

ПОЧЕМУ ДОРОЖАЮТ БЕНЗИН И ТАКСИ [8, 24]

№10 (1108)

ОКТАБРЬ 2023

WWW.ZR.RU

За рулем

95 ЛЕТ ВМЕСТЕ

БОЛЬШОЙ ТЕСТ

**САМЫЕ
ДЕШЕВЫЕ АКБ:
НЕ СОВЕТУЕМ!**

[56]



ГРАНТА СПОРТ ВЕРНУЛАСЬ!

[10]

СРЕДНЕРАЗМЕРНЫЕ КРОССОВЕРЫ

[32]



**JETOUR
DASHING**

ИЛИ

**CHERY
TIGGO 7 PRO
MAX?**

**ВТОРЫЕ
РУКИ**

**МОТОРНОЕ МАСЛО:
КАК НЕ УГРОБИТЬ
ДВИГАТЕЛЬ** [50]

**AUDI Q5 ПЕРВОГО
ПОКОЛЕНИЯ:
НАДЕЖЕН?** [64]

**НОВАЯ ЛАДА ГРАНТА
КРОСС ИЛИ FORD
KUGA С ПРОБЕГОМ?** [52]

MITSUBISHI OUTLANDER [20]

ЛАДА ВЕСТА NG [28]

AVATR II [12]

ИСТОРИЯ VAZ-2108 [76]

ISSN 0321-4249
2.3.0.10
9 770321 424007



Москвич

ДЛЯ
НАСТОЯЩЕГО
БУДУЩЕГО

МОСКВИЧ 3



САНКЦИОННО И УСТОЙЧИВО

АвтоВАЗ, Москвич и другие заводы – в санкционном списке.

Максим Кадаков, главный редактор • editor@zr.ru

В середине сентября США провели одно из наиболее масштабных обновлений санкционного SDN-листа. В общей сложности Управление по контролю за иностранными активами американского Минфина включило в санкционные списки более 20 физических лиц и свыше 130 предприятий. Среди них АвтоВАЗ, Москвич, Соллерс, Тонар, Автодор, Кировский завод – и многие другие компании. Чем это грозит нашему автопрому?

ЧЕМ ГРОЗИТ

Включение в SDN-лист – дело серьезное. Это значит, что за сотрудничество с такими компаниями третьи лица (другие компании) сами могут угодить под санкции.

Вместе с нашими предприятиями под санкции уже попали некоторые европейские и турецкие фирмы, которые (как считают американцы) поставляли российским производителям электронику и прочие компоненты, сырье и оборудование.

Некоторые наши заводы говорят о том, что введение в санкционный список никак на них не повлияет. Например, компания Соллерс официально заявила, что не ожидает никаких последствий, поскольку за прошедший год бизнес группы Соллерс полностью перестроен на санкционно устойчивые каналы поставок компонентов.

Хорошо, если всё санкционно устойчиво. Но риски сохраняются.

ВОСТОЧНЫЕ ПАРТНЕРЫ

Так или иначе, наши заводы работают с импортом – сырья, комплектующих, оборудования. Идет оно с разных направлений. Даже из Европы – иногда прямыми путями, а вовсе не в обход через тридевять земель.

Но главные поставщики известно где. Самая ходовая формулировка последнего года – «наши восточные партнеры». Понятно какие – китайские.

Так вот, наши восточные партнеры надежно защищены правительством Китая – и это хорошо. Но касается это работы исключительно на внутреннем китайском рынке. А если посмотреть на вопрос шире, то санкции тоже могут их коснуться.

КИТАЙСКИЙ ЭКСПОРТ

Большинство китайских автопроизводителей нацелены на экспорт. И Россия – важный, но не единственный рынок. Суммарно другие рынки кратно больше. Ближайшая цель – Европа, где уже продается немало китайских электромобилей. А будет продаваться еще больше – если европейцы не введут дополнительные пошлины.

Кроме того, в Китае кризис перепроизводства, который гонит автопроизводителей на внешние рынки. Поэтому китайцы будут тщательно взвешивать, что выгоднее – сотрудничать с Россией или сохранить поставки на западные рынки. Продавать машины в Россию никто не запрещает – санкции касаются именно технологического сотрудничества.

КИТАЙСКИЙ ИМПОРТ

Полная технологическая независимость Китая – это миф. Китайские автозаводы в огромных объемах закупают средства производства – станки, обрабатывающие линии, конвейеры, испытательные стенды.

Конечно, китайцы многое научились производить сами, но значительная доля инновационных вещей идет из Германии, Британии, США, Японии. Китайцы гордятся тем импортным оборудованием, на котором они выпускают автомобили, которые потом продают в Россию и в Европу. Плюс софт, некоторые расходники, специалисты, которые это оборудование налаживают.

Так что, зависимость есть. И еще неизвестно, как китайские компании будут дальше сотрудничать с нами. Надеюсь, что будут.

С ПОЛЬЗОЙ ДЛЯ ДЕЛА

Как ни странно, от усиления санкционного давления может происходить некоторая польза. Теперь всем очевидно, что различные пути поставки технологического оборудования и компонентов будут перекриваться. Везти окольными путями будет всё сложнее и дороже.

Выход один – бегом заниматься локализацией всего, что можно. Правда, делать это гораздо сложнее, чем говорить. И по многим направлениям потребуются годы, чтобы действительно стать импортонезависимыми – а не замещать один импорт другим.

СОДЕРЖАНИЕ № 10, 2023

ЗР МОМЕНТ

Наши автозаводы – под санкциями	3
Неисправность? На штрафстоянку!	6
Москвич 6 и другие новинки	7
Закон о такси: толку нет	8

ЗР ПРЕМЬЕРА

Лада Гранта Спорт – испытываем на гоночном кольце!	10
Электромобиль Avatr 11 – круче, чем Tesla и Audi e-tron	12
Jetour X90 Plus	14
Электроседан Hongqi E-QM5 – на замену Camry?	16
Новый Mitsubishi Outlander стал лучше и дороже	20
Chery Tiggo 8 Pro Max после рестайлинга	23

ЗР АКТИВ

Почему дорожает бензин	24
Электросамокаты: запретят или нет?	25
Что раздражает на дороге	26

ЗР ТЕСТ

Лада Веста: старая, свежая и совсем новая NG. А что в них изменилось?	28
Среднеразмерные кроссоверы. Jetour Dashing или Chery Tiggo 7 Pro Max?	32

ЗР ЭКСПЕРТ

Экспертиза ЗР: динамометрические ключи	38
Тормоза зимой: проверить тормозную жидкость!	40
Учимся экономичной езде	42
Большая экспертиза ЗР. Выбираем задние тормозные цилиндры для автомобилей Лада и Renault	44



32 Казаться или быть? Соплатформенные Chery Tiggo 7 Pro Max и Jetour Dashing

ЗР РЕСУРС

Выбираем б/у: Honda Vezel	47
Конкурс знатоков	48
Выбираем б/у: Hyundai Sonata	49
Моторное масло: как не угробить двигатель	50
Выбираем б/у: Mini Countryman	51
Новая Лада Гранта Кросс или Ford Kuga с пробегом?	52
Большой тест ЗР. Самые дешевые АКБ: не советуем!	56
Вторичка: выбираем китайские кроссоверы за 1,3–1,8 млн рублей	60
Вторые руки. Audi Q5 первого поколения	64
Парк ЗР: Chery Tiggo 7 Pro Max – опыт эксплуатации	68

ЗР ОРИГИНАЛ

Автобус ЗИЛ-155: полностью наш или не совсем?	70
Москвич-2140SL – люкс родом из СССР	72
Захватывающая история VAZ-2108 – от прототипа до полного привода	76
95 лет журналу «За рулем»	82

ЗР ТРАНСПОРТ

Гран-при «За рулем» Коммерческие автомобили: мы наградили лучших!	84
Новости: коммерческий транспорт	86
Соллерс в Елабуге: что выпускают вместо Транзита?	88
Полукапотник BAW T7 российской сборки – конкурент Газели	90

ЗР ИНТЕРАКТИВ

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



28 Эволюция Лады Весты с 2015 года: что прибавилось, что убавилось



Мы в Viber

Все автомобили номера

VAZ-2108	76	Chery Tiggo 7 Pro Max	32, 68	Jetour X90 Plus	14
Лада Веста NG	28	Chery Tiggo 8 Pro Max	23	Mini Countryman	51
Лада Гранта Кросс	52	Ford Kuga	52	Mitsubishi Outlander	20
Лада Гранта Спорт	10	Honda Vezel	59	Коммерческий транспорт	
Москвич-2140SL	72	Hongqi E-QM5	16	ЗИС-155	70
Москвич 6	7	Avatr 11	12	BAW T7	90
Avatr 11	12	Audi Q5	44	Соллерс Атлант	88
Audi Q5	44				

КАЧЕСТВЕННОЕ МОТОРНОЕ МАСЛО – АВТОМОБИЛЬНОЕ ДОЛГОЛЕТИЕ

Если вы читаете эти строки, то автомобиль для вас намного больше, чем просто средство передвижения из пункта «А» в пункт «Б». Вы наверняка знаете все его болевые точки и на слух можете определить происхождение любого «сверчка». Сегодня речь пойдет о современных и высококачественных моторных маслах Rosneft Magnum Ultratec – на 100% подходящих по спецификациям для всех автомобилей ведущих мировых марок.

Выбирать моторное масло всегда непросто. Казалось бы, читай руководство пользователя и следуй рекомендациям, но составить полную картину без помощи профессионалов крайне сложно. Так как же не ошибиться в выборе и залить в двигатель своего автомобиля действительно качественный продукт?

Первое правило – это выбрать надёжную компанию, которая контролирует качество продукта от производственных площадок до продуктовой полки. Например, компания «Роснефть» предлагает несколько инструментов, которые помогут вам в выборе моторного масла. Самый простой и быстрый путь – это официальный сайт rosneft-lubricants.ru, там вы найдёте «подборщик» масел, информацию о каждом продукте и детальное описание, как обезопасить себя от покупки подделки.

А для жаждущих разобраться в вопросе детально и проверить масло в реальных условиях, существует программа «Проверь и убедись».

Стать её участником может каждый автолюбитель абсолютно бесплатно. Для этого необходимо снять на фото или видео заливку масла Rosneft Magnum Ultratec в свой двигатель, заполнить анкету участника на сайте

magnum.rosneft-lubricants.ru, а после окончания интервала замены направить отобранную пробу масла на бесплатный анализ в независимую лабораторию.

В результате вы получите исчерпывающий отчет о работе моторного масла и сможете узнать о техническом «здоровье» вашего двигателя.

Именно так и поступил владелец премиального

японского внедорожника Lexus GX460, использующий масло Magnum Ultratec FE 5W-30. У него автомобиль с небольшим пробегом в 38 770 км. Замену он проводит согласно рекомендациям производителя техники – на интервале 10 000 километров. Анализ отработанного масла показал, что содержание железа и меди существенно ниже предельно допустимых значений в 21

раз и в 13 раз меньше соответственно. Это характеризует надёжную защиту маслом двигателя и перспективу его долгой жизни. Вязкость масла составила 10,06 мм²/с, что находится в границах класса SAE 30 классификации SAE J300 и демонстрирует обеспечение надлежащей толщины масляной пленки. Масло обеспечивает высокий уровень защиты деталей двигателя от образования отложений. Это подтверждается запасом моюще-диспергирующих свойств, выраженным значением щелочного числа выше предельной нормы. Подытоживая, можно с уверенностью утверждать, что благодаря грамотно подобранному маслу владелец Lexus GX460 обеспечил достойную защиту и чистоту для своего двигателя. Отличный результат, учитывая эксплуатацию в мегаполисе.

Некоторые из вас, совершенно обоснованно, заметят, что атмосферный, восьмилитровый двигатель устанавливаемый в Lexus, агрегат выносливый и не очень прихотливый.

А как обстоят дела с более нежными, европейскими турбомоторами?

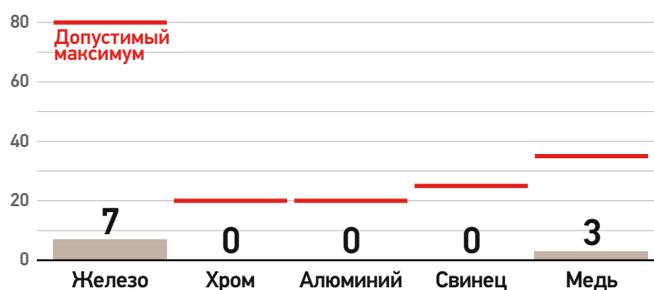
Исследования моторного масла Rosneft Magnum Ultratec C35W-30 из автомобиля Audi Q5 после пробега в 111 020 км показали прекрасные результаты, характеризующиеся низким содержанием металлов износа (меньше предельных значений: железо – в 6 раз, алюминий – в 4 раза, остальные элементы не обнаружены) и существенным запасом моюще-диспергирующих свойств. Современные высокофорсированные двигатели тоже под надёжной защитой Magnum Ultratec.

Как выяснилось, проверить и убедиться в потребительских качествах масла довольно легко. А значит и выбор можно делать на совсем другом уровне доверия.

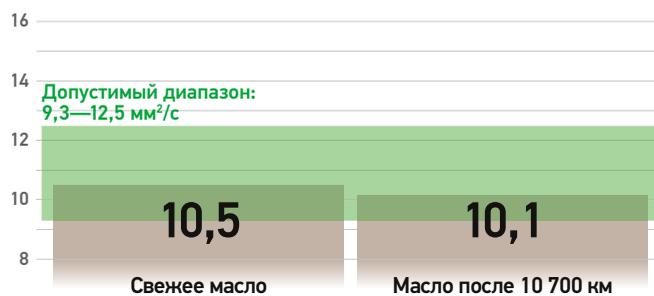
Применяя суперсовременные масла Magnum Ultratec, вы обеспечиваете заботой свой автомобиль, продлевая его здоровую и беспроблемную эксплуатацию.

РЕЗУЛЬТАТЫ ПОДКОНТРОЛЬНОГО ИСПЫТАНИЯ МАСЛА MAGNUM ULTRATEC FE 5W-30

МЕТАЛЛЫ ИЗНОСА ПРИ НАРАБОТКЕ 10700 КМ, PPM

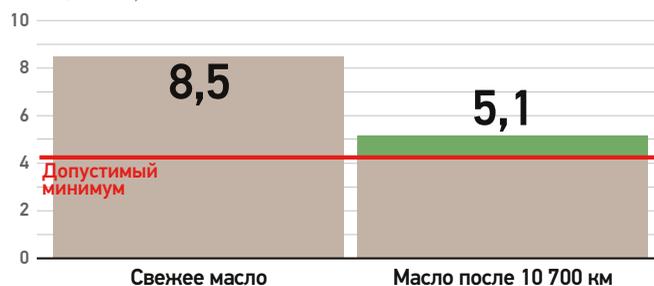


КИНЕМАТИЧЕСКАЯ ВЯЗКОСТЬ ПРИ 100°C, мм²/с



ДИНАМИКА ИЗМЕНЕНИЯ ЩЕЛОЧНОГО ЧИСЛА,

мг КОН/г масла, ASTM D2896



Петр Шкуматов

Определить визуально



Какой автомобилист не ездил с «джеки чаном» на приборной панели, как в народе называют горящий индикатор «check engine»? Загореться эта лампочка может по разным причинам, но до 1 сентября это никого не волновало, кроме самого автовладельца, которому предстояли расходы на диагностику и ремонт. Однако теперь всё изменилось.

Речь идет о постановлении Правительства РФ от 27.05.2023 г. № 837 – оно внесло изменения в Перечень неисправностей, который, как знают автомобилисты, является приложением к Правилам дорожного движения.

По большому счету, требования к автомобилям принципиально не изменились. Но есть нюансы. Вот что надо знать водителям, чтобы не залететь на штрафстоянку:

Б Пункт 1.11. Про АБС. Запрещена эксплуатация автомобиля, если на приборной панели горит световой индикатор неисправности АБС. Определяется инспектором ДПС органолептически, то есть визуально. Для подтверждения инспектор может сделать фотографию на телефон, но это не обязательно. Штраф по ст. 12.5.2 (500 рублей) и штрафстоянка.

Б Течь в гидроусилителе (или электрогидроусилителе). Тоже определяется визуально. Среди водителей ходит поверие, что такие течи обнаружить в ходе обычной дорожной проверки нельзя. Еще как можно! У некоторых машин течь можно увидеть при поднятом капоте, у других можно рассмотреть с помощью зеркальца на удочке. Да, такой инструмент давно в ходу у инспекторов. Так что если у вас там течёт – сходите к мастеру, дешевле будет! Иначе будете вывозить свой автомобиль из цепких рук сотрудников штрафстоянки.

Б За установленный «колхозный» ксенон и раньше могли оштрафовать. А вот сейчас

○
На глаз и на ощупь – так теперь инспекторы ГИБДД будут выявлять некоторые неисправности в наших автомобилях
 ○

будут запрещать движение за неработающие габариты или стоп-сигналы в темное время суток, что тоже определяется органолептически. Проще говоря, если у вас не работают габариты или стоп-сигналы, то в вечернее время первый же инспектор – ваш. Правильнее и дешевле съездить на СТО и стоп-сигналы срочно починить. Другие водители скажут вам спасибо. Здесь важно отметить, что за одну перегоревшую лампочку заставлять ждать до утра не будут.

Б А вот за видеорегистратор не будут штрафовать. Глава ГИБДД Михаил Черников ясно дал понять автомобилистам, что маленькие видеорегистраторы не влияют на обзорность, поэтому риска штрафа нет:

– Если мы видим, что планшет огромный на лобовом стекле – это не означает привлечение к ответственности. Это означает то, что сотрудник Госавтоинспекции должен сказать (водителю) «убери в другое место его». От того, что он выпишет штраф, мы все понимаем, не изменится ничего. И административное наказание не влияет на последующие какие-то действия.

Б Если вы едете в дождь или в снегопад, и у вас не работает стеклоочиститель (а такое, к сожалению, бывает), то инспектор может вас остановить и запретить дальнейшее движение до улучшения погодных условий. Требование логичное, в дороге случается всякое, лучше с такой неисправностью никуда не ехать, дождь/снег переждать, а потом сразу поехать на сервис за починкой.

Остальные неисправности, включая езду на летней резине зимой и на шипованной зимой – летом, будут приводить к штрафу 500 рублей. Но запрещать ехать дальше на автомобиле никто не будет.

Последнее предупреждение

Поскольку с момента введения новых правил прошел месяц, уже появился опыт общения «по-новому» водителей автомобилей, у которых обнаружена незначительная неисправность, с инспекторами. Практика показала, что сотрудники ГИБДД во всех известных мне случаях относятся с пониманием, знают о сложностях с поставками запасных частей к автомобилям, и штрафы не выписывают, ограничиваются предупреждениями.

Однако на неисправности, которые влекут за собой перемещение автомобиля на спецстоянку, водителям стоит обратить немедленное внимание и содержать АБС (и вообще тормозную систему), гидроусилитель руля, стеклоочистители и световые приборы в исправном состоянии. Это должно стать нормой жизни. **3P**



2,84–2,94 млн рублей
стоит седан Omoda S5 GT. У него другие настройки подвески и 150-сильный мотор. Разгон до 100 км/ч – за 7,5 с.



739 л.с. – отдача самого мощного заводского Porsche Cayenne. Это версия Turbo E-Hybrid с двигателем V8 4.0 и электромотором. Разгон до сотни – 3,6 с.

ВТОРОЙ МОСКВИЧ

Производство второй модели на заводе Москвич стартовало 4 сентября. Это лифтбек 6, который сам завод почему-то именуется седаном.

В оригинале это JAC Sehol A5 Plus, дальнейшее развитие продающегося в России официально лифтбека JAC J7. При длине 4770 мм и колесной базе 2770 мм «шестерка» заметно крупнее и последней Октавии (4689 и 2686 мм соответственно), и тем более Москвича-2141

(4350 и 2580 мм). И едва не дотягивает до седана Chery Arrizo 8. Багажник объемом 540 л дополнен огромным приемом.

Базовый силовой агрегат знаком по модели J7: 136-сильный мотор 1.5 турбо в сочетании с вариатором. Есть и другое сочетание: турбомотор 1.5 с непосредственным впрыском (174 л.с.) в паре с 6-ступенчатым роботом. Версии с механикой нет в принципе.

Комплектаций предложат три, причем только в средней можно выбирать силовую установку. «Базе» положен 136-сильный мотор, топ-версии – 174-сильный.

Минимальный набор оборудования: ESP, кондиционер, медиасистема с вертикальным дисплеем на 10,4 дюйма, круиз-контроль, салон из экокожи с обогревом передних сидений, парктроник и камера заднего вида, LED-фары, бесключевой доступ в салон и кнопочный запуск двигателя.

Подушек безопасности в базе только две. Боковые подушки и надувные шторки положены старшим версиям. В них же будут круговой обзор, несколько систем активной безопасности, люк, климат-контроль, цифровая приборка. В палитре пять цветов: белый, черный,

серый, красный и синий. Цены назовут ближе к старту продаж, запланированному на октябрь. Москвич 6 явно будет дороже кроссовера Москвич 3, который в конце сентября продавали минимум за 2,2 млн рублей (с механической коробкой). Но и одновременно окажется существенно доступнее седана Chery Arrizo 8, который с богатым набором опций и мотором мощностью 186 сил стартует с 3,56 млн рублей.

И еще. На заводе Москвич будут собирать электромобили Атом, разработкой которых занимается АО «Кама». Массовый выпуск обещают наладить к середине 2025 года и сделать за остаток года 30 тысяч машин.

Между тем, сам Москвич уже пересмотрел объемы выпуска – в меньшую сторону. Вместо обещанных ранее 50 тысяч автомобилей в 2023 году и 100 тысяч в 2024-м теперь собираются сделать 27 и 44 тысячи соответственно.



Москвич 6



Атом

НОВЫЕ ДОРОГИ

■ В сентябре открыли движение по магистрали М-12 Восток от Москвы до Муром и Арзамаса.

От них на север лежит прямая дорога до Нижнего Новгорода, а на юг – до Касимова и Саранска.

М-12 проложили южнее существующей трассы М-7 Волга. Такое решение позволит за счет нового платника разгрузить и шоссе М-5 Урал.

На легковушке дорога от Москвы до Владимира обойдется в 1399 рублей, а до Арзамаса – в 2821 рубль. А это всего 415 км. Выходит, что каждый километр обойдется в 6,8 рублей – это близко к стоимости бензина на проезд.

Более-менее гуманные тарифы установили для наиболее востребованного участка близ столицы, позволяющего миновать дикие заторы на М-7 и М-5. Так, объезд Балашихи стоит 130 рублей, доехать до ЦКАД встанет в 389 рублей. Это намного дешевле, чем, например, на головном отрезке трассы М-11 Нева, дублирующем старую Ленинградку М-10.

Есть и проблемы. Если выходить на М-12 с ЦКАД,

например, путь от Санкт-Петербурга до Арзамаса можно проехать вообще без остановок на максимально разрешенной скорости. А вот близ МКАД в самом начале новой трассы есть два светофора, которые вряд ли сумеют без проблем пропустить весь поток. Кроме того, до Арзамаса (а это больше 400 км) пока работают всего по две АЗС с каждой стороны.

До конца года обещают открыть всю магистраль до Казани.



До Арзамаса за 3 часа

ПРОСПЕКТ БАГРАТИОНА

■ В Москве запущен северный дублер Кутузовского проспекта – его назвали Проспектом Багратиона. Новая магистраль соединяет Сити с МКАД.

Проспект Багратиона платный, тариф для легковушек – 600 рублей за 10 км. За частичный проезд (есть промежуточные съезды) – тот же тариф. Оплата проезда безбарьерная, как на ЦКАД, МСД и М-12.

Также в столице готовятся к открытию завершающие участки Юго-Восточной хорды от района Каширского шоссе до ее слияния с Северо-Восточной хордой, которая, в свою очередь, соединяет магистрали М-11 Нева и М-12 Восток.



Такси не катит

Новый закон о такси заработал так хорошо, что его просят отложить.

Автор Петр Шкуматов

К новому закону о такси оказались готовы лишь Москва с областью, Санкт-Петербург – и, пожалуй, всё. В остальных регионах России про то, что с такси надо что-то делать, вспомнили лишь 1 сентября, когда закон вступил в силу.

Попробовали – больше не хотят

В такси «Максим» провели эксперимент: в течение одного дня агрегатор строго и неукоснительно соблюдал все требования закона «О такси». Результат превзошел самые негативные ожидания – всего лишь 2% (два процента) поступивших заказов были выполнены, а стоимость поездки в день эксперимента выросла в пять раз!

Аналогичный эксперимент во Владивостоке дал схожие результаты – 98% заказов не были выполнены, а цена поездки в такси выросла в восемь раз!

И вот прошел месяц с момента вступления в силу нового закона. Напомню, что теперь агрегатор может получить огромный штраф в несколько сотен тысяч рублей за каждую передачу заказа так называемому «нелегалу». То есть автомобилю без соответствующего разрешения.

Для пассажиров вроде как особо ничего не изменилось, как ездили, так и ездят. В мобильных приложениях изменения косметические, но есть и юридические нюансы.

Аренда вместо такси

Агрегаторы придумали, как выйти из положения, когда 98% водителей не имеют разрешения на оказание услуг легковым такси. Теперь такси, то есть машины с шашечками и фонариками, выделены в отдельный класс. Если раньше у нас был «эконом», «комфорт» и «бизнес», то сейчас у нас есть «такси» и все остальные.

Все остальные – это водители, которые не захотели получать разрешение на перевозки пассажиров, на которые зарабатывают этим на жизнь. Для таких водителей агрегаторы придумали схему, когда с их участием между пассажиром и водителем заключается договор аренды транспортного средства с водителем. Это абсолютно законно, а такой договор может быть заключен в электронной форме и заве-

» Прошел месяц с момента вступления в силу нового закона и результат превзошел самые негативные ожидания

рен электронной подписью водителя. Поэтому теперь, если заглянуть глубоко в недра мобильного приложения, после поездки такой договор можно найти. Если нужно.

Сам занят

Почему водители не хотят получать разрешение на работу в легковом такси?

Во-первых, для многих это временный заработок. «Бомбят», пока ищут достойную работу. А разрешение получить не так просто, выдается оно на автомобиль на пять лет, отказаться от него тоже сложно. Надо приобретать полис ОСАГО для такси, который стоит дорого. Машина, которая засветилась в работе в такси, стоит на вторичном рынке на 15–20% дешевле – сложно продать и в цене потеряешь.

Во-вторых, многие не работают в такси, а подрабатывают как самозанятые. Это несколько часов работы в день – «на поддержание штанов». Много не заработаешь, но и дома

не сидишь. Зачем обвешиваться фонариками и шашечками и обкладываться бумажками для проверяющих?

В-третьих, некоторые регионы ввели «цветовой стандарт» для такси. Машину надо либо перекрашивать, либо оклеивать плёнкой, а это дорого. Так, в Ростове-на-Дону оклейка машин под такси перед принятием нового закона стала стоить... 100 тысяч рублей.

Смысла нет

Атавизм советского такси коучет из закона в закон. Это необходимость ежедневного технического осмотра автомобиля механиком (имеющим соответствующую квалификацию и удостоверение) и прохождение ежедневного медицинского осмотра квалифицированным медиком. Причем не один раз в день, а два! Перед рейсом и после рейса. Данные заносятся в путевой лист, за отсутствие или неправильное заполнение которого штраф в несколько десятков тысяч рублей.

Таксист обязан вести журнал учета путевых листов и журнал учета журналов. За отсутствие журналов – огромный штраф. Журналы должны храниться несколько лет на всякий случай.

Какой смысл самозанятую, который временно подрабатывает в такси, участвовать во всём этом? И нарваться на штрафы, которые сопоставимы с его месячным заработком.

Смысла нет. Поэтому новый закон заработал только в двух столицах. И тут есть два варианта: переносить вступление закона о такси для регионов по фактическим обстоятельствам, получая время на исправление ошибок, или железной рукой заставить выполнять агрегаторов и таксистов требования закона – ведь закон есть закон!

А пока все работают по-старому. Авось, прокатит.

X70 PLUS**

Вместе к новым впечатлениям



*Управляй будущим **X70 ПЛЮС

РЕКЛАМА
ООО 'ДЖЕТУР МОТОР РУС'

JETOUR
— Drive Your Future* —

ТЕЛЕФОН ГОРЯЧЕЙ ЛИНИИ:
8 800 555 78 09

WWW.JETOUR-RU.COM



ГРАНТА ТУРИЗМО

Выжимаем все соки из Лады Гранты Спорт на Нижегородском гоночном кольце.

Автор Александр Виноградов, фото: компания Лада

Лада Гранта Спорт стала первой полноценной новинкой от АвтоВАЗа в новые времена. В отличие от «приспортивной» версии Drive Active, изменения в машине коснулись не только внешности и подвески. Доработке подверглось почти всё – кроме заднего ряда и багажника. Причем теперь Гранта



Подъем впускных клапанов вырос на 1,95 мм, выпускных – на 1,55 мм. На 15% увеличено количество попадающего в камеры сгорания воздуха – мотор «разогнали» до 118 л. с. и 151 Н·м.

Спорт доступна не только в кузове седан, но и в качестве лифтбэка. Идеальный снаряд на каждый день?

Увеличенный подъем

Двигатель – доработанный 1600-кубовый шестнадцатиклапанник ВАЗ-21127. Здесь иные распредвалы с высокими кулачками, измененный впуск и выпуск, причем последний – с гравировкой Лада Спорт. И он настолько горяч, что на тестовых машинах расплавил пластик нижней кромки заднего бампера, где крепится насадка глушителя. Нас уверили, что это проблема предсерийных машин.

С двигателя сняли 118 л. с. (против штатных 106 сил) и больше 150 ньютон-метров момента. Весьма недурно для машины весом чуть больше тонны. Гранта Спорт выезжает из 10 секунд в спринте до первых 100 км/ч, а до вторых не доезжает совсем чуть-чуть – максималка 195 км/ч.

На кольце

По управлению Гранта Спорт не подкачала, доказывая, что у эволюционирующей на протяжении почти 40 лет

Лада Гранта Спорт

Длина/ширина/высота/база 4286/1700/1450/2482 мм
Снаряженная масса 1115 кг
Объем багажника 440/760 л
Максимальная скорость 195 км/ч
Разгон 0–100 км/ч 9,8 с
Двигатель бензиновый, Р4, 16 клапанов, 1596 см³;
86,6 кВт/118 л.с. при 5900 об/мин;
151 Н·м при 5000 об/мин
Топливо/запас топлива АИ-95/50 л
Трансмиссия передний привод; М5

«восьмой» платформы еще есть порох. При небольших углах поворота на руле чувствуется правильное реактивное действие, а устойчивость на дуге несравнима с базовой машиной. Из всех особенностей осталась лишь склонность к распрямлению траектории при явном переборе скорости.

При этом даже со спортивными амортизаторами Гранта не превратилась в костотряс. На идеальных покрытиях можно желать даже более жесткой подвески, зато по разбитой дороге Гранта едет с приятным запасом. Кочки и стыки не проходят незамеченными, но обрабатывается всё это гладко. В общем, можно носиться не только по ровному асфальту, но и по разбитому.



Оснащение скромное – базовая медиасистема и простой отопитель.

Взгляд цепляют руль с кожаной обивкой и красным «центром» и новые приборы.

Сиденья – с развитой боковой поддержкой. Увеличена длина подушки.



Универсален и двигатель: до 3500 об/мин есть довольно сносная тяга, которой хватает для нормального перемещения в потоке. А на более высоких оборотах мотор просыпается и под задорный рев уверенно разгоняет Гранту. Полка момента не вынуждает постоянно орудовать рычагом коробки – даже с укороченной с 3,9 до 4,1 главной парой можно довольно долго оставаться на одной передаче. Ценное качество, особенно для неопытных «пилотов».

И тормоза другие! Диаметр передних дисков увлечен с 260 до 284 мм. Задние барабаны уступили место суппортам и дискам диаметром 240 мм от Весты. Но меня больше удивило не то, как Гранта замедляется, а живучесть тормозов! Даже после трех подряд боевых кругов тормоза продолжают держать. И только после пяти-шести быстрых кругов Нижегородского кольца педаль начинает проваливаться – завидная выносливость для стандартных дисков и колодок!

Вне кольца

Вне гоночного трека Гранта – вполне удобный автомобиль. Она не раздражает постоянным гулом выпускной системы,

не вытрясает душу на каждом стыке и не требует выкручивать двигатель.

Огромный багажник. Недорогое обслуживание. Для полного счастья не хватает приличного оснащения, ведь ради снижения цены за основу была взята простенькая версия Комфорт. А в ней нет почти ничего – только простой отопитель с кондиционером, АБС, базовая аудиосистема и передние электростеклоподъемники. Даже центрального замка нет – хочется верить, что это временное явление.

Уровень – новичок

Гранта Спорт отлично подойдет тем, кто планирует попробовать себя на кольце при минимальном бюджете или просто хочет получать удовольствие от вождения каждый день. Гранта Спорт прощает ошибки и не заставляет сражаться с собой так, как стандартная машина.

Цены не радуют: до 1,3 млн рублей за седан, а за лифтбэк надо доплатить еще 50 тысяч. Но, как известно, нет спорта дороже, чем автомобильный. А чтобы не только играть в Гран Туризмо на приставке, но и почувствовать его в реальной жизни, Гранта Спорт может стать неплохим входным билетом. **ЗР**



ОСТОРОЖНО, ЗАРЯЖЕНО!

В 1997 появился **VAZ-21106** с двухлитровым двигателем Opel C20XE мощностью 150 л.с.. Такая «десятка» разогналась до 205 км/ч и набирала первые 100 км/ч за 9,5 с. Рулевое управление было дополнено ГУРом, а передняя подвеска имела оригинальный подрамник.



В 2008 начался выпуск **Калины Спорт** с двигателем 1,6 мощностью 98 л.с.. Из всех заряженных серийных Лад ее возможности были самыми скромными.



Спортивная версия у первой Гранты

появилась в 2013 году. У нее был 16-клапанный двигатель 1600 мощностью 120 л.с. На конвейере она продержалась до 2018 года.



В 2015 году появилась самая экстремальная модификация **Калины – NFR** со 136-сильным мотором.

Лада Веста Спорт дебютировала в 2018 году. Седан с двигателем VAZ-21179 мощностью 145 л.с. должен остаться самой мощной и быстрой моделью в линейке, но показатели обновленной Весты Спорт NG пока не обнародованы.



На треке Гранта Спорт дружелюбна и прощает многое.



Задние барабаны заменили на дисковые механизмы от Весты, а передние диски увеличены в диаметре на 24 мм.



БУДУЩЕЕ С ВОСТОКА

Тренируем вестибулярный аппарат за рулем китайского электромобиля Avatr 11.

Автор Александр Виноградов, фото: Дмитрий Конин

Как бы не прогрессировали китайские производители, их автомобили с бензиновыми двигателями пока не дотягивают до уровня мирового автопрома. А вот электромобили из Китая удивляют!

Нас поразил Avatr 11 – электрический кроссовер мощностью без малого 600 сил, способный на одном заряде проехать почти 600 километров!

Торжество стиля

Автопроизводители в Китае исчисляются сотнями, но по факту большинство из них – суббренды крупных корпораций. Avatr Technologies не исключение – это одна из марок концерна Changan.

«Технолджис» в Аватре чувствуется везде – как и техногенный стиль. Оптику можно запрограммировать на разные алгоритмы приветствия. А небольшая панель у щеток стеклоочистителя за доплату станет еще одним экраном. Кстати, Avatr 11 – это скорее кросс-седан, ибо полноценной пятой двери у него нет: отдельный багажник, как у седанов.



Количество камер, как и качество изображения, выше всяких похвал. А вот системы автопилота не работают в нашей стране.

Avatr 11

Длина/ширина/высота/база
4880/1970/1601/2975 мм

Снаряженная/полная масса
2280/2750 кг

Максимальная скорость 200 км/ч

Разгон 0–100 км/ч 3,9 с

Двигатель электрический;
425 кВт/578 л.с.; 650 Н·м

Емкость батареи 90 кВт·ч

Запас хода 555 км

Трансмиссия полный привод

Атмосферно

Какое обилие необычных деталей в салоне! Передняя панель – словно футуристичный выставочный зал с эффектной колонной по центру. За ней изгибаются жалюзи дефлекторов.

Не удивлюсь, если они раскроются и на сцену выйдет чья-то голограмма. По всему интерьеру гуляет фоновая подсветка, режимы которой настраиваются.

Количество любопытных функций зашкаливает, наиграться в медиасистему просто невозможно. Невольно жалеешь, что автономное движение пока недоступно. Впрочем, даже ограниченные возможности автопилота третьего поколения в России оценить пока не суждено – многочисленные лидеры Аватра пассивны и ни один из ассистентов на нашей территории не работает.

Сам пилот

Да и черт с ним, с автопилотом! Когда электромоторы выдают почти 600 сил,

а первые 100 км/ч Avatr 11 разменивает быстрее четырех секунд, хочется вести машину самому.

Для того, чтобы целиком реализовать бешеное ускорение, нужно иметь хороший вестибулярный аппарат – ибо цифры это одно, а ощущения – совсем другое. Они особенно сильны, если активировать имитацию звука двигателя. Можно выбрать V6, V8 или V10 – правда, чьи именно это двигатели, не уточняется. Главное – следить за скоростью и камерами, ибо нахватать штрафов можно так же быстро, как набрать первые 100 км/ч.

Ходовая часть – без сюрпризов. Традиционное для «электричек» ощущение тяжеловесности при резких маневрах: весит-то Avatr почти 2,5 тонны. У него «синтетическая» педаль тормоза и на удивление неплохая плавность хода вкуче с энергоемкостью подвески.

Батарея и сим-карта

Даже при регулярных мощных ускорениях я не заметил быстрой высадки батареи. После быстрых отстрелов на дистанции 80 км заряд упал на 20% – значит, заявленные 550 км запаса хода при спокойной езде вполне достижимы.

Причем это для нашей машины – с «маленькой» батареей на 90 кВт·ч. А еще есть версия на 116 кВт·ч, и она способна преодолеть без дозарядки 600 верст. Правда, с такой батареей

Цена в России
от 7 500 000 Р





Назначение кнопок на руле программируется через меню.



Кнопка открытия дверей спряталась в районе регулировок сидений. Для открытия надо нажать дважды, для закрытия – один.



Электрический привод дверей продублирован механическим замком, на случай если машина будет обесточена.



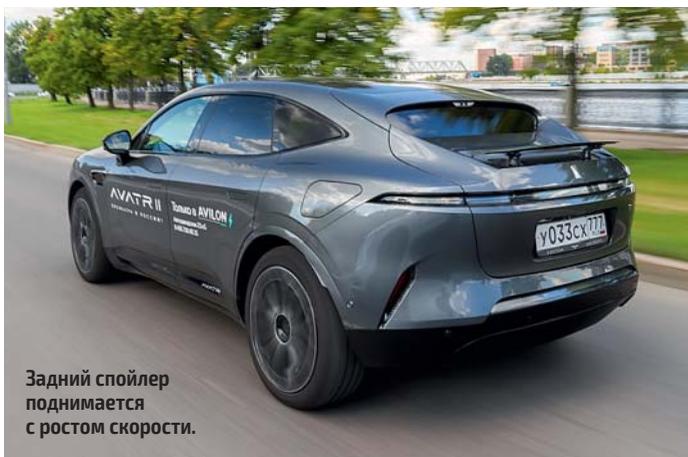
Интерьер Аватра – маленькое произведение искусства. За центральным «табло» диагонально 15 дюймов скрывается красивый амфитеатр.

На втором ряду полно места по всем направлениям. И вот что удивительно – подушка стоит высоко, что для китайских машин редкий случай.

Как и любой мощный электромобиль, Avatr уничтожает своим ускорением.



Как это бывает у «электричек», багажника два.



Задний спойлер поднимается с ростом скорости.



На центральный дисплей выведены почти все функции, вплоть до управления потоками воздуха. В отличие от Tesly, управлять можно всеми дефлекторами.



Для «озвучки» электромотора можно выбрать саундтрек – чтобы в салоне было слышно бензиновый двигатель V6, V8 или V10.

разгон чуть медленнее – потому что она тяжелее.

Разумеется, батареи у китайцев свои. Как и электромоторы производства компании Huawei. Она же создавала весь интерфейс для развлекательного центра и виртуальной приборной панели: если у вас и смартфон этой марки, то возможности сильно расширятся с фирменным приложением. Однако чтобы реализовать их на все 100%, понадобится китайская сим-карта.

Цены и прогресс

Эйфория мигом улечивается при взгляде на ценник: от 7,5 млн рублей! Сдержанный оптимизм возвращается, когда сравниваешь с ценами на другие «электрички» того же класса. Именно сдержанный: понятно, что всё это единичные продажи.

Но я не про цены – про прогресс. На фоне Аватра известные нам Tesla и Audi e-tron воспринимаются машинами из вчерашнего дня. И начинаешь догадываться, почему бензиновые китайские автомобили при всём прогрессе до сих пор отстают – просто Китай решил зайти с электрических козырей. **ЗР**

ХИ-ФИ ТЕХНОЛОГИИ

Если говорить о футуристичных электромобилях, то самым футуристичным можно назвать **HiPhi Z**. Мощ-



ность энергоустановки составляет 672 л. с., а декларированный запас хода 655 км. Полноприводный электрический спорткар набирает 100 км/ч за 3,8 секунд. Стоит HiPhi от 12 до 14 млн рублей.

Есть среди китайских электрокаров и знакомые бренды – **Lotus Eletre**. Легендарной британ-

ской маркой теперь владеет концерн Geely. Кроссовер Eletre выпускается в Ухани. Мощно сть двигателя 612 л. с., запас хода 600 км. Цены – от 16 до 20 млн



рублей. Есть и совсем экстремальная версия мощностью 903 л. с., но на наш рынок такие Lotus пока попасть не успели.

Самым интересным выглядит **Zeekr 001**.

Но не из-за более низкой цены (5–6 млн рублей), а потому, что электрокар с двигателем в 268 л. с. и батареей емкостью 140 кВт·ч может пре-

одолеть 1000 км! Есть и более мощные Zикры (536 л. с.), которые комплектуются батареями на 100 кВт·ч – такой Zeekr 001 стоит 10 млн и преодолевает «всего» 600 км.



Цена в России
от 3 349 900 Р



ПЛАМЕННЫЙ МОТОР

Двигатель относится к третьему поколению семейства Acteco.

У него алюминиевый блок цилиндров (массой 21 кг против 43 кг у чугунного предшественника), пара балансирных валов, двойная система изменения фаз газораспределения и непосредственный впрыск. Турбину поставляет фирма Honeywell. Мощность – 245 сил.

Такой же мотор ставится на Chery Tiggo 8 Pro Max, но там его дефорсировали до 197 л. с.



ДИВАННЫЙ ПУТЕШЕСТВЕННИК

Jetour X90 Plus: просторный салон, передний привод, мощный двигатель и строптивный робот.

Автор Юрий Тимкин, фото: Евгений Михалкевич

Молодой китайский бренд Jetour (одно из подразделений фирмы Chery) преподносит себя как производитель автомобилей для путешествий. Когда весной я заглянул на его стенд на Шанхайском автосалоне, то увидел рядом с машинами туристические палатки и аксессуары. Активный отдых нынче востребован, и Jetour хочет быть в тренде.

