37,5%.

В абсолютных цифрах это 14,5 тысячи машин. Эксперты связывают высокий спрос с обилием крупных строительных проектов по всей стране, реализующихся как частными компаниями, так и госструктурами. А год назад самосвалы занимали 23,4% рынка, уступая магистральным тягачам (26,4%).

Лидируют, как нетрудно догадаться, китайские автомобили. На них приходится 78% продаж. Российские машины выбирают

только 18% покупателей. Год назад структура спроса была принципиально иной: 37% и 45% соответственно. Пятерку марок-лидеров составили Shaanxi/Shacman (27,4% всех проданных самосвалов), FAW (21,6%), КамАЗ (15,7%), Howo (14,3%) и Sitrak (10,1%).

В целом продажи средних и тяжелых грузовиков уверенно растут: на 113% в апреле и на 40% за четыре месяца. Легкие коммерческие автомобили пока не могут похвастаться аналогичными успехами. В апреле спрос на них вырос на 47,7%, однако по итогам четырех месяцев – минус 24,5%.

## ЭЛЕКТРОМАЛЫШ



Скромные характеристики



**2,99** млн рублей теперь  
стоит фургон Соболь NN,  
комби – 3,11 млн. Спустя полгода после  
начала продаж обе версии подорожали  
на 295 и 200 тысяч рублей соответственно.



**РЕСТАЙЛИНГОВЫЙ  
ГОРОДСКОЙ  
НИЗКОПОЛЬНЫЙ  
АВТОБУС НЕФАЗ  
5299-40-57 НА КПГ**



## ЗНАКОМЬТЕСЬ – VGV

**Дилер из Санкт-Петербурга собирается запустить этим летом продажи китайских автомобилей под маркой VGV.**

Первыми появятся кроссоверы, коих на нашем рынке уже в избытке. Интереснее намерение привезти осенью пикап VGV S6, который только готовится к старту продаж у себя на родине. Поэтому и фотографии его еще неофициальные, их опубликовал китайский орган по сертификации новых моделей.

Марка VGV входит в холдинг, который выпускает хорошо известные в России грузовики Howo и Sinotruk. Пикап S6 по конструкции – классика жанра: рама,

неразрезной задний мост на рессорах, дизель мощностью 190 л.с.

Длина внушительная: 5645 мм, на 4 мм больше, чем у Great Wall Poer KingKong. Из интересного – 8-ступенчатый автомат, подключение передних колес через электромагнитную муфту и заявленная грузоподъемность всего 495 кг (включая пассажиров, разумеется). Вероятно, последний показатель искусственно занижен, чтобы уложиться в определенную полную массу.

На фотографиях представлена внедорожная версия со шноркелем и лебедкой, хотя вряд ли автомобиль появится на рынке исключительно в таком обличье.

**Представленный два года назад «каблучок» Mercedes-Benz Citan вышел на европейский рынок в электрическом варианте.**

Характеристики скромные. Спереди установлен 122-сильный электромотор, который разгоняет фургон до 132 км/ч. На 45-киловаттной батарее машина сможет проехать максимум 280 км. По меркам легковых электромобилей – откровенно мало. Однако создатели новинки тщательно анализировали потребности владельцев подобных машин и пришли к выводу, что этого будет достаточно. И это по близкому к реальной эксплуатации циклу WLTP.

Грузовая модификация выпускается длиной 4498 или 4922 мм, а пассажирский eCitan может быть только коротким. Зато у него по умолчанию стоят сдвижные двери по обоим бортам (это опция для фургона). Комплектаций всего две, причем особо технологичного оборудования для электромобиля не предлагается. Стартовая цена в Германии – 36 тысяч евро.

- **СОВРЕМЕННЫЙ ДИЗАЙН  
ЭКСТЕРЬЕРА И ИНТЕРЬЕРА**
- **КОМПОНЕНТЫ С ВЫСОКИМ  
ЭКСПЛУАТАЦИОННЫМ РЕСУРСОМ**
- **СООТВЕТСТВИЕ ПРОГРАММЕ  
«ДОСТУПНАЯ СРЕДА»**
- **ЭКОЛОГИЧНЫЙ ГАЗОВЫЙ  
ДВИГАТЕЛЬ МОЩНОСТЬЮ 205 кВт**



**KAMAZ**

**8-800-555-00-99**

www.kamaz.ru, callcentre@kamaz.org



# ЭЛЕКТРОЗАВОД

В Москве запущено серийное производство электрических грузовиков EVM Pro на шасси УАЗ Профи.

*Автор Александр Виноградов, фото автора*

**С** электрическим EVM Pro, созданным на базе УАЗ Профи, мы познакомились в конце прошлого года (ЗР № 11, 2022). Тогда создатели обещали, что серийный выпуск будет налажен через полгода. О таких планах я слышу часто – в большинстве случаев они остаются лишь планами.

Но прошло шесть месяцев – и в Текстильщиках, на территории Технополиса Москва, действительно начали сборку электрогрузовиков EVM.

## В ожидании мотора

Сборку развернули в трех цехах общей площадью 27 тысяч м<sup>2</sup>. Запущены все цепи производства, кроме электродвигателей.

Синхронный электромотор номинальной мощностью 80 кВт – полностью собственной разработки. Оборудование для его производства смонтировано, остались наладочные работы – поэтому на первые экземпляры ставится китайский электромотор с теми же выходными характеристиками.



На серийных автомобилях стоит пластиковая решетка радиатора со своей эмблемой. Во время нашего прошлого знакомства на EVM Pro стояла металлическая с вырезанными на лазерном станке буквами.

