

Hyundai Sonata — космический пришелец 12

ПОЛЕЗНЫЙ ЖУРНАЛ ДЛЯ АВТОМОБИЛИСТОВ

Заправка

16+

курьер-советник



май 2020 #2 (056)



Машины ПОБЕДЫ

автомобили, которые работали
на фронте и в тылу в годы войны

08

НОВАЯ ПРОГРАММА ЛОЯЛЬНОСТИ

ЗАПРАВЬСЯ

ВЫГОДОЙ



- БОЛЬШЕ ЗАПРАВЛЯЕШЬСЯ – ВЫШЕ УРОВЕНЬ
- ПРОГРЕССИВНАЯ СКИДКА НА ТОПЛИВО И ТОВАРЫ
- ПРИВИЛЕГИИ ОТ ПАРТНЕРОВ
- НОВОЕ УДОБНОЕ МОБИЛЬНОЕ ПРИЛОЖЕНИЕ



ОПЕРАТОРОМ ПРОГРАММЫ ЛОЯЛЬНОСТИ «ЗАПРАВЬСЯ ВЫГОДОЙ» ЯВЛЯЕТСЯ ООО «ЛИКАРД». ПОЛНЫЙ ТЕКСТ ПРАВИЛ УЧАСТИЯ В ПРОГРАММЕ ЛОЯЛЬНОСТИ «ЗАПРАВЬСЯ ВЫГОДОЙ» РАЗМЕЩЕН В ИНТЕРНЕТ-ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВЕ [HTTPS://AUTO.LUKOIL.RU/RU/ZAPRAVSIAVIGODOY/RULES](https://auto.lukoil.ru/ru/zapravsiavigodoy/rules). ПРОГРАММА ЛОЯЛЬНОСТИ «ЗАПРАВЬСЯ ВЫГОДОЙ» ДЕЙСТВУЕТ ДО 31.12.2021.

ИЗДАНИЕ ЗАРЕГИСТРИРОВАНО В УПРАВЛЕНИИ
ФЕДЕРАЛЬНОЙ СЛУЖБЫ ПО НАДЗОРУ В СФЕРЕ
СВЯЗИ, ИНФОРМАЦИОННЫХ ТЕХНОЛОГИЙ И
МАССОВЫХ КОММУНИКАЦИЙ ПО САНКТ-
ПЕТЕРБУРГУ И ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ.
СВИДЕТЕЛЬСТВО О РЕГИСТРАЦИИ:
П/И № ТУ 78-00915 ОТ 08.07.2011.

Распространяется бесплатно. 16+

УЧРЕДИТЕЛЬ И ИЗДАТЕЛЬ:
ООО «ИД «КУРЬЕР-МЕДИА».

ДИРЕКТОР
С. А. ЯРКОВА.

ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР
К. Е. ГАВРИЛЬЧИК.

ДИЗАЙНЕР-ВЕРСТАЛЬЩИК
А. С. ФРУМКИН.

Адрес издателя и редакции:
197136, СПб, ул. Всеволода
Вишневого, д. 12, лит. А, пом. 2Н,
офис 203, тел. 401-68-30.

Телефоны:
секретарь
+7 (812) 401-68-30,
рекламный отдел
+7 (812) 401-66-90,
отдел распространения
+7 (812) 401-68-30.

Адреса в интернете:
COURIER-MEDIA.COM
E-MAIL: info@kurier-media.ru

Отпечатано
в ООО «Агент типография»,
194044, Россия, Санкт-Петербург, Б.
Сампсониевский пр., д. 60 лит. И
(въезд с Беловодского переулка).

Тираж 20 000 экз.
Заказ № АТ. 00654.

Установленные дата и время
подписания в печать —
30.04.20, 16.00. Фактические дата
и время подписания
в печать — 30.04.2020, 16.00.
Дата выхода — 06.05.2020.

Товары и услуги, рекламируемые
в журнале, имеют необходимые
сертификаты и лицензии.

Редакция не несет ответственность
за достоверность содержания
рекламных материалов.

Точка зрения редакции не
обязательно совпадает с точкой
зрения авторов. Материалы не
рецензируются и не возвращаются.

Редакция журнала и авторы
запрещают перепечатку,
использование материалов
частично или полностью.

По приобретению прав на
перепечатку и использование
материалов обращаться по
телефону +7 (812) 401-68-30.