С большим багажником

Но в реальности X90 Plus ничего уникального для путешественников не предлагает. Несмотря на внушительные размеры (длина превышает 4,8 м), третий ряд сидений в начальную комплектацию не входит. Это опция ценой 50 тысяч рублей.

Jetour X90 Plus

Длина/ширина/высота/база 4858/1925/1780/2850 мм
Снаряженная/полная масса 1790/2090 кг
Объем багажника 723–1634 л
Двигатель бензиновый, P4, 16 клапанов, 1998 см³;
180 кВт/245 л. с. при 5500 об/мин;
375 Н·м при 1750–4000 об/мин
Время разгона 0–100 км/ч 8,5 с
Максимальная скорость н. д.
Топливо/запас топлива АИ-92–95/57 л
Средний расход топлива 8,0 л/100 км
Трансмиссия передний привод; P7

Освободившееся пространство отдано багажнику. Объем под шторкой солиден – 723 л, причем ее штангу можно было бы закрепить сантиметров на десять выше (форма боковин и спинок сидений это позволяет), увеличив ценную путешественникам вместимость.

Каких-то хитрых сеточек-крючков-кармашков не предусмотрено – приходится довольствоваться спрятанными под пол органайзерами. Соответственно, запаска оттуда переехала под днище.

С вентиляцией

После знакомства с кроссовером Jetour Dashing (с. 34) я опасался увидеть в салоне X90 Plus такие же эргономические эксперименты, но обошлось – его интерьер традиционен, без вывертов. Привычный набор кнопок и переключателей, нормальные приборы. Могут, когда захотят!

Отделка – с претензией на респектабельность: есть даже декоративные накладки под дерево и псевдоалюминиевые решетки поверх динамиков Sony. Предусмотрена мягкая обивка боковин туннеля – китайцы нечасто этим заморачиваются.

За всем этим лоском салонные недочеты сразу и не заметишь. Почему нет очечника и индукционного зарядника

телефона? Где Apple CarPlay и Android Auto? Спереди обнаружился только один USB-порт, да и тот упрятан в недра подлокотника – сегодня так уже не делают.

Передние кресла подкупают мягкой и удобной подушкой, но у спинки слишком широко разнесены валики боковой поддержки – в поворотах вываливаешься. Есть не только обогрев, но и вентиляция (у водителя).

С передним приводом

В основе X90 Plus лежит модульная платформа Chery. Она позволяет варьировать длину колесной базы. По этому показателю «девятистый» превзошел даже маленький Tiggo 8 Pro: колесная база 2850 мм против 2710 мм у Тигго. Но если Chery за доплату предлагает трансмиссию 4×4, то Jetour идет исключительно с передним приводом. Соответственно, на бездорожье ему путь заказан. Вот тебе и путешественник.

Начальные версии – с известным по Tiggo турбомотором 1.6 (190 л. с.). Те, что побогаче, оснащены двухлитровым агрегатом: в Chery он выдает 197 л. с., а здесь – 245.

С пробуксовкой

Мощи много – при резком старте передние ведущие колеса пускаются в пробуксовку даже на второй передаче (что же будет зимой?). Заявленные 8,5 секунд разгона до сотни X90 Plus легко подтвердил.



HD-изображение системы кругового обзора есть только у двух «верхних» комплектаций.



Сенсорный экран климат-контроля мы видели на дорестайлинговом Tiggo 8 Pro Max.

Вроде бы, живи и радуйся, а не получается. Всё из-за дерганного и непредсказуемого в городе семиступенчатого «мокрого» робота. Катишь в пробке, чуть добавляешь газу, а он переключится и как понесет! Или наоборот: продавишь педаль, а переключения всё нет и нет. Хотя на шоссе робот работает как надо.

С шумоизоляцией

Средний расход топлива составил 11 л/100 км. Как водится у китайцев, не возбраняется заправка «девятисто вторым» бензином. Ну а мы по традиции отговариваем вас от этого: моторы с непосредственным впрыском чувствительны к качеству топлива.

Акустический комфорт оставил двойственное впечатление.

X90 Plus любит идеально ровный асфальт – даже небольшие кочки вызывают заметную тряску.

Второй ряд просторен – можно почти полностью вытянуть ноги. И сиденье спрофилировано как надо. Спинки регулируются по углу наклона. Два USB-разъема, трехступенчатый обогрев сидений, а дефлекторы климат-контроля есть на полу, на уровне коленей и на потолке.



Выхлопные патрубки – не имитация. Настораживает, что «банки» выпускной системы уже начали ржаветь – на новой машине!



Уютный салон, простор, выгодная на фоне конкурентов цена

Плавность хода, настройки силового агрегата

На малом ходу в салоне не сказать, что тихо: гул от дороги докучает уже при 70 км/ч. Однако со скоростью уровень шума не сильно растет. И при 120 км/ч в салоне уже тише, чем в большинстве китайских одноклассников.

Ходовыми качествами X90 Plus не впечатлил. В повороты заходит нехотя, при переходе на дугу меньшего радиуса повиливает кормой – у неподготовленного водителя может засосать под лопаточкой.

По плавности хода Jetour напоминает принцессу на горошине – чувствует малейший дорожный изъян. Особенно

Виртуальная приборка – стандартное оснащение.



Два трекпада на руле не слишком удобны.

Длинная витрина виртуальной приборки и экрана медиасистемы стала общим местом в китайских машинах. А вот вращающуюся шайбу наподобие Audi MMI и BMW i-Drive в них встретишь нечасто.

подвеска не любит неровности с острыми краями. И за низкопрофильные колеса размерности 255/45 R20 переживаешь: я бы предпочел более скромную (и недорогую!) обувку.

С конкурентной ценой

Да, X90 Plus неидеален. Его можно пожурить и за тряскую подвеску, и за строптивый робот, и за отсутствие полного привода. Но цена приятнее, чем у одноклассников. Тот же Tiggo 8 Pro обойдется минимум в 3,7 млн рублей – на 350 тысяч дороже, чем просят за начальную X90 Plus.

Если нужен большой и вместительный кроссовер – неплохой вариант. И это не кот в мешке, а ближайший родственник уже проверенных кроссоверов Chery. **ЗР**



Спинки второго ряда складываются в горизонт – одобряем. В багажнике есть розетка на 12 В, две точки подсветки и даже пульт управления кондиционером в расчете на трехрядную комплектацию.



В ячейках органайзера спокойно поместятся набор автомобилиста, сменная обувь, флаконы с автохимией и много чего еще.

В Hongqi E-QM5 нет ни капли той обильно покрытой хромом монументальности, что есть во всех других моделях марки.

Колеса скромные, 18-дюймовые. Подвеска независимая, без каких-либо электронных наворотов.

HONGQI E-QM5

Длина/ширина/высота/база 5040/1910/1569/2990 мм
Объем багажника 433 л
Снаряженная/полная масса 1900/2350 кг
Двигатель электрический, синхронный с постоянными магнитами; 140 кВт/190 л.с.
Емкость и тип тяговой батареи 82 кВт·ч, литий-ионная
Запас хода 605 км по CLTC
Максимальная скорость 160 км/ч
Трансмиссия передний привод

КИТАЙСКИЙ КЭБ

Электрический седан Hongqi E-QM5 – на замену Camry. Правда, частникам эта машина вряд ли понравится.

Автор Кирилл Милешкин, фото: Дмитрий Конин

Ушедшие кроссоверы привычных брендов китайцы заменили с энтузиазмом и неплохим ассортиментом. Седаны начали появляться только сейчас, хотя в определенных кругах (главным образом, корпоративных парках и такси) именно они составляли львиную долю закупок. Китайская марка Hongqi вот-вот запустит официальные продажи в России, но попавший к нам

в руки электрический седан E-QM5 пока в программе для нашего рынка не значится. Партия ввезена одним из дилеров по «альтернативным» каналам.

В длину Hongqi E-QM5 обставляет новейшее поколение Mercedes-Benz E-класса на 9 см, а по колесной базе на 3 см. Про Camry и говорить нечего, она еще меньше.

Если вам видится на снимках некоторый сбой в пропорциях, то это не вина

нашего фотографа: всё так и есть на самом деле. Если высота немецкого и японского седанов составляет 1455–1460 мм, то китайского – 1569 мм. Задранная крыша заставляет вспомнить если не о Майбахе (всё-таки статус не тот), то о культовых британских такси-кэбах. Даже в последних своих итерациях они сохранили характерный кузов не только в угоду стилю, но и удобству пассажиров.

Посадка в салон действительно предельно комфортная. Трехметровая база позволяет не слишком рослому человеку закинуть сзади ногу на ногу. Тем более что правого переднего пассажира



E-QM5 разрабатывался исключительно как электромобиль. В базовом варианте мотор выдает 136 сил, а в батарее 54 кВт·ч, поэтому исполнение на 190 «лошадей» и 82 кВт·ч выглядит единственным достойным внимания для такой большой машины. Запас хода – 435 и 605 км соответственно по устаревшему циклу CLTC. Привод бывает только передним.

Передние сиденья незатейливы, но оказались удобными. На водительском есть электрорегулировка валика поясничного подпора (в двух плоскостях) и простенькая однорежимная вентиляция.





Управление светом вынесено на левый рычаг, но реализовано необычно.



Странно видеть на электромобиле инструментарий с классическими шкалами.



Управление микроклиматом – единственное, что реально найти в нерусифицированной медиасистеме.



Если ждете от «пятерки» настоящей премиальности дорогих Hongqi, будете разочарованы. Если же сравнивать с Saiku, материалы ничуть не хуже. Руль регулируется только по углу наклона.

Под центральными дефлекторами есть полочка, на которую хорошо ложится телефон. Только не выпал бы при ускорениях и тряске.

можно смело потеснить. Дело в том, что в машине... нет бардачка. Это позволило сделать панель в районе коленей вогнутой и сильнее сдвигать сиденье вперед без ущерба для комфорта.

Странно только, что при этом забыли о популярном в Китае решении – клавишах электропривода переднего кресла на боковине его спинки, чтобы ими мог пользоваться задний пассажир. Зато есть другая экзотика: положение водительского сиденья настраивается вручную (кроме поясничного упора),

а пассажирского – электроприводами. Такого казуса прежде встречать не доводилось.

На втором ряду царский простор по всем измерениям. Приличная ширина салона и почти плоский пол не стеснят и среднего пассажира. Удивительно не обнаружить в китайском седане с намеком на респектабельность ни люка, ни панорамной крыши, хотя их поголовно ставят даже на бюджетные модели.

Сидящим спереди тоже грех жаловаться. Но странности есть и тут.



Запас пространства сзади огромен. В Россию привезли простенькое исполнение со сплошным диваном и подлокотником, в котором только ниши и подстаканники. Но есть вариант пороскошнее. У него отдельные кресла с электроприводами и оттоманкой, а климат-контроль – четырехзонный.



ЧТО НАМ ГОТОВЯТ?

Об официальном выходе марки Hongqi на российский рынок стало известно еще год назад. В декабре появилась первая конкретика: ОТТС получили представительский седан H9 и среднеразмерный кроссовер H55. Дальше всё затихло до весны, а потом пошли переносы. Сначала запуск прочили в мае. Затем первую дюжину дилеров обещали открыть до конца июня. По состоянию на середину июля никаких подвижек так и не случилось. А вот гамма моделей названа и не менялась. Зато представительство уже предложило производить название марки как «Хончи» против привычного «Хунци».



Седан бизнес-класса H5 приедет к нам в новом поколении, представленном чуть больше года назад. За машину с передним приводом и турбомотором 2.0 мощностью 224 л. с. будут просить около 4,5–5 млн рублей.



Средний кроссовер H55 получит тот же мотор (в ОТТС указана отдача 218 л. с.), но уже с полноприводной трансмиссией. Стоимость можно ожидать примерно на полмиллиона больше, чем у седана.



Агрегат представительского Hongqi H9 для России деформировали до 245 л. с., хотя на родине его двигатель 2.0 турбо выходит за 250 сил. Цену предполагаем не меньше 7,5–8 млн рублей.



Кроссовер E-HS9 мало того что гигант (5,2 метра в длину), так еще электрический и очень мощный, с отдачей от 435 до 551 л. с. Его стоимость будет стартовать с отметки 10–11 млн рублей.

» Hongqi E-QM5 разработан при участии китайского оператора такси. Этакий лондонский кэб в современном восточном прочтении



Задние фонари визуально делают седан выше.



Зарядный порт в левом переднем крыле рассчитан на быструю зарядку постоянным током через китайский разъем GB/T. Подходящие станции по России только начинают появляться.

Ни одного подстаканника. Мы уже поняли, что главные в этой машине сидят сзади, но нельзя же считать водителя настолько «второсортным». Утешиться предлагается вентиляцией кресла. Она есть только у сидящего за рулем. Подогревов традиционно для внутрикитайских машин нет, но это легко решается.

Увы, оценить Hongqi E-QM5 на ходу пока нельзя: машина без номеров. Ехать 190-сильный электроседан должен неплохо. Заявленная снаряженная масса – 1900 кг – всего на центнер больше, чем у субкомпактного Москвича 3e. Несколько сотен метров, которые удалось проехать по закрытой территории, показали: лежащих полицейских «пятерка» не боится, связь на руле соответствует статусу машины для пассажира, а не для водителя. В целом – никакого криминала, наемному водителю нечего привередничать, а сидящим сзади жаловаться не на что.

В разработке Hongqi E-QM5 участвовал крупнейший оператор такси Китая.



Проем багажника максимально широкий. Увы, других плюсов нет. Крышка без электропривода (хорошо, что помогают амортизаторы), спинка не складывается, места для запасаки не предусмотрено, равно как и средств крепления груза. Объем – 433 л.

👍 Очень просторный салон, адекватная на сегодня цена

👎 Трудности с зарядкой, странное оснащение

Поэтому модель буквально во всем ориентирована на удобство пассажиров, а остальное сделано по принципу минимальной достаточности. При таком подходе сложно ожидать, что машина устроит кого-то из частных покупателей. А вот «корпораты» могут заинтересоваться. Тем более что цена по нынешним временам выглядит адекватной. За электрический седан размером с Mercedes-Benz E-класса просят 3,5–3,9 млн рублей. Сейчас за такие деньги едва ли найдешь даже двухлитровую Camry.

3P



ФЛАГ ГОСУДАРСТВА

Марка **Hongqi** ведет историю с конца 50-х годов и почти 60 лет делала автомобили исключительно для партийной элиты. Название переводится

соответствующе статусу – «Красный флаг», что и отражено в наcapном маскоте.

Только в 2017 году с седана H5 началась история массовых моделей бренда. Продажи сразу стали расти лавинообразно, и сейчас

линейку составляют автомобили от средних кроссоверов и седанов до всё тех же партийных лимузинов, недоступных по цене простым смертным.

Новое поколение «китайского Ауруса» показало в апреле на Шанхайском

автосалоне. Hongqi L5 (на фото) чудно совмещает в себе ретро-стиль середины прошлого века и современность. Под капотом – четырехлитровый турбомотор V8. Цена пока не названа, но ожидается около миллиона долларов.

ВОЗРОЖДЕНИЕ ЛЕГЕНДЫ

IKON TYRES

НОВОЕ ИМЯ ЗНАКОМЫХ ШИН

Ikon Tyres — новое имя знакомых шин. Более 18 лет мы производим безопасные шины, характеристики и качества которых подтверждены экспертами автомобильных изданий. Нас выбирают миллионы автолюбителей в разных странах мира.

Мы изменили имя и сохранили технологии, рецептуры, инновационное оборудование и команду профессионалов.

Ikon Tyres — это шины для тех, кто привык быть лучшим и не готов идти на компромиссы в вопросах качества и безопасности.

ikontyres.ru

ПРОИЗВОДИМ ШИНЫ С 2005 ГОДА

МИЛЛИОН ЗА МЕТР

Хочется новый Mitsubishi Outlander?
Теперь их возят с Ближнего Востока.

Автор Александр Виноградов, фото: Александр Кульнев

Миллион за метр – это не про стоимость недвижимости в центре Москвы, а цена Аутлендера четвертого поколения. Правда, это соотношение актуально в случае максимальной комплектации и полного привода – 4,7 млн рублей за машину длиной 4,7 метра.

Везут к нам новые Аутлендеры из Арабских Эмиратов – «параллельно». А собраны они в Японии!

Качественный скачок

Понятно, что японская сборка тут не причем, но Outlander похорошел! Предыдущий-то внешне был никаким. А вот четвертый Аут интереснее и ярче.

А интерьер! Скучное серое убранство со стандартными прямоугольными клавишами остались в прошлом. Правда, у машин в базовой версии несколько кнопок из 90-х всё же есть – на центральном тоннеле. И это самопал.

Для «базы» недоступен заводской обогрев сидений. Для Эмиратов

он в принципе ни к чему. А у нас без обогрева никак – и дилеры ставят его по заказу, используя те клавиши, что нашлись на складе.

Но это детали. А вообще внутри Аутлендера приятно. Экраны не режут глаз большими пикселями, у передней панели появился рельеф. Да и рабочее



Двигатель PR2500 с непосредственным впрыском дебютировал относительно недавно. Оснащенные им модели даже в США и Азии пока не успели набрать солидных пробегов, чтобы оценить надежность. Из гарантированных проблем – нагар на впускных клапанах.

Mitsubishi Outlander

Длина/ширина/высота/база 4710/1862/1745/2706 мм
Снаряженная/полная масса 1685/2355 кг
Объем багажника 311/924/1451 л
Максимальная скорость 187 км/ч
Разгон 0–100 км/ч н.д.
Двигатель бензиновый, Р4, 16 клапанов, 2488 см³; 135 кВт/184 л.с. при 6000 об/мин; 245 Н·м при 3600 об/мин
Расход топлива: смешанный цикл 9,1 л/100 км
Топливо/запас топлива АИ-92, АИ-95/55 л
Трансмиссия полный привод; CVT

место проработали на славу – удобно будет всем.

Стало просторнее. На втором ряду полно места для ног, сиденья регулируются – и по длине, и по углу наклона спинки. Вот только люди ростом выше 180 см упрутся головой в потолок. И дело не в панорамной крыше – ее выступ заканчивается раньше. Можно было бы опустить сиденье пониже – но тогда посадка станет менее удобной.

Третий ряд – явно детский. Но у других соразмерных машин там не просторнее. И багажник в семиместном варианте крохотный – это все знают. Вот если сложить третий ряд, тогда да – огромный багажник!

Непосредственно Nissan

«Четвертый» Outlander построен на платформе CMF, на которой создан и Nissan X-Trail T32. Для адептов марки это удар под дых. Но для остальных – хорошая новость: если понадобится что-то купить для ходовой части, проблем не будет – многое взаимозаменяемо.

Пусть и без искорки, но Outlander надежно встает на дугу быстрого поворота и не стремится уйти наружу при легком переборе скорости. Но если захочется резких манёвров, то живых

Цена в России
от 3 500 000 Р



И качественно подорожал!



Виртуальная приборная панель информативна и удобна для чтения.

Предусмотрено шесть режимов движения, больше половины из них предназначены для бездорожья.



Трехзонный климат-контроль уверенно охлаждает большой салон. Как будет с прогревом зимой, пока неясно. Встроенный обогрев сидений есть только у дорогих версий.



Медиасистема – огромный прорыв на фоне того, что было в старой машине. Этот Outlander с Ближнего Востока, потому русского языка в меню нет. Качество изображений с камер хуже, чем у современных «китайцев».



Интерьер не в пример богаче и интереснее скучного убранства Аутлендера третьего поколения. Непривычно велика доля мягкого пластика. Вставки из коричневой кожи доступны только для топовых исполнений.

В ПРЕДЕЛАХ ПЯТИ

Среди кроссоверов, схожих по цене, наиболее интересны два варианта. **Kia Sportage** пятого поколения



также возят к нам по альтернативным каналам. Самые дешевые автомобили с передним приводом, двухлитровым мотором (150 л. с.) и шестиступенчатым автоматом стоят 3,2 млн рублей.

Оснащение скромное. Полный привод с тем же двигателем на 250 тысяч дороже. А самые дорогие версии с двигателем 2,5, восьмиступенчатым автоматом, полным приводом и в максимальной комплектации тянут на 4,8 млн рублей.

Из моделей, что поставляются к нам официально, стоит пригласиться к **Chery Tiggo 8 Pro Max**. Базовая версия стоит четыре миллиона, а оснащение богато. У машины двухлитровый турбомотор (197 л. с.) и полный привод. Машина 7-местная. А самая дорогая версия Ultimate за 4,27 млн рублей отличается наличием пакета ассистентов движения.





Сиденья второго ряда перемещаются по двум направлениям в широком диапазоне. А вот до потолка места немного. Есть верхние дефлекторы системы вентиляции.

На третьем ряду сносно усядутся только дети. Пробраться туда очень сложно.



Вне асфальта Outlander неплох – по меркам кроссоверов, конечно. Под защитой двигателя – 210 мм. Осторожничать приходится из-за крашеного по низу пластика и дорожных шин.



реакций, как у того же Кодиака, не ждите. Mitsubishi скорее про комфорт. На автобане он игнорирует колею и боковой ветер. И мягко стелет по асфальту разного качества.

Но эта мягкость вводит в заблуждение, ибо на откровенно разбитой дороге запас прочности ходовой испаряется. Так что носиться по грунтовке не стоит. А жаль, ведь потенциал есть. Например, клиренс 210 мм. И шесть режимов движения, большая часть которых пригодится вне асфальта: меняется отклик акселератора, работа коробки и активность страхующей электроники. Несмотря на «кроссоверность», Outlander неплохо гребет по раскисшей грунтовке – насколько хватает возможностей дорожных шин.

В трехрядном варианте от багажника – одно название. В подполье есть ниши для подголовников третьего ряда. А вот в пятиместном варианте места полно.

Двигатель и коробка без вариантов – вариатор Jatco и атмосферный двигатель 2.5. Это новый мотор PR25DD с непосредственным впрыском и мощностью 184 л. с. Зверь для нас совершенно дикий, ибо им оснащают новый X-Trail и седан Nissan Altima. Вопрос с поиском расходников для ТО и надежностью пока открыт. Дух от разгона не захватывает, но едет этот Outlander веселее предшественника. Вариатор старается не отставать: ремень оперативно гуляет по конусам, шустро меняя передаточное отношение. Приятно, что этот тандем рачителен

к бензину. Десять литров в смешанном режиме – весьма неплохо для большого кроссовера.

Никаких гарантий

Mitsubishi Outlander сделал качественный рывок и больше не воспринимается усредненным кроссовером за адекватную цену. Но и цена перестала быть народной. Самый доступный Outlander в бедном оснащении и с передним приводом обойдется в 3,5 миллиона рублей.

За полный привод нужно доплатить еще 300 тысяч. Ну а самые дорогие версии приближаются к пяти миллионам! При этом надо понимать, что автомобиль «серый», а значит, заводской гарантии нет – только дилерская.

Официальная гарантия – 3 года или 100 тысяч км. Ее можно продлить до 7 лет или 200 тысяч км в рамках «дополнительной технической поддержки», но тогда придется ездить на все ТО (раз в 10 тысяч км) к официалам.

Цена в России
от 4 459 900 Р



Все Tiggo 8 – семиместные, но третий ряд, по сути, для подростков. Там появился регулятор обдува, хотя своей климатической зоны сзади нет.

С ИЗГИБОМ

Самый большой кроссовер Chery получил новый салон, долгожданные опции и чувствительно подорожал.

Автор Никита Гудков, фото: компания Chery

Chery Tiggo 8 продается в России чуть больше трех лет, но за это время успел обрасти прибавками Pro и Max в названии, всякий раз изменяясь по технике и дизайну. «Окончательному» Tiggo 8 Pro Max всего полтора года – и вот опять рестайлинг.

Про сенсоры

Наиболее заметны изменения сзади, где фонари связали красной полосой, а третий стоп-сигнал исполнили в Т-образной форме. Спереди – новая решетка радиатора и эмблема с подсветкой.

Круче всего изменился салон: иные теперь передняя панель, дверные карты, сиденья. Появился благородный коричневый цвет отделки. Верхние 12-дюймовые дисплеи связаны единым изогнутым основанием, пластика форм действительно стала изящнее. А вот

вместо дисплея на тоннеле, отвечавшего за климат-контроль, отныне слепой блок сенсорных «кнопок». Настоящие кнопки других функций переехали на тоннель, за новый селектор робота – ради подстаканников всё это слишком смещено назад.

Новые кресла достаточно комфортны, хотя длина подушки не рекордная, а валики ее боковой поддержки для крупных людей стоят узковато. Зато – полный подогрев, вентиляция и массаж спинки! У правого седока – подножка-оттоманка.

Про шумоизоляцию

Прежний Tiggo 8 Pro Max мы хвалили за веселую динамику (турбомотор 2.0 на 197 сил) и наличие полного привода, а ругали за жестковатую подвеску. В этом плане ничего не изменилось: настройки не меняли. Появление

шумоизолирующих передних стекол изменило акустическую картину: теперь больше стало гула дороги, хотя прочие внешние звуки, конечно, купированы.

Про цены

Комплектаций две. За версию Dreamline просят 4,46 млн рублей, и это на 380 тысяч рублей больше, чем за дорестайлинговый Tiggo 8 Pro Max! Привет курсу рубля и новому утильсбору. При этом в «базу» добавили вентиляцию передних сидений, видеорегистратор, передние парковочные датчики, начальный набор систем помощи водителю и телематику Chery Connect.

В максимальной комплектации Ultimate машина стоит 4,65 млн рублей (плюс 270 тысяч). Самые интересные и красивые новые «фишки» типа 19-дюймовых колес, проекционного дисплея или оттоманки появляются именно в ней.

И знаете что – несмотря на подорожание, я готов поверить в планы Chery продавать в 1,5–2 раза больше «восьмерок» после рестайлинга. Потому что получилось красиво и современно – а покупатели по-прежнему сметают из автосалонов все интересные автомобили. **3P**



На 12-дюймовый экран можно вывести карту, но софт надо «допиливать» – кое-где надписи налезают друг на друга.

Концепция с двумя 12-дюймовыми экранами сверху – прежняя, но дизайн – новый.

Подушек безопасности теперь до девяти, колонок – до десяти, включая сабвуфер. Звук не самый «вкусный», но и не банальный.

Новые кресла – с мягким верхним слоем. У правого пассажира появилась оттоманка.





РУБЛИ И ЛИТРЫ

Когда бензин перестанет дорожать?

Автор Сергей Зиновьев

В конце июля президент России подписал закон, корректирующий компенсации нефтяникам при поставках топлива на внутренний рынок. Прежде, по соглашению с правительством, продавцы топлива держали розничные цены заниженными, а недополученную прибыль им возмещали из бюджета – от 48 до 109 млрд рублей в месяц. Новый закон сокращает компенсации в два раза – на период до 2026 года, по всем видам топлива.

Цены

На этом можно было и закончить. Но цены полезли вверх еще в июле (плюс 2,2% к июню), а в сентябре побили исторические рекорды оптом и в розницу. Хотя новый демпфирующий механизм планировали запустить как раз в сентябре.

Бензин АИ-95 в первых числах сентября на бирже подрос почти до 77 тысяч

рублей за тонну: в пересчете с веса на объем это дает 57 рублей за литр.

Расходы на хранение, доставку и зарплату персоналу АЗС никто не отменял. Но демпфер работал, потому по состоянию на 11 сентября средняя стоимость АИ-95 в розницу составила 55,77 рубля за литр, АИ-92 – 51,02 рубля, солярки – 62,64 рублей.

Болезни роста

Росстат зафиксировал рост цен в августе в 79 субъектах РФ. Одновременно в десятке регионов был отмечен дефицит топлива.

На ситуацию отреагировали перевозчики, обратившись к премьер-министру с просьбой заморозить цену дизтоплива на уровне 60 рублей. Минэнерго оперативно дало ответ: нет.

Затем представители независимых сетей АЗС (не занимающихся добычей

и переработкой нефти) предрекли себе разорение, так как закупают топливо на бирже – у компаний с собственной добычей и переработкой. И решение видели одно: устранить слишком большой разрыв между ценами на внешнем и внутреннем рынке. Например, за счет повышения экспортных пошлин. Из всего этого ясна главная причина и роста цен, и дефицита – топливо выгоднее продавать за границей, чем дома. Чем нефтяники и пользуются. К слову, Татнефть весной приобрела сеть из 568 АЗС в Турции. При том, что в России у нее 774 заправок.

Качество

Скверное топливо может убить двигатель, что обойдется гораздо дороже, чем какое-то подорожание бензина. Этим обеспокоился Национальный автомобильный союз (НАС) и тоже отправил письмо премьер-министру.

В последние годы число официальных проверок автозаправок Росстандартом неизменно сокращалось. В 2019 году – 1087 проверок (некачественное топливо выявлено на 97 АЗС), в 2020 году – 1015 проверок (130 нарушений по качеству, 213 случаев недолива). В 2022 году проверили только 347 АЗС (72 нарушения, из них 10 – некачественное топливо). Ныне плановых проверок нет вообще – их проводят только по предписаниям Генпрокуратуры.

Попутно НАС отмечает активизацию сомнительных мобильных заправок и полагает, что сегодня несоответствующее стандартам топливо продают массово. Посему требует вернуть регулярные проверки во все регионы. Полностью поддерживаем!

Чего ждать

По всей видимости, дальнейшего подорожания. А с 1 января планомерно повысят акцизы – на 5%. Так что надо или меньше ездить, или... больше зарабатывать, по примеру нефтяников.

Заодно подорожают перевозки – и все виды перевозимых товаров. В том числе и бутилированная питьевая вода. Которую на тех же АЗС продают по 60–100 рублей за литр – и ничего, никто не жалуется. Согласны, что бензин должен стоить дороже воды, или нет? **ЗР**

А ЧТО У СОСЕДЕЙ?

В Белоруссии бензин тоже дорожал и по состоянию на 11 сентября АИ-92 стоил 67,51 российский рубль за литр, а АИ-95 – 70,49 рубля.

В Казахстане для АИ-92 государство весной установило предельную розничную цену (205 тенге за литр), в августе он продавался за 202 тенге – это 41,41 рубль. АИ-95 – за 52,28 рублей. В богатом нефтью

Азербайджане в августе литр АИ-95 стоил 2 маната – 111 рублей за литр. В Турции – около 124 рублей.

В Китае власти с 10 августа повысили розничные цены примерно на 2,3 рубля, цена бензина АИ-95 –

около 90 рублей за литр.

Средняя цена АИ-95 **по Европе** в августе увеличилась на € 0,06 и составила € 1,59 – около 162 рублей. В Эстонии – 173,8 рубля, в Финляндии – 202,4 рубля.



ИНЫЕ ЛИЦА

Электросамокаты постепенно признают опасным и неприемлемым транспортом для больших городов.

Автор Сергей Зиновьев

Власти Парижа в сентябре запретили кикшеринг – прокат электросамокатов. С учетом итогов референдума – 89% из 103 тысяч участвовавших горожан считают, что поминутной аренде такого транспорта в городе не место.

Создать и решать

Проблема выглядела неизбежной еще до ее появления в полный рост. По техническим и скоростным параметрам электросамокаты не вписываются ни в среду автомобилей, ни в среду пешеходов. На дорогах их сбивают машины, а на тротуарах они сами представляют угрозу. И даже на выделенных велодорожках им не очень удобно: педальный транспорт едет медленнее. Плюс человеческий фактор: большинство пользователей самокатов игнорируют и правила движения, и здравый смысл. Чтобы убедиться во всем этом, потребовалось обжечься.

Реагируя на резонансные аварии с пострадавшими, спикер Госдумы Вячеслав Володин в конце августа доложил, что с 2019 года число ДТП с участием электросамокатов выросло в четыре раза. И Госдума работает над новыми ограничительными мерами. Хотя изменения, внесенные в ПДД

весной, уже добавили ограничений – фактически электросамокатам запрещено появляться на автодорогах.

Проку от запретов немного. Столичная ГИБДД за два дня (5–6 августа) зафиксировала почти 3 тысячи нарушений ПДД пользователями СИМ. Половина пришлась на курьеров служб доставки.

Курсы и штрафы

Сразу пойти путем Парижа мы не можем, надо помучиться. Поэтому ищем лояльные способы смягчить ситуацию. Например, обязать курьеров проходить курсы вождения СИМ.

А Минтранс снова готовит ужесточения и, в частности, поправки в КоАП. Сейчас в статье 12.29 самокатчики приравниваются к пешеходам и именуется «иным лицом», участвующим в процессе дорожного движения. Максимальный штраф для них за нарушение ПДД – 1500 рублей. В Минтрансе полагают, что по части наказаний самокатчиков логичнее приравнять к автомобилистам – со штрафами до 30 тысяч рублей. Но опять-таки забывают о механизме пресечения нарушений. Чем и как измерять превышение допустимой скорости 25 км/ч?

Между тем, в жилых зонах и на дворовых территориях скорость движения

автомобилей ограничена 20 км/ч. По тротуарам, значит, можно быстрее? Впрочем, невооруженным взглядом видно, что курьеры по дворам действительно носятся быстрее. Типовые курьерские электровелосипеды развивают 30–40 км/ч, чего время терять. А манера бросать арендные самокаты где попало, видимо, объединяет все народы мира.

Власти Москвы уже решили эвакуировать СИМ, брошенные вне специальных парковок, на спецстоянки. Ну и кому от этого будет хуже?

Разрешить или запретить

Опрос общественного мнения дал однозначную картину: 62% москвичей и 66% петербуржцев против кикшеринга. Другое исследование, охватившее 366 населенных пунктов, дало 37% противников самокатов.

Вообще, отказ только от кикшеринга – полумера. Единственное полноценное решение – отдельные дороги для скоростных СИМ. Но это нереально, нет для них места. Деваться некуда, давайте сразу как в Париже.

ЗР

А КАК У ДРУГИХ?

БЕЛЬГИЯ. Самокатом можно управлять с 18 лет. Власти Брюсселя сократят количество арендных самокатов с 21 до 8 тысяч. Планируется также снабдить их ограничителями скорости и алкотестерами – ДТП часто устраивают нетрезвые самокатчики.

ВЕЛИКОБРИТАНИЯ. В общественном пространстве разрешено использовать

только модели, прошедшие цикл испытаний на безопасность. Ограничения: наличие водительских прав, технически возможная максималка не выше 24,8 км/ч, по тротуарам ездить нельзя.

КИТАЙ. Решения принимают муниципальные власти. В Шанхае и Гуанчжоу движение электросамокатов полностью запрещено, кроме специальных выделенных

зон. Близок к этому и Пекин. Обсуждается «федеральный» запрет самокатов во всех крупных городских агломерациях.

СИНГАПУР. В 2020 году власти запретили самокатам езду по тротуарам и дорогам – только велосипедные дорожки. Все СИМ подлежат регистрации и проходят ТО каждые два года. Штрафы за нарушения – до 350 тысяч

рублей, по нынешнему курсу. Итог: из 100 тысяч самокатов осталось около 5 тысяч.

ЯПОНИЯ. Все СИМ приравнены к мопедам – нужны водительские права и регистрация ТС. По тротуарам и велодорожкам ездить запрещено, только по автомобильным дорогам. Штраф за неправильную парковку – 7000 рублей. Три нарушения – лишение прав на месяц. Восемь – на год.

УДОВОЛЬСТВИЕ ОТ ВОЖДЕНИЯ

Что мешает нам его получать, кроме пробок и плохих дорог?

Автор Сергей Зиновьев

Помимо прочего, автомобиль дарует радость от процесса вождения и перемещения в пространстве. Правда, в наши времена этого достичь не так-то просто. Во всяком случае, на обычных дорогах крайне затруднительно, особенно в городах. Слишком много раздражающих факторов, подчас превращающих поездку в мучение. А некоторые попросту небезопасны.

Поливалка в левом ряду

Правила содержания дорог требуют регулярно очищать от грязи разделительные барьеры, а также пространство под ними. Чистка идет круглосуточно. В городах, где разделительных барьеров много, ползущая или стоящая в левом ряду уборочная машина – обычное дело.

И она создает проблемы. При плотном трафике один заторможенный ряд обеспечивает серьезные заторы.

Еще хуже, что часты ДТП типа «наезд на поливалку» сзади на большой скорости. Таких аварий много, и тяжесть последствий в них высока. Хорошенько разогнавшись по левому ряду, водители обычно не ожидают внезапных помех – поливалка отчасти сюрприз. Экстренные маневры или торможения при попытке избежать столкновения также не всегда дают благополучный результат.

Да, поливалки имеют яркий цвет и обозначают себя желтыми маячками, но очевидно, что этого недостаточно. По-хорошему, надо что-то поменять. Возможно, отрегулировать время и методу мойки барьеров – мыть, когда на дорогах меньше всего машин и поливалки хорошо видны издали.

Ничего, притормозит

Многовато стало водителей, забывших или игнорирующих пункты 1.5 и 13.9 ПДД, которые толкуют, как правильно выезжать со второстепенной дороги на главную.

Делают они так: подъехав к главной дороге и увидев, что по ней в 100–200 метрах быстро движется автомобиль, а за ним на километр никого нет, неспешно вырываются, не ощущая никаких внутренних противоречий. Равно как и потребности «действовать таким образом, чтобы не создавать опасности для движения».

Понятно, что это вопрос общей культуры. Но непонятно, как с этим бороться: камеры здесь бессильны, а у гаишников полно других забот. Писать жалобы в суд на основании показаний видеорегистратора – он мне не уступил, накажите его по статье 12.30 КоАП за создание помех? Слишком много времени поглотят такие занятия, по одной поездке можно с десятком жалоб набрать.

Прилипалы

Явление также связано с культурой вождения. Многие водители, видимо, не могут ездить без поводыря и склонны подолгу висеть на корме идущей впереди машины. Понятие безопасной дистанции им либо неведомо, либо они считают всё это предрассудками, а себя – бессмертными.

Между тем, пункт 9.10 ПДД требует «соблюдать такую дистанцию, которая позволила бы избежать столкновения, а также необходимый боковой интервал, обеспечивающий безопасность движения». И за нарушения расположения автомобиля на проезжей части установлен штраф 1500 рублей. Правда, нигде не прописано, какова должна быть дистанция.

ГИБДД разъясняет, что безопасной дистанцией между автомобилями, движущимися в транспортном потоке с одинаковой скоростью, считают расстояния в метрах, равное половине величины скорости. То есть, при 60 км/ч это 30 метров, при 90 км/ч – 45 метров, и так далее. Так что ориентиры есть.

Положа руку на сердце, в большом городе соблюсти эти рекомендации почти невозможно – кроме глухой ночи. А за городом... у нас кого-нибудь вообще штрафуют за несоблюдение дистанции?



Таксисты

Движение в городском потоке всегда связано с тем, что приходится регулярно пропускать такси. По навигатору, а не по дороге, ездят многие, но именно таксисты создают самую насыщенную суету. Без конца мечутся из одного ряда в другой, не в силах решить, какой движется быстрее. При стоянии на светофоре совершают перестроения



из четвертого ряда в первый или наоборот. Внезапно обнаружил, что пора поворачивать?

Конечно, мы не должны во всём брать пример с недружественных стран, но в Лондоне, Берлине, Париже, Нью-Йорке кандидат в таксисты среди прочих тестов должен сдать экзамен на знание местности и типовых маршрутов. Рациональное зерно в этом есть. У нас такое требование тоже появилось – сработает ли?

Кроме того, формулировка пункта 2.7 ПДД позволяет трактовать как опасное вождение «неоднократное перестроение при интенсивном движении, когда все полосы заняты». Ну и, собственно, непринужденное влезание перед кем-то, вынуждающее сбрасывать скорость, это помеха. Не мельтешите без надобности, все быстрее доедут.

Пешеходы

Сколько ни нарисуй зебр, кто-нибудь всё равно найдет для перехода неподходящее место и напугает водителей до икоты. Масштабы впечатляют: в 2022 году возбуждено 1,48 млн административных дел по нарушениям ПДД пешеходами.

Есть еще статистика: 34604 наезда, в которых погибли 3529 и ранены 32296 пешеходов. В 36,8% таких ДТП виновны сами пешеходы. Ежемесячное



число погибших пешеходов с января по июль относительно стабильно и находится в диапазоне 197–254 человек. Рост начинается с августа, достигая пика в октябре с числом погибших 479 человек.

Для кого мы это всё пишем в октябрьском номере ЗР?

Водитель вне машины является пешеходом. И как человек, который когда-то изучал (или хотя бы пролистывал) ПДД, мог бы подавать пример. Вынуть затычки из ушей перед переходом, оторвать взгляд от телефона, слезть с самоката, взять детей за руку. Не кидаться под колеса, не убедившись, что водитель вас видит. А вне населенного пункта в темное время суток «иметь при себе предметы со световозвращающими элементами и обеспечивать видимость этих предметов водителями» (прямое требование Правил). Скажите по совести, вы так делаете?

Ямочный ремонт

Технологий ямочного ремонта немало. Горячими, холодными, литевыми смесями, инфракрасный метод. К ним нареканий нет. Много вопросов – к струйно-инъекционной технологии (СИТ).

Она предусматривает обработку дыры или трещины водно-битумной эмульсией, засыпку мелким черным щебнем, пропитку этой же эмульсией и, если понадобится, финальную заделку поверхности. У нас выглядит это так: дорожники разбрызгивают что-то жидкокаменное из широкой трубы и уезжают. А россыпи щебня остаются. И еще неделю-другую эффективно портят лакокрасочное покрытие и ветровые стекла проезжающих автомобилей. Машины жалко!

Да, при попадании на щебень водители, по уму, должны ехать тихой сапой – меньше риск, что из-под колес что-то прилетит тебе самому от встречного бедолаги или того, что едет впереди. Но многие не считают это нужным, а щебень иногда слишком внезапно. Пожелание дорожникам: отказаться от СИТ или минимизировать его применение в пользу других технологий.

Брошенные знаки

На местах недавнего ремонта часто бросают временные дорожные знаки. Иногда навсегда. Есть такие, что стоят



десятками лет, равно как и таблички «Дорога в аварийном состоянии 16 км!» на полностью реконструированном участке.

Нет большой беды в том, что кто-то проедет часть пути медленнее, чем мог бы. Но частоколы «брошенок» осложняют восприятие постоянных знаков и порождают общее недоверие к временным. Иногда их подленько используют для замеров скорости – на якобы ремонтном участке с ограничением «40».

Дорожников это мало волнует, но мы сами можем влиять на ситуацию.

ГИБДД (а в Москве еще и ЦОДД) с недавних пор просит сообщать о сломанных, нечитаемых, закрытых деревьями, упавших дорожных знаках, установленных неверно или отсутствующих там, где они нужны. Обратиться можно в дежурную часть по региону, а в сети запущен федеральный проект «Дорожные ловушки» с простой для заполнения электронной формой.

Нет разметки

Отсутствие или плохая различимость горизонтальной разметки – сопутствующий фактор многих ДТП, в том числе связанных с выездом на встречку.

В целом по стране роль отсутствующей разметки невелика: примерно в каждом десятом ДТП она фигурирует как одна из причин, но не главная и не единственная. Но есть регионы чудовищно запущенные. Например, несколько лет таковым числилась Курганская область, где разметка «помогла» более чем в половине всех ДТП.

Понятно, почему разметка так важна – ночью и в непогоду иногда это единственный способ различить дорогу. По наступлению весны стершущая разметку постепенно приводят в порядок, но не всюду и не сразу – порой ближе к зиме. В стране полно дорог, где разметка однажды исчезла и обратно не вернулась, ее помнят только старожилы.