Ячейки батареи тоже китайские – железолитий-фосфатные. Блоки приходят в виде полуфабрикатов, а уже на заводе навариваются выходные электроды и собираются готовые сегменты – из которых и формируется тяговая батарея емкостью 90 кВт·ч. Основная сложность в производстве батареи – точнейший подбор

ячеек по емкости и степени деградации. Только кажется, что они все одинаковые – на деле различия есть.

С одной стороны, дополнительные операции вкуче с громоздкостью самих ячеек – это минус. Зато по соотношению цена-качество железо-литий-фосфатный вариант посчитали оптимальным. Большие габариты не так критичны для грузовой машины, и с запасом хода всё неплохо. При аудиторских испытаниях в феврале этого года EVM Pro с кунгом прошел 277 км, после чего осталось 15% заряда. Достоинство, учитывая снегопад и низкую температуру.

Гарантия на все электрические компоненты у EVM – пять лет. На само шасси и кабину сохраняется заводская ульяновская гарантия.

Именно шасси остается самым слабым звеном. С коррозионной стойкостью проблемы, потому проводят дополнительную антикоррозионную обработку. Но другого поставщика всё равно нет. Единственная альтернатива – это Газель, но в Нижнем есть своя программа электричек. Закупать шасси у завода, чтобы делать для него же прямых конкурентов – это не самая удачная затея. Однажды можно остаться без поставщика шасси.



Цех крупноузловой сборки разбит на пять тактов. На первом монтируются главные электрические элементы. На последнем проводится контроль всех выходных параметров.





# ДВИГАТЕЛИ КАМАЗ Р6 ПРОМЫШЛЕННОГО НАЗНАЧЕНИЯ

## Цена вопроса

Отпускная цена электрического EVM Pro – 4,5 млн рублей. Безумно дорого, учитывая трехкратную разницу с бензиновым УАЗом.

Однако профессиональные перевозчики берут во внимание не столько цену, сколько стоимость владения в пересчете на километр. В случае с EVM выходит около 8 рублей на каждый километр, что почти вдвое ниже, чем у Профи с двигателем внутреннего сгорания. К тому же мало кто покупает коммерческую технику за наличные, а с учетом субсидий можно сэкономить 950 тысяч.

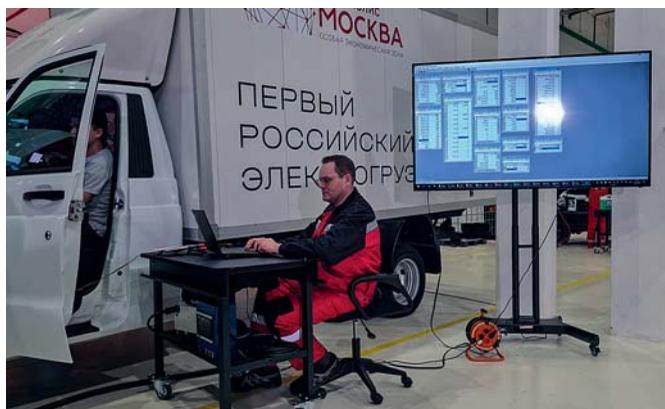
Годовая мощность завода – пока 1000 электромобилей. Немного, но вряд ли спрос в ближайшее время будет выше. В том, что он будет в принципе, надежда есть. Часть будущей партии уже заказана, а интерес правительства Москвы в EVM Pro вовсе не гипотетический. Формат электрической тяги для городских коммерческих перевозок работает. **ЭР**

Оборудование для производства собственных электромоторов уже смонтировано. Сам двигатель также готов, остались наладочные работы. Пока на серийные EVM Pro временно ставят китайские моторы.



Литий-железо-фосфатные ячейки закупаются в Китае. Выходные электроды наплавляются уже у нас. Тяговая батарея состоит из десяти сегментов, по 12 ячеек каждый.

На финальной стадии проводится диагностика всех систем, а также набивается VIN. Шасси из Ульяновска поставляются без номеров, и у EVM свой VIN.



**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](http://www.kamaz.ru), [callcentre@kamaz.org](mailto:callcentre@kamaz.org)

**Sollers Atlant (L2H1)**

Длина/ширина/высота/база  
5650/2098/2405/3570 мм  
Размеры грузовой платформы  
4250/1840/1630 мм  
Снаряженная/полная масса  
1990/3490 кг  
Двигатель дизельный,  
Р4, 16 клапанов,  
2746 см<sup>3</sup>: 110 кВт/150 л. с.  
при 3200 об/мин;  
355 Н·м при 2600 об/мин  
Топливо/запас топлива ДТ/80 л  
Трансмиссия задний привод; МБ



# КАК ГАЗЕЛЬ?

Сможет ли цельнометаллический Sollers Atlant из Елабуги стать конкурентом для Газели?

Автор Александр Виноградов, фото: Дмитрий Конин

**П**осле сворачивания производства малотоннажников Ford Transit завод в Елабуге пустовал недолго. Sollers организовал там сборку грузовичков JAC под брендом имени себя. Самой перспективной кажется модель Atlant (в девичестве – известный с 2010 года JAC Sunray), соразмерная нашей Газели NN. И по цене цельнометаллические фургоны близки – от 3 до 3,5 млн рублей.

## Водитель – дело десятое

Свежий Sollers Atlant вовсе не кажется таковым. Интерьер кабины сходу сшибает химическими ароматами, а многие панели подогнаны абы как – будто это опытный продукт. Ну и как же без



Турбодизель объемом 2,7 литра и мощностью 150 л. с. – явный плюс Атланта. Он весело разгоняет даже груженный фургон и не особо прожорлив.

китайского «гугл-транслейта» – вместо запаса хода нам сообщают о «продолжительности пробега».