Фото на обложке:
RVIO.HISTR.FU

**ПОСМОТРЕТЬ ПРЕДЫДУЩИЕ
НОМЕРА ЖУРНАЛА МОЖНО
ЗДЕСЬ:**



MEDIA/JAGUAR.COM

ОБНОВЛЕННЫЙ JAGUAR F-TYPE ДОЕХАЛ ДО РОССИИ

РОССИЙСКИЕ ДИЛЕРЫ JAGUAR Land Rover начали продажи спорткара Jaguar F-Type 2021 модельного года. Базовая стоимость новинки составляет 5,7 млн рублей, сообщает агентство «Автостат» со ссылкой на пресс-службу марки.

Линейка двигателей обновленного F-Type включает 300-сильный четырехцилиндровый двигатель с нагнетателем, V6 мощностью 380 л. с. с нагнетателем и V8 мощностью 575 л. с. с нагнетателем. Все моторы работают в паре с 8-ступенчатой трансмиссией Quickshift, которая допускает возможность ручного управления. Потенциал полного привода максимально раскрывается в версии,

оснащенной V8 с нагнетателем мощностью 575 л. с. и 700 Н·м крутящего момента.

Jaguar F-Type 2021 модельного года получил широкий ряд технологий, включая 12,3-дюймовую виртуальную приборную панель, мультимедийную систему Touch Pro, которая теперь доступна уже в базовой комплектации, а также функцию беспроводного обновления программного обеспечения. Клиентам также доступна версия First Edition с пакетом Exterior Design Pack, черной контрастной крышей, 20-дюймовыми колесными дисками и креслами Performance с возможностью регулировки в 12 направлениях, с кожаной обивкой и монограммой.

НОВЫЙ Haval H5 — УЖЕ В ПРОДАЖЕ

РОССИЙСКИЕ ДИЛЕРЫ Haval начали продажи нового рамного внедорожника Haval H5, производство которого налажено на заводе в Тульской области. Новинка доступна в двух комплектациях — Comfort и Premium — по цене от 1,1 до 1,35 млн рублей, сообщает пресс-служба «Хавейл Мотор Рус».

Уже в базовой комплектации Haval H5 имеет климат-контроль, задние датчики парковки, мультимедийную систему с сенсорным экраном и круиз-контроль с управлением на руле. В комплектации Premium дополнительно предусмотрены электрорегулировка сидений, камера заднего вида с динамической разметкой и кожаный салон. Багажный отсек оснащается шторкой, крючками и такелажными кольцами для фиксации груза, а также напольным покрытием, защищающим салон от пыли и грязи.

Линейка моторов включает два 2-литровых турбированных двигателя мощностью 150 л. с. и 177 л. с., которые работают в паре с 6-ступенчатой МКПП. Автомобиль получил полный привод с электроуправлением и системы помощи водителю на бездорожье: систему курсовой стабилизации, антиблокировочную систему и систему помощи при старте на подъеме и при спуске со склона.

Отдельное внимание создатели автомобиля уделили антикоррозийной защите Haval H5. Она включает в себя электрофоретическое покрытие кузова, нанесение воска на раму, двери, крышку багажника и подвеску, также покрытие днища автомобиля антикором.



HAVAL.COM

ТОУОТА ПРЕДСТАВИЛА КОМПАКТНЫЙ КРОССОВЕР YARIS CROSS

ПУБЛИЧНАЯ ПРЕМЬЕРА КРОССОВЕРА

Yaris Cross должна была состояться в начале марта на Женевском автосалоне, однако в связи с коронавирусом дебют новинки провели в онлайн-формате спустя полтора месяца, сообщает агентство «Автостат».

В основу компактного кроссовера Yaris Cross легла легкая модульная платформа TNGA, обеспечивающая более прочную конструкцию, пониженный центр тяжести, а также улучшенную управляемость и шумоизоляцию. Размер колесной базы получился таким же, как и у стандартного хэтчбека Yaris, — 2560 мм. При

этом габаритная длина кроссовера составила 4180 мм, что на 240 мм больше, чем у хэтчбека.

В момент старта продаж Yaris Cross будет доступен с гибридной силовой установкой, в состав которой вошел 1,5-литровый бензиновый атмосферный двигатель мощностью 80 л. с., компактный электромотор на задней оси и комплект литий-ионных аккумуляторов. Суммарная отдача

агрегатов составляет 118 л. с. В обычных условиях новый кроссовер передвигается на переднем приводе. При этом если электроника обнаружит недостаточное сцепление с дорогой, тогда вступит в действие электродвигатель, приводящий в движение задние колеса.