Наше мнение: разметка для безопасности важнее, чем заделка ям на дорогах, и по весне необходимо восстанавливать ее как можно быстрее. К началу сезона активных перемещений (июль-сентябрь) она должна быть везде, где это предписано нормативами. Тогда удовольствия от вождения у всех станет больше. Намного больше!

ЗР



2021 год выпуска

2023 год выпуска

2015 год выпуска



МЕСТАМИ СЫРО

Чтобы оценить прогресс Лады Весты, мы собрали вместе машины 2015, 2021 и 2023 годов выпуска. И удивились.

Автор Кирилл Милешкин, фото: Евгений Михалкевич

Сheck engine на новенькой машине с пробегом несколько тысяч километров. За 12 лет моей работы в «За рулем» так выделялись, наверное, только УАЗы. Рестайлинговой Весте NG не понравилась наша попытка проверить ее в условиях полигона на максималку. До паспортных 182 км/ч было еще

далеко, когда на отметке 157–158 км/ч зажглась тревожная лампа, и машина начала терять тягу. Остановились – троит. После первого перезапуска двигатель начал работать нормально, после второго погас «чек».

Рано радовались. В следующих попытках разогнаться ситуация повторилась в точности. Сбой проявлялся

исключительно на высокой скорости, выкручивать передачи до ограничителя можно было без последствий. И пуск проявляет неисправность на запрещенных в России скоростях, ее системность указывает на наличие какой-то ошибки в прошивке.

Если старую Весту наш электронный сканер «читает» легко в полностью автоматическом режиме, то с новой он не подружился. Пришлось выбирать протокол синхронизации вручную. Высветилась ошибка по подаче топлива и зажиганию, что ситуацию не прояснило. Кстати, редакционная машина за восемь лет и 155 тысяч км пробега «чек» включила только один раз, когда несколько тысяч километров назад начал сдаваться нейтрализатор.

Нас же больше интересовала не максималка, а разгон до сотни. Ведь 16-клапанный мотор при прежних 106 силах теперь второго экокласса. Можно предположить, что дышится ему легче, а значит, можно рассчитывать на прибавку



LED-фары светят гораздо шире галогенов, в дальности прибавки практически никакой. Результат сравнения яркости будет зависеть от того, какие лампы стоят в дорестайлинговой машине.

Светодиодная фара нового образца стоит 23–27 тысяч рублей, производство – Киржач. Если хочется оmodernить старую Весту, заменить только оптику не выйдет. Потребуются бампер в сборе и верхняя поперечина рамки радиатора, а также небольшая переделка проводки фар. С установкой и окраской едва ли удастся уложиться менее чем в 120 тысяч рублей.

Средняя и задняя «банки» глушителя изменились по форме. И производитель другой, Tenneco вместо Faurecia. Компания родом из США, а в Тольятти ее завод работает с 2003 года.



Сзади изменили фонари, бампер и крышку багажника. Переделка старой версии в NG обойдется примерно в те же 120 тысяч рублей, что и для передка. Попутно придется подпилить выхлопную трубу: на новой Весте она короче и спрятана за бампером.



Три итерации переднего стабилизатора поперечной устойчивости.

Первая версия – с вставляющимися втулками с разрезом снизу. Такие скрипят и стучат, хотя и не на всех машинах.



Второй вариант – с завулканизированными втулками. Он появился спустя несколько лет после начала выпуска Весты и снял все проблемы. Такой «стаб» поставлялся из Чехии.



Третий появился на рестайлинговой машине, он сделан в Магнитогорске. Втулки опять без вулканизации, не совпадают с первой итерацией, но, похоже, также стучат при мизерном пробеге.



Передние тормоза заменены целиком. Компоненты китайские, они не взаимозаменяемы с прежними.

На фото слева – колодка TRW с дорестайлинговой машины.

Справа – ноунейм с новой. Диаметр диска меньше примерно на 4 мм. Колодки

в динамике. Но ее на машине с пробегом 8000 км нет от слова «совсем». Лучшим результатом стали 13,8 с, на 2,5 с хуже заявленного времени. Редакционная Веста с роботом во времена своей молодости была еще медленнее, 15,3 с. И всё же разгон для «ручки» неприлично медленный. Снова что-то не то в программном обеспечении?

Хорошо, что скромность в расходе топлива никуда не делась. На трассе в режиме +15 к разрешенной скорости маршрутный компьютер показал 6,7 л/100 км. Ровно столько же вышло и по чекам с заправок. Заливали мы АИ-92, к которому машина не выказывает неприязни.

Очень долго я заправлял редакционную Весту «девятино пятым», потому что на более дешевом сорте двигатель летом допускал детонацию. Со временем

Задние тормозные суппорты стали другими (были Lucas, стали ноунейм), но колодки подходят от дорестайлинговых машин. Барабанные тормоза теперь не ставят в принципе, даже на 90-сильные версии.



скрипят постоянно, с первых километров. У некоторых владельцев они стерлись уже к 10 тысячам км. Для сравнения: на редакционной машине заводской комплект при активной езде сточился к 45 тысячам км.

С заменой проблема: штатные колодки найти сложно, заменителей сайты запчастей



На доставшейся нам рестайлинговой Весте пока еще много компонентов из старых запасов. На фото – привод GKN. Также замечены ремни Contitech, насос стеклоомывателя Continental, усилитель тормозов TRW, генератор Valeo, шины Pirelli (российские), рулевой механизм и подкапотная проводка с маркировкой производства от февраля 2022 года. Такие детали будут постепенно исчезать с товарных автомобилей. В какой спецификации достанется машина конкретному покупателю – предсказать невозможно.

перебором разных сетей АЗС нашел ту, АИ-92 с которой автомобилю понравился.

Ты ли это?

На ходу были и другие новые ощущения от Весты NG. Жесткость подвески ничем точно не измерить, однако есть ощущение, что дорестайлинговая машина на ходу чуточку мягче. И на колею она не реагировала вообще, а теперь появилась легкая нервозность в поведении.



пока не знают. Есть подозрение, что компоненты взяты от Ниссанов (Note, Tiida, Cube и других), частично также выпускавшихся и в Китае. Визуально форма вазовских колодок с ними совпадает, но в остальном – надо проверять.

Виной могут быть возможные отклонения в углах установки колес, хотя едет Веста NG ровно. Шины на ней – те же Pirelli, что и раньше, «сваренные» еще в конце 2021 года. И размерность не менялась, 195/55 R16. Выдающаяся энергоемкость и точность в поворотах никуда не делись.

На мизерном пробеге уже есть стук в ходовой. И спереди, и сзади. Отзывы первых владельцев свидетельствуют, что проблема системная. Источники – тормозные суппорты и стабилизатор, которые теперь от других поставщиков. На редакционной Весте за 155 тысяч км в подвеске заменены только стойки стабилизатора и пока всё остальное ведет себя тихо. Почувствуйте разницу.

Есть дребезг на третьей передаче. Не исчезло и фирменное подвывание вазовской коробки.



Стойки остались производства СААЗ, но форма и расположение маркировки изменились.



Дорестайлинговая Веста отлично едет в любой ипостаси – хоть на «жирных» 15-дюймовых колесах, хоть на низкопрофильных 17-х. У подвески завидный ресурс:

В эффективности тормозов я отличий не заметил, хотя тормозные механизмы теперь китайского производства, а спереди – еще и иной конструкции. Впрочем, это же я говорил и раньше, когда некоторые версии Весты перешли с задних барабанных механизмов на дисковые. Теперь задние дисковые – на всех Вестах без исключения.

В плане акустического комфорта прогресс колоссальный, даже не ожидал. Обновленная машина не хуже редакционной, которой пару месяцев назад сделали полный комплекс качественной «шумки». Сразу заподозрили неладное: тюнинг машин для пресс-парка явление нередкое. Осмотрели арки, пол под задним сиденьем и в багажнике – никаких нештатных материалов. Простукивание дверей и крыльев тоже не дало повода подозревать дополнительную обработку. И только крыша отозвалась непривычно глухо. Но она одна не в состоянии дать такой классный эффект.

Нездоровится

С нетерпением ждал темноты, чтобы проверить эффективность светодиодных фар. Их на машине удалось сохранить, это

до 100 тысяч км замены могут потребовать только стойки стабилизатора. Тут вроде бы никаких ухудшений быть не должно.



Блок ABS уже китайский, ESP пока нет – но обе системы будут российскими. Минувшим летом в Костроме запустили завод по выпуску аналоговичных блоков, который должен снять их дефицит для нашего автопрома.

базовое оснащение. Официально прописано +10% к дальности и +32% к яркости ближнего света, +50% к ширине пучка в обоих режимах.

Веста стала светить шире – факт. Причем настолько, что сомневаюсь в необходимости противотуманных фар, которые на «импортозамещенные» машины пока не ставят вообще.

Прибавку в яркости тоже ощутил. Впрочем, на рынке такое разнообразие галогеновых ламп, что можно добиться схожего эффекта на дореформенных машинах, причем не выходя за рамки ПДД и техрегламента.

Но ключевой параметр всё же дальность основного, ближнего света. С ним,

Новая Веста в целом сохранила управляемость и энергоемкость подвески дорестайла. Но ход чуточку жестче, появилась реакция на колеиность.

увы, никакого прогресса. Обещанных 10% я не заметил. Попробовал чуть поднять пучок регулировкой фар – начали моргать встречные водители.

Задние фонари стали изящнее, лампы накаливания остались только в поворотниках. Но уже есть жалобы: не полностью и вообще не всегда загораются стоп-сигналы.

Есть нарекания и к фарам. На нашей машине не каждый раз загорались ходовые огни. Если оставить переключатель в режиме ближнего света (освещение полностью гаснет при выключении зажигания), то и он не включится. Проблема решается сменой режима подрулевым рычажком и возвращением его в прежнее положение.

На большей части Вест будет стоять прежняя медиасистема со встроенным дисплеем на 7 дюймов. Такая, как на фото, с вынесенным экраном диагональю 10,4 дюйма, положена топ-версии.

Система на базе Яндекса работает на порядок лучше, чем протестированная нами четыре года назад (3P № 7, 2019) первая версия. Но всё равно регулярно глючит и требует перезагрузки. Для девайса с Алиэкспресса неплохо, для продукта ведущего российско-IT-гиганта – не очень.



Передняя панель и дверные карты визуальных упрощений по сравнению с изначальной версией Весты NG (3P № 9, 2022) не претерпели. Верхняя часть выполнена из мягкого пластика, подлокотник на каждой



двери снабжен мягкой вставкой, обтянутой экокожей.

Заменить интерьер дорестайлинговой машины на новый можно. Только вряд ли заработают цифровая приборка и большая

медиасистема, которые завязаны на блоки Ителма. Кто-то попробовал ограничиться дверными картами – но они не стыкуются со старой панелью и мешают крышке бардачка.



На старой Весте в принципе не было места под смартфон. В новой нишу сделали шире, но она всё равно тесновата. Место под подстаканники – неудачное. Если занять их, перекрывается доступ к площадке под телефон, а стакан или бутылка упрутся в блок микроклимата и мешают переключать передачи.

И это далеко не все электронные глюки. В Сети встречаются жалобы на неправильную работу или самопроизвольное срабатывание дворников и центрального замка.

Наша машина регулярно выдавала на комбинацию приборов сообщение «Проверьте автомобиль». Почитали инструкцию: так система ругается на «неисправность одного из датчиков педалей, системы контроля состояния аккумулятора и электропитания или датчика уровня масла». Масло оказалось в норме, похожих ошибок электронная диагностика не высветила.

Мистике можно найти объяснение. Вместо импортных электронных блоков теперь стоят от российской Итэлмы. И это хорошо! Но на всё нужно время. И сколько времени уйдет на исправление всех багов, никому не известно.

А ведь пока на нынешних Вестах есть далеко не все из запланированных опций. Нет ограничителя скорости,



Тактильно клавиши стали более «породистыми». А вот авторежим для передних стеклоподъемников исчез. Нет и электроскладывания зеркал, которые пока стоят в старых корпусах. Обещают вернуть со временем. Парктроник теперь отключаемый. Количество заглушек навевает грусть.

Кнопки ограничителя скорости и круиз-контроля на новом руле оставили, но они не активны. Дооснастить или прописать их невозможно: они завязаны на ESP, которой нет и которую нельзя доустановить отдельно. Без датчика поворота руля, среди прочего, не работает поворот разметки камеры заднего вида.



круиз- и климат-контроля, датчиков света и дождя, переднего парктроника, противотуманных фар, трехступенчатого обогрева передних и обычного обогрева задних сидений, сканера мертвых зон. И самого важного – системы стабилизации. Частично проблема их внедрения кроется в отсутствии необходимых компонентов. Но и программное обеспечение, которое создается на нашей стороне, тоже не появится по мановению волшебной палочки. И его мало создать – надо полноценно испытать и «допилить». Обещают, что к докризисному оснащению Веста вернется в течение 2024 года.

Первой на машинах должна появиться система стабилизации костромской сборки – в начале 2024 года. Ждем!

На месте владельца старой Весты я бы сейчас не спешил за новой машиной. За две недели на тестовой Весте NG всплыл целый ворох проблем. И все они новые, несвойственные дорестайлу. Как минимум год я бы посоветовал выждать, а лучше – два. Правда, китайских деталей в Весте едва ли станет меньше.

Если же ваш автомобиль уже настойчиво требует замены, присмотритесь к подержанным дореформенным Вестам 2021 – начала 2022 года. На гарантии,



Отделка со светлой алькантарой шикарна. Но будет ли она износостойка и хорошо подвергаться чистке? Кстати, в действующем прайс-листе указан только один вариант интерьера – ткань с эконо-

жей черного цвета. Видимо, парадный салон тестовой машине достали из ранних запасов. Форму сидений не меняли, и это хорошо: они у Весты одни из лучших в классе.

Сзади под сокращение попали подлокотник и обогрев. Видимо, это очень сложные опции для освоения. Из приобретенных – небольшие карманы в дверях.



Идущая в комплекте с большим центральным дисплеем цифровая приборка шикарна по дизайну и функциональности. Впервые видим машину, которая позволяет вывести на весь дисплей онлайн-карту Яндекс с пробками! Однако реакция на нажатие клавиш заторможенная. Некорректно работают топливомер и прогноз запаса хода на баке. Первое из восьми делений на шоссе исчезает через 200–250 км, а компьютер обещает автономность 1350–1400 км. Более-менее корректными показания становятся, когда остаток снижается до четверти.



Климат-контроля со стильным реношным блоком нет и, возможно, не будет. Новые крутилки – с механическим приводом, а ведь на дорестайле даже базовое управление отопителем было с электронным пультом.

Клавиши трехступенчатого обогрева сидений должны были стоять в блоке над крутилками микроклимата. Сейчас на Весту NG ставят кнопки от дорестайла на прежнее место – около рычага коробки. Причем обогрев одноступенчатый, хотя трехпозиционный появился еще в 2017 году.

с небольшими пробегими, от первого владельца – такие машины лишены проблем «импортозамещенных» версий, прослужат долго и беспроблемно.

Кстати, в интернете уже встречаются предложения о продаже полного комплекта оптики и кузовных деталей для внешней переделки Весты в Весту NG. Цена – 180–200 тысяч рублей без учета установки и покраски.

3P



РОДНЯ

Понять, что представляет из себя новая китайская марка Jetour и ее модель Dashing, помогает самый популярный среднеразмерный кроссовер в России – Chery Tiggo 7 Pro Max.

Автор Юрий Тимкин, фото: Константин Якубов

В недалеком прошлом одно-платформенными машинами разных брендов нас потчевал в основном концерн Volkswagen. В одном сегменте могло быть четыре-пять MQB-моделей разных марок: техника общая, но кузова и целевая аудитория у них отличались. Как и цены.

Теперь этой игрой увлеклась компания Chery. На ее модульной платформе T1X базируется уже больше десятка машин, включая те, что выпускаются дочерними подразделениями.

Самый свежий пример – кроссовер Jetour Dashing. По габаритам и цене он близок с популярному Chery Tiggo 7 Pro Max, но концептуально совсем другой. Chery – семейный и универсальный, Jetour – молодежный и как бы дерзкий.

Они точно братья?

Вы, наверное, тоже знаете случаи, когда родные братья или сестры абсолютно не похожи друг на друга: ни внешне, ни характером. Вот и эту парочку китайцы умудрились наделить совершенно разными чертами.



Jetour Dashing	Chery Tiggo 7 Pro Max
ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, 1,6 л (190 л.с.)	ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, 1,5 л (147 л.с.)
ПРИВОД: передний	ПРИВОД: передний
КОРОбКА ПЕРЕДАЧ: 6-ступенчатый робот	КОРОбКА ПЕРЕДАЧ: вариатор
КОМПЛЕКТАЦИЯ: Luxury	КОМПЛЕКТАЦИЯ: Ultimate

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

Tiggo 7 Pro Max мы взяли с передним приводом (есть еще версия с трансмиссией 4×4), а Dashing со всеми ведущими не предлагается вовсе. Так что в бессилии на бездорожье дуэлянты оказались схожи. На фирменном сайте Джетура



про клиренс Дашинга написано «не менее 160 мм». Наши замеры показали более оптимистичные 175 мм. У Tiggo на сантиметр больше, но углы въезда и съезда скромнее – 21,5° и 28,5° против 23,0° и 30,0°.

Тестовый Dashing снабжен турбомотором 1.6 с солидной отдачей в 190 л.с. и 275 Н·м. Но таланты мотора губит не слишком покладистый робот с двумя мокрыми сцеплениями. Более-менее сносно он работает только в стандартном режиме, а Eco и Sport только усиливают паузы и рывки. Плюс робот слишком долго (секунды две-три) врубает заднюю. Пустяки? Я так не считал, когда надо было

оперативно развернуться в три приема на узкой дорожке.

На бумаге мотор 1.5 у Tiggo 7 кажется сильно скромнее: 147 л.с. мощности и 210 Н·м крутящего момента. В реальности никакой просадки не ощущаешь: при параллельном старте машины ускоряются ноздря в ноздю. И лишь после 80 км/ч Dashing начинает уходить в отрыв, достигая сотни за 9,2 с против 9,8 у соперника. При этом управлять разгоном в «семерке» удобнее: вариатор позволяет точнее дозировать тягу, нет ненужной суеты. Разве что старт берет резковато, но к этой особенности быстро привыкаешь.

Jetour Dashing

Дебютировал в 2022 году под именем Dasheng, но у нас в названии одну букву поменяли. Импортуют из Китая.

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый 1.5 турбо (147 л.с.) – от 2 439 900 Р 1.6 турбо (190 л.с.) – от 3 139 900 Р

Chery Tiggo 7 Pro Max

Премьера состоялась в 2019 году, в России продажи начались год спустя. В Китае уже доступен рестайлинговый вариант, но к нам его пока не привезли. Производят в КНР.

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый 1.5 турбо (147 л.с.) – от 2 929 900 Р 1.6 турбо (150 л.с.) – от 3 369 900 Р



ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ

	Chery Tiggo 7 Pro Max	Jetour Dashing
Снаряженная/полная масса	1540/1888 кг	1655/1955 кг
Время разгона 0–100 км/ч	9,8 с	н.д.
Максимальная скорость	186 км/ч	н.д.
Топливо/запас топлива	АИ-92, АИ-95/57 л	АИ-92, АИ-95/57 л
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл	10,8/6,6/8,2 л/100 км	10,8/6,6/8,2 л/100 км
ДВИГАТЕЛЬ		
Тип	бензиновый	бензиновый
Расположение	спереди, поперечно	спереди, поперечно
Конфигурация/число клапанов	Р4/16	Р4/16
Рабочий объем	1498 см ³	1598 см ³
Степень сжатия	9,5	9,9
Мощность	108 кВт /147 л.с. при 5500 об/мин	140 кВт/190 л.с. при 5500 об/мин
Крутящий момент	210 Н·м при 1750–4000 об/мин	275 Н·м при 2000–4000 об/мин
ТРАНСМИССИЯ		
Тип привода	передний	передний
Коробка передач	CVT	Р7
Передаточные числа: I/II/III/IV/V/VI/ VII/ з.х.	2,68–0,38/2,00	4,21/3,11/1,72/1,27/1,27/1,05/0,89/1,18
Главная передача	6,08	3,82–3,84
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ		
Подвеска: спереди/сзади	McPherson/многорычажная	McPherson/многорычажная
Рулевое управление	реечное, с электроусилителем	реечное, с электроусилителем
Тормоза: спереди/сзади	дисковые вентилируемые/дисковые	дисковые вентилируемые/дисковые
Шины	225/60 R18	235/55 R19

Толщина лакокрасочного покрытия, мкм

	Chery Tiggo 7 Pro Max	Jetour Dashing
Капот	120–135	130–160
Крыло переднее	130–140	130–150
Крыло заднее	125–140	125–150
Дверь передняя	130–140	125–150
Дверь задняя	130–140	130–150
Дверь багажника	130–140	120–130

Сервис в цифрах

	Периодичность ТО	Гарантия	Дилеры
Chery Tiggo 7 Pro Max	10 000 км или 12 месяцев	3 года или 100 000 км	197
Jetour Dashing	10 000 км или 12 месяцев	5 лет или 150 000 км	74

Конкурентное окружение

Модель	Длина кузова, мм	Моторы, л.с.	Цена, Р
Exeed LX	4533	147–150	от 3 000 000
FAW Bestune T77	4525	160	от 2 320 000
GAC GS5	4695	137	от 2 249 000
Geely Atlas Pro	4544	150–177	от 2 719 000
Haval F7	4691	150–190	от 2 349 000
JAC JS6	4605	174	от 2 730 000
Jetta VS7	4624	150	от 2 620 000

Салон Джетура своеобразный. Главенствующее место отдано огромному экрану медиасистемы, через который управляешь почти всеми функциями. Сомнительное решение: чтобы добраться до некоторых настроек, приходится долго копаться в меню.



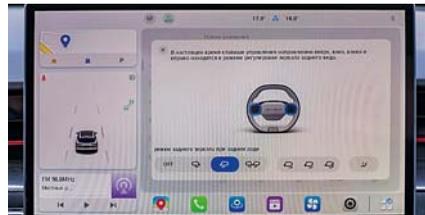
Роботом управляешь по-мерседесовски – правым подрулевым рычажком, но в версиях с базовым мотором 1.5 селектор будет установлен на привычном месте – между передними сиденьями.



Указатель наружной температуры я еще понимаю, но датчик угарного газа – то зачем?



Приборка – узкий дисплей, на который все данные выводятся в цифровом виде. Менять конфигурацию нельзя.



Чтобы настроить зеркала, надо продаться через два подменю в медиасистеме, и после этого отрегулировать их кнопками на руле!



Штатный навигатор показывает только примерное месторасположение. Сделать картинку покрупнее нельзя.

А еще Chery экономичнее. Средний расход во время теста составил 10 л/100 км – на литр меньше, чем у Джетура. В акустическом комфорте тоже выигрывает: мотор слышно меньше, не так громко гудят шины.

Антагонисты

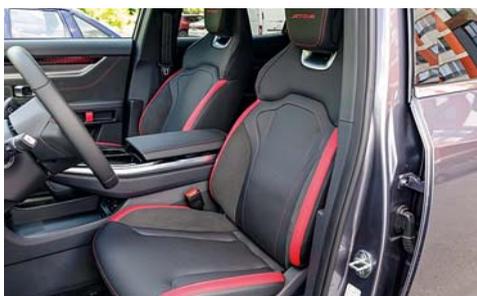
Глядя на купе-кроссоверный силуэт Дашинга, подспудно ждешь от него перчика в управляемости. А его нет: в повороты заныряет без особого желания, рано начинает вываливаться наружу, да и переоблегченный руль не дает желаемой информативности. Робот может

«услужить», переключившись вверх прямо перед дугой (режима ручного переключения нет). В общем, смаковать нюансы управляемости у водителя вряд ли получится.

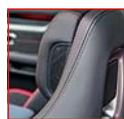
Плавность хода тоже не впечатлила. На короткой волне Dashing скачет мячиком. На длинной и средней волне короткоходная подвеска дергачки не допускает. Энергоемкость средняя: если не попадать в глубокие ямы, то подвеску не пробивает, однако она не жалует неровности с острыми краями. За всё время теста ее лишь однажды пробило на отбой – спереди. В целом плавность

хода типичная для китайских машин – о дискомфорте речи нет, но и благородства не наблюдается.

Tiggo 7 Pro Max подтвердил статус самого комфортного кроссовера на платформе T1X: стелет заметно мягче. Хотя с крупняком подвеска всё также совладать не может. Управляемость, скажем так, вальяжная. По дороге Chery плывет аки корабль: покачивается на волнах, не шибко оперативно откликается на команды водителя. Да и крены в поворотах заметны. Руль легкий и пустоватый – в этом Tiggo солидарен с Дашингом.

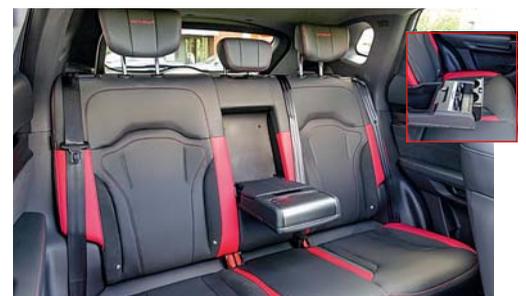


Кресло неоправданно жесткое, с неважной боковой поддержкой.



В подголовники встроены динамики – они добавляют звучанию эффект присутствия.

Сзади очень просторно. Сидеть удобно, есть регулировка угла наклона спинки. И (редкий случай!) по центру располагаешься с комфортом.





У интерьера Chery - усредненный по китайским меркам дизайн. Закроешь эмблему - не поймешь, в какой именно машине находишься. Эргономика и качество отделки на высоком уровне.



Нефиксируемый селектор трансмиссии и площадка с беспроводным зарядником рядом с ним - классика жанра.



Виртуальные приборы умеют менять конфигурацию. Вариант с привычными шкалами - лучший.

При этом «штурвал» можно доверить системе удержания в полосе. На Jetour такая не ставится. Хотя адаптивный круиз-контроль есть на борту обеих машин.

Творческий поиск

Без подсказки вы вряд ли догадаетесь, как активировать круиз на Дашинге - для этого надо дважды качнуть вниз подрулевой селектор роботизированной коробки. Феерично! Зеркала надо настраивать через меню медиасистемы, фары включать - там же. А что делать: все кнопки с передней панели китайцы



Поддержка Apple CarPlay и Android Auto выгодно отличают медиасистему Chery от своего визави.

вытравили, оставив только аварийку. Другая претензия - слишком высокая посадка и скромный диапазон продольной регулировки кресла. Людям выше 180 см за рулем тесновато.

Дизайн самобытен. Маленький угловатый двухспицевый руль, сквозь который смотришь не на привычную панель приборов, а на компактный дисплей, на который плотно выведена основная информация. Над центральной консолью возвышается чуть ли не стадионное табло - у меня гигантский 15,6-дюймовый монитор вызвал именно такие ассоциации. Заняты, хотя и бестолковы,



Сенсорный блок управления климатом бликует и быстро заляпывается.

экранчики в дверях с указанием наружной температуры и содержания угарного газа.

На этом фоне интерьер Tiggo - оплот консерватизма. Дизайн привычный (вполне современный, кстати), все кнопки-переключатели расположены на своих местах, ничего искать не нужно. В отличие от Дашинга, тут есть Apple CarPlay и Android Auto. Без них сегодня как без рук. Ну а самое весомое преимущество - удобная посадка. Так что передняя часть салона Tiggo нам понравилась больше. А сзади?

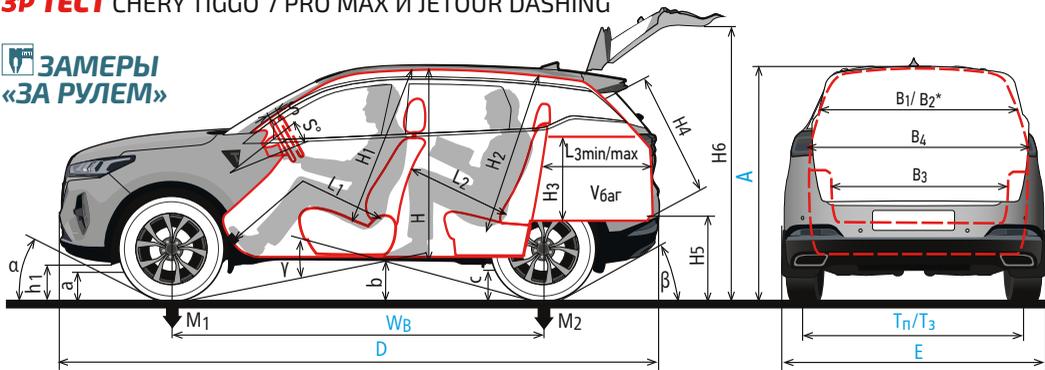


Неказистое на вид сиденье оказалось довольно удобным. Чуть добавить длину подушки - было бы совсем хорошо.

На втором ряду схожий простор. Разве что для ступней места у Tiggo поменьше. В мелочах он уступает: спинки сидений не регулируются, заметно выпирает напольный туннель, у центрального подлокотника нет бокса - только подстаканники.



**ЗАМЕРЫ
«ЗА РУЛЕМ»**



**Геометрическая
проходимость**

Chery Tiggo 7 Pro Max Jetour Dashing

Просвет	Chery Tiggo 7 Pro Max	Jetour Dashing
a	185 мм	175 мм
b	215 мм	200 мм
c	200 мм	225 мм
Угол		
α	21,5°	23,0°
β	28,5°	30,0°
γ	17,5°	16,5°

	L ₁ , мм	H ₁ , мм	B ₁ , мм	H, мм	L ₂ , мм	H ₂ , мм	B ₂ , мм	L _{3min/max} , мм	H ₃ , мм	B ₃ , мм	H ₄ , мм	V _{бар} , л	B ₄ , мм	H ₅ , мм	H ₆ , мм	M ₁ , кг (%)	M ₂ , кг (%)	M (M ₁ +M ₂), кг	S°, град./S, мм	h ₁ , мм	D, мм	W _b , мм	A, мм	E, мм	T _n /T _z , мм
Chery Tiggo 7 Pro Max	955/1185	1030	1420	1225	665/915	1000	1375	875/1865	560	985	845	368/475	1055	750	1870	884 (57,1)	665 (42,9)	1550	4,0/45	275	4500	2670	1705	1842	1550/1550
Jetour Dashing	960/1170	990	1475	1220	660/885	980	1395	840/1865	425	995	880	324/486	1000	790	1785	899 (57,2)	672 (42,8)	1571	4,0/40	265	4590	2720	1685	1900	1610/1615

* По первому/второму ряду сидений.

Синий цвет – данные производителя.



На клапанной крышке – эмблема Chery: мотор-то оттуда. И семиступенчатый робот – тоже. Доступ ко всем узлам и горловинам хороший. Бачок для стеклоомывайки непроизвольно мелкий – всего 1,13 л, притом что вокруг места хватает и на стандартные 5 л.

Выглядит бодро, но едет без огонька. От машины с таким экстерьером ждешь большего.

В движении «семерка» вальяжно-плавная. Плюшевая машина!

Тут обе машины одинаково просторны. Но Дашингу мы поставили всё же более высокую оценку. У него больше запас для ступней, удобнее спроектированы сиденья, а их спинки имеют регулировку, пусть и всего лишь двухступенчатую.

Несмотря на чуть более компактный кузов, объем багажника в Tiggo 7 больше – 368 л против 324-х. При этом под ним лежит не докатка (как в Дашинге), а полноразмерная запаска – всё, как мы любим.



По фирменной традиции двигатель сверху полностью накрыт пластиковым кожухом. Эстетично, но не вполне удобно: чтобы проводить элементарные сервисные операции, «коллак» надо снимать. В отличие от Дашинга, капот удерживают пневмоупоры.



Картер прикрыт фетровым пыльником. Поставишь железную защиту, и без того невыдающийся клиренс (175 мм) станет совсем скромным.

Считаем баллы, и... Dashing уступил. Основные претензии – сырая эргономика и тряская подвеска. А главный козырь, помимо яркого дизайна, – выгодная цена. Если взять богатую версию с таким же полуторалитровым мотором, то можно сэкономить 280 тысяч рублей.

Tiggo 7 Pro Max подкупает удобным и уютным салоном, а также более высоким ездовым комфортом. Это более зрелый, что ли, автомобиль. И, в отличие от Дашинга, у него теперь есть полноприводное исполнение. Скоро о нём расскажем.



Клиренс составляет 185 мм. Это при том, что здесь установлена дилерская металлическая «лыжа».



ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА АВТОМОБИЛЕЙ

	Место водителя			Салон			Ходовые качества		Комфорт				Приспособленность к России		Итоговая оценка	
	Сиденье	Органы управления	Обзорность	Передняя часть	Задняя часть	Багажник	Динамика	Тормоза	Управляемость	Шумоизоляция	Плавность хода	Микроклимат	Геометрическая проходимость	Сервис		Эксплуатация
Chery Tiggo 7 Pro Max	8	8	9	9	8	9	8	8	8	9	9	9	8	8	9	8,47
Эргономика, ездовой комфорт, есть версия с полным приводом, много дилеров							Валкая подвеска, расход топлива									
Jetour Dashing	7	7	9	8	9	8	9	8	8	8	8	9	9	8	8	8,2
Дизайн, просторный второй ряд, цена, гарантия 5 лет							Трясая подвеска, рослым тесно за рулем, неудачная эргономика второго порядка									

Баллы проставляются коллегиально, группой экспертов ЗР. Оценка не является абсолютной, она

показывает место машины в данном тесте с конкретными соперниками. Максимальная оценка – 10 баллов

(идеал), 8 баллов – норма для машин этого класса.

Удивительно, насколько это разные машины при общей генетике. Такое разнообразие мне по вкусу.

Юрий Тимкин



Багажник Джетура уступает в объеме тигговскому (324 л – по нашим замерам). Дверь снабжена электроприводом и функцией бесконтактного доступа, но поднимается невысоко.

В Tiggo места больше – 368 л. И дверь поднимается выше. Отдельный лайк – за крючки для сумок и пакетов, а также розетку на 12 В.



Под полом – докатка.



У Tiggo – уже полноразмерная запаска.



КОМПРЕССОРЫ AIRLINE

Вы выбираете дорогу, мы следим за безопасностью



Работа от прикуривателя и АКБ



Повышенная производительность – 50 л/мин



Морозостойкий провод и шланг

Реклама

airline.su



ДИНАМО-КЛЮЧИ



Автомобили становятся нежнее и нежнее. Это касается и ремонта, где всё чаще необходимы динамометрические ключи. Какой выбрать? Авторы Михаил Колодочкин и Алексей Ревин

В XX веке автолюбители затягивали динамометрическими ключами один-единственный ответственный стык – крепление головки блока цилиндров к блоку. В остальных случаях, даже при протяжке креплений коренных и шатунных подшипников, их зачастую «затягивали нормально» просто от руки. А потому динамометрические ключи встречались в хозяйстве редко, порой один на целую линейку гаражей. Даже при сборке автомобилей на заводах в те времена многие соединения затягивались по принципу «сколько пневмопистолет тянет».

В современном автомобиле все резьбовые соединения имеют строго определенные моменты затяжки. Причиной

тому служит значительное облегчение и утоньшение как деталей, так и крепежа. Массово стали применять конструкции из сплавов алюминия и разного вида пластмасс. Многие соединения, например крепление шестерен распределов к самим валам, осуществляются без шпонок, а лишь за счет трения, которое может обеспечить только правильный момент затяжки.

Что нужно автовладельцу?

Самая частая процедура при самостоятельном обслуживании автомобиля – сезонная замена колес. Момент затяжки обычно находится в диапазоне 100–120 Н·м, и лучше осуществлять ее динамометрическим ключом, во избежание срыва резьбы или обрыва шпилек.

ВНИМАНИЮ СЕРВИСМЕНОВ!

Динамометрические ключи, которые используются не для личных целей, должны быть сертифицированы и обязаны проходить периодическую поверку.

Вторая востребованная процедура – слив масла из двигателя при замене и последующая затяжка пробки в резьбовом отверстии поддона. Сколькo резьб сорвано в алюминиевых поддонах при затяжке «от души, чтоб не капало» – не счесть. Момент затяжки пробок обычно составляет не более 30 Н·м.

Важно правильно соблюдать момент при затяжке свечей зажигания – срыв резьбы обойдется слишком дорого. Современные свечи стали тоньше, диаметр резьбы уменьшился до 12 мм, а момент затяжки нужен всего 20–25 Н·м.

А еще при любой сборке современного мотора необходимо практически весь крепеж затягивать с соблюдением правильных моментов. То же относится и к креплению многих элементов трансмиссии, подвески, тормозной и рулевой систем.

Стрелочные ключи

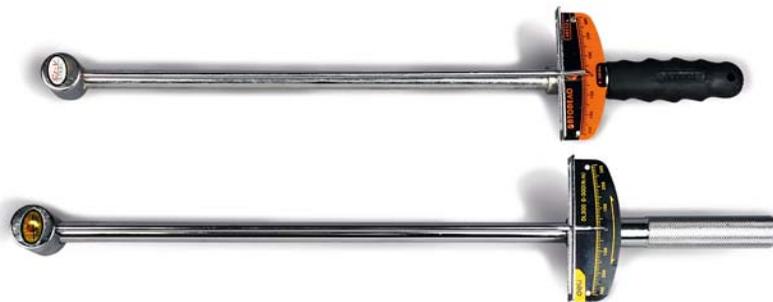
Исторически самыми первыми динамометрическими ключами были стрелочные. Принцип их работы прост – стержень из упругой стали при нагружении изгибается, а шкала смещается относительно стрелки. Двухсторонняя шкала позволяет затягивать соединения с правой и левой резьбой, а также проверять момент отворачивания.

Сегодня в продаже в основном встречаются стрелочные ключи, рассчитанные на момент до 300 Н·м. Они имеют довольно грубые шкалы с ценой деления 10 Н·м. Поэтому их можно применять для не особо точной затяжки силовых соединений, например – при ремонте подвески. Присоединительный размер квадрата – ½ дюйма.

К достоинствам таких ключей можно отнести их низкую цену. Кроме того,

ПОДВОДИМ ТЕОРИЮ

Физик скажет, что в основе любого динамометрического ключа лежит закон Гука, определяющий соответствие между усилием, приложенным к твердому телу, и его деформацией. А инженер увидит в том же ключе конструкцию с механизмами пружинного (с встроенным динамометром) или торсионного типа.



Простейшие стрелочные ключи имеют самую низкую цену, начинающуюся от 750 рублей. Погрешность измерений в начале шкалы очень велика, а к ее концу не превышает 10%.



Такие простейшие ключи с индикатором часового типа по цене около 3500 рублей почти пропали из продажи – и не жалко!

ключ не нужно каждый раз настраивать при затяжке нескольких соединений с разным моментом.

Ключи с индикатором часового типа

Наши автолюбители столкнулись с такими ключами еще в 70-е годы, и почти в неизменном виде они выпускаются в Беларуси. Вращать ключ нужно воротком, а внизу у него расположен квадрат $\frac{1}{2}$ дюйма, на который можно надеть головку.

Передаваемый момент закручивает торсион, а угол закрутки измеряет часовой индикатор. Точность невысока, и ее нельзя отрегулировать. Верхний предел момента равен 150 Н·м, а погрешность – около 10%.

В продаже имеются дорогие импортные ключи, у которых на рукоятке установлен высокоточный стрелочный индикатор. Диапазон, перекрываемый несколькими ключами, составляет 2,4–350 Н·м. Соответственно, квадраты у ключей встречаются от $\frac{1}{4}$ до $\frac{1}{2}$ дюйма.

Ключи такого типа не нуждаются в настройке на нужный момент, а просто показывают достигнутый.

Щелчковые ключи

Эти ключи встречались на заводах еще в прошлом веке. Они особенно удобны при затяжке множества крепежных изделий, требующих одинакового момента, что часто встречается на конвейерах. Автолюбителям такие ключи тоже нравятся – ведь при сезонной смене колес на автомобилях, в зависимости от класса, необходимо затягивать правильным моментом 16, 20 или даже 24 гайки или болта.

Момент срабатывания ключа можно регулировать с помощью несложной шкалы, расположенной на рукоятке. При достижении заданного момента ключ издает щелчок и как бы согнется на мизерный угол. Так что контроль идет и по слуху, и по ощущению на руке.



Цены на электронные ключи начинаются от 4–5 тысяч рублей, а верхняя граница превышает возможности простого автолюбителя.

Автолюбителю достаточно иметь ключи с моментом срабатывания от 5 до 350 Н·м. Этот диапазон с лихвой перекрывают три ключа с присоединительными квадратами размером $\frac{1}{4}$, $\frac{3}{8}$ и $\frac{1}{2}$ дюйма.

Погрешность ключей в состоянии поставки составляет около 5% и со временем может расти, особенно если владелец не ослабляет пружину ключа при хранении. Но есть возможность отрегулировать его для повышения точности. Для этого достаточно в середине «трубы» найти резиновую заглушку и в открывшемся отверстии шлицевой отверткой повернуть регулировочный винт.

Электронные ключи

Самые современные ключи выводят на дисплей значение крутящего момента, определенное всё по тому же скручиванию торсиона. Хотя встречается и схема, когда ключ напоминает щелчковый, но на его рукоятке располагается цифровой индикатор. Всем

НАПАРНИК

Многие соединения в двигателях современных автомобилей затягиваются не просто неким моментом. Схема сложнее: сначала заворачиваем крепеж сравнительно небольшим моментом, а затем доворачиваем на определенный угол. Для этого нужны угломеры для затяжки болтов – их еще называют доворотными шкалами.



таким ключам требуется питание от батареек. Точность даже недорогих моделей неплохая – погрешность не превышает 3%.

Электронные ключи удобны, когда требуется точная затяжка большого количества крепежа с разными моментами. В продаже можно найти ключи с самыми разными диапазонами моментов и разными присоединительными квадратами.

От проверки до регулировки

Любой из динамометрических ключей можно проверить, а щелчковые и отрегулировать. Для этого нужно вспомнить, что момент равен произведению веса груза, подвешенного к рычагу, на длину этого рычага. Рычаг должен представлять собой симметричное коромысло, чтобы не создавать на ключе дополнительный момент. Ну а вес надо определять в ньютонах.

ЗР



Щелчковые ключи могут иметь разные размеры. При этом ориентировочная стоимость инструмента «среднего класса» с квадратом $\frac{1}{2}$ дюйма может начинаться от 1700 рублей.



Конструкция щелчкового ключа: преднатяг пружины определяет положение резьбовой рукоятки.

СЕКРЕТЫ ТОРМОЗНОЙ ЖИДКОСТИ

Многие считают, что тормозные жидкости больше всего боятся жары и закипания. Но зимой они преподносят другие сюрпризы. Как не остаться без тормозов?

Автор Михаил Колодочкин

По неизвестной причине тормозные жидкости (ТЖ) среди автомобилистов не пользуются тем же пиететом, что моторные масла. Масла активно обсуждают, спорят о преимуществах полиальфаолефинов, рекомендуют интервалы замены. А ТЖ представляются чуть ли не вечными снадобьями, которые заливают на много лет вперед. Если при визите на сервис «тормозуху» меняют – ну и хорошо, а если забудут, значит, и беспокоиться не о чем.

Между тем именно негодная ТЖ может стать причиной неприятностей, которые маслам и не снились.