Запах рано или поздно выветрится, а кривые зазоры не влияют на грузоподъемность – Атлант берет стандартные полторы тонны. Но везти их водителю тяжело. О великолепном кресле Газели вспоминаешь с грустью – здесь ведь нет ни десятка регулировок, ни подвески. Уже через час моя спина молила о помощи. А что будет после целой смены?

На этом чудеса эргономики не заканчиваются, ибо руль вообще не регулируется. Нехватка откидного подлокотника с левой стороны сиденья – уже ерунда, хотя и неприятная.

Забыли о практичности – есть прикуриватель и пепельница, зато начисто отсутствуют подстаканники, не считая выемок для бутылки внизу дверей. Водитель Атланта должен курить, но не должен пить воду или кофе? Также некуда пристроить планшет с документами – нет никаких зажимов в верхней части консоли или откидного столика в центральном сиденье. Пригодились бы и полки на потолок.

Конечно, всем этим можно дооснастить кабину самому. Проблем с выбором универсальных приспособлений для салона сейчас нет. Да и список оснащения за дополнительную плату наверняка

появится. Но в современном фургоне подобные вещи должны быть «в базе».

## Дело техники

У Атланта три варианта длины и два – высоты кузова. В наших руках промежуточный вариант L2H1, который вмещает 10 м<sup>3</sup>. Грузить удобно – ширина боковой двери «пропускает» стандартный европоддон. А погрузочная высота сзади – всего 70 см.

Картину немного портят задние двери, которые не распахиваются на полные 180 градусов. Грузовой отсек уже дополнен отделкой и светом в двух точках. Для полной красоты не хватает такелажных петель и крюков.

Базовый турбодизель 1.9 доступен лишь для самого маленького Атланта. У нас же старший мотор объемом 2,7 литра мощностью 150 л. с., работающий вместе с шестиступенчатой механикой. К этой связке у меня решительно нет вопросов. После тысячи оборотов уже есть тяга, а с полутора начинается бодрый подхват. Передаточные числа коробки подобраны неплохо, а переключаться приятнее, чем в Газели NN.

	Газель NN	Sollers Atlant
Полная масса 2,5 тонны, минимальная база и длина	2 990 000 Р*	3 174 000 Р
Полная масса 3,5 тонны, средняя длина и высота	3 190 000 Р	3 224 000 Р
Полная масса 3,5 тонны, максимальная длина и высота	3 288 000 Р	3 309 000 Р

\* Стоимость для Соболя NN.



Все зазоры в передней панели неровные. Нет ни подстаканников, ни места для документов.

Руль не регулируется даже по углу наклона.

Кондиционер и круиз-контроль есть уже в базовом оснащении.

Не повергнет в шок и расход топлива – грузеный Atlant укладывается в 11 литров на сотню. Шасси не хватает легкости Транзита, но с нашей Газелью вполне сравнимо. Он уверенно едет по автострате и не докучает излишне жесткой подвеской. Вот и получается, что едет Sollers Atlant приятно, а ехать на нем – нет.

### Приходите на передачу

Замена елабужскому Транзиту вышла неравноценная. Разумеется, без госзакупок Sollers Atlant не останется. Но чтобы конкурировать с Газелью NN у частных, машину надо совершенствовать.

В первую очередь нужно снизить цену, что, наверное, можно достичь углублением локализации. Но это вопрос не быстрый, как и модернизация кабины. Эффективность коммерческого транспорта не в последнюю очередь зависит от удобства водителя. А про него явно забыли.

**ЭР**



Водительское сиденье – с неудобной спинкой и минимумом регулировок. У меня спина заболела через час.



Пространство на потолке пропадает: сюда бы полочки и место для рации.

Задние двери не распахиваются на 180 градусов – небольшой угол всё равно остается. Погрузочная высота – около 70 см.



Двухточечный свет включается из кабины.



Грузовой отсек при конфигурации L2H1 вмещает четыре стандартных европалеты. Или десять кубометров груза.



# Лизинг автомобилей КАМАЗ

от 0%  
аванс

до 400 млн ₽  
лимит финансирования

до 60 месяцев  
срок



8-800-555-00-99

8-800-555-55-56

www.kamaz.ru

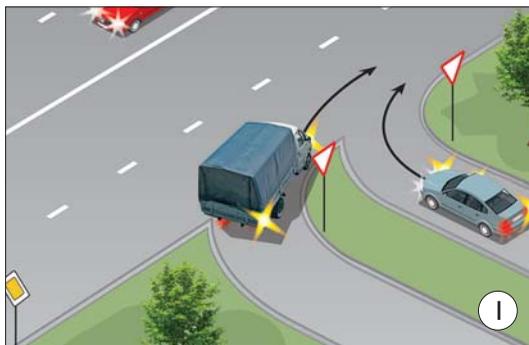
www.sberleasing.ru

callcentre@kamaz.org

info@sberleasing.ru

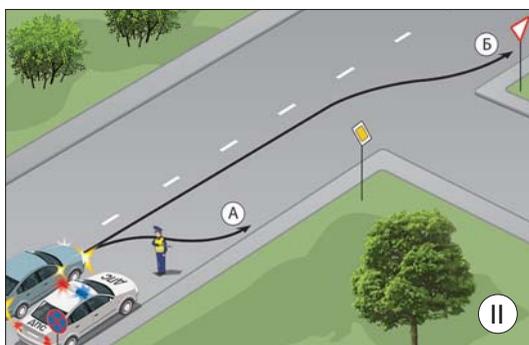
**I. У кого преимущество?**

- 1** – у водителя грузовика
- 2** – у водителя легковой машины



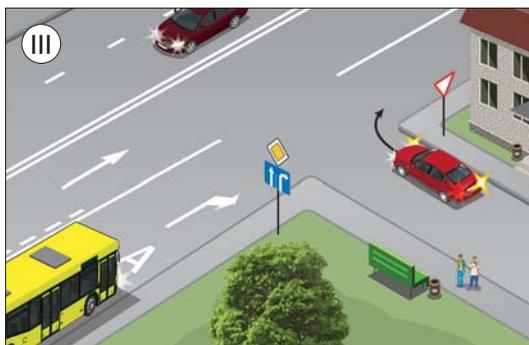
**II. Инспектор ДПС требует от водителя остановиться, указывая на место сразу за патрульным автомобилем. Водителю следует остановиться:**

- 3** – в указанном месте (А)
- 4** – после перекрестка (Б)
- 5** – в любом из этих мест



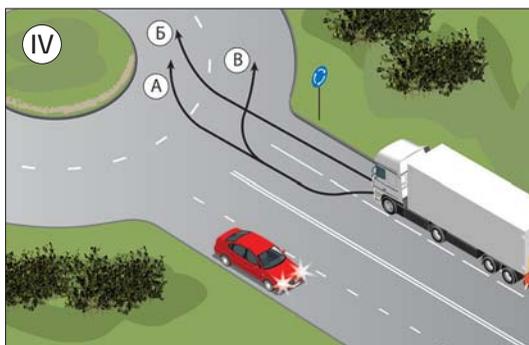
**III. Обязан ли водитель легкового автомобиля уступать дорогу рейсовому автобусу, водитель которого не собирается нарушать требования ПДД РФ?**

- 6** – обязан
- 7** – обязан, если автобус продолжит движение прямо
- 8** – не обязан



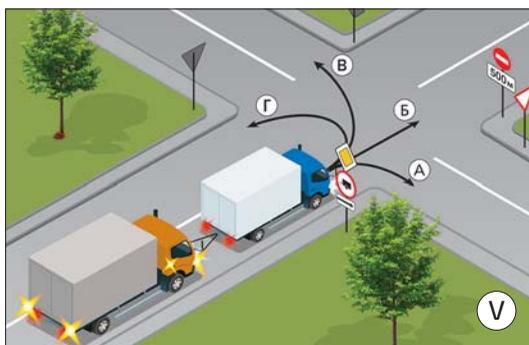
**IV. Из-за своих габаритов фура не вписывается в поворот и водитель вынужден искать альтернативные пути въехать на перекресток с круговым движением. Какой из них правильный?**

- 9** – все
- 10** – А или Б
- 11** – Б или В
- 12** – только Б



**V. В каком направлении можно продолжить движение при буксировке грузового автомобиля?**

- 13** – А, Б или В
- 14** – А, В или Г
- 15** – Б, В или Г
- 16** – Б или В



**Ответы на задачи: 1, 3, 6, 9, 16**

**I.** Дорожный знак 2.4 требует уступить дорогу транспортным средствам, движущимся по пересекаемой дороге (приложение 1 к ПДД РФ). Если легковой автомобиль окажется на пути грузового и вынудит его водителя тормозить или маневрировать, то данное требование не будет выполнено. За непредоставление преимущества на перекрестке оштрафуют на 1000 рублей по части 2 статьи 12.13 КоАП РФ.

**II.** Пункт 6.11 ПДД РФ требует от водителя остановиться в том месте, где укажет сотрудник Госавтоинспекции.

**III.** Маршрутное транспортное средство, к которым относится автобус, вправе продолжить движение как направо, так и прямо, поскольку требование знака 5.15.1, указывающего направления движения по полосам, на него не распространяется. При движении в прямом направлении по главной дороге преимущество перед выезжающим со второстепенной дороги легковым автомобилем вытекает из значений соответствующих знаков приоритета, установленных на перекрестке (пункт 13.9 и приложение 1 к ПДД РФ). Не пропустив автобус, водитель легкового автомобиля рискует быть оштрафованным на 1000 рублей по части 2 статьи 12.13 КоАП РФ.

**IV.** При выезде на перекресток, где организовано круговое движение, нет необходимости занимать крайнее правое положение на проезжей части – можно выехать на него с любой из полос соответствующего направления (пункт 8.5 ПДД РФ). При этом не регламентируется, на какую полосу кругового участка должно выезжать транспортное средство. В то же время следует выполнить требование пункта 8.6, согласно которому транспортное средство должно двигаться по возможности ближе к правому краю проезжей части.

**V.** Знак 3.7, действие которого распространяется на дорогу справа, запрещает движение не только с прицепами, но и буксировку механического транспортного средства (приложение 1 к ПДД РФ). Нарушение его требования влечет предупреждение или штраф в размере 500 рублей по части 1 статьи 12.16 КоАП РФ. «Кирпич» (знак 3.1) начнет свое действие только через 500 метров, следовательно, на данном перекрестке движение прямо не запрещено, равно как и поворот налево. И хотя движение в обратном направлении также не запрещено, выполнить разворот, не прибегая к недопустимому на перекрестке маневру задним ходом (пункт 8.12 ПДД РФ, штраф 500 рублей по части 2 статьи 12.14 КоАП РФ), такой длинной комбинации из тягача и буксируемого грузовика не получится.