Современные тормозные механизмы имеют скромные габариты, а потому при резком торможении жидкость может разогреться до температур выше 200°C. И если на горном перевале тормозная педаль неожиданно уйдет в пол, то эти секунды вашей (и не только вашей!) жизни могут стать последними. Негодная жидкость закипела, педаль провалилась – всё согласно законам физики.

«Впереди зима» – скажет оптимист. А коли так, то и бояться нечего. Но чисто зимние опасности, которые способна породить некачественная ТЖ, многим вообще не приходят в голову.

Вязкость на морозе

Опять вспомним моторные масла. Если их вязкость на морозе будет слишком высокой, то стартер не сможет провернуть коленвал, а масляный насос не сумеет должным образом доставить смазку

к местам трения. Почти то же самое относится и к тормозам. Если летом жидкость в них гарантированно пребывает в жидком состоянии (если не закипит, конечно же), то при отрицательных температурах вязкость жидкости резко возрастает.

Понятно, что вязкость ТЖ должна соответствовать нормативным значениям. Слишком низкая сулит утечки, а слишком высокая приводит к блокировке тормозной системы из-за невозможности прокачивания жидкости.

Рост вязкости проявляется очень просто: продавить педаль тормоза становится либо очень тяжело, либо совсем невозможно. Вязкость при 100°C примерно в тысячу раз ниже, чем на 40-градусном морозе!

Важно понимать и то, что излишне густая ТЖ приведет к увеличению времени срабатывания тормозов.

АБС и крещенские морозы

Особенно чутко на вязкость тормозной жидкости реагирует АБС. И, соответственно, система стабилизации (ESP). Именно эти системы заставили изменить требования к ТЖ.

Дело в том, что при работе АБС есть постоянная связь между датчиками скорости вращения колес, электронным блоком управления и тормозными цилиндрами. При блокировке колеса – например, на скользкой дороге – электроника дает команду снизить давление в одном из тормозных цилиндров, помогая машине сохранять траекторию. В машинах последних поколений частота подобного обмена доходит до 50 Гц – почти на порядок выше, чем в автомобилях 30-летней давности. Примерно тем же образом работает и ESP, задействующая датчики угла

ТРЕБОВАНИЯ СТАНДАРТОВ К ТОРМОЗНЫМ ЖИДКОСТЯМ

Требования к тормозным жидкостям	Вязкость при 100°C, мм ² /с	Вязкость при -40°C, мм ² /с	Температура кипения сухой жидкости, °C	Температура кипения увлажненной жидкости, °C
FMVSS 116 DOT 4	>1,5	<1800	>230	>155
SAE J1704		<1500	>230	>155
ISO 4925 Class 4		<1500	>230	>155

Вязкостные характеристики тормозной жидкости



Жидкость с высокой вязкостью густеет при отрицательных температурах, и её трудно про-
давить педалью тормоза, в то время как слишком низкая вязкость повышает шанс частичного
вытекания жидкости из тормозной системы и образования пузырей воздуха, которые приводят
к тем же последствиям, что и при закипании.

поворота руля и оценивающая боковые ускорения. Если полученная информация говорит о намечающемся заносе, электроника дает команду притормозить одно или несколько колес, задействуя рабочие тормозные механизмы.

При чём тут тормозная жидкость? В случае излишне высокой вязкости ни о каких 50 Гц речь уже не пойдет: дай бог, чтобы эти системы вообще могли хоть как-то работать! Длина тормозных магистралей может достигать нескольких метров при сечении всего в несколько квадратных миллиметров. Чтобы ТЖ двигалась по ним с требуемой скоростью, вязкость должна соответствовать паспортным данным.

Где находится бочка?

Скептики утверждают, что все технические жидкости, по сути, разливают из одних и тех же бочек: в одной – моторное масло, в другой – жидкость для автоматических коробок, в третьей – ТЖ. Отчасти с этим можно согласиться, когда речь заходит о многочисленных флакончиках с громкими названиями и неизвестными производителями. Они действительно могут изготавливаться в одних и тех же местах.

Изобретатель гидравлической системы тормозов Малкольм Локхид примерно сотню лет назад получил свои первые патенты на ТЖ. В те времена ее обычно производили на основе растительного масла. С тех пор технология многократно усложнилась – появились такие термины как синтез, ректификация, борирование, отгон воды и тому подобное.

Рецептуры применяются разные. Для старых автомобилей производят ТЖ эконом-класса DOT 3, а для современных, напичканных электроникой – DOT 4 класса 6, а лучшие на сегодня – жидкости класса 7. Для таких ТЖ подбирают нужные эфиры и применяют специальную основу, поэтому они превосходят по своим характеристикам любимые

мотоциклистами жидкости DOT 5.1 и даже DOT 4 класса 6.

Наше или импорт

Про импортные ТЖ сегодня лучше забыть. Они попали уже во второй санкционный пакет, а потому большинство «мобилово», встречающихся где-то в объявлениях, – это, как правило, либо подделка, либо остатки старых запасов. Между тем, срок хранения ТЖ составляет чаще всего не более трех лет.

Однако трагедии в этом нет, поскольку импорт на рынке ТЖ никогда особо и не доминировал. Хорошей тормозной жидкости в стране хватает!

Производственная площадка Капролактама Тосол-Синтез – фактически единственная в нашей стране, на которой производится основа под тормозную жидкость. Именно на этой основе затем смешивают практически все тормозные жидкости, которые продаются в России и в других странах. Так что, в какой-то степени, можно говорить и про «одну бочку» – если речь о производителе сырья.



Приобретая тормозную жидкость, всегда уточняйте соответствие ее класса рекомендациям автопроизводителя.



Большинство недорогих тестеров ТЖ на практике бесполезны: точный ответ о состоянии жидкости может дать лишь специализированная лаборатория.

Сама компания Капролактама Тосол-Синтез выпускает широкий спектр ТЖ – например, ROSDOT 4 CLASS 6 и FELIX 5.1 – кстати, срок их хранения составляет 5 лет. Эти жидкости обладают пониженной вязкостью и специально разработаны с расчетом на работу с АБС и системой стабилизации.

А еще есть AWM OEM Service Line – синтетическая тормозная жидкость на гликолевой основе, которая соответствует самому высокому классу DOT 4 CLASS 7. Эта жидкость разработана специально для автосервисов – и тоже идеально подходит для автомобилей с электронными системами АБС и ESP.

Менять или не менять?

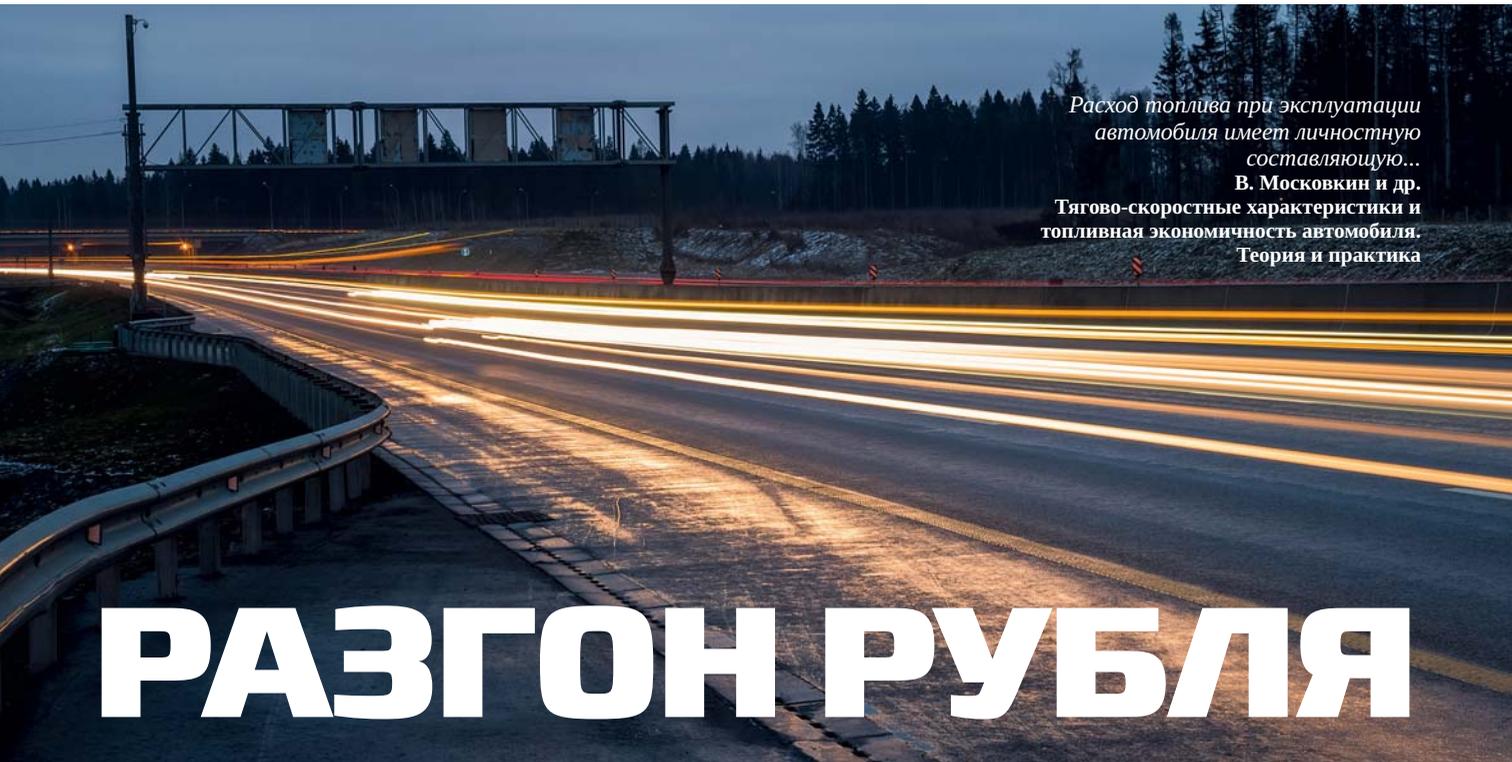
Как разобраться, пора ли менять тормозную жидкость?

Большинство тестеров ТЖ на практике бесполезны, поскольку умеют измерять только один параметр – омическое сопротивление. Для каких-то жидкостей одного производителя такой прием может применяться – обычно именно эти производители и рекламируют такие тестеры.

Но проблема состоит в том, что разные производители ТЖ применяют разные наборы модифицированных присадок. А именно их пакет и влияет на показания прибора! Иными словами, такой тестер может признать негодной свежезалитую ТЖ, но может спокойно прозевать ТЖ другого состава, вобравшую в себя за несколько лет влагу.

Единственный гарантированный результат может дать только так называемый метод Фишера, но этот химический анализ – забава для специализированных лабораторий с дорогим оборудованием.

Лучший способ не оказаться в мороз без тормозов – заменять ТЖ примерно раз в два года или через каждые 40 тысяч км. При этом есть смысл не ставить эксперименты на собственном автомобиле, а заливать тормозную жидкость проверенного производителя. **ЭР**



Расход топлива при эксплуатации автомобиля имеет личностную составляющую...
В. Московкин и др.
Тягово-скоростные характеристики и топливная экономичность автомобиля.
Теория и практика

РАЗГОН РУБЛЯ

Ключ к снижению трат на топливо – в наших руках. И ногах.

Авторы Михаил Колодочкин и Алексей Ревин

Парадокс: большинство авто-владельцев хотя и тратят на машину как можно меньше, но стойко отрицают советы ездить экономно. Мол, я для того автомобиль и купил, чтобы наслаждаться скоростью и ускорениями. А тем, кто с этим не согласен, лучше ездить на трамвае.

Трамвай – штука хорошая. Но кайф от обладания машиной создает не только нажатие акселератора в пол, но и умение ездить так, как не умеют другие. Например, экономно. Для этого не нужны ни снадобья для масла или бензина, ни особый дар – только желание.

Как надо разгоняться – плавно или резко? Говорят, чем быстрее выйдешь на экономичный режим, тем дольше

будешь затем в нем двигаться, следовательно, больше сэкономишь. Доводится слышать и другой довод: поскольку КПД мотора растет вместе с отдаваемой в данный момент мощностью, то и разгоняться надо в режиме максимальной мощности, потому что КПД и экономичность – одного поля ягоды.

» Резкие разгоны повышают расход топлива

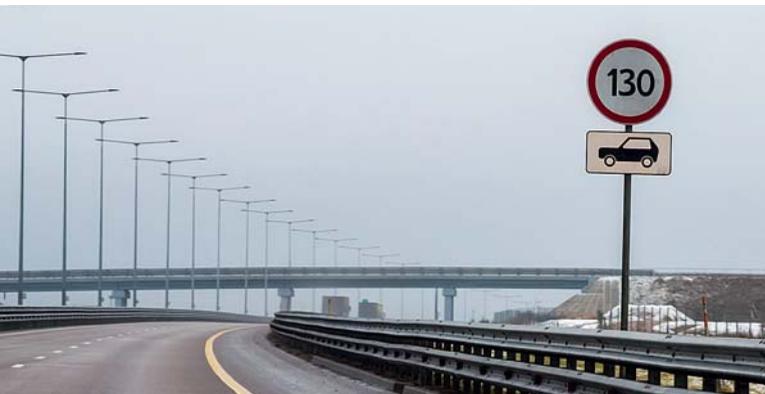
Оба аргумента нам видятся странными. Это при пуске ракеты в космос нужно всеми силами забросить ее на орбиту с первой космической скоростью, как можно быстрее сжигая топливо, а дальше она полетит по инерции. А вот

автомобиль будет кушать топливо постоянно, даже при неизменной скорости. Что касается КПД, то он действительно растет с мощностью, но ведь и расход топлива при этом резко возрастает!

Заграница разгоняется плавно

Мы не раз спрашивали представителей автомобильных компаний, какой режим разгона они считают наиболее экономичным? И зависят ли рекомендации от конструкции автомобиля (автомат или механика, турбо или атмосферник, впрыск или карбюратор)?

Ответы инженеров совпадали практически дословно: для любых моделей оптимальный разгон – плавный. На Фольксвагене пояснили, что «логика программного обеспечения современных автомобилей ставит во главу угла при плавном разгоне – экономичность, а при



Здесь некоторые едут и под 200 км/ч. Но затем теряют время в очереди из таких же «гонщиков» на АЗС.

Не хватило бензина? Ничего страшного, но при плавной езде могло и хватить.



Исключаем технические факторы

Для экономичной езды в автомобиле должны быть соблюдены следующие условия:

- ⊗ Двигатель и все агрегаты трансмиссии полностью исправны.
- ⊗ Применяется топливо с рекомендованным,

а не допустимым октановым числом.

- ⊗ Во всех агрегатах залиты масла с вязкостью по рекомендациям производителя.
- ⊗ Топливные и воздушные фильтры не создают повышенного сопротивления.
- ⊗ Правильные углы установки колес на обоих осях.
- ⊗ Тормозные механизмы

полностью разблокируют колодки.

- ⊗ Давление в шинах не ниже номинального.
- ⊗ Рисунок протектора шин соответствует типу транспортного средства.
- ⊗ Автомобиль не перегружен.
- ⊗ На крыше не установлен багажник.

энергичном – динамику». Представители Subaru отметили, что при резких ускорениях идет переобогащение смеси на 10–20%, вследствие чего на столько же возрастает расход топлива. А в Volvo посоветовали для экономии топлива пользоваться режимом Eco, при котором «педаль газа становится менее чувствительной, АКП переходит на высокие передачи, а обороты двигателя понижаются».

Тормозим без тормозов

С разгоном понятно. А как насчет торможения? В былые времена торможение двигателем было проявлением элементарной водительской подготовки, но современные водители зачастую вообще не понимают, о чем идет речь. Между тем всё просто: достаточно убрать ногу с педали газа, чтобы двигатель фактически превратился в тормоз. Теперь уже не он крутит колеса, а колеса пытаются крутить его, замедляя машину. Особенно такой прием полезен на затяжных спусках и на скользкой дороге.

За торможение мотором высказались абсолютно все опрошенные нами автопроизводители. В частности, в Subaru отметили, что при этом «топливо не расходуется вообще, это абсолютно экономичный режим. То же касается не только помощи тормозам, но и, например, движения под уклон, где, как правило, можно подобрать подходящую передачу (или виртуальную передачу в случае вариатора)». Кроме того, при этом меньше будут изнашиваться тормозные колодки.

Специалисты Audi отметили, что тормоза следует применять как можно меньше и подчеркнули, что на современных гибридных автомобилях в режиме торможения двигателем часть кинетической энергии рекуперируется, поэтому это – самый эффективный метод.

От общего – к частному

Лет 15 назад один из авторов, будучи в служебной командировке, добрался на серийной 170-сильной бензиновой машине с АКП из Москвы в Питер и обратно на одном 70-литровом баке

без дозаправки (ЗР № 9, 2008). Скоростных магистралей тогда еще не было – маршрут пролегал по древней М-10: населенки, фуры, знаки от 60 до 90.

Никогда не используйте движение накатом

Единственное что – ехал с выключенным кондиционером, а горючки залил по срез горловины бака. И, конечно, не позволял себе расслабляться там, где хотелось лихо обогнать какого-нибудь тихохода, несколько выходя за допустимые скоростные рамки. Затем активно помогал указатель мгновенного расхода топлива, который водитель всеми силами старался удерживать ближе к пяти литрам на сотню километров.



Уже в Питере стало ясно, что затея съездить до него и обратно на одном баке удалась: одометр Volvo S60 отсчитал 662 пройденных километра, а прогнозируемый остаток пути оптимистично высвечивал аж 800!

Правда, на обратном пути карета стала медленно превращаться в тыкву: после пары неприятных заторов оптимизм начал исчезать. Однако в итоге неприкосновенный запас в виде пятилитровой канистры так и не потребовался. «Беспосадочный» пробег составил 1440 км, а средний расход – 5,2 л/100 км.

Стоит ли так ездить постоянно? Наверное, нет. Хотя для примера приводим фото с монитора Volvo S90 мощностью 249 л.с. Средний расход



за последние десятки тысяч километров – 6,6 л/100 км (на фото сверху).

Понятно, что такой расход на мощной машине достигим только если поездки преимущественно загородные.

Всегда ли так?

Единственный агрегат, которому не понравится регулярная эксплуатация в сверхэкономичном режиме – двигатель. Постоянная работа на низких оборотах и значительных нагрузках при движении на больших скоростях вредна с точки зрения долговечности подшипников коленвала и чересчур высокого давления поршня на стенку цилиндра. Идет накопление нагара в камере сгорания и на свечах зажигания. Зимой двигатель не прогревается в достаточной мере для выпаривания влаги и топлива, попадающих в моторное масло. Поэтому при мягком стиле езды двигатель иногда (хотя бы раз в 1000–2000 км) надо «прожаривать», давая ему высокую нагрузку в сочетании с большими оборотами на протяжении какого-то времени.

Нейтральная позиция

Иные автомобилисты на каждом светофоре переводят селекторы своих АКП в положение P, будучи уверенными, что именно так и нужно ездить. А при движении под горку надо, оказывается, задействовать нейтраль – N. Опять-таки, экономии ради.

Коротко напомним: ездить в положении селектора N, во-первых, небезопасно (особенно зимой), а, во-вторых, неэкономично. При движении накатом, когда селектор в положении D, или в случае с механической коробкой, когда включена передача, расход топлива равен нулю – а на нейтрали двигатель работает на холостом ходу и расходует топливо.

Всего лишь выполняя наши советы, расход топлива – а значит, и траты на него – можно уменьшить на 30%, а при особом рвении и наполовину. Попробуйте – убедитесь еще и в том, что процесс экономичной езды увлекателен и затягивает не хуже «гонок».

ТОРМОЗНУТЫЕ ЦИЛИНДРЫ



Мы испытали 15 задних тормозных цилиндров для популярных автомобилей на платформе В0. Увы – для замены годятся только некоторые из них.

Авторы Михаил Колодочкин и Алексей Ревин

Платформа В0 альянса Renault-Nissan и прикнувшего к нему на время АвтоВАЗа – это популярные у нас Ларгусы, Логаны, Дастеры, Альмеры, Лада ХРАУ и много других машин. Задние барабанные тормоза у них отличаются высоким ресурсом колодок – до 100 тысяч км.

Именно поэтому при ремонте тормозной системы желательно установить максимально качественные цилиндры. Ведь будет обидно, если после небольшого пробега цилиндр вдруг потечет и, помимо плохой работы тормозов, вы попадете на необходимость замены всех четырех колодок, даже если пропитались «тормозухой» лишь две из них.

Выбор задних тормозных цилиндров для них неплохой – мы приобрели

15 образцов различных брендов. Результаты проведенных нами испытаний относятся к конкретной выборке изделий и не могут служить основанием для суждений о качестве всей одноименной продукции в целом.

У всех купленных цилиндров для начала, ради интереса, проверили усилие откручивания штуцеров – вдруг попался брак и соединения изначально закисло?

Затем все штуцеры завернули с моментом 7 Н·м и отправили цилиндры на четверо суток в камеру соляного тумана. После этого вновь измерили момент откручивания штуцеров: чем выше разница с исходным моментом, тем сильнее воздействие коррозии.

Оценили состояние наружной части поршней. Измерили шероховатость



Замер шероховатости внутренней поверхности цилиндра профилометром TR220.

внутренней поверхности цилиндров: чем она меньше, тем лучше – цилиндр, скорее всего, проживет дольше.

А уплотнительные манжеты и защитные чехлы (пыльники) отправили на трое суток в камеру с тормозной жидкостью, нагретой до 150 °С. В идеале размеры уплотнений не должны были бы поменяться. Но так, как выяснилось, не бывает.

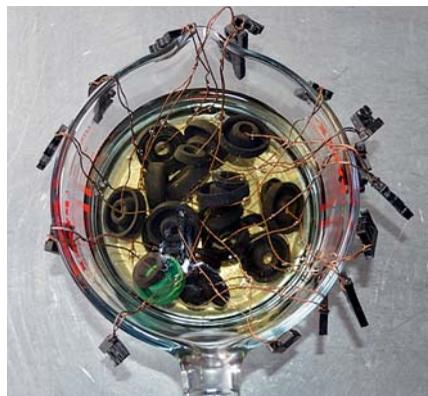
Что получилось

Получилось неважно – почти по Гоголю. Как это там: если бы губы Никанора Ивановича да приставить к носу Ивана Кузьмича... Именно так и проявили себя цилиндры: очевидного лидера в нашей выборке не оказалось.

После воздействия соляного тумана момент откручивания штуцера у одних цилиндров увеличился, а у других, наоборот, снизился. Меньше других поддался вредному воздействию Fenox: его



Определяем крутящий момент отворачивания штуцера – как в исходном состоянии, так и для оценки воздействия коррозии.



Резиновые компоненты до и после старения в тормозной жидкости.

**ВЫБОР
3P**



Asam

Примерная цена..... **1900 P**

» Лучший результат по устойчивости поршней к соли, штуцер также проявил себя хорошо. Шероховатость поверхности достойная. В целом – лучший результат. **Рекомендуем к применению.**



Delphi

Примерная цена..... **3400 P**

» Худшие показатели состояния штокера после соляного тумана испортили общее впечатление. А вот поршни при этом остались нетронутыми – удивительно. Обратили внимание, что упаковка была заклеена повторно – возможна подделка. **Рекомендовать данный экземпляр не можем.**



Höfer

Примерная цена..... **1300 P**

» Отметим хорошие показатели по шероховатости поверхности цилиндра. Остальные – средние. **Рекомендуем при отсутствии альтернативы.**



Lecar

Примерная цена..... **1150 P**

» Хорошие показатели шероховатости и стойкость к воздействию горячей тормозной жидкости вывели этот цилиндр на общее третье место. **Рекомендуем.**



ASP

Примерная цена..... **770 P**

» Соляной туман негативно повлиял на отворачиваемость штокера: один из худших результатов в выборке. Состояние поршней при этом самое плохое. Воздействие тормозной жидкости также прошло болезненно. Шероховатость цилиндра хорошая, но в целом – последнее место. **Рекомендовать не можем.**



Fenox

Примерная цена..... **1050 P**

» Лучшая стойкость штокера к воздействию соляного тумана сочетается с худшим состоянием выступающей части поршней. Налицо нелюбовь резинок к горячей «тормозухе». **Рекомендовать не можем.**



Kroner

Примерная цена..... **950 P**

» Плохой результат по воздействию тормозной жидкости и общий низкий результат. **Рекомендовать не можем.**



Manöver

Примерная цена..... **1200 P**

» Шероховатость хорошая, но общий результат совсем слабый. **Рекомендовать не можем.**



Bosch

Примерная цена..... **3800 P**

» Всё было бы неплохо, но тест поршней на коррозию откровенно провален: худший результат. **Рекомендовать не можем.**



Galant

Примерная цена..... **870 P**

» Жуткие показатели по шероховатости поверхности цилиндра, многократно уступающие остальным цилиндрам. На этом фоне даже прочие хорошие показатели не вызвали положительных эмоций. **Рекомендовать не можем.**



Lada

Примерная цена..... **650 P**

» Лучшая поверхность цилиндра в нашей выборке, но остальные показатели средние. **Рекомендуем при отсутствии альтернативы.**



Pilenga

Примерная цена..... **700 P**

» Поршни заржавели под воздействием соли. Кроме того, изделие споткнулось на пребывании в тормозной жидкости. **Рекомендовать не можем.**



SAT

Примерная цена..... **800 P**

Очень хорошая шероховатость, остальные показатели средние.
Рекомендуем при отсутствии альтернативы.



Stellox

Примерная цена..... **950 P**

Лучший результат по воздействию тормозной жидкости, остальные оценки не ниже среднего.
Рекомендуем.



Trialli

Примерная цена..... **1000 P**

Хорошая шероховатость поверхности плюс средние результаты в остальных номинациях.
Рекомендуем при отсутствии альтернативы.

момент откручивания уменьшился всего на 0,06 Н·м – это менее одного процента. Неплохо показали себя также Asam и Bosch. А вот Delphi явно пострадал от начавшей коррозии: момент подпрыгнул аж до 10,39 Н·м, то есть почти в полтора раза! В отстающих вместе с ним попал и цилиндр ASP.

Отдельно оценили стойкость к соляному туману выступающей наружной части поршней. Не возникло замечаний только к образцам Asam, Delphi и Galant. При этом Bosch неожиданно оказался в отстающих, чем погубил свою надежду на победу. Столь же плохо проявили себя ASP, Fenox и Pilenga.

Теперь оцениваем шероховатость. Понятно, что если вместо зеркальной поверхности будет подобие наждака, то манжеты долго не протянут. Здесь в лидерах оказались Lada, Bosch, Delphi



Последствия пребывания в соляном тумане – прошло всего лишь четверо суток.

и SAT. Совсем плохо проявил себя Galant: его шероховатость оказалась почти на порядок хуже, чем у лидеров.

Воздействие горячей тормозной жидкости не понравилось никому. Лучше других выглядели Stellox, Galant и Delphi. С трудом перенесли «баню» Kroner и Fenox.

Возникла забавная ситуация: лидеры в одной номинации оказались аутсайдерами в другой. Тот же Delphi, штуцер которого застрял в соляном тумане, блеснул прекрасным состоянием выступающей частью поршня и отлично показал себя при замерах шероховатости.

Хлипкий штуцер

Мы обратили особое внимание на коррозию штуцеров прокачки, потому что конструкция, разработанная, видимо, для теплых стран, очень нежная: чуть что – и при попытке прокачать тормоза штуцер обламывается. Размер резьбы – всего М7×1, притом что у наших ВАЗов он составляет М8×1,25, а у «корейцев» достигает М10×1.

КОММЕНТАРИЙ СПЕЦИАЛИСТА

Владимир КАЛЮЖНЫЙ

Заместитель начальника испытательной лаборатории НПО «ТАЛИС»

В основной массе представленные тормозные цилиндры имеют средние показатели. Высокая шероховатость внутренней поверхности цилиндра обнаружена у двух образцов, невысокая коррозионная стойкость – у четырех, а сильное разбухание манжеты – у одного образца.

Другой пример – Galant. Шероховатость у него – хуже не бывает, а стойкость к воздействию тормозной жидкости – одна из самых высоких.

Поэтому для составления итоговой таблицы о рангах пришлось прибегнуть к промежуточным оценкам. В каждой номинации определяли лучшего и худшего участника, выставляя им, соответственно, 5,0 баллов и 1,0 балл. Остальные получали оценки пропорционально показанному результату. Единственное испытание, где оценки выставляли экспортеры – это стойкость поршня к соляному туману. Итоговая оценка – средний балл по результатам четырех испытаний.

Победил Asam, за ним расположились Stellox и Lecar.



Результаты испытаний задних тормозных цилиндров для автомобилей на платформе В0

Наименование	Момент откручивания прокачного штуцера на новом цилиндре, Н·м	Момент откручивания прокачного штуцера после соляного тумана (96 ч), Н·м*	Промежуточная оценка, балл	Экспертная оценка за стойкость наружной части поршня к соляному туману (96 ч), балл	Шероховатость внутренней поверхности, мкм**	Промежуточная оценка, балл	Результаты воздействия нагретой тормозной жидкости			Промежуточная оценка, балл	Итоговая оценка, балл
							Уменьшение размеров пыльников, мм	Увеличение наружного диаметра уплотнительной манжеты, мм	Увеличение высоты уплотнительной манжеты, мм		
Asam	6,68	7,42	4,6	5,0	0,353 / 0,357	4,2	-1,76	0,3	0,15	3,7	4,4
ASP	6,77	10,04	1,4	1,0	0,345 / 0,392	4,1	-1,66	0,6	0,05	3,2	2,4
Bosch	5,81	6,73	4,7	1,0	0,160 / 0,124	4,9	-0,76	0,5	0,3	3,4	3,5
Delphi	5,97	10,39	1,0	5,0	0,140 / 0,155	4,9	-0,24	0,6	0,3	3,5	3,6
Fenox	6,31	6,94	5,0	1,0	0,326 / 0,338	4,3	-1,90	1,05	0,3	1,0	2,8
Galant	6,75	8,28	3,5	5,0	1,228 / 1,313	1,0	-0,10	0,55	0,2	4,1	3,4
Höfer	7,69	8,06	3,8	3,0	0,221 / 0,259	4,6	-2,29	0,7	0,05	2,5	3,5
Kroner	7,78	6,77	4,1	3,0	0,737 / 0,703	2,9	-2,95	0,7	0,1	1,9	3,0
Lada	6,36	8,43	3,3	3,0	0,140 / 0,109	5,0	-1,86	0,6	0,05	3,1	3,6
Lecar	6,20	8,3	3,5	3,0	0,198 / 0,160	4,8	-0,55	0,5	0,15	4,1	3,8
Manöver	7,52	8,79	2,9	3,0	0,413 / 0,421	4,0	-2,27	0,7	0,35	1,6	2,9
Pilenga	7,56	7,87	4,0	1,0	0,166 / 0,219	4,8	-2,30	0,7	0,15	2,2	3,0
SAT	5,24	5,97	3,8	3,0	0,150 / 0,154	4,9	-2,04	0,35	0,25	3,1	3,7
Stellox	6,81	8,36	3,4	3,0	0,320 / 0,354	4,3	-0,42	0,3	0,05	5,0	3,9
Trialli	7,84	8,71	3,0	3,0	0,321 / 0,305	4,3	-1,48	0,3	0,05	4,2	3,6

* Предварительная затяжка перед соляным туманом – 7 Н·м.

** Замеры проводили с обеих концов цилиндра.

HONDA VEZEL: 2013–2021

Компактный кроссовер с правым рулем завезен в нескольких тысячах экземпляров. Чем хорош? Автор Сергей Зиновьев



i В Европе и Америке называется Honda HR-V, в Китае – XR-V. Общие платформа и агрегаты с хэтчбеком Fit. Наиболее массово пока представлена гибридная версия. Привод передний или полный. Уже в базовой комплектации есть комплекс Honda Sensing: адаптивный круиз-контроль, системы удержания в полосе и предотвращения столкновений.

👍 Очень надежная машина.
⊕ Щедрое оснащение.
⊕ Прекрасная управляемость.

👉 Правый руль. **■** Дефицит запчастей и расходников. **■** Слабая шумоизоляция.

🔧 Все двигатели 1.5 построены «вокруг» общего алюминиевого блока цилиндров, диаметр и ход поршня у них идентичны. Разница в навесном оборудовании и управляющих программах. Впрыск везде непосредственный, что исключает применение бензина АИ-92. Да и наш 95-й, судя по всему, порой выводит из строя катушки зажигания и форсунки – жалоб на это много. Всем моторам предписана смена масла каждые 10 тысяч км или чаще.

В бензиновой версии работает атмосферный мотор L15B (130 л.с.). Очень надежен и не особо прихотлив. Гидрокомпенсаторов нет, так что необходимо регулировать тепловые зазоры – желательно каждые 50–60 тысяч км. Цепь ГРМ живет свыше 200 тысяч км, сам двигатель способен на 300 тысяч.

В единичных экземплярах встречаются Везелы с наддувным мотором L15BY (172 л.с.) – турбокомпрессор



Эргономика близка к эталонной, если такое можно сказать про правый руль. Хвалят удобную посадку. Сбои и глюки многочисленных электронных систем проявляются при пробегах под 200 тысяч км.

стойкий, но ресурс мотора меньше, и цепь тянется быстрее.

На гибридах трудится двигатель LEB (110 л.с.) в паре с электромотором (29,5 л.с.). Бензиновый работает по циклу Аткинсона на невысоких оборотах, заряжая тяговую батарею. Свечи умирают рекордными темпами – иногда дважды в год.

🔧 МКП на японском рынке не предлагали. Выбор из двух зол: вариаторы на бензиновых версиях или ступенчатый робот с двумя «сухими» сцеплениями на гибридной.

Эти агрегаты Honda разрабатывает самостоятельно. Репутация у них неплохая и внезапных поломок как таковых нет (кроме выжимного механизма у робота). Но жизнестойкости всё равно не хватает.

Роботы Везела нередко начинают «тупить» и дергаться после 60–80 тысяч км. Отдаляет этот момент регулярная смена масла и калибровка

(оптимально каждые 15–20 тысяч км). Но не навеки – были случаи замены робота при 90–110 тысячах. Очень знакомо по немецким DSG.

Вариаторы считают более выносливыми, но всё равно следует ожидать финала в интервале 150–180 тысяч км. Или раньше. Запчасти и фирменные жидкости для трансмиссий дефицитны практически везде, кроме Дальнего Востока. Контрактные агрегаты в наличии есть.

Полный привод сугубо городской и асфальтовый: нежная муфта не переносит высоких нагрузок, небольшой слой снега может поставить управляющую электронику в тупик.

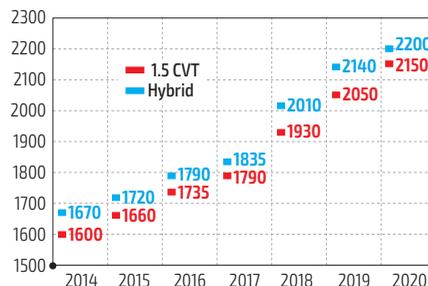
🔊 Подвеска жесткая и тряская. Это отражается на ресурсе многих элементов: стойки и втулки стабилизатора, ступичные подшипники, рулевые рейки и тяги на плохих дорогах изнашиваются быстро. **🚗** Система предотвращения столкновений многим водителям мешает держать «оптимальную», по их мнению, дистанцию, и подчас раздражает. А отключать ее надо заново после каждого пуска мотора. **🚗** Шестерни автоматического привода складывания боковых зеркал в наших зимах сдаются через другую. **🚗** В большинстве комплектаций нет запаски – вместо нее ремкомплект и компрессор.

EURO NCAP : 2015 (H-RV) ☆☆☆☆☆
 Водитель/пассажиры 86%,
 ребенок 79%, пешеход 72%, системы
 содействия безопасности 71%

Самое массовое предложение на вторичке: Vezel Hybrid 4x2

3P **ВНЕШ** **3P** **Vezel 1.5 CVT 4x2**

Ориентировочные цены на вторичном рынке, тыс. руб.



ЗА ТЕ ЖЕ ДЕНЬГИ

Ford Kuga
 Hyundai Creta
 Nissan X-Trail
 Volkswagen Tiguan

БЕЗ СТАБИЛИЗАТОРА

За ответ на задачу № 184 «Супервнедорожник» (ЗР № 7, 2023)
Федор Воронин из Астрахани получает от компании Playme-Russia
автомобильный видеорегистратор Playme Flow.



Размыкаемая штанга стабилизатора внедорожника Jeep Wrangler. Размыкаемая стойка стабилизатора внедорожника Nissan Patrol.

В очередной задаче читателям надо было определить, как Максимыч собирается превратить свой Nissan Qashqai в «почти багги» для поездки по горным грунтовым дорогам Кавказа, сняв пару колес и отвернув всего четыре гайки. Заодно предлагалось рассказать о преимуществах и недостатках такой «модернизации». Самый полный и правильный ответ прислал наш победитель.

Максимыч решил отключить стабилизаторы поперечной устойчивости передней и задней осей автомобиля, причем только на одном колесе на каждой.

Стабилизаторы появились на автомобилях еще в начале прошлого века – первый патент выдан в 1919 году. Это устройство призвано снижать крен автомобиля в поворотах. Особенно важную роль он играет при независимой подвеске, как бы снижая ее независимость, а потому подбор нужных характеристик стабилизатора – сложная инженерная задача. При зависимой задней подвеске в виде жесткой балки стабилизатор нужен не всегда, хотя, например, на Газели это устройство начали ставить уже давно. При полунезависимой задней подвеске с упругой балкой она сама играет роль стабилизатора.

Существуют несколько несложных автомобилей, на которых при независимой передней подвеске заводы не ставили стабилизатор на часть автомобилей. Это широко известные Nissan Almera B10 и Renault Logan первого поколения. Итак, Максимыч после снятия стоек (тяг)

стабилизатора получит полностью независимые подвески спереди и сзади. При этом штанги стабилизаторов будут просто поворачиваться во втулках при ходе того колеса, с которым связь сохранена. Кстати, таким образом можно диагностировать подвеску. После снятия одной стойки штанга во втулках и оставшаяся стойка работают без нагрузки, а потому стучать не будут.

Мировой автопром решал задачу отключения стабилизатора поперечной устойчивости несколькими способами. Например, на внедорожнике Nissan Patrol Y61 (1997–2010 годов) стойка стабилизатора в задней подвеске могла быть зафиксирована в среднем положении по длине, а могла, будучи разблокированной, сдвигаться и раздвигаться примерно как амортизатор.

Теперь о безопасности подобного решения. Недаром фирмы, занимающиеся установкой отключаемых стабилизаторов поперечной устойчивости, всегда оставляют возможность вернуть «все как было». При медленном переваливании автомобиля по каменистой грунтовке большая свобода каждого колеса и более равномерное распределение нагрузки на них обеспечит несколько лучшую проходимость. В то же время при движении по кособоку риск бокового опрокидывания высокого кроссовера будет больше.

Еще хуже ситуация, когда герой будет двигаться не по грунтовкам, а по асфальтированным серпантинам. Ведь там даже фуры с местными водителями едут будь здоров, а уж легковушки и подавно. А на «тещином языке» и нетюнингованную машину порой кренит так, что пассажиров тошнит. На скоростной трассе, при поездке с кавказского побережья домой, без стабилизаторов на обеих осях могут быть проблемы, если вдруг придется резко перестраиваться из ряда в ряд, как при «лосином тесте».

Так что если стабилизатор на кроссовере и можно отключить, то только на небольших участках грунтовок. А там, скорее всего, Qashqai и так проедет.

ЗР

Федора Воронина
поздравляем с победой!

ЗАДАЧА № 187

Крепость по имени Golf

– Попал я раз в неприятную ситуацию, – рассказывает коллегам Константин. – Продавец отдал мне к Гольфу четвертого поколения только один ключ зажигания. Машина старая, неугоняемая, и я поставил кнопку пуска. Метку ключа при-

шлось припрятать рядом с иммобилайзером. Механическую часть просто бросил в бардачок, а двери закрывал с брелока простенькой сигналки. Но однажды забыл выключить «габариты» и наутро машина не открылась – АКБ села.

Как открыть? Кто предложит больше вариантов «средств спасения»? Но помните, что Volkswagen Golf в те годы был высокотехни-

ной немецкой машиной, и не все способы открывания подходят.

Короткие ответы не рассматриваются.

Ответ с пометкой «Конкурс» отправьте до 1 ноября 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.

HYUNDAI SONATA VII: 2014–2019

Спрос на новую Сонату был не рекордный. Что в ней не так?

Автор Сергей Зиновьев



И Делит шасси и агрегаты с седаном Kia Optima четвертого поколения. Оба – прямые конкуренты Camry и создавались с учетом этой миссии. По непонятным причинам Optima продавалась лучше – при близких ценах.

Официальные продажи «седьмой» Сонаты в России начали только в 2017 году: наладили сборку в Калининграде – уже рестайлинговой версии. Но и до того машины различными путями к нам попадали в заметных количествах.

В Высокий комфорт, щедрое базовое оснащение. **Т** Терпеливая подвеска, хорошая управляемость. **З** Знакомый набор основных агрегатов.

Д Дорожный просвет 155 мм. **Б** Багажник 510 л – в точности как у небольшого Логана. **М** Мягкое ЛКП и ветровое стекло, легко образуются сколы. **В** Вопросы к шумоизоляции.

Официально поставляли машины с атмосферниками G4NA 2.0 (150 л.с.) и G4KJ 2.4 (188 л.с.). Они же в иных версиях по мощности проникали неофициальными каналами. Обоим моторам к рестайлингу внедрили масляные форсунки для улучшения охлаждения поршней – решали известную проблему их задиrow (чаще «дерет» во втором и третьем цилиндрах). Полностью она не исчезла, но проявляется стала намного реже. Задно модернизировали шатунные вкладыши, которые до 2017 года были слабоваты.

Двухлитровому мотору присущ высокий расход масла – завод допускал до 1 л



Убранство скорее консервативное, но материалы качественные и достаточно стойкие. Эргономика близка к идеалу – сиденья удобные, все кнопки на ожидаемых местах.

на 1000 км. Вызван он несколькими причинами, среди них – перегрев, при котором необратимо нарушается общая геометрия. AI-92 разрешен, но в идеале нужно применять AI-95. Есть гидрокомпенсаторы.

Двигатель 2.4 более капризен, впрыск здесь непосредственный. Тоже охотно ест масло – быстро закоксовываются кольца и засоряются отводные каналы. Быстро изнашивается фазорегулятор. Гидрокомпенсаторов нет, а регулировка зазоров жизненно необходима и сложна – надо разобрать полмотора. Топливо – не ниже AI-95, в жару лучше 98-й.

Несмотря на недостатки, оба мотора считаются надежными и благополучными. Цепи ГРМ держатся 150 тысяч км. Ресурс – 300–350 тысяч км. Отметка, на которой требуется капремонт, сильно зависит от тщательности обслуживания и режимов эксплуатации. Важно прогревать двигатели, особенно зимой – нагрузки на холодную усугубляют износ.

На машинах с зарубежных рынков встречаются иные моторы – наддувные 1.6 и 2.0, дизель 1.7. Вкратце: они сложнее и не лучше вышеописанных. Сложностей с их ремонтом и запчастями больше.

ЗА ТЕ ЖЕ ДЕНЬГИ

BMW 3-й серии
Kia Optima
Mazda 6
Toyota Camry
VW Passat

Г Механической коробки нет. Робот встречается на единичных машинах с турбомотором 1.6.

Шестиступенчатые гидроавтоматы A6MF1 и A6MF2 хорошо известны по прочим моделям, ремонт их отлажен. Доставляли много хлопот в ранние годы, к моменту появления на Сонате вытеснены почти от всех болячек. Не любят резких разгонов и пробуксовок (страдают шлицы дифференциала). Учащенная замена масла продлевает жизнь – гидроблок требователен к чистоте. При нормальном уходе обе коробки служат 250–300 тысяч км.

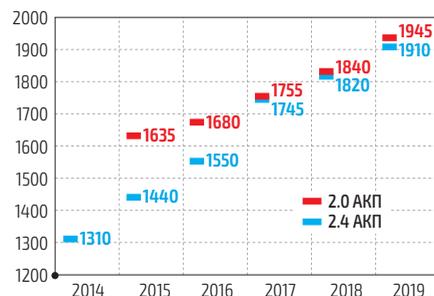
В подвеске и рулевом управлении часто до 100–120 тысяч км вмешательств не требуется, если не считать жалоб на проседающие задние пружины. Отдельные ранние поломки не системны. Тормозная система также без слабых мест. **М** Массовые нарекания по электронным мелочам: ругают неадекватную работу датчиков дождя и света, плохой прием радио за городом, зависания штатной навигации. **Р** Распространенный тюнинг – «шумка» колесных арок и дверей.

EURO NCAP : тест не проводился

Самое массовое предложение на вторичке: Sonata 2.0 АКП

3P **Sonata 2.0 АКП**

Ориентировочные цены на вторичном рынке, тыс. руб.





ЛИТЬ ИЛИ НЕ ЛИТЬ?

Можно ли заливать в мотор нереконмендованное масло?

Авторы Михаил Колодочкин и Алексей Ревин

Реконмендация – дело великое. Даже домработницу все стараются выбирать с рекомендацями. А заливать в двигатель масло, не имеющее рекомендации автозавода, говорят, безрассудно. Возникает вопрос – а что, собственно, произойдет?

Беспороден, но благороден

В идеале масло для мотора должно иметь пометку «Одобрено» (Approved). То есть производитель представил масло автокомпании и оплатил испытания, которые масло выдержало.

Чаще встречается пометка «Соответствует» (Meets). Это маркетинг: допуск автопроизводителя продукт не получал, однако изготовитель полагает, что он подходит для этих двигателей.

Лучший подход к выбору масла – знакомство с инструкцией по эксплуатации машины. Там приводятся требования по ACEA, API, ILSAC и так далее.

В первую очередь необходимо соблюдать указания по вязкости SAE и по категории масла – SN, SP и прочих. Поиск брендированных канистр с надписями Honda или Volvo совсем необязателен. Тем более что у многих автомобилей «своих» масел вообще нет – взять, к примеру, Infiniti или большинство «китайцев».

Шаг вправо, шаг влево?

Что произойдет, если не обращать внимания на указания автозавода?

Если речь идет о разовом подливе небольшого количества масла,

то в целом можно лить что угодно. При длительной эксплуатации возможны проблемы. У каждого двигателя есть свои уязвимые места, выявляемые с помощью длительных тестов.

У многих фольксвагенов есть склонность к преждевременному образованию нагара на кольцах. У Ниссанов страдают клапаны. А проблемные места на Тойотах и Фордах – узкие масляные каналы – хотя это теперь относится ко многим производителям. Передельвать двигатель трудно и затратно, однако часть проблем удастся решить благодаря правильному подбору масла.

Основное следствие применения нереконмендованного масла – ускоренный износ. Если производитель требует заливать малозольные масла, то глупо использовать полнозольные Full SAPS – они снизят ресурс систем доочистки выхлопных газов, таких, как фильтр сажевых частиц (DPF).

Подобные замены проходят разве что для моторов жигулевской эпохи. А современные двигатели имеют конструкцию с облегченной поршневой группой, тонкими кольцами и маленькими отверстиями для слива масла из поршня. Потому и требования к моторному маслу достаточно высоки – обычно, не ниже SN. А если требуется вязкость 0W-20, то не надо заливать «сороковку»: узенькие каналы могут не обеспечить необходимый для охлаждения объем прокачки масла.

Категорически неприемлема самодеятельность для турбомоторов

с непосредственным впрыском. В них иногда возникает нежелательное раннее закигание, называемое LSPI (Low-speed pre-ignition). Это явление удостоилось специальных тестов как в API, так и у автопроизводителей.

Достоинства масел категории API SP состоят в том, что они почти не оставляют зольных отложений на головках поршней, тарелках клапанов и в камере сгорания. Это препятствует возникновению эффекта LSPI, заодно устраняя детонацию.

При этом состав базовых масел поддерживает минимальную вязкость для эффективного отвода тепла от поршней с малыми сечениями дренажных каналов. Масла API SP создавались для даунсайзинговых моторов, в которых прежние масла порой давали нежелательные эффекты.

Будем ездить

Не надо выискивать совсем уж неизвестные или самые дешевые масла. Сейчас в России представлены более тысячи брендов смазочных материалов. Лидеры по общему объему – Роснефть, Лукойл, Газпромнефть, Татнефть. Масла этих производителей можно брать на фирменных АЗС.

Вырос импорт из Турции, Кореи и Юго-Восточной Азии. Менее известные европейские марки, такие, как Aimol, Addinol, Eni, Fuchs, Mannol, Ravenol, Rowe, также выросли в объемах поставок. Они тоже производят качественное масло.

Откровенный вред мотору может причинить только подделка «под фирму». Почти не подделывают масла отечественного производства и вышеупомянутые европейские масла. Ваш выбор?

3P



Денис ЗАГАРИН

Руководитель Центра испытаний НАМИ, доктор технических наук

Наш опыт испытаний показывает, что неправильный подбор масел сегодня приводит к:

★ **затруднению** пуска при низких температурах;

- ★ **увеличению** расхода топлива и масла;
- ★ **снижению** экологических параметров;
- ★ **появлению** отложений и износу деталей двигателя. Увеличение вязкости относительно рекомендованной заводом приводит к масляному голоданию. Несоблюдение рекомендаций по характеристикам смазочных материалов способствует сокращению безремонтного пробега и увеличивает расходы на ТО.

MINI COUNTRYMAN: 2010–2016

Стильный, престижный, отлично едет, но не повезло с моторами.

Автор Сергей Зиновьев



И Разработка BMW, сборка Австрия. Преподнесли как кроссовер, но при клиренсе 149 мм (на 9 мм больше, чем у исходного хэтчбека) это скорее универсал – с передним или полным приводом.

Длиннее хэтчбека почти на полметра в основном за счет свесов – колесная база больше всего на 128 мм. Модификации с разными моторами (их девять) имеют разные приставки к названию: One, One D, Соорег, Соорег S и так далее. Трехдверная версия (с 2013 года) получила название Расеман.

- Отлично защищен от коррозии.
- Прекрасная управляемость.
- Богатое оснащение.

Штатная «шумка» – не премиум.
 ■ Есть вопросы к эргономике и обзорности. ■ Дорог в обслуживании и ремонте.

Официально у нас продавали только бензиновые версии с алюминиевыми моторами семейства Prince (EP6) в четырех исполнениях. Характеристики прекрасные, но надежность и ресурс не прельщают. К 2013 году ситуацию слегка улучшили модернизации.

Относительно живучи атмосферные версии (98, 122 л. с.) с распределенным впрыском – 250 тысяч км они выдерживают. У наддувных (184, 218 л. с.) впрыск непосредственный, высокая термонагруженность и множество проблем: капризы пьезофорсунок и фазорегуляторов, быстрый износ цепи, роликов и звездочек ГРМ, угар масла, трещины головки блока цилиндров из-за



Инструментарий с непривычки поражает воображением, но неудобство доставляет только спидометр – показания не увидишь, не оторвав взгляда от дороги.

перегревов. До рестайлинга (2013) ненадежным слыл также топливный насос высокого давления.

У всех непредсказуемый термостат и предсказуемая водяная помпа – в том смысле, что ломается каждые 30–60 тысяч км.

Иными путями появлялись машины с двухлитровым дизелем B47 (143 л. с.): нетерпимость к плохому топливу и маслу, засоряющиеся форсунки, клапан EGR, сажевый фильтр, подклинивающие вихревые заслонки. Но цепь привода ГРМ держится 200 тысяч км, и, в сущности, дизель не более хлопотный, чем наддувные бензиновые, хотя содержать его тоже дорого. А динамику дает не хуже.

Шестиступенчатая механика хороша, но очень редка. Во всех остальных случаях применены гидроавтоматы Aisin (TF-60SN, TF-61SN, TF-62SN). Надеяться на их «необслуживаемость» наивно – помрут раньше срока. При нормальном уходе с заменой масла каждые 50–60 тысяч км ресурс коробки – свыше

250 тысяч км. Крайне желательно заменить штатный теплообменник внешним радиатором – агрегаты склонны к перегреву, перегревы поджаривают масло, а порченное масло ускоряет износ всего. При самых слабосильных моторах условия жизни автомата наиболее щадящие.

Система полного привода аналогична xDrive на BMW X1 – весь момент априори идет на передние колеса, задние подключает электроника через весьма стойкую многодисковую муфту. Настройки очень грамотные, слабых мест в механической части нет. Но клиренс... это никак не внедорожник.

ЗА ТЕ ЖЕ ДЕНЬГИ

- Audi Q3
- Kia Sportage
- Mitsubishi Outlander
- Nissan X-Trail
- Volkswagen Tiguan

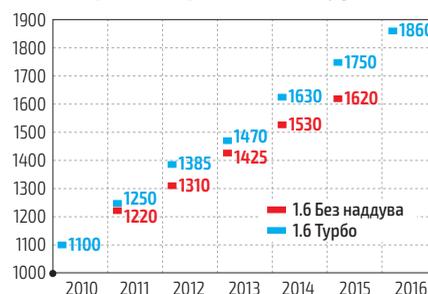
Подвеска жесткая. Езда по грейдеру – сродни испытаниям на вибростенде. Тем не менее, до 100 тысяч км с подвеской и рулевым механизмом обычно ничего не происходит. Затем уже сказывается износ. Ресурс тормозных колодок и дисков нормальный. Заморочки по электрической и электронной части возможны с нулевого пробега. Проявляются во внезапных сбоях чего-нибудь – обогрева сидений, стеклоподъемников, центрального замка. Нередко всё проходит само собой. Машины в топ-комплектациях оснащали шинами Runflat – запаса в таких случаях не предусмотрена.

: 2010 ☆☆☆☆☆
 Водитель/пассажир 84%,
 ребенок 83%, пешеход 63%, системы
 содействия безопасности 71%

Самое массовое предложение на вторичке: Countryman 1.6 (184 л. с.) АКП

ВЫБОР 3P Countryman 1.6 (98 или 122 л. с.) АКП

Ориентировочные цены на вторичном рынке, тыс. руб.



ДААННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ

	Ford Kuga	Лада Гранта Кросс
Снаряженная/полная масса	1698/2200 кг	1160/1560 кг
Время разгона 0-100 км/ч	9,7 с	11,2 с
Максимальная скорость	185 км/ч	172 км/ч
Топливо/запас топлива	АИ-92, АИ-95/60 л	АИ-92, АИ-95/50 л
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл	11,2/6,4/8,1 л/100 км	9,1/5,3/6,8 л/100 км
ДВИГАТЕЛЬ		
Тип	бензиновый	бензиновый
Расположение	спереди, поперечно	спереди, поперечно
Конфигурация/число клапанов	Р4/16	Р4/16
Рабочий объем	2488 см ³	1596 см ³
Мощность	110 кВт/150 л.с. при 6000 об/мин	66 кВт/90 л.с. при 5000 об/мин
Крутящий момент	230 Н·м при 4500 об/мин	143 Н·м при 3800 об/мин
ТРАНСМИССИЯ		
Тип привода	передний	передний
Коробка передач	А6	М5
Передаточные числа: I/II/III/IV/V/VI/з.х.	4,58/2,96/1,91/1,44/1,00/0,75/2,94	3,64/1,95/1,36/0,94/0,78/—/3,53
Главная передача	3,51	3,9
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ		
Подвеска: спереди/сзади	McPherson/многорычажная	McPherson/упругая скручивающаяся балка
Рулевое управление	реечное, с электроусилителем	реечное, с электроусилителем
Тормоза: спереди/сзади	дисковые, вентилируемые/дисковые	дисковые, вентилируемые/барабанные
Шины	235/55 R17	195/55 R15

СТОИМОСТЬ СОДЕРЖАНИЯ В ТЕЧЕНИЕ ТРЕХ ЛЕТ*, Р

	FORD KUGA	ЛАДА ГРАНТА КРОСС
Расходы на плановое ТО	74 000	44 800
ОСАГО	33 780	26 520
Расходы на топливо	349 800	254 400
Потеря стоимости	289 000 (22%)	341 000 (28%)
Транспортный налог	15 750	3 240
Итого	762 330	669 960
Стоимость 1 км пробега	12,71	11,17

* При среднегодовом пробеге 20 тысяч км.

СТОИМОСТЬ НЕКОТОРЫХ ЗАПАСНЫХ ЧАСТЕЙ, Р

	FORD KUGA	ЛАДА ГРАНТА КРОСС
Воздушный фильтр	1500	400
Масляный фильтр	1500	370
Комплект свечей зажигания	6 300	1 600
Комплект зимних шипованных шин	47 000	32 000
Передние тормозные колодки	6 200	1 000



КРОСС И КЕДЫ

Новая Лада Гранта Кросс или Ford Kuga с пробегом – какой переднеприводный кроссовер выгоднее?

Автор Александр Виноградов, фото: Александр Кульнев

Гранта первой вернулась на конвейер АвтоВАЗа после его остановки, и остается самой доступной и популярной моделью нашего рынка. В том числе и в виде кросс-универсала Гранта Кросс. Хорошая геометрическая проходимость, энергоемкая подвеска и не слишком шокирующая цена: даже в спецверсии Quest Гранта Кросс с мотором 1.6 (90 л.с.) и механической коробкой стоит миллион рублей.

Правда, это рекомендованная цена производителя. На дилерской площадке

цены волшебным образом преобразуются – бывает, что за такую Гранту просят 1,2–1,3 миллиона! Может, лучше выбрать другую машину с пробегом?

Узнаем на примере кроссовера Ford Kuga 2015 года – с передним приводом, базовым мотором 2.5 (150 л.с.) и пробегом в районе 100 тысяч км он стоит столько же.

Мягко там, где надо

Обновленный салон Гранты явно лучше старого. Материалы простые, зато



Лобовое стекло не отличается прочностью и крайне чувствительно к сколам.



СПЛОШНОЕ НАДДУВАТЕЛЬНОСТЬ

Если хотите взять дорестайлинговую Кугу второго поколения, выбирать нужно исключительно атмосферную версию. Машины с турбомотором EcoBoost лучше обходить стороной. Этот двигатель объемом 1.6 встречается в двух вариантах мощности – 150 л. с. и 182 л. с. Проблема в том, что в отличие от более позднего мотора 1.5, он так и не избавился от проблем.

Во-первых, нужно внимательно следить за уровнем охлаждающей жидкости, особенно у экземпляров первых выпусков. Источниками утечки обычно становятся водяной насос и уплотнения отопителя.

Во-вторых, на протяжении всего периода выпуска двигателя страдали от неисправностей топливных форсунок. Из-за нарушения распыла и перелива топлива поршни могут оплавиться или даже разрушиться – а они не продаются как отдельные запасные части, и придется менять весь шорт-блок целиком. Стоимость ремонта может составить до половины цены всего автомобиля.



Базовый 8-клапанный двигатель VA3-11182 весьма неплохо разгоняет Гранту, а детских болезней у него пока не обнаружено.



Атмосферный двигатель 2.5 не шибко мощный, но надежный. С годами может проявиться запотевание маслом в районе клапанной крышки.



На опоре капота нет никакой резинки или пластика. Об нее легко обжечься.

практично и удобно. Кнопки нажимаются с нормальным усилием, «крутилки» климатки не заедают и не люфтят. Еще бы передние стекла опускались до конца...

Посадка за рулем будет удобна тем, кто любит сидеть высоко. Регулирующийся только по углу наклона руль ограничивает водителей «крайних» комплекций. Впрочем, привыкнуть к высокой посадке гораздо легче, чем к мягковатому креслу с неудобной спинкой.

Сиденье Форда заметно жестче, но эта жесткость правильная.

А профиль – словно из другой вселенной. Даже после нескольких часов непрерывной езды тело не затекает. Стоит ли говорить, что диапазон регулировок руля с сиденьем хватит всем.

А вот выступающий амфитеатр передней панели Форда кто-то назовет странным. Но в целом интерьер Куги на голову круче. Верхняя часть панели целиком затянута в мягкий пластик. Хотя отдельные панельки иногда и поддают голос, в целом – ничего критичного. Только кожа руля выдает, что машина разменяла первую сотню тысяч километров.

Стекла – расходник

Еще нужно быть готовым к замене лобового стекла – оно весьма чувствительно и к камешкам, и к месту их удара. Если камешек влупит где-то близко к краю, трещина появится гарантированно. У тестовой машины стоит уже второе стекло, и оно уже с трещиной. Если имеется электрообогрев и датчик дождя, замена обойдется примерно в 50 тысяч рублей.



Дешево и сердито – материалы отделки просты, но сидеть удобно. А салон – довольно практичный.



Эффективности отопителя хватает в любую погоду. В списке опций есть и однозонный климат-контроль.

Для небольшой семьи Kuga несравнимо удобнее – как в плане пространства, так и исполнением самых разных мелочей. Пример: вроде у обеих автомобилей есть крюки в багажнике. Но в Гранте их угол таков, что на первом же вираже пакет слетит, рассыпая всё по багажнику. У Форда таких просчетов нет.

Дешевый азарт

По идее, Ford должен быть интереснее и на ходу. Но тут всё не так однозначно. Его двигатель почти на литр объемнее и куда мощнее, но и живой вес больше. А потому Kuga набирает ход уверенно, хоть и без искорки – тогда как Гранта даже в загруженном состоянии на центнер легче пустого Форда, и с базовым 90-сильным моторчиком она на удивление живая. Для уверенного разгона

не обязательно крутить двигатель: эластичность у мотора ВАЗ-11182 прекрасная. Очередное доказательство тому, что в Тольятти умеют делать маленькие моторы. Еще бы характерный вой первых двух передач коробки убрать...

И бензина Лада ест в полтора раза меньше, спокойно укладываясь в среднем в 8 л/100 км вместо 12-ти у Форда.

Дешевые расходники

Понятно, что расходники на Гранту существенно дешевле. Даже несмотря на то, что в двигателе ВАЗ-11182 используются более дорогие толкатели и «тонкие» свечи зажигания, аналогичные тем, что можно встретить в двигателях Renault-Nissan.

Впрочем, расходники для Форда тоже не повергнут в шок ценной.

В относительном соотношении разница четырех-пятикратная. Но в абсолютном речь идет о суммах меньше тысячи рублей.

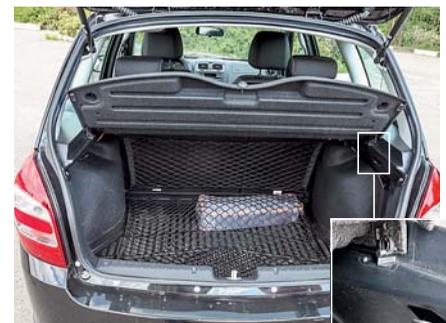
А вот различия в ценах на тормозные колодки и особенно на элементы ходовой



Для ног места немного, что неудивительно с такими габаритами. А по высоте запас есть.



Гранта Кросс по геометрической проходимости может поспорить со многими кроссоверами.



В подполье нашлось место для полноценного запасного колеса.



На второй сотне тысяч км кожа руля начинает вытираться.

Бескрайняя передняя панель Форда не всем придется по вкусу. Но к качеству сборки и материалов претензий нет.

части больше. Для Куги это принципиально.

Лада и в новом состоянии не отличается хорошими манерами на асфальте, а на плохих дорогах она остается непробиваемой даже с уставшей подвеской.



На втором ряду много места, а спинки регулируются по углу наклона.



Погрузочная высота небольшая, а сам багажник довольно вместителен. Объем немного меняется за счет регулировок спинок сидений.

Ford тоже классно глотает все ямы, но только когда подвеска цела и здорова. Главное, что ее состояние сказывается на управляемости. А она у Куги прекрасная – до сих пор один из эталонов класса. Стоит хоть раз проехать на Форде по извилистой дорожке – и пересаживаться в Гранту уже не хочется ни за какие деньги.

Как показывает практика, с надежностью вазовского двигателя всё хорошо. Это же можно сказать и про атмосферный двигатель Форда – но при условии своевременного обслуживания. Ему тоже периодически требуется регулировка клапанов, а вот вместо ремня привода ГРМ трудится цепь.

Надежна и шестиступенчатая «гидромеханика» 6F35 – при регулярной замене масла каждые 60 тысяч км. Для полной замены потребуется



Топовая медиасистема дорестайлинговой Куги сочетает шикарную акустику Sony и крохотный экран.



Двухзонный климат-контроль работает эффективно – даже спустя годы. Почти у всех машин есть электрообогрев лобового стекла.

8 литров жидкости Mercon LV ATF по 1400 рублей за литр. Экономить не стоит: этот автомат очень чувствителен к чистоте масла.

Выдержка лучше?

Гранта остается неплохим и надежным автомобилем за свои деньги. Только этих самых денег теперь нужно гораздо больше. Цены на новые автомобили растут быстрее зарплат – и быстрее цен на автомобили с пробегом.

Альтернатив новой Ладе хватает, и Ford Kuga – яркий тому пример. Даже в возрасте восьми лет Kuga будет надежным и удобным кроссовером. При условии, что вы выберете Кугу с атмосферным двигателем 2.5 – к машине с турбомотором EcoBoost 1.6 вопросов будет больше.

ЗР

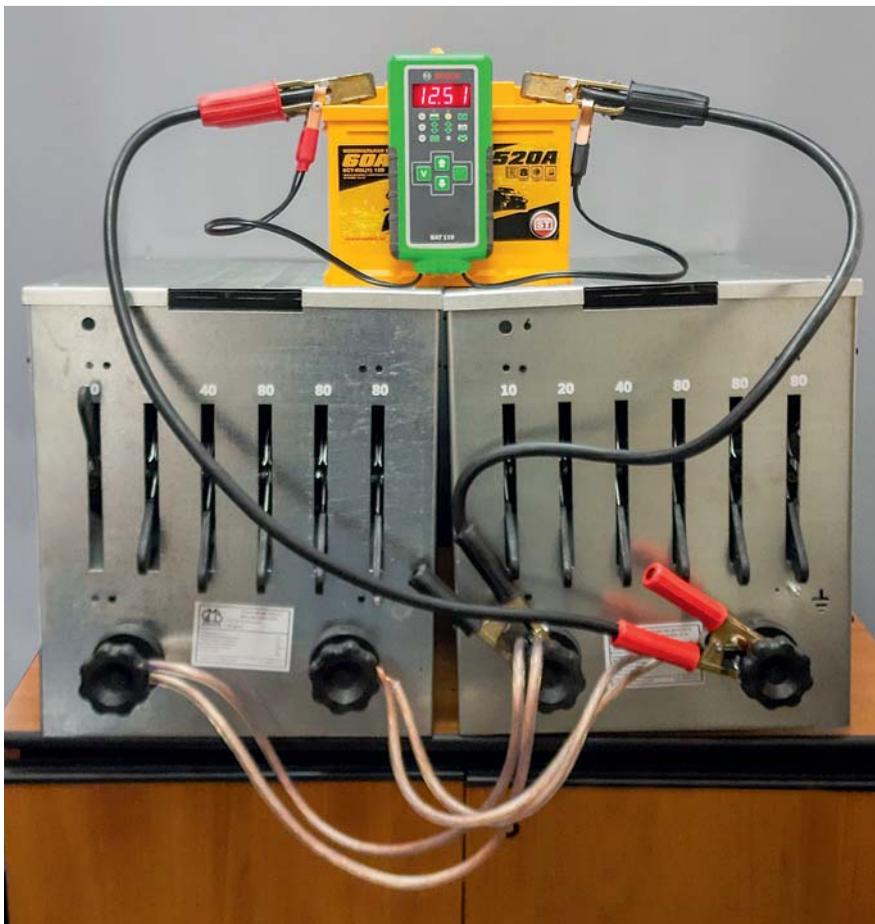
Нижняя часть кузова отделана некрашеным пластиком – можно залезать в сугробы, не боясь поцарапать краску.



ПОДЕШЕВЛЕ? НУ-НУ

Ищете самую дешевую батарею для Гранты?
Подумайте о последствиях.

Авторы Михаил Колодочкин и Алексей Ревин



Но мы скупили всё, что стоило меньше 5000 рублей: таких АКБ на момент покупки в столичных магазинах набралось девять.

Знакомство

Как обычно и случается, ни одна из батарей не была заряжена полностью. Конечно, перед проверкой мы все АКБ подзарядили – и вы после приобретения обязательно сделайте то же самое. Единственное исключение возможно для тех, кто на новой батарее сразу собирается в длительную поездку по быстрым дорогам: за время пути она «подпитается».

Второе испытание – наше привычное: определяем массу батарей. Эта простейшая проверка уже не первый год позволяет нам заранее угадывать аутсайдеров теста. Разброс при взвешивании оказался солидным – от 12,94 кг у Black Ice до 14,40 кг у FB. Почти полтора килограмма разницы!

О чём говорит масса? В первую очередь – о количестве свинцовых пластин в корпусе батареи. Любой школьник знает, что для появления напряжения на ее клеммах достаточно всего одной пары пластин-электродов. Однако энергоёмкость такой батареи будет ничтожной. Поэтому в каждую из шести банок-ячеек АКБ загружают по два полублока положительных и отрицательных пластин. Если попытаться сэкономить

Жизненные ситуации бывают разными. Приобретая аккумуляторную батарею (АКБ), одни стараются найти самый достойный и дорогой вариант, надеясь забыть о проблеме хотя бы лет на пять. Но возможен и другой подход: мол, машинка у меня простенькая, а батареи всё равно слеплены из одного теста. Поэтому есть смысл взять самую дешёвую – сколько прослужит, столько и прослужит.

Что же, проверим. Сегодня выбираем простейшую батарею для Гранты по минимальной цене.

Напомним, что батарея нужна с «прямой полярностью». У таких в обозначении должна быть латинская буква L – например, 6СТ-60L. Такие же аккумуляторы подходят и на все легковые автомобили малого класса отечественного

Балластные реостаты имитировали реальную нагрузку при стартерном пуске.

производства, появившиеся до прихода моделей на французской платформе В0. К ним относятся и заднеприводные, и полноприводные, и почти все переднеприводные автомобили ВАЗ. Габариты – не более 242×175×190 мм.

Предельные стартерные токи мы уточнили на АвтоВАЗе – там напомнили, что при нормальной работе стартера потребление составляет около 300 А. Это среднее значение, зависящее от наружной температуры, вязкости моторного масла и прочих факторов.

Приобретая батареи для эксперимента, мы выбирали самые дешёвые, какие только были на момент покупки. Удивленные продавцы пару раз предупредили нас: не берите такое барахло!



Уменьшенное число пластин сокращает ресурс батареи

на их количестве, то такая батарея обязательно проиграет «полноценным» АКБ. Но об этом – чуть позже.

Заряженные батареи мы разместили на 24 часа в морозильной камере при -18°C . После этого испытали их единым током, подключая к эталонной нагрузке, собранной из двух балластных реостатов РБ-302 У2.

Величина сопротивления при параллельном подключении составила чуть меньше 0,05 Ом. При этом каждый раз мы оценивали время, в течение которого напряжение на клеммах батареи снижалось до 6,0 В. По итогам замеров определяли фактический заряд каждой из батарей в ампер-часах.

Почти по Эйнштейну

Результаты испытаний относятся только к конкретной выборке АКБ. Обращаем внимание на то, что три самые тяжелые батареи – FB, Karhu и Медведь – как по заказу оказались лучшими по запасенной в них энергии. Почти как в знаменитой эйнштейновской формуле $E = MC^2$, говорящей об эквивалентности массы и энергии.

Емкость батареи, которую оценивают в ампер-часах, зависит от тока, при которой ее определяют. Обычно емкость высчитывают при токе в 1/20 от заявленной емкости: применительно к батареям на 60 А·ч емкость указывают при токе разряда в 3 А. В этом случае ампер-часов набралось бы побольше, чем при наших 240 А. Но нам было интересно испытать

В зоопарке тигру порой не докладывают мяса. А на многих аккумуляторных заводах батареям не докладывают свинца!



Black Ice 6CT-60L 480 A

ООО РАЗ Тангстоун, Рязань, Россия

Примерная цена 3600 Р

Заявленная масса, кг, не более 16,0

Самая легкая батарея в нашей выборке недобрала до заявленной на этикетке массы более 3 кг! Неудивительно, что ее электрические параметры – вторые от конца таблицы. **Рекомендовать не можем.**



FB 6CT-60VL 60 Ah 600 A

ООО КАЗ, Курск, Россия

Примерная цена 4900 Р

Заявленная масса, кг, не более 16,5

Самая тяжелая батарея из испытанных оказалась одной из лучших в нашей экспресс-проверке.

При желании сэкономить – рекомендуем.



Ginnes 6CT-60L 60 A·ч 520 A

ООО РАЗ Тангстоун, Рязань, Россия

Примерная цена 4200 Р

Заявленная масса, кг, не более 15,5

Батарея по характеристикам ближе к аутсайдерам, чем к победителям. **Рекомендовать не можем.**



Karhu 6CT-60VL 60 Ah 500 A

ТОО Кайнар-АКБ, Казахстан

Примерная цена 4100 Р

Заявленная масса, кг, не более 13,8

Победитель наших испытаний оказался тяжелее, чем указано на этикетке – удивительно.

При желании сэкономить – рекомендуем.



Unikum 6CT-60VL 60 Ah 500 A

ТОО Кайнар-АКБ, Казахстан

Примерная цена 3900 Р

Заявленная масса, кг, не более 13,8

Результаты далекие от лучших. **Рекомендовать не можем.**



Автофан 6CT-60VL 470 A

АО АКОМ им. Н.М. Игнатьева, Жигулевск, Россия

Примерная цена 3300 Р

Заявленная масса, кг, не более 15,0

Показатели слабые. **Рекомендовать не можем.**



Медведь 6СТ-55VLA 55 Ah 535 A

МПКФ Алькор, Тюмень, Россия

Примерная цена 4600 Р
Заявленная масса, кг, не более н.д.

» Единственная батарея в выборке с заявленной емкостью 55, а не 60 А-ч оказалась одной из лучших. **Если хочется сэкономить – рекомендуем.**



Подольские аккумуляторы 60 Ah 510 A

ПАЗ, Подольск, Россия

Примерная цена 4000 Р
Заявленная масса, кг, не более 14,0

» Результаты слабые – **рекомендовать не можем.**



Стандарт 6СТ-60L 60 А-ч 500 А

АО «Электроисточник», Саратов

Примерная цена 3300 Р
Заявленная масса, кг, не более 14,7

» Худший результат в нашей выборке. **Рекомендовать не можем.**



Результаты испытаний бюджетных аккумуляторных батарей

	Масса в состоянии поставки, кг	Время разряда до 6,0 В единым током при -18 °С, с	Реальный заряд при разрядном токе 240 А, А-ч
Black Ice 6СТ-60L 480 А	12,94	135	9,0
FB 6 СТ-60VL 60 Ah 600 А	14,40	233	15,5
Гinnes 6СТ-60L 60 А-ч 520 А	13,34	175	11,7
Karhu 6СТ-60VL 60 Ah 500 А	14,02	239	15,9
Unikum 6СТ-60VL 60 Ah 500 А	13,88	195	13,0
Автофан 6СТ-60VL 470 А	13,20	181	12,1
Медведь 6СТ-55VLA 55 Ah 535 А	14,14	225	15,0
Подольские аккумуляторы 60 Ah 510 А	13,55	185	12,3
Стандарт 6СТ-60L 60 А-ч 500 А	13,16	93	6,2

батареи именно в режиме стартерного тока.

Фирменный зарулевский прием – вскрытие батарей. Для экзекуции мы выбрали Стандарт и FB – батареи с одинаковой заявленной емкостью показали полярные результаты. Почему в Стандарте оказалось в 2,5 раза меньше ампер-часов, чем в FB? Да потому, что в него не доложили свинца, как мы и предполагали с самого начала. Доказательства – на фото: разница видна невооруженным глазом.

Будет ли облегченная батарея работать на автомобиле? Будет, пока на дворе тепло. Но с приходом похолодания и ростом пусковых токов карета быстро превратится в тыкву, как в известной сказке.

Использование АКБ с малым количеством пластин приводит к возрастанию плотности тока на их поверхности. А это сокращает ресурс. Поэтому, если вы собираетесь эксплуатировать машину в дальнейшем, применение облегченных батарей по принципу «и так сойдет» недопустимо. Да и обидно заплатить, к примеру, за килограмм говядины, а получить лишь полкило.

Наши советы

Помните, что хорошая батарея при прочих равных должна быть тяжелой. При выборе среди равных не стесняйтесь применять безмен: легкую АКБ – в сторону!

На многих батареях масса указана, но очень лукаво. Например, на Black Ice написано – масса не более 16 кг. Вроде позаботились о здоровье автолюбителя – чтобы спину не сорвал. При этом на самом деле масса данного образца менее 13 кг. Так что не верьте этим ограничениям «сверху».

Никогда не покупайте батарею с заявленной емкостью меньше штатной. А вот лишние ампер-часы никогда не помешают.

Не забывайте, что клеммы на «европейках» и «азиатках» различаются как по форме, так и по расположению. Не ошибитесь с полярностью: большинство автомобилей не позволяет разместить АКБ с неродным расположением клемм, потому что длины штатных проводов может не хватить.

И вот действительно хороший способ сэкономить: сдайте старую батарею продавцу – он купит ее у вас за 500–700 рублей.

Москвич

ЭЛЕКТРОМОБИЛЬ
ДЛЯ НАСТОЯЩЕГО
БУДУЩЕГО

МОСКВИЧ 3e



← ЧТО ИЩЕМ?

Хороший китайский кроссовер
 Цена: 1,3–1,8 млн рублей
 Возраст: 3–5 лет
 Пробег: 40–100 тысяч км

КИТАЙ С ПРОБЕГОМ

По комфорту и оснащению китайские кроссоверы порою не уступают японским, европейским и корейским. А что с надежностью и ресурсом?

Автор Сергей Зиновьев

Китайские бюджетные кроссоверы, появившиеся пять-шесть лет назад, уже сотнями представлены на вторичке. Условно их можно назвать моделями «новой волны», и они качественно отличаются от тех, что продавали у нас 10–15 лет назад.

Что изменилось?

Определенно поменялись многие технологии, начиная с обработки сварных швов. Исчезли массовые претензии к неравномерным зазорам и быстрой коррозии, проступавшей порой после одной-двух зим. Этим страдали практически все

модели, собираемые в России: в первую очередь изделия завода Derways в Черкесске, но также и Zotye белорусской сборки, и даже некоторые ввезенные непосредственно из Китая. Лучше других на этом фоне выглядела, пожалуй, продукция марки Great Wall, в том числе модельная линейка Hover.

Стало гораздо меньше жалоб на мелкие поломки. Подтянули ресурс расходников, эргономику и шумоизоляцию – хотя тут еще есть к чему стремиться. Оснащение богатое – найти «китайца» без датчика света и камеры заднего вида нынче сложно.

И самое главное: свежие модели часто оснащены столь же свежими моторами и трансмиссиями, в которых трудноловима связь с японскими прародителями – китайцы всё научились делать сами. Хотя, например, Geely активно использует наработки своего шведского подразделения Volvo.

Как выбирать?

Основная сложность в том, что нет статистики типовых поломок по многим молодым моделям. Пока машина на гарантии, со всеми эксцессами обращаются к дилерам, а они сведения подобного рода



Changan CS35 Plus

Длина 4335 мм, клиренс 180 мм, багажник 403 л.

Явился на смену модели CS35 без приставки «Plus». В продаже с 2019 года.

Поначалу везли из Китая. Часть машин (лето 2020 – осень 2021) – белорусской сборки, затем снова китайской.

Цена – 1,6–2,0 млн рублей за четырехлетку. Сильно зависит от комплектации, а их всего две – Комфорт и Люкс. Привод только передний.

Мотор для россиян единственный – атмосферник 1.6 (117 л.с.) от прежней модели. Выносливый и надежный. Ему разрешен АИ-92, что странно: впрыск здесь прямой, а степень сжатия высокая – 13,0. Так что заливать всё же лучше АИ-95.

Сочетается с механикой (редкость) либо гидроавтоматом (исходно Aisin

TF-73SC, такой же у Suzuki Vitara). Автомат не переносит пробуксовок и склонен к перегреву, но служит свыше 300 тысяч км.

Слабых мест у «Плюса» не выявлено, разве что рулевой механизм на некоторых машинах начинает стучать рановато. Но тут скорее виноваты дороги и водители. Преобладают лестные оценки: за три года ничего не сломалось. Хвалят подвеску и даже шумоизоляцию. Не хватает только динамики при обгонах. Коррозионную стойкость исследовать рано, но первые три года не ржавеет.



Один из лучших «китайцев».



Chery Tiggo 4

Длина 4318 мм, клиренс 190 мм, багажник 340 л.

Продавался с 2019 года (тогда же явился рестайлинг), сборка – Китай. Привод только передний. Цена от 1,3 млн при умеренных пробегах 40–70 тысяч км.

Атмосферник 2.0 (122 л. с.) сочетается с МКП или вариатором. Двигатели 1.5 в двух версиях – атмосферный (113 л. с.) и наддувный (147 л. с.). Первый дружит с механикой и вариатором, второй – только с шестиступенчатым роботом, страдающим дерганьями переключениями. Оба атмосферника – с чугунными блоками, надежные и живучие. О вариаторе и роботе этого сказать нельзя.

По оснащению не хватает разве что обогрева спины. Не всем водителям нравится посадка. Подвеска жесткая, дает неленивую управляемость, но быстро «вытрясает» стойки стабилизатора. Лакокрасочное покрытие мягкое, коррозионная стойкость посредственная. Зимой замерзают газовые упоры задней двери и тупит сенсорный дисплей, через который активируются многие функции. Все обогревы частично сгорают. Иных массовых болезней нет.

 **Если версия «на ручке» не годится, лучше поискать что-то другое.**



Chery Tiggo 7 Pro

Длина 4500 мм, клиренс 190 мм, багажник 475 л.

В продаже с 2020 года, сборка – Китай. Привод только передний. Цена

трехлеток – от 1,5 млн рублей.

По моторам и трансмиссии выбора нет: турбомотор 1.5 (147 л. с.) и вариатор. Мотор с индексом SQRE4T15C – удивительный союз чугунного блока и распределенного впрыска с турбоагнетателем. Бензин АИ-92 при этом вполне годен, степень сжатия 9,5 – низкая.

Цепь привода ГРМ держится 200 тысяч км. Разорительных поломок двигателя пока не выявлено (завод давал гарантию 5 лет или 150 тысяч км). Много жалоб на высокий расход топлива – в городе порой свыше 15 л/100 км, а объем бензобака всего-то 51 л.

Вариатор CVT25 во многом схож с Jatco JF016E, набор слабостей тот же. То есть после 80–120 тысяч км можно ждать приключений.

Интересная внешность. Богатство оснащения поражает воображение. Остальное – как у среднего «бюджетника». Есть претензии к невятной управляемости, шумоизоляции, отказам электроники в морозы, мягкому ЛКП и неудобной посадке. Быстро ржавеет задняя дверь. И да – были случаи замены вариатора на 50–70 тысяч км.

 **Просторнее, чем Tiggo 4, но в целом не лучше.**



Geely Atlas

Длина 4519 мм, клиренс 163 мм, багажник 320 л.

Продавали с 2018-го, сборка – белорусская. Самая массовая модель

на вторичке среди китайских кроссоверов 3–5 лет. Цена: от 1,4 млн рублей за пятилетки, полный привод ощутимо дороже переднего.

Доминируют машины с атмосферником 2.4 (149 л.с.) или турбомотором 1.8 (184 л.с.) и гидроавтоматом. Атмосферник 2.0 (139 л.с.) – это только механика и только передний привод. Атмосферные родственны моторам Тойоты, ресурс их под 300 тысяч км. Про турбонаддувные мало что известно, поскольку доля продаж невелика. Автомат австралийской марки DSI (принадлежит Geely) – не лучший, но 220–250 тысяч км выдерживает.

Удручающих системных болезней при пробегах до 100 тысяч км не выявлено. Поломки по мелочам – бывает. На двигатели и трансмиссии жалоб нет. За исключением расхода топлива у мотора 2.4 – в городе способен есть вдвое больше обещанных 8 л/100 км.

Поругивают сбоящий в сырую погоду бесключевой доступ, мнительный датчик света, мудреное головное устройство и маленький багажник. Коррозия проявляется только вспученным хромом. Подвеска комфортная, эргономика и оснащение – достойные.

 **С атмосферными моторами – можно брать.**



Geely Coolray

Длина 4330 мм, клиренс 190 мм, багажник 330 л.

Продают с 2019 года. С февраля 2020 года – белорусская сборка.

Привод только передний. Цена: от 1,3 до 2,0 млн рублей за трехлетки со схожими пробегами. Чем вызван такой разброс, не очень понятно.

Комбинация мотор-коробка единственная: вольвовский наддувный трехцилиндровый 1.5 (150 или 177 л.с.) и робот 7DCT с двумя «мокрыми» сцеплениями. По динамике и расходу связка хороша. По ресурсу – нет. Агрегаты вряд ли способны больше чем на 220–250 тысяч км, а любой ремонт сложен и дорог. Завод разрешает АИ-92, но он нежелателен: быстрее нарастают нагар и угар масла, а форсунки прямого

впрыска и на 95-м часто требуют чистки.

Оснащен модно и богато. Жесткая, тряская подвеска. На раннюю коррозию жалоб нет. Серьезных поломок за 60–80 тысяч пробега тоже почти не бывает, если не считать регулярно выпадающие пластиковые клипсы и иные пустяки. Ругают неадекватный климат-контроль: зимой в салоне или слишком жарко, или слишком холодно – и всё запотело. Дорогое ТО и запчасти, межсервисный интервал 10 тысяч км.

 **С пробегом от 100 тысяч км – лучше не надо.**



FAW Besturn X80

Длина 4620 мм, клиренс 190 мм, багажник 398 л.

Продажи начались в 2017 году, летом 2018-го сделали рестайлинг. До весны

2019 года собирали в Калининграде. Привод только передний. Цена – от 1,5 млн рублей за машину с пробегом не выше 70 тысяч км.

Шасси заимствовано у Мазды 6 и доработано – сочетает надежность, высокий комфорт и хорошую управляемость. Те же корни у двухлитрового атмосферника (142 л.с.). В его основе старый маздовский мотор LF-DE с выносливой цепью привода ГРМ и ресурсом 300 тысяч км. Приемлет бензин АИ-92, дружит с механикой или гидроавтоматом Aisin TF-70SC, к которому претензия только одна – недостаточно эффективен теплообменник.