## О СКРЫТЫХ ПАТРУЛЯХ

**❗ Остановили за проезд на красный сигнал светофора, который якобы был совершен мной несколько километров назад. Инспектор сказал, что мое нарушение зафиксировал другой инспектор на гражданской машине. Я его, разумеется, не видел. Видеозапись мне не предоставили. Можно ли обжаловать штраф?**

*Владимир К., г. Елец*

Право на обжалование постановления по делу о административном правонарушении закреплено статьей 30.1 КоАП РФ, и вы, разумеется, можете им воспользоваться, если описанное вами правонарушение не совершали либо считаете неправомерными действия сотрудников Госавтоинспекции.

Возможность несения службы на патрульном автомобиле без специальной цветографической схемы закреплена Административным регламентом исполнения МВД России государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства РФ в области безопасности дорожного движения, утвержденным приказом МВД России от 23 августа 2017 г. № 664.

Сотрудникам дорожно-патрульной службы Госавтоинспекции предоставлено право осуществлять скрытый надзор за дорожным движением на патрульном автомобиле без специальной цветографической схемы. В этом случае ими обеспечивается взаимодействие с другими нарядами (стационарных, пеших постов, нарядами на патрульных автомобилях со специальной цветографической схемой), которыми в случае необходимости пресечения и оформления административного правонарушения осуществляется остановка транспортного средства.

## ПРАВА ЗА АЛИМЕНТЫ

**❗ Лишили прав за неуплаченные алименты. Надо ли сдать права? На какой срок и как вернуть? Долг планирую выплатить в течение полугода.**

*Тимур, г. Ржев*

В соответствии со статьей 67.1 ФЗ «Об исполнительном производстве» судебный пристав-исполнитель вправе вынести постановление о временном ограничении на пользование должником специальным правом при неисполнении им в установленный для добровольного исполнения срок без уважительных причин содержащихся в исполнительном документе требований о взыскании алиментов. Под временным ограничением понимается приостановление действия предоставленного должнику в соответствии с законодательством РФ

**На вопросы читателей отвечает начальник Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения МВД России генерал-лейтенант полиции**

## Михаил Черников



специального права в виде права управления ТС до исполнения требований исполнительного документа в полном объеме либо до возникновения оснований для отмены такого ограничения.

Постановление о снятии данного временного ограничения выносится судебным приставом-исполнителем не позднее дня, следующего за днем исполнения требований исполнительного документа или возникновения оснований для отмены временного ограничения на пользование должником специальным правом. Реализация указанных положений законодательства сдачи водительского удостоверения не предполагает. Вместе с тем примите во внимание, что согласно статье 17.17 КоАП РФ нарушение данного временного ограничения влечет обязательные работы на срок до 50 часов или лишение специального права на срок до одного года.

## О ПЕРЕВОЗКЕ ДЕТЕЙ

**❗ Можно ли возить 8-летнего ребенка на переднем сиденье, если пассажирская подушка безопасности не отключается.**

*Светлана, г. Тольятти*

В соответствии с пунктом 22.9 ПДД перевозка детей в возрасте до 11 лет включительно на переднем сиденье легкового автомобиля должна осуществляться только с использованием детских удерживающих систем (устройств), соответствующих весу и росту ребенка. Установка таких систем (устройств) и размещение в них детей должны осуществляться в соответствии с руководством по эксплуатации. Следует ознакомиться с руководством по эксплуатации транспортного средства, на котором планируется установка. Если хотя бы один из указанных документов предусматривает обязательность отключения подушки безопасности, то устанавливать систему (устройство) нельзя.

## КВАДРАТНЫЙ НОМЕР СПЕРЕДИ

**❗ Поставил на «американца» спереди квадратный номер. Полгода ездил без проблем, но недавно оштрафовали за то, что номер нестандартный. Что-то поменялось в законе?**

*Евгений Бастрыкин, г. Пенза*

Указанный тип регистрационного знака предусмотрен национальным стандартом ГОСТ Р 50577–2018 «Знаки государственные регистрационные транспортных средств. Типы и основные размеры. Технические требования». Он может быть установлен исключительно сзади легковых, грузовых автомобилей и автобусов с нестандартным местом крепления. Спереди их установка не предусмотрена. Ответственность за установку спереди предусмотрена частью 1 статьи 12.2 КоАП РФ в виде предупреждения или наложения административного штрафа в размере 500 рублей.

ОТВЕТЫ  
ГУОБДД

# А ЗНАЕТЕ ЛИ ВЫ?



## АПЕЛЬСИН ИЗ НАМИ

В смутное время конца 80-х годов группа энтузиастов из НАМИ умудрилась практически из ничего создать эдакий автомобиль-мечту с прицелом на серьезные ралли. В машине совместили полный привод, независимую подвеску всех колес, турбонаддув, композитные панели кузова и прочие экзотические на тот момент решения. Компоновка – среднеторговая. Из двигателя ВАЗ-2106 выжали 120 л.с.

Ярко-оранжевый автомобильчик полностью оправдывал свое веселое название и неизменно привлекал к себе внимание, однако для серьезной конкуренции с настоящими ралликарами, увы, не годился. Масса – больше тонны, скорость – чуть выше 150 км/ч...

От макета до настоящего автомобиля было далеко. А вскоре девяностые подписали свой приговор...



## АХ АРБАТ, МОЙ АРБАТ

Попав на обложку ЗР № 1, 1987, опытный семиместный автомобиль Арбат, казалось бы, имел шансы сделать карьеру. Ничего похожего у нас доселе не производили, да толком и не видели: салон-трансформер с поворачивающимися передними сиденьями, многофункциональный руль, продвинутая приборная панель, обилие пластика в обвеске кузова. Попал в аварию – не ремонтируй, а меняй одну деталь на другую: тогда это казалось круто.

Новый минивэн, он же АЗЛК-2139, хотели выпускать на филиале АЗЛК в Калужской области. Но завод уже находился в предсмертном состоянии, а потому даже до статуса предсерийной модели Арбат не добрался.