Рекомендуем после окончания гарантии заменить его внешним радиатором, это типовая переделка. Ну и чаще менять масло, конечно.

Трудно поверить, но единственные часто упоминаемые владельцами недостатки – слабая шумоизоляция и нехватка обогревов в простой комплектации. Мелкие поломки довольно редки, системных среди них нет. Ругают тонкий металл, но хвалят жизнестойкое ЛКП – жалобы на коррозию единичны. А низкая ликвидность выгодна при покупке.

 **Можно брать в любом сочетании.**

утаивают. Потому о надежности можно судить только по отзывам владельцев, которые субъективны.

Изменение свойств главных агрегатов за три-четыре года также не поддается детальному изучению. Для оценки надежности и ресурса конкретного мотора или коробки передач нужно, чтобы большая доля машин набегала хотя бы 200 тысяч км. Тогда станет ясно, какие агрегаты хороши, а какие – так себе.

Некоторые выводы можно делать, основываясь на общих знаниях о типах двигателей и трансмиссий. Известно же, что почти все бензиновые наддувные моторы с прямым впрыском страдают нагаром на поршневых кольцах и клапанах, а также высоким расходом масла, соответственно их ресурс в среднем ниже, чем у атмосферников.

Известно, что вариаторы нерегулярно доживают до 200 тысяч км, а износ

сказывается еще до 100–150 тысяч км. И ремонт их обычно столь же дорог, что и роботизированных коробок, которые также не славятся ни особой надежностью, ни долговечностью – вне зависимости от изготовителя, просто конструкция такая.

Что лучше?

Пока машина новая, до 60–80 тысяч км какие-либо проблемы с моторами и коробками у современных «китайцев»

редки. Большинство первых владельцев машинами очень довольны. Даже роботами.

Но через два-три года многие сдают «ласточку» в трейд-ин или выставляют на продажу. Возможно, тому причиной привычка менять машину по истечении гарантии. Но не исключено также, что робот начал подергиваться, мотор стал съедать литр масла за месяц, и заботу

о них уместно переложить на следующего владельца. Тут не угадаешь.

Выбирать машину, отталкиваясь от потенциальных возможностей дуэта мотор-коробка, по нынешним временам разумно и при небольших пробегах. Полагаем, что наилучшее сочетание – атмосферный мотор (желательно с распределенным впрыском: чем проще, тем лучше!) и классический гидроавтомат.

Механика на «новой волне» стала редкостью. Не очень модно, не очень экономично, зато ломаются реже и в ремонте проще. Первого владельца ожидаемый ресурс, видимо, не очень беспокоит, а для второго и всех последующих это важно. И уже пора учесть, что китайские кроссоверы используют в такси и каршеринге.

Будьте осмотрительны!

ЭР



Geely Tugella

Длина 4605 мм, клиренс 204 мм, багажник 446 л.

В продаже с 2019 года. Сборка – Беларусь (с осени 2020-го) или Китай.

Привод передний или полный. Механической коробки нет. Цена от 1,6 млн рублей.

Оба двигателя – с наддувом. Младший 1.5 – тот же, что на кроссовере Coolray, и сотрудничает только с роботом. Старший 2.0 (238 л.с.) с индексом JLH-4G20TDB – также клон вольвовского. Бензин АИ-92 недопустим, да и 95-й лучше заливать отборный. И всё равно каждые 60 тысяч км придется промывать форсунки прямого впрыска.

Поедает масло с малых пробегов, подтекают сальники и клапанная крышка. Однако 250 тысяч км ему

по силам, а стыкуется он с отличным автоматом Aisin TG-81SC.

К подвеске, динамике и работе системы полного привода вопросов нет, а «шумка» посредственная, равно как и материалы отделки салона. Оснащение по-китайски щедрое, но часы очень спешат, и может не быть обогрева зеркал. Прочие обогревы включаются через головное устройство, что неудобно. Разнообразно глючит электроника, особенно зимой. Тесноват задний ряд. Жалоб на быструю коррозию нет, кроме облезавшего хрома.



С двухлитровым мотором – можно рискнуть.



Haval H6

Длина 4649 мм, клиренс 180 мм, багажник 808 л.

Поясним: багажник замеряли «под потолок». Под шторкой выходит около 350 л. Первое поколение

продавали до 2019 года, сборка – Китай. Привод передний или полный, причем 4x4 возможен только с механической коробкой передач. Цена – от 1,6 млн за машину с пробегом менее 100 тысяч км.

Двигатель 1.5 (143 л.с.) сохранил тойотовские корни и ходит свыше 300 тысяч км, но прожорливый, и динамикой не радует. Установка турбины на старый блок с распределенным впрыском при использовании сомнительного бензина АИ-92 порождает высокий расход масла – загрязняются кольца и вентиляция картера. К 100 тысячам км может растянуться цепь привода ГРМ и потребовать замены фазорегулятор.

Гидрокомпенсаторов нет. Автомат 6F24 – клон коробки Hyundai A6MF1, спокойный и надежный агрегат. У механики быстро изнашиваются синхронизаторы, слабоват диск сцепления.

Подвеска настроена отлично, и при этом весьма живучая. Кузов очень стойкий к коррозии, сколы не цветут. Хорошая эргономика, богатое оснащение. По общей надежности сопоставим с «японцами».

Массовые нарекания сводятся к посредственной «шумке» и мультимедийной системе со странностями.



Можно брать, причем лучше с автоматом.



Haval F7

Длина 4620 мм, клиренс 190 мм, багажник 324 л.

Второй по численности на вторичке, в продаже с 2018 года, с лета 2019-го – сборка в Тульской области.

Привод передний или полный. Версия F7x – с купеобразным кузовом. Цена – от 1,7 млн рублей за машины 2019 года.

Двигатели только наддувные: 1.5 (150 л.с.) или 2.0 (190 л.с.) – с чугунными блоками, но с прямым впрыском, фазовращателями на впуске и на выпуске, двухконтурной системой охлаждения и масляным насосом переменной производительности. Надежные, с цепным приводом ГРМ, ресурс пока достоверно не установлен – агрегаты молодые.

Коробка передач – безальтернативный робот 7DCT с двумя «мокрыми» сцеплениями. Отмечены случаи сильной вибрации на холостых

оборотах при удерживании педали тормоза в положении селектора Драйв, но дилеры не считают, что это следует чинить. Нет сомнений, что робот дольше прослужит с менее мощным мотором. И есть опасения, что в любом случае большой ремонт может вылезть к 120–150 тысячам км – при заявленном ресурсе в 300 тысяч.

В остальном машина не хуже H6, а по электронике более продвинутая. Три самые популярные жалобы: нет электропривода пятой двери, неудобные сиденья с короткой подушкой, посредственная обзорность.



Всё неплохо, кроме робота.

ТОЛЬКО НЕ ТУРБДО!

Кроссовер Audi Q5 первого поколения с пробегом – удовольствие или разорение? Автор Алексей Стрельников

Первый среднеразмерный кроссовер марки Audi – Q5 серии 8R – был показан в апреле 2008 года. Производился он до 2017 года по большей части на исторической родине в Германии, в Ингольштадте. Кроме того, сборка была налажена в Китае, Индии и у нас в России – на заводе в Калуге.

Базируется Audi Q5 на модульной платформе MLP с продольным расположением силового агрегата. Которую с ним делят, к примеру, легковые модели Audi A5 и A4 – но по сравнению с ними у кроссовера усилены подрамники и подвеска.

Линейка моторов обширная. Базовым агрегатом является самая популярная (более 75% автомобилей) бензиновая турбочетверка 2.0 TFSI

(180–225 л. с.), которая работала в том числе и в составе гибридной установки на бензоэлектрической версии кроссовера. А до рестайлинга 2012 года предлагался и единственный в гамме атмосферный мотор – это V-образная шестерка 3.2 FSI (270 л. с.). Затем его сменил наддувный агрегат V6 3.0 TFSI (272 л. с.).

Турбодизели представлены четверкой 2.0 TDI (143–177 л. с.) и шестеркой 3.0 TDI (240–245 л. с.).

Шестиступенчатую механическую коробку передач ML311–6Q иногда можно встретить на четырехцилиндровых бензиновых и дизельных версиях. А наиболее часто (более 50% автомобилей на вторичке) встречается семиступенчатый робот S-tronic DL501–7Q. К 2016 году (начиная с 2010-го) его

постепенно вытеснил классический восьмиступенчатый гидроавтомат ZF 8HP-55AF (или AL551–8Q по классификации Audi). До этого обычная гидромеханика в лице шестиступенчатой коробки ZF 6HP-28AF (она же Tiptronic AL651–6Q) встречалась только на дорестайлинговых машинах с шестиступенчатым мотором объемом 3,2 литра.

Переднеприводной бывает только модификация с наименее мощной версией мотора 2.0 TDI (143 л. с. или 150 л. с. после рестайлинга) и механической коробкой. А в основе полного привода quattro лежит межосевой несимметричный дифференциал Torsen, который распределяет крутящий момент между передней и задней осями в пропорции 40:60, придавая характеру кроссовера заднеприводные нотки.

Панорамная крыша со временем может неплотно закрываться, отчего начинает подтекать и погромыживать на неровностях. А у экземпляров старше 2012 года люк и вовсе способен лопнуть – чаще это случается при перепадах температуры в мороз. Обивку потолка может подпортить влага – нужно следить за чистотой дренажей люка.

Кузов сделан из добротного металла с качественной оцинковкой. Но адгезия лакокрасочного покрытия не идеальна – краска может отслаиваться лоскутами даже после незначительных повреждений, а со временем нередко вспучивается

возле дверных ручек. И отходит на колесных арках, где при содействии пескоструя возможна коррозия. Декоративное хромированное покрытие элементов, включая решетку радиатора, склонно вздуваться, мутнеть или растрескиваться.



Через 5–6 лет службы **нередко перегорают диоды в фарах**, причем при отказе одного гаснет вся последовательная линейка, и официально дорогая блок-фара подлежит замене. Но возможно и на порядок сэкономить, обратившись в специализированную мастерскую по восстановлению светодиодных огней. Кроме того, в отказах светотехники также зачастую виноваты модули ее управления.

Спустя 6–8 лет **нередко отказывают датчики касания** в ручках дверей у машин с системой бесключевого доступа. А затем и дверные замки – по вине микро-выключателя или электродвигателя в приводе.

Причиной сильного запотевания фар, нередко приводящего к отказу их электронной начинки, бывают конструктивно «запрограммированные» **трещины возле креплений**,

чаще всего возникающие при сильной встряске в мороз. В этом случае альтернативой замене фары также может послужить ее ремонт с восстановлением корпуса.



Турбомотор 2.0 TFSI серии EA888 на дорестайлинговых кроссоверах – наименее удачный в гамме. Его блок цилиндров чугунный, и допускает как расточку, так и гильзование. Но вот расход масла при пробеге около 100 тысяч км может доходить до 7–10 литров на 10 тысяч км. Основа проблемы – в поршневой группе со слишком тонкими и охотно залегающими кольцами. При этом раскоксовка помогает далеко не всегда.

Вторая серьезная слабость мотора 2.0 TFSI – недолговечный цепной привод ГРМ. Через 70–90 тысяч км возможен перескок цепи с последующими дорогостоящими последствиями встречи поршней и клапанов. Причина – как в растяжении цепи, так и в ее неудачном гидронатяжителе. Достоверно предсказать близость беды можно только по контролю положения риска натяжителя через специальное технологическое отверстие в передней части двигателя – такую проверку лучше проводить регулярно.

После 100 тысяч км нередко выходят из строя индивидуальные катушки зажигания. Также способны изнашиваться места посадок осей заслонок впускного трубопровода, что приводит к неровной работе мотора. И нередко течет помпа в пластиковом модуле с термостатом. А изнашившийся PCV-клапан системы вентиляции картерных газов

становится причиной повышения давления в картере и протечки и без того слабоатого заднего сальника коленвала.

После 150–170 тысяч км маслоснасос переменной производительности может не выдавать нужного давления, что угрожает быстрым износом вкладышей коленвала.

Как и у любого бензинового мотора с непосредственным впрыском, на Audi Q5 впускные клапаны быстро зарастают отложениями с симптомами вплоть до пропусков зажигания и потери мощности – их лучше очищать каждые 40–50 тысяч км.

После 2011–2012 года мотор стал менее проблемным. Была модифицирована поршневая группа с увеличением размеров колец и дренажа для слива масла, цепь и натяжитель в приводе ГРМ. Кроме того, доработали PCV-клапан, водяной насос и программу управления двигателем.



3.0 TFSI

Трехлитровый мотор V6 серии EA837 имеет ресурс около 280–300 тысяч км. Приводной нагнетатель Eaton и пара интеркулеров установлены в развале блока цилиндров, что не лучшим образом сказалось на тепловом режиме двигателя: при неудачном стечении обстоятельств не исключены даже прихваты поршней с последующими задирами в цилиндрах.

После 100 тысяч км возможен выход

из строя нагнетателя. А через 120–160 тысяч км изнашиваются натяжители цепи ГРМ.



3.2 FSI

Единственный в гамме атмосферный мотор, V6 серии CALB объемом 3,2 литра, надежен и имеет ресурс более 300 тысяч км. Впускные клапаны нуждаются в периодической очистке от нагара. Течь водяного насоса возможна через 60–80 тысяч км. Цепной привод ГРМ служит около 200–220 тысяч км.

2.0 TDI

Дизели 2.0 TDI серии EA189 имеют чугунный блок цилиндров, систему впрыска Common Rail и ресурс около 300–350 тысяч км. Привод ГРМ – ременный, с рекомендуемым интервалом обновления 90 тысяч км. При замене ремня заодно имеет смысл менять и помпу – до тех пор она обычно служит 120–150 тысяч км.

У моторов первых двух лет выпуска через 100 тысяч км может изнашиваться шестигранный вал привода масляного насоса – из-за пробуксовок снижается давление в системе



смазки и могут пострадать турбокомпрессор, головка блока и кривошипно-шатунный механизм. В конце 2009 года узел был удачно доработан.

При городской эксплуатации с короткими поездками через 100–120 тысяч км может забиться сажевый фильтр DPF и отказать клапан системы рециркуляции EGR.

На рестайлинговые кроссоверы ставился мотор 2.0 TDI серии EA288 с электромагнитными форсунками вместо пьезофорсунок и маслоснасосом переменной производительности.

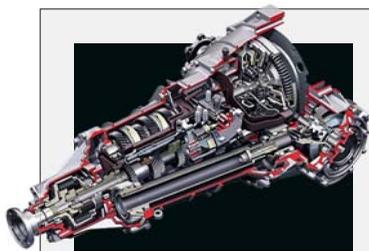


3.0 TDI

Дизели V6 3.0 TDI серии EA896 наиболее ресурсны – до капремонта способны выдержать 400–450 тысяч км.

У дорестайлинговых экземпляров первых лет выпуска после 100 тысяч км мог раздаться треск механизма ГРМ, расположенного со стороны коробки передач – быстро изнашивались верхние натяжители цепей. Впоследствии механизм был изменен.

Также у экземпляров старше 2010 года через 60–80 тысяч км способны заклинить заслонки изменения длины впускного трубопровода – как результат, снижение мощности двигателя. А ТНВД через 80–120 тысяч км мог сильно изнашиваться, забив стружкой систему питания, включая форсунки. Сажевый фильтр DPF и клапан системы рециркуляции EGR также не любят городской режим езды.



МКП

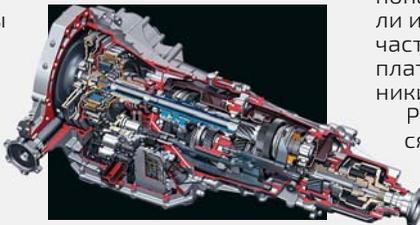
Шестиступенчатая механическая коробка передач ML311-6Q, которая

может встречаться только на версиях с двухлитровыми дизельными и бензиновыми моторами, надежна. Сцепление выдерживает до замены 120-150 тысяч км.

S-tronic

Семиступенчатая роботизированная коробка S-tronic DL501-7Q со встроенным межосевым дифференциалом Torsen и бескар-

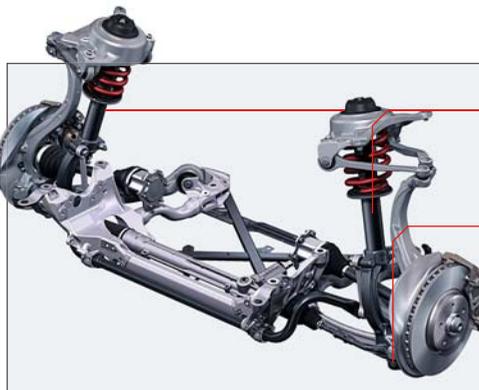
данным валом привода переднего редуктора рассчитана на использование только в составе полно-



приводной трансмиссии.

Редукторная часть долговечна. А вот компоненты исполнительной части поначалу быстро выходили из строя: по гарантии часто меняли сцепления, платы и блок мехатроники.

Робот подвергался модернизации, и на дорестайлинговых экземплярах моложе



Передние амортизаторы

обычно служат немногим дольше 100-120 тысяч км. Задние выдерживают,

до 120-160 тысяч км.

Но у них может стучать слетевший и болтающийся на штоке буфер сжа-

тия - владельцы фиксируют его массой способов, включая использование саморезов.

Шаровые опоры и сайлентблоки рычагов

передней подвески

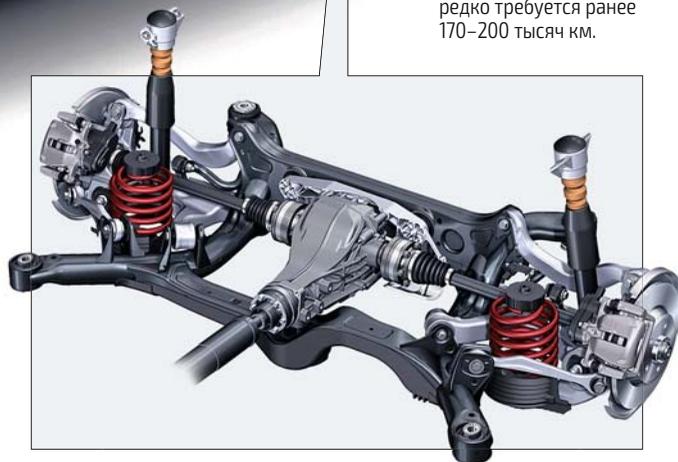
не слишком живучи и служат около 80-100 тысяч км - как и стойки стаби-

лизатора. Следом нередко приходится менять ступичные подшипники.



Переборка задней многорычажки

редко требуется ранее 170-200 тысяч км.



В зависимости от версии Audi Q5 оснащались **рулевым управлением** либо с бесперебойным электроусилителем, либо с гидросилителем, насос которого может отказать и ранее 100 тысяч км. В любом случае через 80-100 тысяч км руль при вращении может прикусывать - это требует замены нижней крестовины рулевого вала. Продлить жизнь узлу можно, защитив его от грязи экраном.

Система полного привода

с самоблокирующимся межосевым дифференциалом долговечна и, как правило, проблем не доставляет.

2010 года обычно служит 120–170 тысяч км. А на рестайлинговых – около 200 тысяч км.

Раз в 60 тысяч км нужно менять два вида масла: специальное в исполнительной части и обычное трансмиссионное в редукторной.

АКП-6 и АКП-8

Шестиступенчатая автоматическая коробка ZF 6HP (или Tiptronic



AL651–6Q) на дорестайлинговых автомобилях с мотором 3.2 показывает ресурс около 220–250 тысяч км.



Восьмиступенчатый автомат ZF 8HP (или AL551–8Q) до капремонта может продержаться и больше, до 250–280 тысяч км.

Обе коробки склонны к течам из-за деформации пластикового поддона или по вине уплотнения жгута проводки. А продукты износа блокировок могут за 120–150 тысяч км навредить управляющей гидравлике, включая клапаны и гидроплиту: обновлять масло лучше не реже, чем через 60 тысяч км.

Отделка интерьера Audi выполнена из качественных материалов и **очень долговечна**. Следы износа на кожаной обивке сидений и обода руля редко появляются ранее 180–200 тысяч км.

Но вот усиливающиеся после 100–130 тысяч км **скрипы и дребезг – не редкость**. Их основные источники – задняя полка, сиденья, дверные карты и дверь багажника.

В достаточно сложной электронике Audi бывает множество неполадок, значительная часть которых обусловлена сбоями в модулях и блоках управления. Например, **пропадает подсветка центрального дисплея**,

глючит мультимедийная система, несанкционированно включая или выключая музыку, **сбоят камера заднего вида, электромеханический стояночный тормоз и система контроля давления в шинах TPMS**.



Если же откажут электропривод сидений или очиститель стекла двери багажника, нужно проинспектировать **проводку под передними креслами** – скорее всего, в разрывах обнаружится коррозия.

При пробеге около 80–100 тысяч км **нередко перестает работать подогрев сидений** и начинает **шуметь электромоторчик печки**.

ИТОГ

В пожилом возрасте Audi Q5 хлопот сулит немало – и больше

всего их нужно ожидать от электрики. Даже у потенциально наименее проблемной версии с двух-

литровым дизелем и механикой. Самый сомнительный выбор – Q5 с бензиновой турбочетверкой.

Автомобили парка 3P



CHEVROLET COBALT
2013 | 168 500



CHEVROLET NIVA
2013 | 175 000



CITROEN C4 SEDAN
2013 | 122 500



CHERY TIGGO 7 PRO MAX
2022 | 12 500



DATSUN MI-DO
2015 | 114 000



OMODA C5
2023 | 17 500



VOLKSWAGEN CADDY
2013 | 230 000



VOLKSWAGEN GOLF 7
2013 | 132 000



ЛАДА ЛАРГУС
2012 | 150 000



ЛАДА ВЕСТА
2015 | 155 500



ЛАДА ВЕСТА SW CROSS
2021 | 57 000

год выпуска | текущий пробег, км

Светодиодные фары и противотуманки светят отлично. У бамперов есть небольшое отличие по тону краски от кузова.



МАКСИМКА

Никита Гудков

Несмотря на зарубежное происхождение, Chery Tiggo 7 Pro Max регулярно обходит по продажам среди кроссоверов локализованный и недорогой Navai Jolion. Чтобы понять секрет успеха, мы взяли «Максимку» на длительный редакционный тест.

Начну с конца: в кои-то веки за несколько месяцев с тестовой машиной вообще ничего не случилось. Заметный дефект – нерабочие несколько нитей обогрева лобового стекла – мы отметили еще только получив автомобиль. Что-то постукивает в багажнике – скорее всего, надо отрегулировать его дверь. В остальном эксплуатация оказалась безмятежной.

И приятной. Если малыш Chery Tiggo 4 Pro, который жил в редакции до этого, остался в памяти как жесткий, шумный, но живой, то 7 Pro Max, несмотря на ту же платформу – вальяжный, комфортный, хотя довольно неспешный.

Вариатор CVT25 настроен иначе, на более линейный отклик и постоянную имитацию ступенчатого автомата. Порой эти псевдопереключения даже слишком заметны.

После 120–130 км/ч тяги турбомотора 1.5 уже не хватает, и вариатор начинает истерично скакать по «передачам». Лучше перейти в ручной режим – но забыть про обгоны. А для полной гармонии хочется иметь под капотом сил 180–200, а не 147. Правда, транспортный налог платить не хочется.

Возможно, необходимость часто раскручивать двигатель сказывается и на расходе топлива. В среднем по чекам получается ровно 10 л/100 км, но это почти без пробок. Много! А в городе расход легко улетает к 12 л/100 км. Льем 92-й бензин, мотор принимает его отлично.

Великолепны тормоза. Они здесь «по проводам», с электромеханическим усилителем. Короткий ход педали,

Chery Tiggo 7 Pro Max

1.5T (147 л.с.), CVT
Изготовитель – Chery Automobile, Китай
Год выпуска – 2022
В эксплуатации «За рулем» – с июня 2023 года
Пробег на момент отчета – 12 500 км
Публикации в ЗР – № 8, 9, 2023

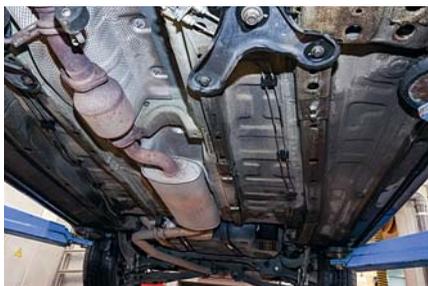
Расходы на эксплуатацию и обслуживание (8500–12 500 км)*, ₽

Расходы на содержание (8500–12 500 км)	19 600
Из них на бензин (АИ-92, средний расход 10,0 л/100 км)	19 600
Стоимость 1 км пробега	4,9

* Без учета расходов на полисы ОСАГО и каско.



Китайцы давно научились работать над «воспринимаемым качеством», поэтому такие вещи, как выставленный напоказ саморез крепления переднего крыла, уже вызывают недоумение.



Машина прошла одну зиму, и в отличие от Tiggo 4 Pro (ЗР № 7, 2023), на днище никаких «рыжики» пока не появилось. Слой заводского антикора достойный, хотя покрытие – не сплошное.



мощное замедление – надо попривыкнуть, а дальше получать кайф. При работе ABS педаль вообще не вибрирует. Правда, цена на оригинальные колодки запредельная – 13 тысяч рублей за комплект на передние колеса!

От двигателя порой есть небольшая вибрация на холостом ходу, зато в остальном тихо и комфортно. Передние стекла в нашей топ-комплектации – слоеные. Это вкупе с комфортной подвеской и определяет характер машины, радует больше всего. Подвеска на низких частотах даже слишком мягкая – раскачку можно было бы сделать меньше.

Некоторые владельцы ставят более жесткие тонинговые пружины. Но все типы ям шасси гасит достойно и негромко, на «лежаках» ведет себя как какой-нибудь Citroen. Помогает комфорту и мягкая набивка кресел (к которым претензий вообще нет, за исключением того, что подогревается только подушка).

Медиасистема работает куда шустрее, чем в Tiggo 4 Pro. Пользуюсь Android Auto – не сбоят. Правда, часто само просыпается голосовое управление, реагируя на какие-то слова в разговоре с пассажирами. Многие владельцы жалуются, что выходят из строя камеры переднего и заднего вида, но у нас таких проблем не было.

Активный круиз-контроль держит дистанцию чуть больше желаемой,

но на больших скоростях это к лучшему. А вот «пищалка», предупреждающая о выходе из полосы, активируется при каждом запуске – неудобно. Я ее постоянно отключаю.

Ну а самый полезный ассистент – ограничитель скорости – работает отлично. Отмечу и богатый, «престижный» звук сигнала – для многих это важно.

Практичность – не самая сильная сторона «максимки». Сзади тесно в коленях, дети в креслах упираются ногами в передние спинки. Крепления для детских кресел Isofix сдвинуты к центру, а их скобы запряты глубоко в обивку.

Багажник маловат, пол высокий, зато под ним – запаска на литом диске и в ней много места. Есть бесконтактное открытие багажника (надо постоять у двери с ключом и чуть отойти) – но хочется и бесконтактного закрытия, как делают со взмаховыми датчиками.

А в целом Chery Tiggo 7 Pro Max по соотношению цена/качество представляет собой одно из лучших предложений на рынке. Поэтому и берут!

Одно «но» – почти все самые приятные вещи, типа шумоизолирующих окон, имеются лишь в топ-комплектации Ultimate. Если есть возможность доплатить к «базовым» 2,9 млн рублей еще 280 тысяч – так и надо сделать. **ЗР**



Интерьер красив и современен, эргономика отличная, но донимают блики на черном лаке, и буквально за месяц на нём становится очень видна пыль. Обзорности мешают слишком толстые передние стойки.

CHEVROLET NIVA
1.7 (80 л.с.), М5, 2013 г.в.



Александр Виноградов

Стоило нашей «Шевиниве» достигнуть отметки в 170 тысяч км, как она перестала набирать пробег. Решила остаться вечно молодой? На самом деле сломался датчик скорости. Сначала это носило периодический характер – стрелка спидометра то оживала, то падала. Но уже на следующий день после первых недугов прибор умер окончательно. А вместе с ним и одометр, так что пробег временно замер на отметке в 171 600 км. Номер детали 2111-3843010 недвусмысленно говорит о том, что датчик взаимозаменяем с переднеприводными ВАЗами. Диапазон цен – от 140 рублей за откровенный Китай до 800 за «оригинал» GM. Я выбрал датчик Автоград за 280 рублей. Для замены нужна яма или подъемник.



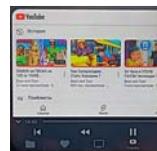
CHERY OMODA C5
1.6T (150 л.с.), P7, 2023 г.в.



Константин Васильев

Первое хорошее впечатление от машины: салон просторнее, чем ожидаешь. В том числе и на втором ряду. Расплата за это – скромный багажник. Даже детский велосипед с 18-дюймовыми колесами приходится разбирать – снимать переднее колесо (или складывать спинку сиденья).

Сын первым делом отметил, что «тут нет Ютуба!». Он привык к этому сервису в личной машине с андроид-магнитолой. Из принципа решил это исправить. Например, с помощью Android Auto. И хотя этот сервис запрещает приложение YouTube (небезопасно за рулем), но инструкции по установке дублирующих приложений легко найти в интернете. Одной из них я и воспользовался, и вуаля.



БЫТЬ ПОПРОЩЕ

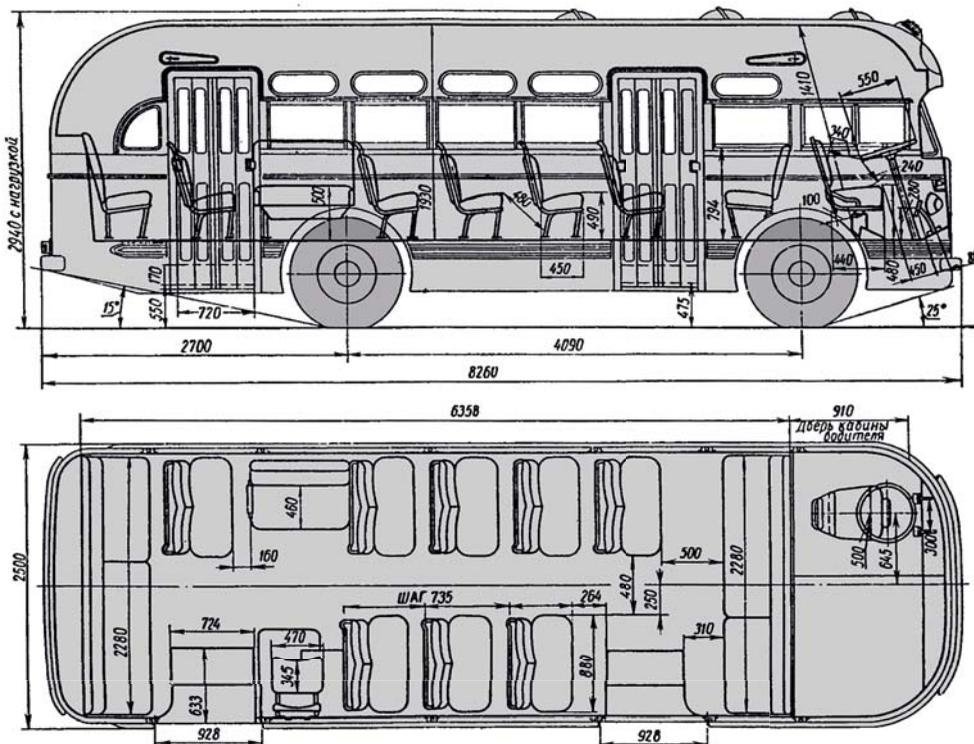
Городской автобус ЗИС-155 создали, максимально упростив куда более передовую, но очень сложную машину.

Автор Сергей Канунников

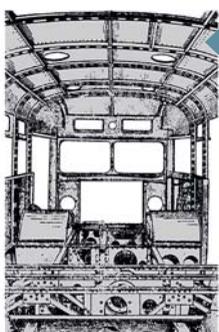
Первый советский послевоенный автобус ЗИС-154 удивлял не только передовым дизайном, но и смелой конструкцией (3P № 3, 2021). Однако дизель-электрическая заднемоторная машина получилась сложной и дорогой. Да и автобусные парки не были готовы к общению со столь необычной машиной. Зато следующая, куда более простая модель ЗИС-155 стала главным городским автобусом 1950-х годов и заложила основы следующих аналогичных моделей.

ЗИС-155, выпуск которого начали в 1949 году, имел вагонную компоновку и по советским меркам тех лет относился к классу больших: длина – 8260 мм, база – 4000 мм, колеи – 2076/1740 мм. Автобус имел полную вместимость 52 пассажира. Сидячих мест – 28.

ЗИС-155 для своего времени выглядел современно и даже нарядно. Помимо городских машин, в небольших количествах собирали междугородные – с иными сиденьями и планировкой.



Дизайн ЗИС-155 – развитие стилистики первого послевоенного автобуса ЗИС-154. Только «сто пятьдесят четвертый» был заметно крупнее: длина – 9500 мм, база – 5400 мм, колеи – 2070 мм/1813 мм. По-другому были расположены пассажирские двери. Общая вместимость ЗИС-154–60 пассажиров, сидячих мест – 34.



Строго говоря, у **ЗИС-155** – несущий кузов: мощное основание, выполняющее роль рамы и пространственный каркас, обшитый стальным листом.

Конструкция кузова была полностью идентична отработанной уже на ЗИС-154, а еще раньше – на американских машинах. Максимальная унификация кузова ЗИС-155 с предыдущим автобусом, а также с аналогичными кузовами трамвая МТВ-82 и троллейбуса МТВ-82, позволила создать новую модель максимально быстро.



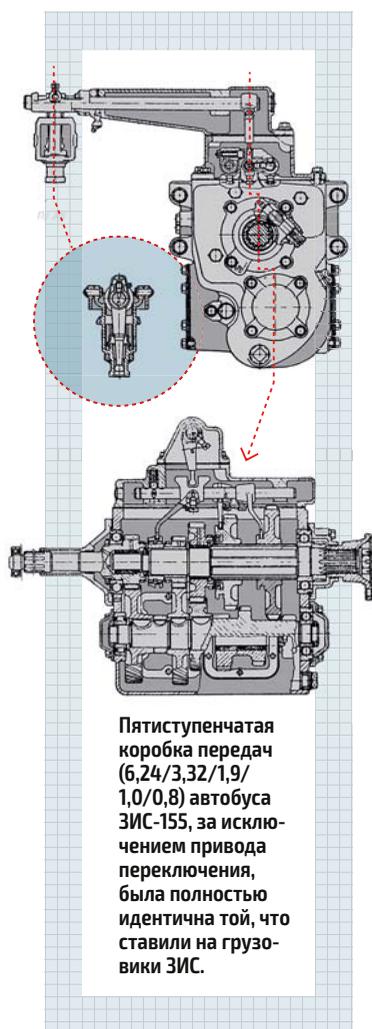
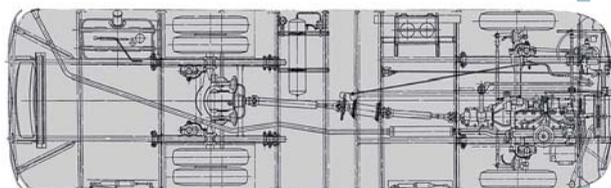


Троллейбус **MTB-82**, с кузовом по конструкции и дизайну близким к ЗИС-155, выпускали в Москве, а потом в Энгельсе на Заводе имени Урицкого (ЗИУ) вплоть до 1961 года.

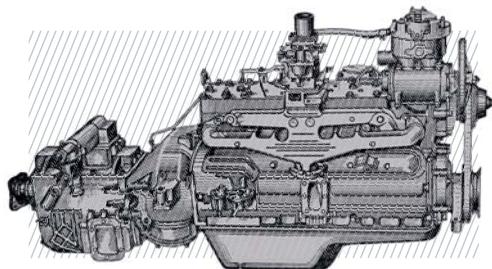


В основе дизайна ЗИС-154 и ЗИС-155 лежала стилистика американских автобусов **Yellow Coach** второй половины 1930-х годов, которые производила фирма, вошедшая в концерн GM. С таким характерным дизайном американцы делали машины разной длины и назначения. Первый опытный советский автобус с подобной заокеанской стилистикой, НАТИ-А, изготовили еще в 1938 году.

Важное отличие ЗИС-155 от заднемоторных ЗИС-154 и американского Yellow Coach – классическая компоновка. Чтобы организовать место водителя, двигатель сместили вправо, а карданный вал шел к заднему мосту под углом.

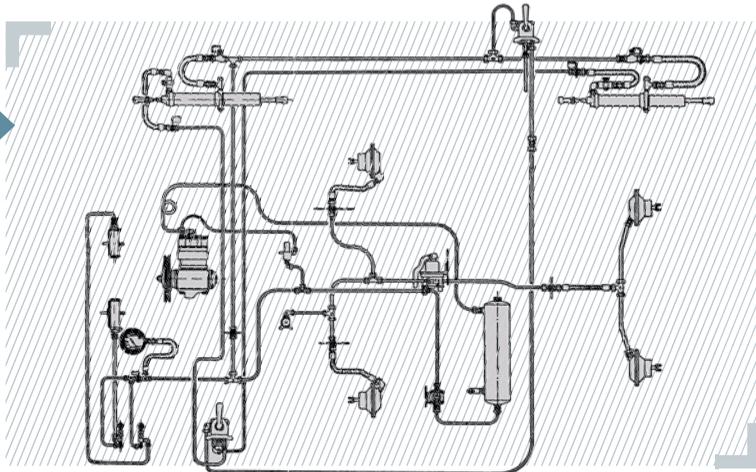


Пятиступенчатая коробка передач (6,24/3,32/1,9/1,0/0,8) автобуса ЗИС-155, за исключением привода переключения, была полностью идентична той, что ставили на грузовики ЗИС.



Бензиновый двигатель ЗИС-124 – прямой аналог мотора грузовика ЗИС-150. Рядный нижнеклапанный 6-цилиндровый двигатель рабочим объемом 5,56 л (101,6×114,3 мм) развивал 95 л.с. при 2800 об/мин и вел родословную от американского агрегата Hercules конца 1920-х, конструкцию которого СССР получил вместе с грузовиком Autocar, купив американскую лицензию. На ЗИС-154 и Yellow Coach стояли дизели семейства GMC 71, но на советском автобусе – конечно же, ярославская копия этого мотора.

Конструкция пневматических тормозов послевоенных автобусов и грузовиков ЗИС, а также грузовиков ЯАЗ была заимствована у американских больших автобусов второй половины 1930-х годов. В СССР систему опробовали еще в 1938 году на экспериментальном НАТИ-А.



ПО НОВОМУ ПУТИ

ЗИС-155 оказался наиболее подходящей для 1950-х годов конструкцией – простой, дешевой, ремонтопри-

годной. С 1949 по 1957 год изготовили 21 741 автобус.

ЗИС-155 положил начало линии аналогичных городских машин производства

ЗИЛ, а потом – ЛиАЗ. Автобус ЗИЛ-158 1957 года сохранил не только общую стилистику предшественника, но и некоторые его узлы и агрегаты.

А ЛиАЗ-677 взял от ЗИС-155 лишь классическую компоновку – это была совсем другая машина (ЗР № 2, 2023).

Благодарим
Владислава Потапова
за предоставленный
автомобиль
и Игоря Зайцева
за помощь
в подготовке материала.



ЛЮКС

С ВИДОМ НА ЕВРОПУ

Москвич-2140SL – далеко не самый значимый, зато интересный и яркий эпизод нашей истории.

Автор Сергей Канунников, фото: Константин Якубов



СУПЕРЛЮКС СОЦИАЛИЗМА

Москвич-2140SL

(на экспортных рынках Elite 1500SL и 1.5SL) выпускали с 1980 по 1987 год. У него был стандартный 75-сильный двигатель рабочим объемом 1,5 л и четырехступенчатая коробка передач. Всего изготовили 170 436 автомобилей.

Простой секрет

В начале 80-х годов этот автомобиль вызвал если и не фурор, то заметное брожение в кругах советских автолюбителей. Хорошо знакомый Москвич-2140 вдруг стал другим и даже каким-то иностранным.

Седан словно помолодел, подобрался, стал стройнее, наряднее и элегантнее. А ведь всего-то получил новые массивные пластиковые бамперы (передний – со встроенными подфарниками и указателями поворотов), черный молдинг по борту, зрительно делающий машину длиннее и приземистее, иные колпаки колес, массивные задние фонари. Ну и заодно

шилдик SL на борту. Подразумевали Super Luxe, и подобное обозначение на внутреннем рынке советский автомобиль получил впервые.

А еще первые машины окрашивали совершенно умопомрачительными для нас красками «металлик». Правда, первые «металлические» Москвичи в небольших количествах появились еще в самом конце 1975-го – начале 1976 года. Но для Москвича-2140SL закупили финскую краску Tikkurila двух новых колеров, светло-серого по имени «снежная королева» и коричнево-медного – «страдивари», как у машины 1983 года, о которой я вам

рассказываю. Помню, как впервые увидел такой Москвич уже не на фото, а живьем на территории гаражей, где парковались и даже электронными часами и работниками АЗЛК. Местные обитатели ходили возле седана, цокали языками, а уж когда заглянули в салон, совсем обомлели.

Совершенно новая панель приборов с иной комбинацией и даже электронными часами сочеталась с другим рулем – куда элегантнее, чем у стандартного Москвича. В машине стоял более продвинутый радиоприемник, на полу лежали «лохматые» ворсовые коврики – непрактично, зато красиво!

Сделали нарядные обивки дверей с оригинальными ручками. Сиденья – велюровые, модные, с подголовниками «лесенкой». К тому же впервые на Москвиче появилась

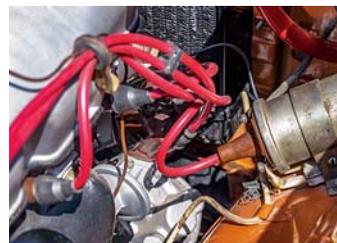


Багажник люксового седана по сравнению со стандартным не изменился.



Стандартный двигатель развивал 75 л. с. Дефорсированный мотор на люксовый Москвич не ставили.

В системе питания – карбюратор ДААЗ, который тогда называли «жигулевским».



Система зажигания вскоре после начала производства Москвича-2140SL получила новый прерыватель-распределитель.

плавная, удобным колесиком, регулировка спинок кресел.

В общем, удивительный советский Люкс рассматривали с интересом, уважением и даже восхищением.

Навстречу съезду!

Материалы в советской прессе под такой рубрикой начинали публиковать примерно за год до очередного съезда КПСС. Тогда же практически любое новое изделие разных отраслей и назначений вписывали в реестр подарков к этому мероприятию. И Москвич-2140SL, стартовавший в 1980 году, тоже числили

подарком к XXVI съезду КПСС 1981 года.

Но основная задача была все-таки иная – удержание экспорта. Лучшие годы АЗЛК в этом смысле остались в начале 70-х. Москвич-2140 большого успеха за рубежом не имел и требовал хоть какого-то обновления. Поэтому и сделали Москвич-2140SL, он же по заводскому обозначению Москвич-2140-117, он же в быту Москвич-2140 Люкс.

Новые элементы дизайна разработала группа под руководством Игоря Зайцева. А руководству советского автопрома хватило мудрости подрядить для их производства зарубежную компанию.