## КУПАЛЬНЫЕ МАШИНЫ

Так называемые «купальные машины» пришли в Россию на рубеже XIX и XX веков – чаще их называли купальными фургонами. Сегодня мало кто поверит, что приличные члены общества той эпохи (и в первую очередь – дамы) ни за что не стали бы раздеваться на пляже до купального костюма, каким бы закрытым он ни был. С целью борьбы за нравственность и были придуманы машины для купания – своего рода крытые повозки с большими колесами и ступеньками.

Чтобы искупаться, скажем, где-то под Сестрорецком, дама забиралась в эту машину, где меняла уличное одеяние на пляжное. Тем временем лошадка завозила повозку в воду и разворачивала ее – теперь дама могла войти в воду, будучи защищенной от посторонних взоров и комментариев. Тем, кто вообще не умел плавать, обвязывали веревку вокруг талии – второй конец крепили к повозке.



## КОРРЕКЦИЯ ОРБИТЫ

В начале 90-х годов на базе Орбиты ИЖ-2126 заводчане решили создать автомобиль вагонной компоновки с трехрядной планировкой салона. На несущий каркас кузова предполагалось навешивать лицевые панели, комплект которых определялся выбранной модификацией машины. Задний мост и задняя подвеска, учитывая возросшую нагрузку, были заимствованы у грузопассажирского ИЖ-2717. Задняя подвеска – рессорная. Единственный ходовой макет получил свидетельство на промышленный образец, но вместо конвейера отправился в заводской музей.

## КРЫШУ СНЕСЛО

В конце 80-х годов по заказу Министерства обороны СССР на базе Чайки ГАЗ-14 создали специальную открытую версию для проведения военных парадов республиканского и окружного уровня. Основной проблемой стало сохранение жесткости кузова, лишенного крыши. Для этого применили множество локальных усилителей. Понятно, что салон лишился стропонтегов – раскладных сидений второго ряда (за ненадобностью). Его оборудовали поручнем, облегчающим езду стоя, а также микрофонной стойкой, которая крепилась к спинке правого переднего сиденья.

Любопытно, что вместо часов появился специально заказанный на заводе в Вязниках тахометр тех же габаритов: он позволял точнее выдерживать малую скорость парадного перемещения при переводе автоматической коробки в режим Т (не выше 2-й передачи). Градуировки от 1 до 5 для низкооборотного мотора вполне хватало.

Еще одной изюминкой этой Чайки был впервые примененный заводом электрический бензонасос.



## РАЗВОД ПО-СЕВЕРОВДВИНСКИ

Мост через Северную Двину в Архангельске, построенный в 1964 году, часто называют самым северным разводным мостом в мире. Это был самый большой в СССР мост с вертикально-подъемной системой. Мало того – его уникальность состоит в том, что при отсутствии электроэнергии его пролет можно было поднять с помощью системы ручных домкратов и пары десятков человек. Опускать пролет было проще: помогала сила тяжести.



# За рулем.рф

Участники нашего форума обсуждают злободневные темы. В дискуссиях участвуют авторы ЗР. Пишите на [info@zr.ru](mailto:info@zr.ru)

Ф О Р У М « З А Р У Л Е М » — Ж У Р Н А Л « З А Р У Л Е М »

**С какой коробкой передач выше расход топлива – с механической или автоматической?**



**Александр Виноградов,**  
редактор

Ответ не так прост, как кажется. Для начала условимся, что водитель будет один и тот же – ведь у некоторых «пилотов» в силу их качеств или просто неопытности, расход с механикой будет выше, чем с автоматом.

В обычных условиях у машины с МКП при прочих равных расход топлива будет ниже – хотя бы потому, что нет затрат энергии на работу по смене передач: это делает водитель, а не приводы. А еще важно, о каком именно автомате идет речь. Самый большой расход – у гидромеханической коробки. Поменьше – у вариатора. А самым экономичным остается преселективный робот.

**Вы пишете, что у дилеров почти не осталось иномарок дешевле 2 млн рублей. Почему же по параллельному импорту не завозят машины бюджетного сегмента?**



**Сергей Зиновьев,**  
редактор

Причин несколько. Первая – доставка, растаможка, утилизационный сбор и прочие поборы по нынешним правилам существенно повышают цену ввозимого автомобиля. Плюс НДС и торговая наценка. Так сравнительно дешевое становится дорогим.

Вторая причина в том, что дилеры пока используют самые очевидные источники товара. Например, никто из дилеров толком не «залез» в автопром Индии или Бразилии, где различные СП выпускают множество именно недорогих моделей. Возможно, со временем что-то поменяется. А попутно расширится список моделей, собираемых на российских площадках. Среди них появятся и бюджетные.

**Разве можно надеяться на то, что отечественные автозаводы всего за год-два разработают новые собственные платформы, пусть даже для более простых электромобилей?**



**Никита Гудков,**  
заместитель главного редактора

Сейчас наша основная сила – это инженеры, конструкторы, технологи, испытатели и прочие специалисты, которые получили опыт работы в иностранных компаниях в России. В НТЦ и на заводах Renault, Nissan, Toyota, Hyundai/Kia, Volkswagen и прочих. Лично знаю многих – и уверен, что в плане профессионализма им по плечу создание современного автомобиля. Крайне важно не растерять эти кадры. Другое дело, что спроектировать машину и наладить ее выпуск с достойным уровнем качества – это разные вещи. Особенно когда многие поставщики стали недоступны.