Все оригинальные детали внешнего декора и салона делала югославская фирма Saturnus, получавшая взамен готовые автомобили. Прямоугольные фары, кстати, были производства ГДР (такие ставили еще на Москвич-412, а также РАФ, часть автобусов

ЛАЗ и восточногерманский Wartburg). В начале 80-х они выглядели, да и работали вполне прилично.

Под капотом всё также, как в стандартном Москвиче-2140. Но на Люкс ставили только карбюратор ДААЗ, а на часть ранних обычных машин – ленинградский К-126Н. Понятно, что ДААЗ, в «девичестве» итальянский Weber, был куда совершеннее. Лицензию на его производство купили для Волжского автозавода, а в Дмитровграде построили даже специальный



ПО ИМЕНИ ИЗ

Идейным предшественником люксового Москвича начала 80-х годов был **Москвич-403ИЗ** (исполнение экспортное) 1963 года. Его тоже создали специально для поддержания экспортных позиций за рубежом и выпускали с 1963 по 1965 год. Часть машин продали в СССР, но больше половины Москвичей-403 всех модификаций отправили за рубеж.





Автомобиль получил очень модные по тем временам подголовники.

Обивки и ручки дверей Москвича-2140SL – оригинальные.



Люксовый Москвич отличала и оригинальная комбинация приборов.

На SL ставили более продвинутый радиоприемник.



РАЛЛИ К ОЛИМПИАДЕ

Параллельно с Москвичом-2140SL сделали более простую версию 2140SR (Sport Rallye). От стандартного седана ее отличали лишь черные полосы по низу бортов, черные – по моде тех лет – а не хромированные бамперы и окантовки стекол, спойлер и противотуманки под передним бампером, а также иные колпаки колес. Планировали выпустить ограниченную партию к Олимпиаде 1980 года, но не случилось. Однако Москвич-2140SR возили на выставку в ГДР, где о нём даже написала местная пресса.



завод. В быту автолюбители еще долго называли карбюратор ДААЗ жигулевским.

На Люксы начали ставить и новый прерыватель-распределитель (в фольклоре – трамблер) P147, сделанный по лицензии Bosch. Правда, на первых машинах был еще P118, зато позднее новый прибор получили уже все Москвичи.

Такое разумное сотрудничество с западными компаниями вполне укладывалось в тренд эпохи. В конце 70-х годов, особенно перед Олимпиадой-80, подобные контакты стали нормой. Скажем, в 1979 году в Москве открыли ультрасовременную по тем временам гостиницу Космос, спроектированную совместно с французами, а построенную югославскими строительными организациями. Кстати, на фоне роскошного отеля стали часто снимать новые советские автомобили.

На открытие Космоса специально приехал и выступал безумно популярный тогда в СССР Джо Дассен. Вот его-то «Елисейские поля» и должны звучать

из продвинутого приемника люксового Москвича.

Плюс на минус

Конечно, на ходу Москвич-2140SL не отличается от стандартного «сорокового», со всеми его достоинствами и недостатками. Прекрасная, удобная посадка – с вытянутыми, а не скрюченными, как в Жигулях, ногами – сочетается с теснотой сзади.

Автомобиль, несмотря на простую рессорную и даже без стабилизатора заднюю подвеску, демонстрирует комфорт и приемлемую управляемость. Только вот разборные рулевые наконечники устаревшей конструкции требовали постоянного внимания.

Тормоза, спереди – дисковые, с вакуумным усилителем, работают очень даже неплохо. Не зря

под начало производства модели 2140 на них купили лицензию у фирмы Girling.

Вполне приличный по характеристикам, да еще и надежный, долговечный и ремонтпригодный полуторалитровый 75-сильный мотор обеспечивает хорошую динамику. Но четырехступенчатая омская коробка – далеко не самый лучший агрегат. Дистанционное управление переключением со множеством сочленений – причина повышенных люфтов рычага, которые увеличивались по мере старения автомобиля. Да и синхронизаторы работали совсем не идеально. Опытные владельцы Москвичей это знали и относились к коробке с осторожностью.

В общем, даже в люксовом исполнении, Москвич в первой половине 80-х был не самым современным и продвинутым

» Даже в люксовом исполнении, Москвич был не самым современным и продвинутым автомобилем. Но достоинства и поклонники у него были



Передняя панель югославского производства выглядела очень свежо и модно.



Кнопки освещения и обогрева заднего стекла скомпонованы в единый блок.



Москвич-2140SL получил новые воздуховоды системы вентиляции и отопления.



Принцип управления системой отопления и вентиляции не изменили.

КАК СЭКОНОМИТЬ 80 ТЫСЯЧ ДОЛЛАРОВ?

С проектом интерьера Москвича-2140SL связана забавная история. Работу заказали французскому филиалу американской фирмы, но признали неудачной. Передняя панель оказалась нетехнологичной, дорогой в производстве, да и с точки зрения эргономики – не идеальной.

Дизайнеры АЗЛК сделали свой вариант, который и пошел в серию. Восемьдесят тысяч долларов, которые уплатили за работу французам, и по тем временам были не очень большими деньгами, но для АЗЛК – не малы, а для заводских дизайнеров – просто астрономическими. Но нашим дизайнерам платили стандартный оклад.

автомобилем. Но достоинства и поклонники у него (особенно у Люкса!) в СССР по-прежнему были.

Зигзаг удачи

Репутацию АЗЛК новый Москвич-2140SL действительно улучшил. Конечно, в глазах большинства советских автолюбителей Жигули, особенно самых дорогих моделей, были престижнее Москвича. Но и Люкс считали не последним по репутации автомобилем. Правда, экспорт даже с люксовой версией вырос не сильно: большинство машин версии 2140SL остались на родине.

И, увы, упростились. Со временем Москвичи-2140SL стали окрашивать обычными, не металлическими эмалью банальных цветов. Пропала гармония между колерами кузова и салона, ведь изначально у серых машин был и серый салон, а у окрашенных в колер «страдивари» – светло-коричневый.

Конечно, с точки зрения ремонта обычные эмали куда удобней. Но настоящие поклонники Люкса к «неметаллическим» машинам относились с некоторым пренебрежением. Юбилейный 4-миллионный Москвич, выпущенный именно

в версии 2140SL в сентябре 1986 года, окрасили финской «снежной королевой».

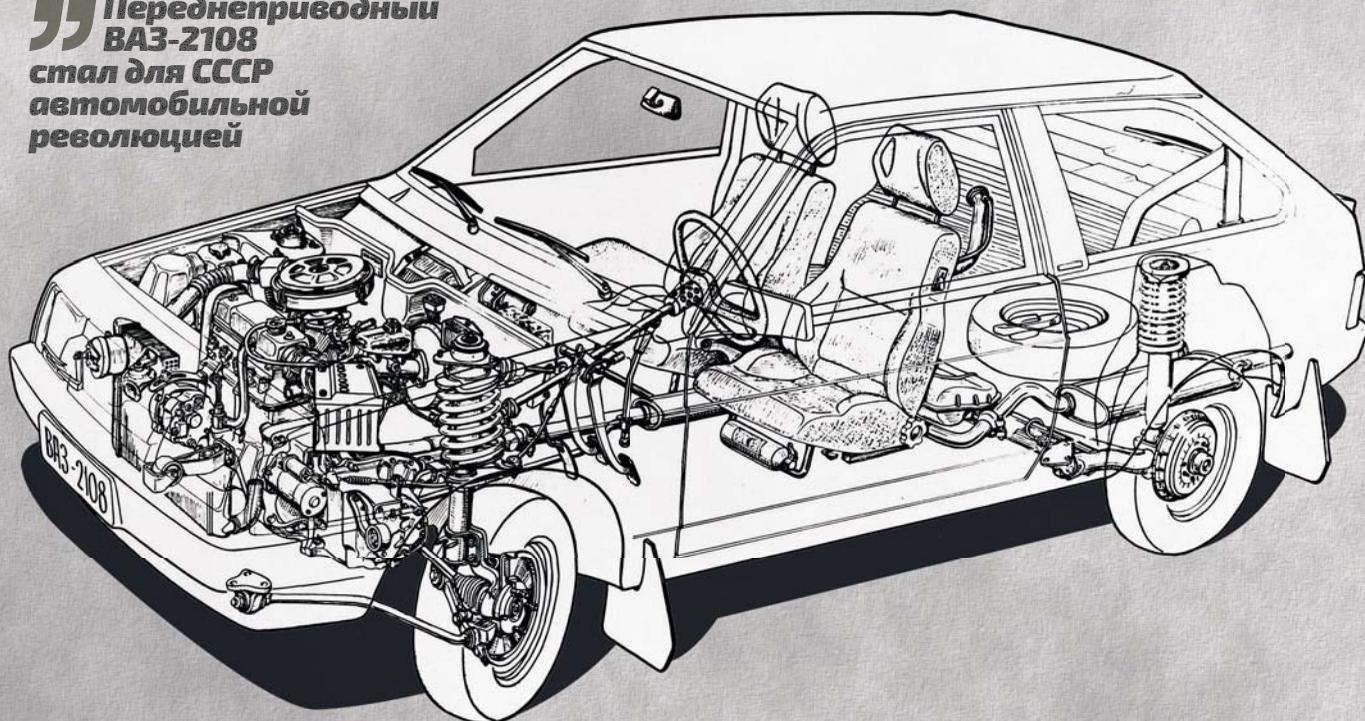
Что касается ремонта автомобиля в целом, советская система сработала, увы, в своем стиле. С запчастями в СССР и так было не всё благополучно. Это мягко говоря. А оригинальных деталей для 2140SL достать было решительно невозможно. Скажем, при повреждении переднего пластмассового бампера оставалось менять его на стандартный, по колдовав с установкой светотехники, или осваивать премудрости самостоятельно ремонта. Что многие и делали.

И все-таки Москвич-2140SL – удача, хотя далеко и не революционный и не самый яркий эпизод истории нашего автопрома. Зато – отличный пример того, как талант и профессионализм отечественных дизайнеров, помноженный на здравый смысл администраторов, принимающих решения, на что и где купить лицензию и что и где производить, приносит неплохие плоды.



ИСТОРИЯ С ГЕОГРАФИЕЙ

» **Переднеприводный
ВАЗ-2108
стал для СССР
автомобильной
революцией**



Неизвестные подробности долгой жизни Лады Самары – автомобиля эпохального во многих смыслах.

Автор Сергей Канунников

А ведь Лада Самара появилась раньше города Самара! Это не совсем так, конечно, но в конце 80-х годов, когда семейство автомобилей Спутник как-то незаметно переименовали в Самару, никакой Самары на карте СССР не было. Прежнее название городу Куйбышеву, переименованному еще в 1935 году, вернули только в 1991-м. Так что тольяттинское семейство и в этом смысле стало неким прологом к обновлению страны. Не говоря о том, что Лада Самара – вообще один из самых удачных в нашей истории автомобилей.

Уши торчат

Далеким предком «восьмерки» ВАЗ-2108 – первенца семейства – стал опытный образец ВАЗ-Э1101, прозванный заводскими испытателями Чебурашкой. В конце 1968 года по инициативе главного конструктора ВАЗ Владимира

Соловьева молодые инженеры взялись за проект компактного переднеприводного автомобиля.

На дорогу лупоглазая машинка, «с лица» действительно немного похожая на мультяшного ушастого Чебурашку, вышла в 1971 году. Позднее появились второй и третий образец уже с иным дизайном. Кстати, третий прототип – ВАЗ-3Э1101 по имени Ладога – вместе с дизайнером Игорем Галчинским уехал потом в Запорожье, где стал одним из предков Таврии.

Но кроме переднего привода (не со ШРУСами, а еще с двойными карданными шарнирами), передней подвески типа McPherson да некоторых элементов силовой структуры кузова, опытные образцы серии ВАЗ-1101 с «восьмеркой» не имели ничего общего. Зато, как говорил старейший заводской испытатель Вадим Котляров, «на тех образцах учились, как не надо делать». Тоже полезно.

Первая восьмая

Главное: после испытаний Чебурашки и его потомков на ВАЗе твердо решили делать следующее семейство переднеприводным. Хотя горячие сторонники этой концепции были и в НАМИ, противников революционной схемы тоже хватало.

А тут еще итальянцы предложили сделать на базе Жигулей нечто типа польского хэтчбека Polonez – на шасси и с агрегатами серийной, родом из 60-х, модели Fiat 125. Да и оборудование для производства автомобилей классического семейства было еще совсем свежее. Тем не менее, решение о параллельном производстве нового переднеприводного семейства все-таки приняли.

Первый опытный образец собрали 31 декабря 1978 года. Эта машина была уже очень похожа на серийную «восьмерку». Но до серии было еще далеко: предстояла тщательная отработка и доводка конструкции.

Совершенно справедливо решили, что без помощи западных компаний революционный конкурентоспособный автомобиль сделать невозможно.



Первый опытный образец ВАЗ-2108.

Для создания и производства машины купили более двадцати западных лицензий. Самый большой вклад в создание ВАЗ-2108 внесло инженерное подразделение компании Porsche. Ветераны завода рассказывали, что учились у немцев не только конструированию, но и передовым методам испытаний и доводки автомобиля. Сотрудничество по проекту с кодовым названием Gamma начали в конце 70-х, а в 1980 году на полигон Porsche отправили и опытный образец – «мул». Это был переднеприводный автомобиль еще в кузове заднеприводного ВАЗ-21011.

Конечно, тщательно изучали зарубежные аналоги. В частности, Volkswagen Golf и Fiat Ritmo. Именно под влиянием Фиата у «восьмерки» сделали лонжероны и пороги, рассчитанные на то, чтобы длинная дверь трехдверного хэтчбека не провисала даже на сильно поезженных машинах.

Кстати, в начале 80-х годов итальянцы сватали Вазу автомобиль SEAT Ronda – испанский аналог хэтчбека Fiat Ritmo, хотя испанская компания уже переходила в руки концерна Volkswagen. В салоне ранней «восьмерки» просматриваются мотивы испанского автомобиля. Но копировать его не стали.

Двигатель ВАЗ-2108 (1,3 л, 76×71 мм) – оригинальная тольяттинская конструкция, но сделанная с оглядкой на аналоги. На стадии разработки обсуждали 13 (!) вариантов камер сгорания, разумеется, с привязкой к существующему на заводе оборудованию. Двигатель «восьмерки» технологически унифицировали с «классическими» моторами по диаметру цилиндров, коренным и шатунным шейкам коленвала. Унифицировали и поршневые пальцы.

Мотор ВАЗ-2108 мощностью 65 л. с. оказался одним из самых мощных



Дальний родственник «восьмерки» – экспериментальный Чебурашка ВАЗ-21101.



Закамуфлированная «восьмерка» на испытаниях.

в классе, уступая лишь 68-сильному двигателю Fiat Ritmo. Сразу предусмотрели и 70-сильный агрегат ВАЗ-21083 (1,5 л, 82×71 мм). По требованию Автоэкспорта для западных рынков создали также вариант ВАЗ-21081 объемом 1,1 л (76×60,6 мм) мощностью 54 л. с. Но спрос на такой мотор оказался невелик, и делали его недолго.

В доводку двигателя огромный вклад внесла фирма Porsche. Как и в конструкцию коробки передач, которую по техническому заданию Вазы разрабатывали совместно с Porsche и с привлечением компании ZF, спроектировавшей, в частности, синхронизаторы.

От идеи использовать детали коробки классических Жигулей отказались из-за жестких требований к компактности. Ведь коробка, как и двигатель, стояла теперь поперечно. Для маломощных двигателей в качестве базовой предусмотрели четырехступенчатую коробку

СЕМЬЯ ЭКЗОТОВ

В Тольятти по эскизам дизайнера Владислава Пашко сделали «восьмерку» с кузовом тарга. Но дело ограничилось опытным образцом.

В 1990 году в качестве эксперимента на ВАЗ-2108

Прототип с кузовом тарга.



для местных тольяттинских ралли поставили вазовский турбодизель рабочим объемом 1,8 л. Машина до финиша не дошла, но не по вине дизеля.

Компания Лада-Консул с конца 90-х годов предлагала полноприводные

ВАЗ-2108 с турбодизелем 1.8.



машины – трехдверный ВАЗ-210834 и пятидверный ВАЗ-210934. На них продольно, на оригинальной раме стоял силовой агрегат Нивы ВАЗ-21213. Автомобили имели обе независимые подвески и дисковые тормоза на всех колесах.

ВАЗ-210834 Тарзан.



С конца 1997 года малыми партиями выпускали ВАЗ-2109–91, ВАЗ-21099–91 и ВАЗ-2115–91 с двухсекционным роторным двигателем ВАЗ-415 мощностью 135 л. с. Машины достигали 200 км/ч.

ВАЗ-2109–91 с роторным двигателем.





передач, для машин с моторами 1.5 – пятиступенчатую.

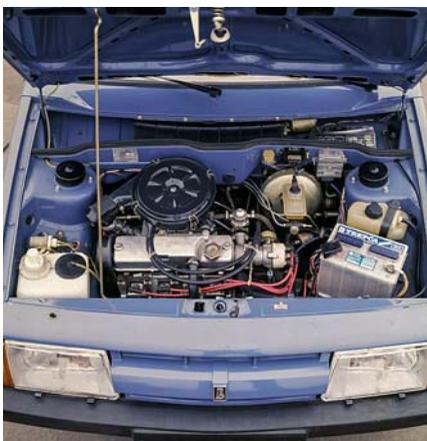
ВАЗ-2108 получил переднюю подвеску типа McPherson и реечное рулевое управление. Сзади – упругая балка и амортизаторные стойки. Кстати, подобная конструкция среди аналогов была только у Гольфа, но геометрия у «восьмерки» совсем другая. На одноклассниках Renault 14 и Fiat Ritmo сзади была поперечная рессора, а у хэтчбеков Opel Kadett и Ford Escort задние пружины и амортизаторы разнесены.

Революционная ситуация

Серийное производство ВАЗ-2108 под немудреным именем Спутник начали в 1984 году. Автомобиль произвел фурор, но и вызвал скепсис, особенно у опытных автолюбителей. Ведь практически всё было «неправильным», от трехдверного кузова и переднего привода до поперечного двигателя и поведения в быстрых поворотах, особенно на скользких покрытиях.

Скепсис и даже раздражение усиливали и «детские болезни» первых машин. Из строя выходили коммутаторы зажигания, ведь «восьмерка» стала первым в СССР серийным автомобилем

Поначалу поперечный двигатель шокировал автолюбителей.



**Прототип
ВАЗ-2108
из музея Porsche.**

**Ранний серийный
ВАЗ-2108 Спутник
с «клювом» на передке.**

с бесконтактной системой. Привод коробки передач позволял неопытным водителям включить вместо первой заднюю, что даже приводило к авариям.

Но многие, в первую очередь молодые покупатели, встретили Спутник с повышенным интересом. Ведь советский автопром новинками, тем более столь необычными, не баловал. Кроме того, машина оказалась очень динамичной и, при наличии определенных навыков, еще и хорошо управляемой.

По паспорту ВАЗ-2108 с двигателем 1.3 достигал 100 км/ч за 15 с, а ВАЗ-21083 с 1,5-литровым мотором – за 14 с. То есть оба автомобиля были динамичнее самой престижной тогда «шестерки» с двигателем 1,6 л, набравшей 100 км/ч за 17 с. А элегантный приземистый, как тогда говорили, клиновидный кузов «восьмерки» оказался ведь еще и вместительным.

Интерес сильно вырос в 1987 году, когда на конвейер поставили пятидверный ВАЗ-2109. Несмотря на консерватизм некоторых покупателей,

«Восьмерка» – первый серийный хэтчбек Волжского автозавода.



Lada Samara Fun

ШЛЯПУ СНИМИ!

По количеству версий-кабриолетов, сделанных на Западе, Лада Самара конкурировала только с Нивой.

В 1990 году по заказу одного из крупнейших дилеров советских автомобилей Scaldia-Volga, в Бельгии сделали прототип San Remo. Кузов спроектировал тольяттинский дизайнер Владимир Ярцев. Вскоре под забавным именем **Lada Natasha** подобные машины стали делать мелкосерийно. В 1990–1996 годах построили 456 автомобилей.

Около 600 открытых машина по имени **Lada Samara Fun** сделала и фирма Deutsche Lada в Германии. На этих автомобилях сохраняли переднюю часть крыши, а тент крепили на пластмассовой панели поверх кузова.

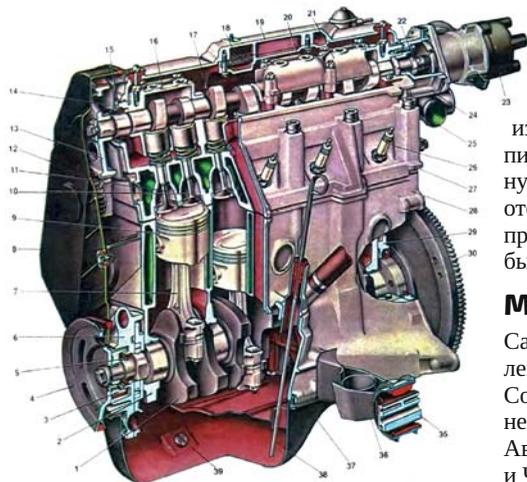
Оригинальный кабриолет на базе ВАЗ-2108 сделали и в Канаде.



Канадский кабриолет на базе «восьмерки».

Lada Natasha





Абсолютно новый двигатель имел ременный привод ГРМ.

«девятка» стала не только самой модной, но и самой престижной советской машиной. Не считая, конечно, «вечной» Волги. Впрочем, она-то постепенно переходила в разряд «стариковских» автомобилей, а «девятка» стала самой молодежной.

Первенство в номинации «престижность» у «девятки» позже отвоевал седан ВАЗ-21099. Его появление в 1990 году совпало и с первым рестайлингом. Исчез чудной «клюв» спереди – самый спорный элемент стилистики теперь уже не Спутника, а Самары. Заодно изменили передние крылья. И в обиход вошло выражение «длинное крыло», то есть – модернизированный, значит, особенно престижный автомобиль. К этому времени с внутреннего рынка ушла версия с двигателем 1.3 и четырехступенчатая коробка передач. Зато внедрили новую, так

называемую высокую панель приборов. Выглядела она солиднее ранней, предельно скромной, но скрипела и зудела. Умельцы тут же стали изобретать всякие прокладки и «закрепители», чтобы заставить панель утихнуть. Впрочем, та или иная доработка отечественных автомобилей для особо придирчивых и опытных автолюбителей была привычна.

Мировое турне

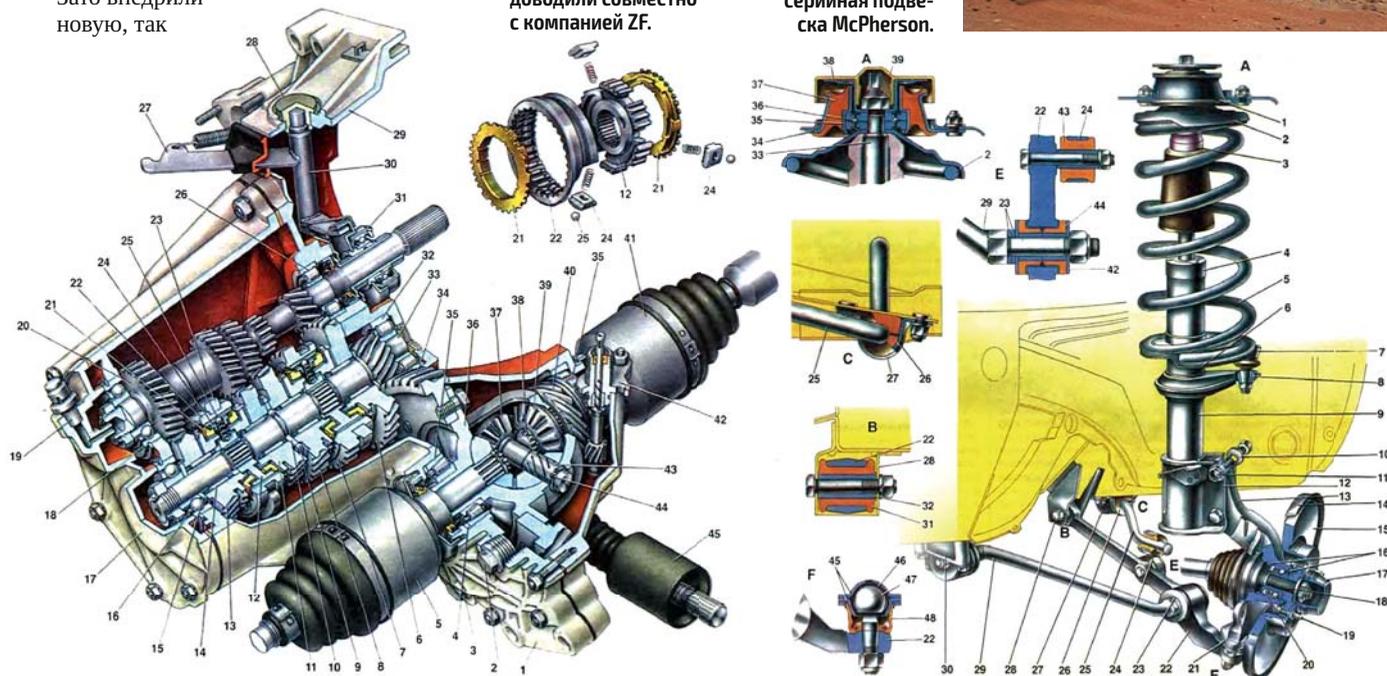
Самара – одна из самых успешных моделей на западных рынках за всю историю Союза. География продаж включала не только европейские страны, но даже Австралию, Канаду, Новую Зеландию и Чили.

Продажи начали во второй половине 80-х с версий с моторами 1.1 и 1.3. Придирчивая и едкая британская пресса, где заднеприводные машины из Тольятти уже хорошо знали, писала о «колоссальном прорыве Лады». Критиковали, правда, качество окраски и сборки. Шутили, что Лады покупают те, у кого дома висит портрет Че Гевары и рассказывали анекдоты. Например, на вопрос «Зачем у Лады обогреваемое заднее стекло?», отвечали: «Чтобы удобнее было толкать автомобиль».

Тем не менее, Самару сравнивали уже не только с чехословацким седаном Skoda и польским хэтчбеком Polonez, но и с западноевропейскими аналогами. Правда, речь шла о машинах с двигателями послабее. Скажем, в тесте журнала «What car?» пятидверную советскую машину Lada Samara 1.3L сравнили с хэтчами Ford Fiesta, Austin Metro и Renault 5 с двигателями объемом

Коробку передач доводили совместно с компанией ZF.

Первая в СССР серийная подвеска McPherson.



Lada Eva

СИЛОВЫЕ ПРИЕМЫ

Понятно, что Самара уже со второй половины 80-х годов стала основной спортивной машиной СССР. Самую экстремальную версию построили в Литве. Завод ВФТС (VFTS, Вильнюсская Фабрика Транспортных Средств), возглавляемый знаменитым советским гонщиком Стасисом Брундзой, соорудил автомобиль Lada Eva. От «восьмерки» остались лишь некоторые наружные детали, «одетые» на пространственный каркас. За сиденьями установили двигатель объемом 1.9 л (блок цилиндров от ВАЗ-2106) мощностью 300 л. с., который приводил задние колеса.

Еще более экстремальная Lada Samara T3 – проект фирмы Poch, успешного экспортера наших автомобилей во Франции. Машина внешне напоминала «восьмерку», но была полноприводной и с двигателем Porsche рабочим объемом 3,6 л. Такие Самары довольно успешно выступали в ралли-рейдах в 1990–1993 годах.

Lada Samara T3



ДИСКОГРАФИЯ



В 1990 году группа «Комбинация» выпустила песню под названием «Твоя вишневая девятка», подчеркнув популярность самого престижного отечественного автомобиля того времени. Не многие наши автомобили стали героями музыкальных композиций.



Lada Samara GLS – один из вариантов зарубежного тюнинга.



до одного литра. При этом самый дешевый из них Ford стоил 5004 фунта, а Самара – 4925 фунтов. Дешевле в классе был только базовый Fiat Uno.

В 1988 году в Великобритании продали около 30 тысяч автомобилей ВАЗ, в основном переднеприводных. Часть машин на Западе дорабатывали. В первую очередь меняли шины и колеса, врезали люки в крыши, а иногда даже украшали Самары пластиковыми накладками, сделанными с той или иной мерой вкуса. Учитывая цену на Западе советских, даже доработанных машин, можно представить, насколько дешево их продавал Союз.

Седан ВАЗ-21099 – самый престижный автомобиль первого поколения Самары.

Ранняя, так называемая низкая панель приборов.

В середине 90-х годов спрос на Самары на Западе стал быстро снижаться. ВАЗ не поспевал за всё более динамичным автомобильным рынком. На одном из самых успешных, британском рынке, в 1996 году реализовали лишь 4500 машин, а годом позже продажи прекратили.

Последней попыткой удержать экспорт стала так называемая Lada Samara Baltic, у нас известная также как Евро-Самара. Машины собирали на заводе Valmet Automotive в Финляндии, который прежде делал, в частности,

«Высокая» панель рестайлинговой версии Самары.

автомобили SAAB. От стандартных «девяток» машину отличала окраска, иные колеса, шины, сцепление, некоторые другие элементы. Но спрос и на такие Лады оказался низким. Часть автомобилей, произведенных в 1996–1998 годах, продали на исторической родине, в России. Стоили они дороже тольяттинских примерно на четверть.

Маршрут в историю

В 1997 году в производство пошел ВАЗ-2115 – первенец семейства Самара-2. Обновление начали с самого престижного седана. Правда, дизайн многим показался спорным. На Запад такие машины уже не поставляли, но на внутреннем рынке они продавались хорошо.



Пятидверный ВАЗ-2109.



Lada Samara Baltic, она же – Евро-Самара.

Вскоре, с появлением ВАЗ-2110, Самара стала играть роль, в которой за десять лет до этого выступали Жигули. Самары предпочитали более консервативные покупатели, скептически относившиеся к новинке.

Справедливости ради: первые «десятки», действительно, на ходу вели себя менее уверенно, чем «девятка». Помнится, мы оценили это осенью

1997 года, сравнивая прежнюю модель с «десяткой» (ЗР № 12, 1997). Правда, «десятка» у нас была еще не товарная, а сделанная по обходным технологиям в опытном производстве.

Последние Самары собрали в 2013 году. То есть Самара всего лишь год не дожила до тридцатилетия.

На дорогах Самар и сегодня еще очень много. Правда, ранние с «коротким крылом» уже редкость, особенно в хорошем состоянии.

ВАЗ-2115 – седан семейства Самара-2.

Не так уж много в нашей истории было легковых моделей. У каждой есть свои адепты и даже фанаты. Но Самара – автомобиль все-таки особенный. Не только потому, что переехал из века в век и из страны в страну. Главное в другом: эта машина стала одним из немногих технических прорывов в нашей автомобильной истории. Нынче подобное сложно представить. А ведь было!

ЗР



Тюнинговая Lada Samara Juno со спортивным британским дизайном.



ВАЗ-2109Ф

ГРУЗОВИКИ

В 1996 году ВАЗ показал опытные двух- и пятиместные фургоны **2108Ф** и **2109Ф**. На базе первого завод, а потом фирма «Лада-Тул» выпускала фургон **ВАЗ-1706 Челнок**.

Около двухсот фургонов ВИС-1705 сделала в 2000–2004 годах и тольяттинская фирма «ВАЗИнтерсервис». Позднее на базе Самары и Самары-2 эта же фирма строила **ВИС-2347** и **ВИС-2347Z** с полурамой, приспособленной для установки разных кузовов.



ВАЗ-1705 Челнок



ВАЗ-2347



Британская Lada Samara 1500SLX

МЕЧТЕ НАВСТРЕЧУ

За рулем – 95 лет! В течение многих лет наш журнал исполняет желания своих читателей.

Автор Михаил Колодочкин



В каждом живет жажда волшебства. Встретить любимого человека, найти интересную работу, увидеть летающую тарелку, прокатиться на автомобиле Джеймса Бонда...

В январском номере 2006 года наш журнал объявил, что готов исполнять желания читателей, если те окажутся необычными, искренними и, конечно же, автомобильными. Условие было простое: присылайте нам свои желания, мы выберем из них самое-самое и постараемся его исполнить. С просьбами подарить машину попросили не обращаться – для этого есть (и до сих пор) Гран-при «За рулем».

Полярные зори

Первыми претендентами на исполнение желания оказались Андрей и Марина из Северодвинска, подавшие увидеть современное автомобильное производство. Андрей – сварщик на Севмаше, Марина – студентка. Мы обещание выполнили: свозили ребят в Париж на завод Citroën! Посмотрели конвейер, покатали по городу на Ситроене С3 и даже посетили Диснейленд (ЗР № 6, 2006).

Забегая вперед, заметим, что третье исполненное желание также исходило от ребят с Севера. Дениса и Ольгу из Полярных Зорь в день свадьбы мы доставили в суздальский ЗАГС на трехсотильном BMW, засветившемся ранее на обложке журнала. Письмо подкупило не только вполне понятным желанием, но и веселой картинкой, где ребята иронично изобразили самих себя.

Вторым поводом для изумления послужил автомобиль. Это был не просто BMW 335i – это была именно та машина с обложки (ЗР № 8, 2007), на которую изначально «запали» ребята. Впрочем, гости на свадьбе тоже не верили в подобные чудеса – всем казалось, что кто-то кого-то разыгрывает. Итоги

– Там, где прекращается желание, прекращается и человек.
Людвиг Фейербах (1804–1872), немецкий философ-материалист

«розыгрыша» – в материале «И дыхание весны шло от них...» (ЗР № 10, 2007). А Ольга даже засветилась на обложке номера!

Сибирский водитель Павел Тимошенко прислал в редакцию совершенно необычное письмо. Его мечта – поставить на трудягу-МАЗ современную автомузыку. Но дальнобойщик из Якутии не кланчил ни денег, ни подарков: ему нужны были всего лишь адреса фирм, торгующих подобными товарами.

И мы выслали ему комплект динамиков, CD-ресивер... А бонусом – энциклопедию журнала «За рулем». Именно книга послужила доказательством тому, что это не розыгрыш. Коллеги уверенно заявили Павлу, что подарки только Якубович по телевизору бесплатно раздает...

Продолжение следует

Уникальный, не имеющий аналогов проект никто не закрывал. И цель не менялась – это не дармовая раздача сокровищ Флинта или Спада. Нам ближе идеология «Алых парусов», когда люди помогают друг другу воплотить мечту своими силами. И мы это сделали.

Что касается денег, то это, увы, первое, что многим приходит в голову. Вспомним примеры из литературы:

У Носова Незнайка с Кнопочкой попросили мороженого, а когда объелись, потребовали автомобиль.

У Бальзака в «Шагреневои коже» Рафаэль первым делом попросил денег.

У Брэдбери его Синья Бутылка исполняла сокровенное желание сема, убивая всех своих обладателей. Потому что смысл жизни тех, кто ее ищет – в самом процессе поиска. Хотелось конца страданиям, безнадежности, нужде. А всё это мгновенно приносила смерть.

У Стругацких в «Пикнике...» измотанный жизнью сталкер, добравшийся до всемогущего Золотого Шара, уже догадался: тот исполняет вовсе не те желания, которые ты ему озвучишь, а истинные, сокровенные. И он просит этого «волшебника» самому разобраться, заглянуть к нему в душу и решить, что же ему нужно на самом деле? Счастья для всех и даром?

Получается, что счастливым, благодаря подаренному волшебству, никто из героев не стал. И мы рады, что сдержали свое слово, помогая нашим читателям не звоном монет, а добрыми делами.

3P



95 лет «За рулем»

НОВЫЙ УРАЛ 6x4

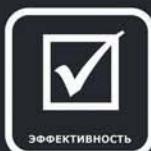
ПОМОЖЕТ ДОСТИГНУТЬ БОЛЬШЕГО



ОБЪЁМ КУЗОВА **20** КУБ. М.
ГРУЗОПОДЪЕМНОСТЬ ДО **21,5** Т.



Гарантия 36 месяцев
или 150 000 км
Межсервисный
интервал до 20 000 км



Грузоподъемность
самосвала до 21,5 т.
Мощный экономичный
двигатель



Новый интерьер и экстерьер
кабины
Современная комбинация
приборов
Оптимальный микроклимат
(кондиционер)

WWW.URALAZ.RU 8-800-100-11-74 ЗВОНОК ПО РОССИИ БЕСПЛАТНЫЙ

УРАЛ

После подписания данного издания в печать в комплектацию, технические характеристики, доступные цвета, стандартное оснащение и опции, во внешний вид и функции автомобилей «УРАЛ» могут быть внесены изменения. В иллюстрациях могут быть изображены принадлежности и элементы дополнительной комплектации, не входящие в базовый объем поставки. Возможны отклонения в цветопередаче, обусловленные техникой печати. За консультациями по представленному продукту рекомендуем всегда обращаться к производителю или официальному дилеру.



Коммерческие автомобили 2023 ГРАН-ПРИ «ЗА РУЛЕМ»

В Москве прошла церемония традиционного Гран-при «За рулем» Коммерческие автомобили. Победители были объявлены на салоне COMTRANS-2023 – самой крупной в России и странах СНГ выставке коммерческого транспорта.

В Гран-при участвовали только новые грузовики, автобусы и прицепы, которые

вышли на российский рынок за последний год. Мы насчитали 22 новинки и поделили их на восемь классов.

Жюри состоит из профессионалов грузового дела – представителей крупных автотранспортных компаний, торговых и ремонтных предприятий. Формула проста: одна фирма – один голос. А кто набрал больше всего голосов – тот и победил.



Легкие коммерческие автомобили (LCV)

За победу в этой номинации боролись три модели, и вот как разделились мнения участников голосования:

Соболь NN	72,7%
Соллерс Атлант фургон	18,2%
Соллерс Арго грузовик	9,1%



Получать статуэтку вышел **Вадим Сорокин, президент и генеральный директор Группы ГАЗ.** Соболь NN

заметно крупнее и просторнее предшественника. Предусмотрено три варианта высоты крыши, но пока доступен только средний (2445 мм). Предлагается в вариантах микроавтобус, грузопассажирский (с двумя рядами сидений) и фургон. Последний можно получить как с полной массой 3,5 т, так и 2,5 т.

Среднетоннажные грузовики

В этой номинации на победу претендовало две модели, и вот как распределились голоса:

Валдай 8	81,8%
МАЗ-4381С0-2520-025	18,2%

Вадим Николаевич

не успел спуститься со сцены, как получил второй приз.

Валдай 8 – дальнейшее развитие Валдая Некст. Грузовик получил более современный и производительный дизельный двигатель G 2.5, позволивший нарастить полную массу до 7,5 т. При этом расход топлива снизился. Улучшена тепло- и шумоизоляция кабины, усовершенствована эргономика.

Магистральные грузовики

Здесь конкуренция оказалась жестче: победу оспаривали четыре модели! Статуэтка ушла в Набережные Челны.

КамАЗ-54901-0070014-СА	63,5%
Dongfeng DFH4180	27,5%
МАЗ-54402L-531-030	4,5%
Dongfeng DFH4186-H05R-930-A02J/A0CJ	4,5%



Иррек Гумеров, заместитель генерального директора по развитию ПАО «КАМАЗ», не сомневался в победе и объявил об увеличении межсервисного интервала со 120 до 150 тысяч км.

Флагманский КамАЗ в сжатые сроки удалось импортозаместить – в нём применено около двух тысяч новых деталей.

Особая гордость – более совершенный двигатель. Перевозчики это оценили!

Строительные грузовики

Среди двух претендентов без особых усилий победил обновленный вариант классического КамАЗа.

КамАЗ-6520-B5	72,7%
МАЗ-6514С9-572-000	27,3%

Вновь получив приз, **Иррек Флорович**, пообещал и впредь радовать строительную отрасль крепкими и выносливыми самосвалами.

Перед нами – дальнейшее развитие знаменитого камского грузовика. В его арсенале усиленная грузовая платформа (вмещает до 20 м³ сыпучих грузов). Номинальная грузоподъемность увеличена до 26,5 т. Плюс радикально улучшена эргономика водительского места.



Соболь NN



Валдай 8



КамАЗ-54901-0070014-СА



КамАЗ-6520-B5



Автобусы малого и среднего классов

Здесь до последнего момента шла борьба ноздря в ноздрю. В итоге статуэтка отправилась в Минск.

МАЗ-206947	45,5%
CityMax 9	40,9%
Соллерс Атлант (автобус)	13,6%



Заместитель директора ОАО «МАЗ» Дмитрий Чаховский впервые получил нашу высокую награду. С почином!

Городской автобус МАЗ-206947 привлекает обновленным дизайном, модернизированным интерьером, а также экономичным и экологичным двигателем, работающим на сжиженном природном газе. Салон рассчитан на 67 пассажиров, мест для сидения – 22.

Автобусы большого класса

В этой категории первенствовал НефАЗ с уже успевшей завоевать признание моделью 5299-31-52.

НефАЗ-5299-31-52	63,6%
Электробус 62181 «Генерал»	36,4%

Поскольку НефАЗ входит в структуру КамАЗа, то за призом вновь вышел **Ирек Гумеров.**

Рестайлинговый пригородный автобус увеличился в размерах, обзавелся накопительной площадкой и аппарелью для перевозки маломобильных пассажиров. Общая вместимость – 86 человек, мест для сидения – 40. Кроме того, увеличена мощность двигателя – до 301 л.с.

Полуприцепы

А самая отчаянная борьба за победу образовалась среди полуприцепов. Еще бы, ведь тут набралось аж шесть претендентов!

Grünwald GR.RF рефрижератор	40,9%
Тонар-Т4-16V (97882) шторный	27,3%
Тонар-97861 изотермический	9,1%
МАЗ-975830-3028-010 шторный	4,5%
Meusburger	
Новтрак SP-451, шторный	13,7%
Orthaus 16.5, шторный	4,5%



Сергей Тимошенко, руководитель отдела продаж Grünwald, особый упор в своей речи сделал на то, что Grünwald не копирует

зарубежные аналоги, а делает полуприцепы исходя из собственных компетенций.

Флагман прицепной техники производителя из Калининграда имеет грузоподъемность 30 т.

Двигатель

Жюри уверенно отдало победу флагманскому камазовскому мотору. Мощность + экономичность = победа.

КамАЗ Р6, семейство 910.50	68,2%
G 2.5, дизельный (Нижний Новгород)	31,8%

Рекордный улов: четыре статуэтки! **Иреку Флоровичу** в пору было увозить призы на одной из камазовских машин.

КамАЗ Р6 – продукт импортозамещения. Пришел на смену агрегату, который ставился на флагманский грузовик К5 до «развода» с Мерседесом. У него рабочий объем выше, чем у прежнего (13 л против 12-ти), мощность увеличена с 450 до 460 л.с. А расход топлива при этом даже сократился.



МАЗ-206947



НефАЗ-5299-31-52



Полуприцеп-рефрижератор Grünwald GR.RF



Дизель КамАЗ-910.50

550

сил развивает дизель Weichai седельного тягача MA3-541SA5 для работы в 44-тонном составе. Это прямой конкурент импортозамещенного КамАЗа-54901 серии K5.



1

-скатную ошиновку заднего моста имеет новый полноприводный Урал-80 (он же 43206-67). Под капотом – 4-цилиндровый дизель ЯМЗ-535 на 238 сил. Полная масса – 12,6 т.

КОНКУРЕНЦИЯ? КОНКУРЕНЦИЯ!