**Вы пишете, что лаковое покрытие капота эксплуатируемой вами Весты облезает? А в чём причина?**



**Кирилл Милешкин,**  
редактор

Часто подобный эффект проявляется после заводской окраски, если имело место нарушение технологии. С нашей Вестой такое было: через семь месяцев начал облезать лак на перекрашенной после мелкого ДТП крышке багажника.

Но сейчас дефект проявился в другом месте и спустя семь с половиной лет. Это точно не воздействие внешних факторов (например, брызг кислоты), поэтому я бы говорил о каком-то сбое на производстве. Пускай и проявился он через годы. К слову, многие наверняка видели на машинах в жарких южных странах выгоревшие крыши и капоты. Заводское покрытие действительно может сдаться за много лет под палящим солнцем. Но, во-первых, у нас тут Москва, а, во-вторых, облезающий лак и в этом случае не является нормой.

**Рассматривал в магазине насосы охлаждающей жидкости разных производителей. Удивило, что крыльчатки имеют разную форму. Какая лучше?**



**Алексей Ревин,**  
редактор

Оптимальная форма крыльчатки проектируется методами математического моделирования, а затем показатели проверяются на стендах. Кратко можно сказать, что лопасти должны быть максимально гладкими и тонкими, а еще, для увеличения напора, они должны иметь саблевидную форму и должны быть отогнуты назад по отношению к вращению. Огромную роль играют торцевой и радиальный зазоры при монтаже насоса. Если владелец отмечает проблемы с производительностью, то есть смысл проверить эти зазоры с помощью кусочков пластилина.

**Зачастую штатная АКБ служит гораздо дольше, чем покупная. А чем это можно объяснить?**



**Михаил Колодочкин,**  
обозреватель

При поставках на первичную (конвейерную) комплектацию поставщик обязан выполнять специфические требования производителя и порой делать батарею в чем-то лучше (и дороже) уровня, который прописан в ТУ. Обычно это не афишируется, но, по нашим сведениям, отдельные производители батарей для этого изменяют конструкцию решетки, увеличивают содержание активной массы, добавляют пластины и так далее – лишь бы не потерять выгодный контракт. А на вторичный рынок тот же производитель направляет «обычные» АКБ.



**Многоуважаемые знатоки Автомобиля!**

Присылайте советы на адрес редакции или на [exp@zr.ru](mailto:exp@zr.ru). Прилагайте иллюстрации. Указывайте почтовый адрес с индексом, ФИО (полностью) и телефон. Это ускорит отправку вам заслуженных призов.

**НЕ ГРЕМИ**

**Ф. Галеев,**  
*Республика Башкортостан*

Если в интернете или в YouTube набрать «гремят суппорты», то создается впечатление, что гремят они у всех. У себя на машине решил эту проблему так: взял не очень жесткую пружину и разрезал её пополам. Один конец пружины при помощи крючка из стальной проволоки зацепил за скобу суппорта, а другой конец, с небольшой натяжкой, двумя пластиковыми хомутами – за кронштейн



суппорта, как на фото. Такая система не мешает работе тормозов в штатном режиме. Езжу так с августа прошлого года, всё в порядке, ничего не гремит.

Приз автору совета – **пылесос для автомобиля HEYNER® Turbo Power PRO 12 В**

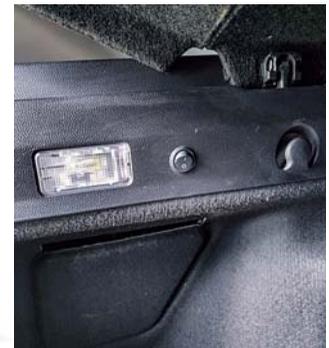


**НЕ ГОРИТ ПОПУСТУ**

**А. Горбачёв,** г. Брянск

В багажном отделении Дастера второго поколения освещение включается даже когда открываешь двери. Особенно это некомфортно, когда снята полка багажника. Для удобства я поставил выключатель, купленный в магазине электротоваров за 40 рублей. Для монтажа добавил около 10 см провода.

Приз автору совета – **набор автохимии Carville Racing**



**СОТРЯСЕНИЕ МОЗГОВ**

**Д. Латий,** г. Оренбург

На Chevrolet Cobalt последних годов выпуска электронный блок управления (ЭБУ) совсем не зафиксирован на кронштейне: его можно вынуть, просто потянув вверх. Такая подвижность вредна для контактов, да и начинка от вибраций целее не станет. Проблема легко решается отгибанием стального лепестка кронштейна крепления. После этого ЭБУ плотно защелкивается, как и было, скорее всего, задумано.

**ВАЗ – ЛУЧШИЙ ДОНОР**

**С. Мошников,**  
*Республика Карелия*

При замене задних колодок на Chery Tiggo с одной стороны не оказалось прижимных пружинок. Вместо оригинальных идеально подошли пружинки от передних тормозов вазовской классики. Концы пружинок заводим в отверстие пальцев, стопоря их, а верх прижимает колодку.



Приз автору совета – **набор автокосметики ASTROhim**



Приз автору совета – **сумка-холодильник водонепроницаемая AIRLINE**

**ДОЖДИСЬ ПОЛУНОЧИ**

**И. Милостных,**  
г. Иркутск

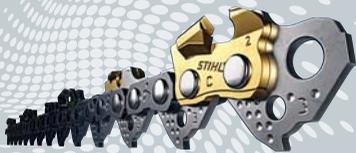
Даже опытным автомобилистам нужно время для того, чтобы разобраться с брелоком автосигнализации, а тем более настроить часы. Пользуясь способом, который избавит от томительного изучения инструкции, объясняющей, как бороться со всевозможными комбинациями клавиш.



Самое сложное в этом способе – дождаться времени 23:59 и вытащить батарейку. Через десяток секунд устанавливаем элемент питания на место и видим на часах 0:00 – всё готово!

Приз автору совета – **набор автокосметики SYNTHETIUM**





### Особенности качественных цепей

Пильные цепи **STIHL** производятся на заводе компании в Виле, Швейцария, на специальном оборудовании собственной разработки. Все цепи имеют особую форму зубьев, которые покрыты хромом. Это

обеспечивает производительность реза и долговечность цепи. Специальная маркировка на основании зуба позволяет контролировать износ цепи и облегчает заточку. Специальные каналы и углубления в каждом звене обеспечивают надежную смазку цепи и направляющей шины. При производстве пильных цепей STIHL их растягивают при высоких нагрузках, что сводит к минимуму удлинение при первом использовании и увеличивает срок службы цепи.

### Выбираем минимойку

Минимойка предназначена не только для мытья автомобилей и мотоциклов. С ее помощью можно мыть бассейны и сайдинг, садовую мебель, дорожки и изгороди. Функциональность мойки можно повысить с помощью аксессуаров для



разных задач – вплоть до устранения засоров в трубах.

Что учесть при выборе минимойки? Для мытья велосипеда или садовой мебели подойдет компактные модели начального уровня, для ухода за внедорожником или фасадом дома – более производительные и мощные. Будет ли доступ к водопроводу и электричеству. Если не уверены, выбирайте аккумуляторные модели с функцией забора воды из емкости. Для чистки труднодоступных мест или больших по площади поверхностей удобнее модели с длинным шлангом (8–10 м). Выбирайте проверенный бренд, с развитой сервисной сетью и выгодными условиями гарантии на товар. Самой известной и проверенной временем маркой на рынке минимоек является немецкий **Kärcher**.

### Новая марка свечей

Компания **STARTVOLT** представляет новую товарную группу – свечи зажигания. На сегодня ассортимент включает в себя 34 типа свечей для автомобилей: Лада, ГАЗ, УАЗ, Chevrolet, Daewoo, Hyundai, Kia, Renault, Ford, Nissan, VAG, Opel, а также для отечественной мототехники. Свечи STARTVOLT полностью аналогичны оригинальным, производятся на современном, автоматизированном производстве и проходят строжайший контроль качества. Гарантия производителя – 2 года или до 60 тыс. км. пробега. Съёмная гайка на ряде моделей позволяет применять свечи на мототехнике,

а V-образная насечка на центральном электроде улучшает искрообразование.

В планах компании на этот год расширение ассортимента до 600 позиций.



### Одна камера хорошо, а две – лучше.

Компактный видеорегистратор **Mio MiVue C420D** поставляется с задней камерой в комплекте для спокойствия водителя и защиты автомобиля со всех сторон. Качественная и детализированная съемка с расширением 1920\*1080 и углом обзора 135 градусов уловит каждую деталь на дороге. И всё это по очень привлекательной цене.



### Для топливных систем

**CARVILLE RACING** начал выпуск эффективных присадок для обслуживания бензиновых и дизельных топливных систем. Присадка в бензин Очиститель инжекторов и карбюратора очистит инжекторные и карбюраторные системы от нагара, отложений и влаги, восстановит точность дозировки и распределения топливной смеси, нормализует работу двигателя и защитит от коррозии.

Очиститель дизельных форсунок восстанавливает геометрию факела форсунки и улучшает сгорание топлива, стабилизирует работу двигателя, увеличивает мощность. Повышает смазывающие свойства дизельного топлива и уменьшает износ топливного оборудования.

Осушитель топливной системы предназначен для профилактического ухода за топливной системой автомобиля. Препарат применяется для всех видов моторного топлива.

### Тормозим без пыли и скрипа

**TRIALLI** представил 19 новых моделей тормозных колодок для автомобилей: Hyundai Santa/Kia Sorento, Honda Accord/Civic, SsangYong Rexton, Geely Coolray, Audi A6/A7/VW Touareg, Ford Focus IV, Mitsubishi Eclipse Cross X, Suzuki Jimny и других. Колодки отличаются высокопрочным соединением опорной пластины и фрикционной накладки, применением низкометаллической безасбестовой фрикционной смеси, использованием демпфирующих пластин. Это позволяет добиться высокой эффективности торможения, снизить износ дисков, пылевыведение и шум при торможении.



# За рулем

№ 06 2023 · С АПРЕЛЯ 1928 ГОДА 1104-й

## 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,

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. 8 (495) 363-47-27

## ДИРЕКТОР ПО РАЗВИТИЮ

Эльвира Занина

## РЕАЛИЗАЦИЯ ЖУРНАЛА

Геннадий Алидин

тел. 8 (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: 28.05.2023

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:



**Chery Tiggo 8 Pro e+**  
Гибридный кроссовер  
с подзарядкой  
от розетки



**Alfa Romeo Stelvio –**  
яркая трехлетка  
из Европы

**ЭКСПЕРТИЗА ЗР:**  
Проникающие  
смазки – не все  
одинаково  
полезны!



Нескользящие  
коврики для  
смартфона – правда  
работают?



**РЕТРОТЕСТ:**  
ИЖ-2126-60 –  
Ода забытому  
полному приводу



Чем в возрасте  
болеет  
**Toyota Corolla?**



# 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

ГАРАНТИЯ И СЕРВИС



Грузоподъемность  
самосвала до 21,5 т.

Мощный экономичный  
двигатель

ЭФФЕКТИВНОСТЬ



Новый интерьер и экстерьер  
кабины  
Современная комбинация  
приборов  
Оптимальный микроклимат  
(кондиционер)

КОМФОРТ

**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.