Самым интересным итогом выставки Комтранс-2023 стала экспансия нижегородских автостроителей в сегмент тяжелых грузовиков, где всегда доминировал КамАЗ, тогда как КамАЗ, наоборот, пошел в легкие и средние классы, где правил бал ГАЗ.

Метод расширения модельного ряда в обоих случаях один – использование китайских конструкций под собственными эмблемами.

Причем в случае с Нижним Новгородом – под новым логотипом



из букв VA, обозначающим обособленный бренд Валдай и продвигаемым не заводом, а дистрибьютером СТТ.

Показаны седельный тягач **Валдай 45** (у всех машин цифра обозначает полную массу, в данном случае – состава), самосвал Валдай 33, шасси Валдай 18. Всё это – перелицованные «китайцы» Foton, сборку которых планируют наладить в Нижнем.

Интереснее собственные новинки ГАЗа. О модернизированном Валдае 8 с новым



локализуемым дизелем G 2.5 мы уже рассказывали (3P № 9, 2023). А теперь появился и **Валдай 12** с элементами шасси Газона Некст, локализованной кабиной Foton со спальным местом и 170-сильным дизелем ЯМЗ-530. Коробка пере-
дач – новая отечественная шестиступка.

Важно, что 12-тонный Валдай не попадает под систему оплаты дорог Платон. Предлагает четыре варианта колесной базы, у всех – рама с цельными прямыми лонжеронами. Кто сказал «перегруз»? В любом случае надеемся, что дисковые «по кругу» тормоза с пневмоприводом и АБС сдуют.



Линейка среднетоннажников КамАЗ Компас на базе грузовичков JAC расширена небольшой моделью **Компас 5**. Среди примерно тридцати новинок, показанных КамАЗом на выставке, была даже экспериментальная пневмоподвеска для линейки Компасов, чья полная масса может достигать 12 тонн. Простой жизни у Валдаев не ожидается!

В сегменте тяжелых грузовиков лидерство КамАЗа пока вне сомнений. Отметим «импортозамещенный» тягач модели 54901 поколения K5, в котором не только стоят узлы от отечественных или китайских поставщиков, но и попутно улучшен комфорт, а также снижен расход топлива.

Среди городских автобусов КамАЗ, в частности, выставил модель Вега на 65 человек (мест для сидения – 21) с задней пневмоподвеской, разработанный вместе с СимаЗом. А ГАЗ показал под маркой ЛиАЗ автобус Сити-макс 12 с новым дизелем ЯМЗ-537.

В целом есть ощущение, что импортозамещение сказывается на комтрансе куда быстрее и положительнее, чем на рынке легковых машин. Новинки много, и это не только автомобили – так же двигатели, коробки передач, мосты и другие узлы отечественной разработки и производства. А здоровая конкуренция – путь к выгодным ценам.



10,4 м³ вмещает самый просторный вариант китайского фургона Foton Toano, дистрибуцией которого совместно с Автодомом занимается компания МБ РУС – бывшее представительство марки Mercedes-Benz.



ПОЛНОЛАПЫЙ СОБОЛЬ

Из легкой техники ГАЗ привез на Комтранс несколько интересных машин – в частности, «скорую помощь» на базе Газели NN заводского производства с задней пневмоподвеской и прототип электрофургона для служб доставки SDV 3.5 ❶.



Но самая долгожданная премьера – полноприводный **Соболь NN ❷**. С прежним Сободем 4x4 – ничего общего. Спереди теперь независимая подвеска ❸ а демультитпликация в планетарной (без цепи) раздаточной коробке увеличена до 2,8! ❹ Полный привод подключается шайбой, и уже «в базе» есть принудительные передняя и задняя блокировки. Весьма вероятно, что появится и offroad-версия на «злых» шинах. Под капотом – 150-сильный дизель



G 2.5, коробка – 6-ступенчатая. В продаже ждем в 2024 году.

А обычный **Соболь NN ❸ в варианте микроавтобуса** уже продается – примерно за 3,8 млн рублей. В широком (больше 2 м) и высоком (почти 2,5 м) кузове вольготно размещаются шесть пассажиров и водитель на поддресоренном кресле. В их распоряжении – две климатические установки, USB-розетки, камера заднего вида. Второй ряд сидений можно переставить «спиной вперед», а третий – двигать на салазках по всему салону. Обе «лавки» раскладываются в спальные места. Правда, отделка лоском не отличается.

Такой машине нужна и автоматическая коробка передач – поэтому ГАЗ показал первый прототип «двухпедальной» Газели NN. Пока это робот с одним сцеплением и пятиступенчатой коробкой – если решат осваивать в производстве, то КПП возьмут шестиступенчатую. Заявлено, что все комплектующие, включая актуаторы, отечественные.



KAMAZ-54901

- КОМФОРТАБЕЛЬНАЯ КАБИНА ШИРИНОЙ 2,5 М С РОВНЫМ ПОЛОМ
- ЭКОНОМИЧНЫЙ ДВИГАТЕЛЬ КАМАЗ МОЩНОСТЬЮ 460 Л.С.
- МУЛЬТИМЕДИЙНАЯ СИСТЕМА С СЕНСОРНЫМ ЭКРАНОМ И НАВИГАЦИЕЙ
- МЕЖСЕРВИСНЫЙ ИНТЕРВАЛ ДО 120 000 КМ



КАМАЗ-ЛИЗИНГ

- АВАНС от 0%*
- ЛИЗИНГОВЫЕ КАНИКУЛЫ
- РАСПРОДАЖА КАМАЗ-5490 С ПРОБЕГОМ

*Аванс 0% предоставляется при положительном результате АФХД на основании полного пакета документов. Подробную информацию о программах приобретения автотехники КАМАЗ в лизинг читайте на сайте www.kamazleasing.ru. Лизинг автотехники осуществляет АО «Лизинговая компания «КАМАЗ».

KAMAZ

8-800-555-00-99

www.kamaz.ru, callcentre@kamaz.org



ТРАНЗИТОЗАМЕЩЕНИЕ

Как поживает завод Соллерс в Елабуге, сменивший Транзиты на Атланты? *Автор Александр Виноградов, фото: Дмитрий Конин*

В прошлый раз я был на заводе Соллерс в Елабуге полтора года назад, когда здесь еще выпускали фургоны Ford Transit. С тех пор изменились две вещи.

Первое: количество выпускаемых автомобилей пока сильно меньше. А второе – это сами фургоны: теперь вместо Транзита тут выпускают Соллерс Атлант, в девичестве JAC Sunray. Повлияла ли смена модели на качество сборки?

Линия жизни

Ford ушел, но производственное оборудование осталось. И это новость хорошая, ведь к качеству наших Транзитов у меня вопросов не было.

Один из ключевых элементов сварочной линии – клещи. Они универсальны,

в автоматическом режиме определяют необходимую силу тока, усилие нажима и прочее. Только штампованные панели кузова пока импортируются. Но это пока, свои штампы появятся во втором квартале 2024 года.

Сталь тоже будет отечественной. Кто будет ее поставлять, пока не ясно. Но вариантов немного – только Северсталь и «Магнитка» делают качественный автомобильный лист.

Не изменилась и окрасочная линия, где попеременно с Атлантами красятся премиальные Ауруссы. Впрочем, также было при жизни Транзита. После грунтования и окраски все кузова отправляются в зону крупноузловой сборки. Там происходит установка ходовой части, элементов салона, проводки – и силового агрегата.

Сохранили весь процесс контроля качества, который разбит на нескольких этапов. Это контроль качества сварки, окраски, герметичности и финальный контроль. Также каждый грузовичок после сборки проезжает по испытательному маршруту.

Локализация грядет

Пока доля импортных комплектующих высока, а российских – предельно низка. Почти сразу на Атланты стали ставить наши коммерческие шины Кама, что логично, учитывая близость Нижнекамска.

В 2024 году должны перезапустить простаивающее со времен ухода легкового Форда моторное производство. Будут локализованы два дизеля: старший 2.7 мощностью 150 л.с. и двухлитровый 130-сильный, который устанавливается на Соллерс Арго, выпуск которого начали в Ульяновске.

Базовый мотор 1.9 останется импортным, но со временем его заменит локализованный двухлитровый. Также будет освоено производство шестиступенчатой механической коробки передач.

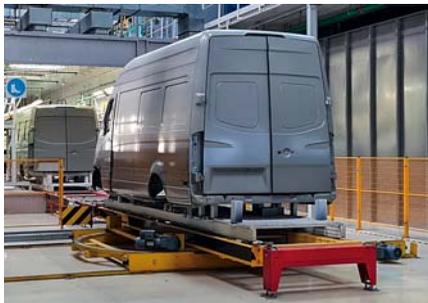
Модельная линейка тоже будет расширяться. У Атланта появится полный привод. Есть запрос и на автоматическую коробку. Также ведутся переговоры о запуске еще одной модели. Это точно не пикап Т6. Он будет собираться во Владивостоке.

Да, но...

Оптимизмом заводчан хочется заразиться. С запуска производства Атланта прошло меньше года, но уже собрано



Каждый выпущенный фургон испытывается на заводском мини-полигоне.



12 тысяч машин. Для коммерческой техники неплохо. Но есть два существенных «но».

При годовой мощности завода в 150 тысяч машин это мало.

Второй момент – это сам объект производства. Для полноценной замены ушедшего Транзита нужно не только наращивать долю наших комплектующих, но и модернизировать Атлант. В нынешнем виде к нему есть вопросы – например, по эргономике – и мы писали об этом не раз. **ЭР**



Сварочная и окрасочная линия осталась той же, что была при Форде.



Ford ушел, но оборудование осталось

С помощью таких панелей проводится контроль герметичности кузова. Для наглядности кузов можно заполнить воздухом с дымом, чтобы место утечки было видно сразу.

Если какой-то параметр качества не проходит проверку, автоматическая система не даст получить ЭПТС.



КУПИ ОБНОВЛЕННЫЙ АБС 58140V!

**ОБЪЕМ БАРАБАНА
10 КУБ.М.**



**ВЕДУЩИЕ МОСТЫ
16 Т**



**ПОЛНАЯ МАССА
40,5 Т**



КАМАЗ-ЛИЗИНГ

- АВАНС от 0%*
- ЛИЗИНГОВЫЕ КАНИКУЛЫ
- РАСПРОДАЖА КАМАЗ-5490 С ПРОБЕГОМ

*Аванс 0% предоставляется при положительном результате АФХД на основании полного пакета документов. Подробную информацию о программах приобретения автотехники КАМАЗ в лизинг читайте на сайте www.kamazleasing.ru. Лизинг автотехники осуществляет АО «Лизинговая компания «КАМАЗ».

KAMAZ

8-800-555-00-99

www.kamaz.ru, callcentre@kamaz.org

Весь товар сертифицирован. Реклама. Не является официальной офертой.

ПОЛУКАПОТНИК



Цена в России
от 2 480 000 ₽

Пытаемся найти двигатель на малотоннажном грузовичке BAW T7, который будет выпускаться в Брянске.

Автор Александр Виноградов, фото: Дмитрий Конин

Легкие коммерческие автомобили – золотая жила. Спрос был, есть и будет! И конкурентов Газели будет много. Мы поехали на одной из таких машин. Это «полуторка» BAW T7, которую будут выпускать в Брянске и Благовещенске под именем BNM.

В поисках мотора

Компоновка T7 – полупикапная. Грузоподъемность – 1,5 тонны. Мотор – бензиновый, объемом два литра, мощностью 133 л.с.

Но открываю капот, чтобы глянуть на двигатель, а там его нет! Только бачки системы охлаждения и омывателя, вакуумный усилитель тормозов... и всё! Хорошо, лезу в кабину и ищу петли на передних сиденьях. Точно, доступ

BAW T7

Длина/ширина/высота/база 5985/1880/2050/3600 мм
 Полная масса 3240 кг
 Размеры грузовой платформы 3000/1780/380 мм
 Максимальная скорость 105 км/ч
 Двигатель бензиновый, Р4, 16 клапанов, 1962 см³;
 98 кВт/133 л.с. при 5600 об/мин;
 200 Н·м при 3600–4600 об/мин
 Топливо/запас топлива АИ-92/55 л
 Трансмиссия задний привод; М5

к двигателю из салона. Но между сиденьями большая консоль. Как так?

Откидываю водительское кресло – под ним доступ к фильтрам и масляному щупу. Под правым сиденьем можно добраться до аккумулятора и блока предохранителей. А если придется менять свечи? Тогда не повезло, ибо зазор между клапанной крышкой и полом – несколько сантиметров. То есть для

замены свечей нужно снимать всю центральную консоль в салоне.

Компоновочных парадоксов у T7 хватает. Порог высок, забираться в кабину неудобно. При этом выпускная система с топливным баком висит низко и на грунтовке их легко снести. Сам бак – на полсотни литров, что для коммерческой техники с бензиновым мотором откровенно мало. Даже с заявленным расходом в 10 л/100 км можно проехать от силы 500 верст.

Но это в пустом состоянии, а в грузе аппетит раза в полтора больше. К тому же даже на пустой машине я ощущал некоторую нехватку тяги – так и вспомнил Газель Бизнес с дохлым мотором УМЗ. Единственной альтернативой служит битопливный двигатель с возможностью ездить на метане, но у того еще на 10 сил меньше.

И к шасси есть вопросы. Говорить о какой-то управляемости с полностью рессорной подвеской не приходится. Китайские инженеры не поскупились на число листов – даже спереди их по пять штук! Наверное, это хорошая новость для любителей жёсткого перегруза, но с такими пакетами ездить на пустой машине невозможно. Каждый шов, каждый стык воспринимается словно высокий «клеячий полицейский». По плохому асфальту T7 скорее скачет, нежели едет.

Внерыночный инструмент

На многие просчеты BAW T7 можно было бы закрыть глаза при адекватной цене. Но с учетом доставки до Москвы самый простой BAW стоит 2,5 млн рублей. А наиболее дорогая версия с двойной кабиной и газобаллонным оборудованием стоит почти 3 млн.

Возможно, с началом российской сборки цена немного упадет. Но для хорошего спроса она должна быть сильно ниже. Впрочем, и Газели теперь стоят столько, что плакать хочется. **3P**



Доля неприкрытого металла неприлично высока. Из-за этого в салоне очень шумно.

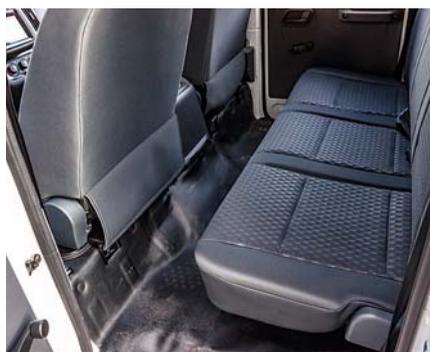
У BAW колеса непривычного размера 175/80 R14. На рынке есть выбор таких шин, в том числе и российских, но нужно использовать покрывки с «грузовой» пометкой С.





Под «капотом» только расширительный бачок и бачок омывателя. Доступ к двигателю – через салон.

Передняя панель выглядит неплохо, но продуманной организацией пространства салон не блещет. Руль не регулируется, а в однорядной кабине не регулируется даже спинка сиденья водителя.



Вынести больше десяти минут на скамейке второго ряда нереально. Сидеть неудобно, ноги деть некуда.

Колесная база у всех версий одинакова, но отличается размер платформы. При сдвоенной кабине ее длина 3 метра, с одинарной – на 0,8 м больше. Погрузочная высота – почти метр.



 СБЕР
ЛИЗИНГ

30
ЛЕТ

Лизинг автомобилей KAMAZ

от 0%
аванс

до 7 лет
срок лизинга

Особые условия
страхования



KAMAZ

 СБЕР ЛИЗИНГ

8-800-555-00-99

8-800-555-55-56

www.kamaz.ru

www.sberleasing.ru

callcentre@kamaz.org

info@sberleasing.ru

ПАРКУЙТЕСЬ ВНИМАТЕЛЬНЕЕ

Припарковался на свободном парковочном месте, но левым бортом немного залез на соседнее инвалидное место. При этом саму парковку оплатил. В итоге машину эвакуировали и выписали штраф за парковку на инвалидном месте. Насколько законно такое решение ГИБДД ЦАО Москвы?

Сергей Иванович, г. Москва

На основе приведенного вами описания всесторонне оценить законность действий сотрудников Госавтоинспекции не берусь. Это можно было бы сделать в рамках рассмотрения жалобы, поданной в установленном порядке вышестоящему должностному лицу. Но, как представляется, раз вы не отрицаете факта частичного размещения вашего транспортного средства на парковочном месте для инвалидов, то оснований для отмены постановления о привлечении к ответственности по части 2 статьи 12.19 КоАП РФ за нарушение правил остановки или стоянки транспортных средств в местах, отведенных для остановки или стоянки транспортных средств инвалидов, не вижу. Задержание транспортного средства, вероятно, также было применено на законных основаниях, установленных частью 1 статьи 27.13 КоАП РФ.

ПАРКОВКА ПОПЕРЕК

Эвакуировали мой Smart за то, что стоял не вдоль, а поперек дороги. Длина машины – 2,7 метра, такая же ширина у грузовика. Это законно?

Алексей, г. Москва

По общему правилу, сформулированному в пункте 12.2 ПДД, при остановке или стоянке ставить транспортное средство разрешается в один ряд параллельно краю проезжей части. Парковка под углом к краю проезжей части возможна только в случае, если это предписывает сочетание дорожного знака 6.4 с одной из табличек 8.6.4–8.6.9 и линии дорожной разметки, а также допускает конфигурация (местное уширение) проезжей части. Ответственность за нарушение данного требования может наступить по части 4 (в Москве и Санкт-Петербурге – по части 6) статьи 12.19 КоАП РФ. Данное правонарушение также является основанием для задержания транспортного средства в соответствии с частью 1 статьи 27.13 КоАП РФ.

ЭЛЕКТРОННЫЙ ПТС

На вторичке много машин с электронными ПТС. Стоит ли их избегать? Можно ли попросить продавца получить бумажный ПТС перед продажей?

Р. Габоев, Самарская область

Причин, по которым у транспортного средства отсутствует привычный ранее бумажный паспорт транспортного средства, может быть несколько, включая, например, его утрату, порчу, исчерпание свободных полей и тому подобное.

На вопросы читателей отвечает

начальник Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения МВД России генерал-лейтенант полиции

Михаил Черников



Присылайте ваши вопросы к Госавтоинспекции на адрес редакции или на gibdd@zr.ru

В таком случае владелец транспортного средства до 1 ноября 2020 года мог оформить как дубликат паспорта на бумажном носителе, так и электронный паспорт. После указанной даты, согласно решению Евразийского экономического союза (Россия, Армения, Беларусь, Киргизия, Казахстан), оформить документ на бумаге на территории РФ больше невозможно.

Таким образом, электронные паспорта ТС, оформленные в последнее время, являются безальтернативными. Следовательно, просьба к продавцу оформить бумажный паспорт невыполнима. В то же время вы можете попросить его получить выписку из электронного паспорта транспортного средства – через многофункциональный центр предоставления государственных и муниципальных услуг или через портал системы электронных паспортов (portal.elpts.ru).

ТРИКОЛОР НА НОМЕРЕ

Слышал, что теперь российский триколор на номерах стал обязательным. Надо ли менять номера без него?

Михаил Квасневский, г. Санкт-Петербург

В настоящее время ведется подготовка проекта изменения ГОСТ Р 50577–2018 «Знаки государственные регистрационные транспортных средств. Типы и основные размеры. Технические требования», которым действительно предусмотрено обязательное размещение на государственных регистрационных знаках транспортных средств изображения Государственного флага Российской Федерации. После принятия и вступления в силу в установленном порядке указанного изменения национального стандарта замена знаков, не имеющих изображения Государственного флага РФ, может быть осуществлена по желанию владельца транспортного средства.

НЕ ПОСТАВИЛИ НА УЧЕТ

Проживаю в Луганске. В Москве купил машину и попросил сестру зарегистрировать ее. Записался на сайте госуслуг, оставил доверенность, но сестре отказали. Говорят, должен был прийти сам – либо пусть записывается на прием сестра. Я далеко, а у сестры нет учетной записи на госуслугах. Как теперь быть?

А. М., ЛНР

Отказали в приеме вашей сестре правомерно. Федеральный закон от 27 июля 2010 г. № 210-ФЗ «Об организации предоставления государственных и муниципальных услуг» допускает обращение в орган, предоставляющий государственную услугу (в данном случае – в Госавтоинспекцию), как самого физического лица, так и уполномоченного им соответствующей доверенностью представителя. Однако в этом случае подавать заявление ваша сестра должна от своего имени. В сложившейся ситуации ваша сестра может обратиться непосредственно в регистрационное подразделение Госавтоинспекции в порядке «живой» очереди.

ОТВЕТЫ
ГИБДД

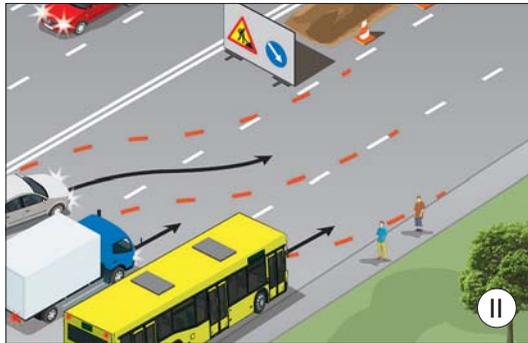
I. Как поступить водителю седана, ожидающего разрешающего движение прямо сигнала светофора, которому сзади настойчиво сигналит бензовоз?

- 1** – невозмутимо ожидать включения разрешающего сигнала
- 2** – повернуть направо
- 3** – постараться освободить полосу движения, сместившись вперед и левее, но не создавая препятствий для движения транспортных средств с других направлений



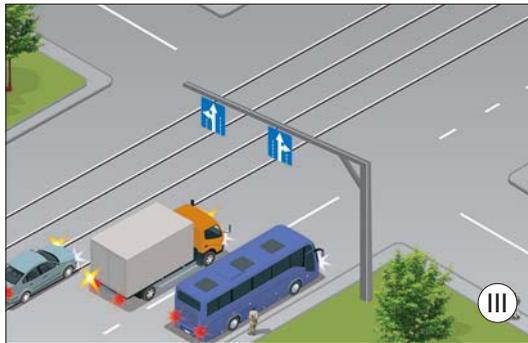
II. У какого автомобиля преимущество?

- 4** – грузового
- 5** – легкового



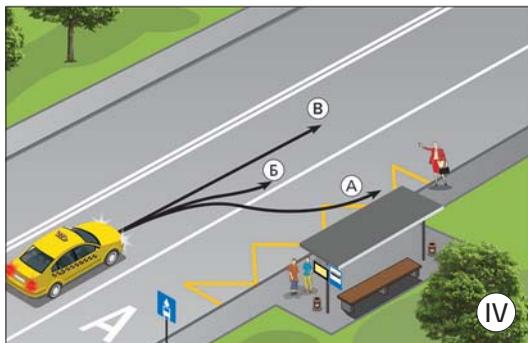
III. Намереваясь повернуть налево, водитель легкового автомобиля:

- 6** – пользуется преимуществом перед грузовиком
- 7** – обязан уступить дорогу грузовику
- 8** – обязан перестроиться правее



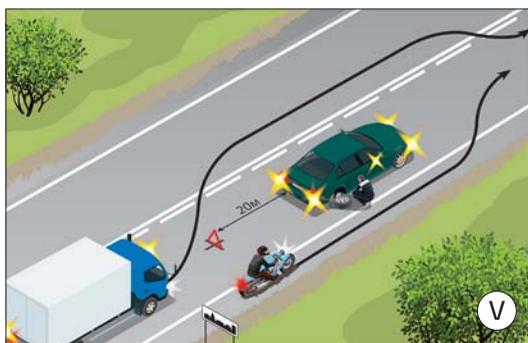
IV. Девушка вызвала такси через мобильное приложение. Как поступить в этой ситуации приехавшему на вызов таксисту, чтобы посадить пассажира?

- 9** – остановиться на автобусной остановке, не создавая помех движению маршрутных транспортных средств (А)
- 10** – остановиться у края полосы (Б)
- 11** – проехать дальше и подыскать другое место для безопасной посадки (В)



V. Кто из водителей нарушил Правила дорожного движения?

- 12** – водитель грузовика
- 13** – водитель мотоцикла
- 14** – водители легкового автомобиля и мотоцикла
- 15** – все водители



Ответы на задачи: 1, 5, 8, 11, 14

I. Стрела дорожной разметки 1.18 разрешает движение из правой полосы прямо (приложение 2 к ПДД РФ), но для этого необходимо дождаться включения разрешающего сигнала светофора. Следовательно, нарушений в действиях водителя седана нет. Попытка подвинуться влево и вперед, чтобы освободить пространство для проезда бензовоза, неминуемо приведет к пересечению стоп-линии и сплошной линии разметки 1.1, отделяющей соседнюю полосу. За первое нарушение могут оштрафовать на 800 рублей по части 2 статьи 12.12, за второе – на 500 рублей по части 1 статьи 12.16 КоАП РФ. Разумеется, оранжевый проблесковый маячок, включенный на бензовозе, никаких преимуществ в движении не предоставляет (пункт 3.4 ПДД РФ). А вот использование его водителем звукового сигнала без цели предотвращения ДТП влечет ответственность в виде предупреждения или штрафа 500 рублей по статье 12.20 КоАП РФ.

II. Оранжевая прерывистая линия разметки, нанесенная перед сужением дороги в месте проведения работ, – временная, и водители должны руководствоваться ей (приложение 2 к ПДД РФ). Продолжая движение прямо, грузовик фактически меняет полосу, то есть перестраивается, следовательно, его водителю необходимо уступить дорогу транспортному средству, движущемуся попутно в соседней полосе (пункт 8.4 ПДД РФ). За непредоставление преимущества при перестроении вынесут предупреждение или оштрафуют на 500 рублей по части 3 статьи 12.14 КоАП РФ.

III. Поскольку направления движения по полосам проезжей части регламентированы дорожными знаками 5.15.2, маневры должны выполняться с соответствующих полос (пункт 8.5 ПДД РФ). Поворот налево с трамвайных путей запрещен. В противном случае водителю грозит штраф в размере 1000–1500 рублей по части 2 статьи 12.16 КоАП РФ.

IV. Пункт 12.1 ПДД РФ разрешает останавливаться на обочине, а при ее отсутствии – у края проезжей части. Поскольку такси заранее не перестроилось на полосу для маршрутных транспортных средств, сделать это в данный момент не позволяет сплошная линия разметки 1.1. Ее пересечение чревато предупреждением или штрафом в размере 500 рублей по части 1 статьи 12.16 КоАП РФ. За остановку во второй полосе оштрафуют на 2000 (в Москве и Санкт-Петербурге – 3000) рублей по части 4 (б) статьи 12.19 КоАП РФ. Следовательно, таксисту и пассажиру остается только искать другое место для «рандеву».

V. Линию разметки 1.11 можно пересекать со стороны прерывистой (приложение 2 к ПДД РФ), поэтому в действиях водителя грузовика нарушений нет. Мотоциклист едет по обочине, что противоречит пункту 9.9 ПДД РФ и чревато штрафом в размере 1500 рублей по части 1 статьи 12.15 КоАП РФ. Водитель легкового автомобиля не отвел транспортное средство на обочину, как того требует пункт 12.6 ПДД РФ, а предпочел менять колесо прямо на проезжей части, создавая препятствие и опасность для себя и других участников движения. За это его оштрафуют на 2000 рублей по части 4 статьи 12.19 КоАП РФ.

Допустимо ли при обслуживании современного автомобиля переставлять местами передние и задние колеса для их равномерного износа?



Александр Виноградов,
редактор

Не только допустимо, но и полезно. Однако при этом нужно помнить о двух вещах. Если рисунок протектора направленного типа, нельзя переставлять колеса с одного борта на другой: в этом случае шина не обеспечивает должных сцепных свойств. И второе: у некоторых автомобилей может отличаться размер передних и задних шин. Разумеется, в этом случае о перестановке колес с одной оси на другую не может быть и речи.

Есть ли в современном автомобиле разумное место для механических переключателей? Или тачскрины окончательно победили?



Кирилл Милешкин,
редактор

На это можно посмотреть с трех точек зрения. Первая – мода. Против неё не попрешь. Верность классике по мере сил сохраняют разве что люксовые марки вроде Rolls-Royce и Bentley. Вторая – экономика. Дисплеи и софт уже в среднем дешевле, чем производство уникальных для каждой модели блоков клавиш. Ведь экраны универсальны, отличаются только диагональю и выпускаются сотнями миллионов штук для разных индустрий. По этой же причине, кстати, даже дешевые машины переходят на цифровые комбинации приборов.

Третья точка зрения – функциональная. В современных автомобилях столько опций и тонких настроек, что без разветвленного меню с ними всеми не разобраться. Поэтому тачскрин попросту необходим.

С какой целью автопроизводители производят быстроходные массовые автомобили, если практически повсеместно скорость движения ограничена?



Никита Гудков,
заместитель главного редактора

Начнем с того, что управление быстрым и динамичным автомобилем – ни с чем не сравнимое удовольствие, и люди готовы за него платить. Даже в рамках ПДД – одно дело разогнаться до разрешенных 80 км/ч секунд за 15, и совсем другое – за пять.

Хорошая динамика – это и важный фактор активной безопасности: выезд с прилегающих территорий без помех окружающим, обгоны без риска. На скоростях выше 80–100 км/ч, когда аэродинамическое сопротивление сильно растет, мощность мотора становится очень важна. А в России есть трассы с разрешенным режимом 130 км/ч. Словом, быстрый автомобиль хоть и дороже, но приятнее и безопаснее.

Почему вновь муссируется вопрос о наказании за среднюю скорость? Это реально повлияет на безопасность или же продвинет интересы производителей соответствующей техники?



Сергей Зиновьев,
редактор

Минтранс готовит поправки в КоАП РФ и ПДД – в законах появится новый термин «средняя скорость движения транспортного средства». Без него замер средней скорости был не вполне легитимным, из-за чего его в итоге и отменили.

Смысл измерения средней скорости понятен: некоторые водители на длинном участке без камер несутся как угорелые, а под камеры сбрасываются. По большому счету, поправки – действительно забота о безопасности. Ведь для наполнения бюджета и поддержки производителей достаточно просто еще больше натянуть камер, фиксирующих мгновенную скорость и прочие нарушения. Впрочем, нет статистики, которая бы однозначно говорила, что именно из-за превышения средней скорости происходит много аварий.

В каких случаях покупка контрактного мотора предпочтительнее капремонта?



Алексей Ревин,
редактор

Качественный капитальный ремонт обходится вдвое-втрое дороже, чем контрактный мотор. Его покупка однозначно целесообразна, если:

- автомобиль совсем старый и его цена сопоставима с ценой капремонта;
- двигатель многоцилиндровый и имеет очень сложную конструкцию;
- двигатель редкий и на него нет запчастей;
- в округе нет квалифицированных ремонтных мастерских;
- автомобиль нужно срочно восстановить или продать.

Каким образом производят отечественные масла, если поставки импортных компонентов прекращены?



Михаил Колодочкин,
обозреватель

По нашим сведениям, в 2022 году импорт присадок сохранился на уровне свыше 60%. Но место прежних международных поставщиков, в основном, заняли китайцы. Их нынешняя доля в поставках – более 90%. Негативных последствий пока что не наблюдается, однако всё покажет время.

Что касается отечественных присадок, то пока что их разработки имеют только лабораторные масштабы. Зато базовые масла групп 1, 2, 3 и 3+ производят и в России.



А ЗНАТЕЛИ ВЫ?

ПРИЗЕМЛИТЬСЯ НА ГРУЗОВИК

«Летающий мотоцикл» Ка-10 – одноместный вертолет, построенный еще в 1949 году под руководством Николая Камова. При собственной массе 239 кг вертолет мог перевозить до 131 кг груза. Скорость составляла до 120 км/ч при высоте подъема 2500 м. Дальность полета – примерно 150 км. Мощность мотора – 55 л. с.

Первые образцы машины использовали для нужд военно-морского флота. Позднее в обозначении улучшенных модификаций с доработанной системой управления и модернизированным оперением появился символ М. В 1953 году Ка-10М участвовал в параде в честь Дня авиации, проводимом в Тушино. Гвоздем программы была посадка машины в кузов грузовика ЗИС.



ЖИГУЛИ И АКП

Жигули с двумя педалями, о которых в СССР никто даже и не мечтал, реально существовали, пусть и в смешных количествах. Этим время от времени баловались импортеры тольяттинских машин в странах Западной Европы. Поскольку автомат ТН180, разработанный корпорацией GM, отлично подходил к тому же Фиату 124, то не было особых проблем применить его и на Жигулях третьей, пятой и других моделей.

В салоне всё было очевидно, а под капотом требовалось разместить радиатор для охлаждения жидкости АКП. Какое-то количество таких машин в результате реэкспорта даже вернулось на родину.



НА ИСПУГ

Когда при обороне Одессы в 1941 году защитникам стало не хватать бронетехники, было решено экстренно создать из подручных средств машины, способные не только воевать, но и оказывать психологическое воздействие на врага. С этой целью было срочно изготовлено примерно полсотни бронированных тракторов, вскоре получивших условное название НИ-1, то есть «На испуг».

Поначалу их оснащали 37-мм орудиями от утилизированных танков, но центр тяжести оказался слишком высоко, а потому орудия заменили на пулеметы. Были варианты и с самодельными вращающимися башнями с парой пулеметов. Танки с включенными фарами и сиренами лязгали и грохотали, успешно порождая панику в стане врага, на некоторых машинах при этом стояли внушительные муляжи орудий. Свою задачу бронетракторы выполняли до конца обороны города.



ВАЗ МОДЕЛИ «УРАГАН»

Помимо Жигулей и Самар, на ВАЗе в конце 80-х годов производили в ограниченных количествах самосвал Ураган. Размеры машины были внушительными: длина – более полуметра! Цена новинки составляла 7 руб 50 коп. Железный игрушечный грузовик выпускался в разных вариантах – с опущенными и поднятыми стеклами в дверях.

А СУДЬИ КТО?

Легкий плавающий танк «Объект 934», он же – «Судья», по замыслу должен был совмещать маневренность, скорость, достаточную огневую мощь и надежную защиту – вплоть до использования после ядерных ударов. Скорость по воде должна была достигать 12 км/ч, по шоссе – 60 км/ч.

Образец такой машины с броней из алюминиевых сплавов был создан в 1975 году. Запас хода составлял 600 км, по шоссе машина разогналась до 70 км/ч. «Судья» мог десантироваться с Ан-22 и Ил-76, при этом масса танка в боевом снаряжении составляла 17,5 тонн. Однако впоследствии был сделан упор на развитие БТР и БМП, а потому «Судья» в единственном экземпляре остался музейным экспонатом в Кубинке.



ТЕЛТАНК ЭПОХИ 30-Х

В стране еще не было ни телевизоров, ни даже телевидения, когда в 1930 году на полигон выбрался... первый советский телетанк! Модель Т-18, оснащенная радиоаппаратурой, успешно выполняла первые команды оператора типа «Вперед – назад». Позднее подобные телетанки, управляемые с расстояния до 1,5 км, научились менять скорость и направление движения, подрывать заряды и так далее.

Однако прицельная стрельба из подобных машин была на тот момент за гранью возможного, да и радиопомехи противника могли сразу же нейтрализовать такую технику. Времени довести ее до ума перед войной не хватило. Однако для обучения профильных специалистов в 1936 году была создана Ульяновская школа особой техники – будущее Ульяновское высшее военное инженерное училище связи имени Г. К. Орджоникидзе.





Многоуважаемые знатоки Автомобиля!

Присылайте советы на адрес редакции или на exp@zr.ru. Прилагайте иллюстрации. Указывайте почтовый адрес с индексом, ФИО (полностью) и телефон. Это ускорит отправку вам заслуженных призов.

ПРАВИЛЬНЫЙ ПОДХОД

И. Гуришумов, Курская область
 Однажды, будучи в авто-сервисе, наблюдал за тем, как трое работников, включая моториста, минут двадцать пытаются установить ремень привода навесных агрегатов на Nissan Teana 2011 года. Один из них ключом отводил натяжной ролик, а двое других пытались надеть на него ремень. Водителям,

которые самостоятельно меняют ремень, дам совет, который позволит надеть его без посторонней помощи за пару минут.

При укладке ремня многие надевают его на все агрегаты, а затем, отводя натяжной ролик, надевают на него. Я поступаю следующим образом: в последнюю очередь надеваю ремень на шкив компрессора кондиционера, а не на натяжной ролик. Получается очень легко.

При отсутствии кондиционера можно напоследок оставить шкив генератора.



Приз автору совета – набор автокосметики SYNTHETIUM



УТЕПЛЯЕМ НЕМЦА

Т. Жубаниязов, г. Оренбург
 Предлагаю максимально быстрый и бюджетный способ закрыть решетку в бампере для утепления моторного отсека. Решение актуально для турбонадувных Фольксвагенов (и не только), которые очень долго прогреваются зимой даже в движении. Принцип виден на фото. Для сохранения эстетики можно подобрать утеплитель для труб черного цвета.



Приз автору совета – провода для прикуривания 1000А, 5 м AIRLINE

НЕСКОЛЬКО БОЛТОВ

С. Григорюк, Архангельская область
 Предлагаю вариант компактного сезонного хранения колес. Просто делаем упоры на стене для вертикального размещения (в моем случае болты) – и всё!



Приз автору совета – набор автокосметики ASTROhim



МОЕМ ФАРУ

К. Поляков, г. Саратов
 Как и у многих владельцев кроссовера Skoda Karoq, на моей машине вскоре после покупки появились разводы в фарах. Фары один раз запотели, и на стеклах внутри остались разводы. Для чистки понадобятся:
 1. Неодимовые магниты диаметром 8 мм, чтобы протаскать их в отверстия для лампочек.
 2. Влажные салфетки.
 3. Проволока мягкая длиной 40–50 см.

4. Тонкая длинная отвертка.
 5. Терпение и около часа свободного времени.
 Вынимаем лампочки из фар, берем половину неодимовых магнитов и помещаем в тампон из влажной салфетки, сложенной вчетверо. Закручиваем крепко проволокой, как на фото. При этом обтягивать магниты салфеткой не надо, пусть они в ней болтаются. Отвертку тампон просовываем в фару через отверстие от лампочки. С наружной стороны



Приз автору совета – сумка-холодильник водонепроницаемая AIRLINE

фары примагничиваем тампон к магнитам, убираем отвертку и протираем фару изнутри. Процесс надо повторить, но уже сухой бязью, не оставляющей ворсинок – для того, чтобы убрать мокрые следы от влажной салфетки. Фара чистая.

ОПТИМИЗИРУЕМ БАГАЖНИК

С. Травицкий, г. Курск
 В багажнике автомобиля Kia Seltos, укомплектованном докаткой, имеются два углубления возле колесных арок. Я расположил там две емкости для хранения мелких вещей, изготовленные из обрезанных пятилитровых пластиковых канистр.



Приз автору совета – набор автохимии Carville Racing





Новое качество звука

Хорошим звуком можно наслаждаться не только в автомобиле. Саундбар **Hisense U5120G** расширяет возможности домашнего телевизора и наполнит пространство трехмерным звучанием кинематографического качества. Он оснащен 11 динамиками и беспроводным сабвуфером

мощностью 180 Вт. Благодаря особой технологии создается объемное и детализированное звучание с эффектом погружения. Технология Hi-Remaster улучшает качество звука и позволяет воспроизводить оригинальные аудиодорожки без посторонних шумов и искажений. Сабвуфер выдает низкие частоты до 40 Гц, что добавляет звучанию глубины и выразительности. Выводит разнообразный контент со смартфона или планшета удобно посредством беспроводного модуля Bluetooth. Для управления настройками, громкостью, переключением треков удобно использовать пульт.



Рамка для китайцев

Компания **AIRLINE** представляет адаптер-переходник для крепления рамки госномера к штатным местам китайских автомобилей. Российские номера и рамки имеют размеры, отличные от китайских, и не подходят по расположению штатных отверстий. Рамки можно прикрепить со смещением по диагонали или только за верхние отверстия, что приведет к дребезжанию во время езды. Адаптеры решают эту проблему – изменяя расположение крепежных отверстий, делают их совместимыми с российскими номерами.

Реаниматор для аккумулятора

Разряженный аккумулятор – неприятность, которую легко исправить при помощи зарядного устройства **DEKO DKCC18**. Прибор поможет оживить двигатель автомобиля при недостаточном заряде аккумулятора. Цифровой дисплей на лицевой стороне устройства отображает текущий уровень заряда. Устройство имеет 3 режима работы: режим постоянного тока, режим постоянного напряжения и режим



непрерывной зарядки. Подходит для свинцово-кислотных и литий-ионных аккумуляторов емкостью от 6 до 400 Ач.

Обновленный LAVR

Популярные промывки системы впрыска **ML101/101 Euro/102** получили новый дизайн упаковки – не потеряйте их на полке магазина. Промывки по-прежнему хорошо очищают форсунки: удаляют до 100% загрязнений, обладают раскоксовывающим действием, не требуют замены масла и свечей зажигания. В результате их работы восстанавливается качество распыла топлива, нормализуется расход топлива, уходят проблемы с запуском двигателя.



Фильтруем всё!

CARVILLE RACING расширяет ассортимент масляных, воздушных, салонных и топливных фильтров. Новинки предназначены для автомобилей: Ford, Hyundai, Kia, Land Rover, Mazda, Mercedes-Benz, Toyota. Все фильтры изготовлены на автоматизированных производственных

линиях, по современным технологиям. При создании фильтрующих элементов используются нетканые материалы и специальная бумага от мировых лидеров отрасли. 100% контроль комплектовочных и поэтапная проверка изделий в процессе производства обеспечивает высокое качество продукции. Фильтры соответствуют установочным размерам и техническим требованиям, применяемым к оригинальным изделиям. Срок их эксплуатации соответствует официальным регламентам технического обслуживания автопроизводителей.



Масло для европейских автомобилей

Полностью синтетическое мало-зольное масло **LUBREX VELOCITY NANO GTR 5W30** предназначено для двигателей европейских автомобилей. Продукт соответствует стандарту ACEA C3 и имеет допуски VAG, MB, BMW, PORSCHE. Масло предназначено для использования в бензиновых и дизельных двигателях современных легковых автомобилей, оснащенных сажевым фильтром и системой очистки выхлопных газов.

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, Алексей Ревин

ОФОРМЛЕНИЕ

Владислав Крупчинский (арт-директор), Александр Мандрусов (главный художник), Ольга Кладовикова, Анна Полумыско, Александр Кульнев, 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 200 x 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.

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: 28.09.2023

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:



Первый тест:
Omoda S5 GT
со временем
разгона
до «сотни» 7,5 с



ЭКСПЕРТИЗА ЗР:
шаровые опоры
для Лады Гранты

**Иномарки
за 500 тысяч
с пробегом –
живые или нет?**



**Кроссовер VAIC X55
калининградского
производства**



РЕТРОТЕСТ:
ранний
Москвич-2141 –
что потом
пошло не так?



**Подержанный
Chevrolet Cruze:
сколько отложить
на ремонт?**



РАДИО

МОСКВА FM 92.0

ВСЕ НОВОСТИ МОСКВЫ



СКАНИРУЙ
И СЛУШАЙ

12+

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

ZIC TOP



ПРЕМИАЛЬНОЕ МОТОРНОЕ МАСЛО

www.zicoil.ru/premium/

* Топ. Реклама.