Серийный выпуск новинки наладят на предприятии во французском Валансьене — на одной линии со стандартным Yaris. Европейские продажи кроссовера начнутся летом 2021 года.



SYBERIA RS — PORSCHE 911, СТАВШИЙ ВНЕДОРОЖНИКОМ

НЕМЕЦКИЙ ПРОИЗВОДИТЕЛЬ H&R SPEZIALFEDERN совместно с компанией Burkhard Industries построили уникальный кроссовый спорткар по мотивам полноприводного Porsche 953, победителя ралли Париж — Дакар 1984 года, сообщает портал «Колеса».

Основой штучного проекта Syberia RS послужило обычное купе Porsche 911. По поводу доработок силового агрегата ничего не сообщается, а вот результат работы с ходовой частью виден сразу: у спорткара сильно увеличенный дорожный просвет, расширенные колесные арки и высокопрофильные «зубастые» шины. Подвеска полностью новая, разработанная специалистами H&R Spezialfedern, ее компоненты подбирались таким образом, чтобы на машине было удобно ездить по дорогам любого типа.

На фотографиях можно также разглядеть металлические перфорированные бамперы, дополнительные фары, экспедиционный багажник на крыше и новую систему выпуска.

В салон установлен каркас безопасности, ковши Resaro и спортивный руль Мото. Оригинальная передняя

панель обита замшей. Рычаг переключения передач удлинен, как у многих раллийных моделей, рядом с ним расположен еще более внушительный рычаг стояночного тормоза. С учетом того, что привод, скорее всего, остался задним, можно ожидать, что с таким

ручником отправить Syberia RS в занос не составит никакого труда.

Кто был заказчиком проекта и во сколько он обошелся, неизвестно, но, раз в H&R Spezialfedern решили поведать о нем миру, вполне вероятно, что они готовы еще раз войти в эту реку.



ПРОДАТЬ DODGE CHARGER И РАЗДАТЬ ДЕНЬГИ НУЖДАЮЩИМСЯ



МЭР ФИЛИППИНСКОЙ ПРОВИНЦИИ Кавите Анжело Агуинальдо объявил о том, что выставляет свой личный раритетный Dodge Charger R/T 1969 года на аукцион. Глава города намерен на-

править вырученные от продажи автомобиля деньги на помощь пожилым горожанам, испытывающим трудности в связи с пандемией коронавируса, сообщает портал 110km.ru.

«Признаюсь, Dodge Charger R/T — одна из тех вещей, которые меня сильно волнуют, и это решение далось непросто. Но, учитывая проблемы, с которыми мы все сегодня сталкиваемся, я решил выставить его на аукцион. Мы не знаем, когда этот кризис закончится, и моя обязанность как мэра — обеспечить вам хорошую жизнь. Так что, как бы ни был автомобиль близок моему сердцу, считаю необходимым пойти на этот шаг», — признался Анжело Агуинальдо.

Под капотом черного, как смола, Dodge Charger R/T располагается 8-цилиндровый агрегат HEMI. У раритета огромные колеса с дисками черного цвета, а также полностью черный экстерьер, основу которого составляют кожа. В настоящее время самая высокая ставка на Charger '69 составляет 5,9 млн фунтов стерлингов. Торги продолжаются, и тот, кто предложит лучшую цену, получит право ездить на Dodge Charger R/T.

«Если мы заработаем на этом деньги, отправим их на благо наших жителей, прежде всего пожилых людей», — резюмировал Анжело Агуинальдо.

HYUNDAI ПРЕДСТАВИЛА НОВЫЙ VELOSTER N

КОМПАНИЯ HYUNDAI ПРЕДСТАВИЛА усовершенствованную модель Hyundai Veloster N, оснащенную новой 8-ступенчатой трансмиссией с двойным сцеплением. В Южной Корее автомобиль уже поступил в продажу, а позднее станет доступен и на других рынках, сообщает агентство «Автостат».

Автомобиль разгоняется до 100 км/ч за 5,6 секунды. Все его функции можно настроить на большом 8-дюймовом дис-

плее с высоким разрешением. Мультимедиа работает в паре с аудиосистемой премиум-класса. Новый Veloster N способен автоматически подстраиваться под стиль вождения и дорожные условия для оптимизации переключения передач. Новинка оснащается системами активной безопасности, включая ассистент предотвращения лобового столкновения, систему слежения за состоянием водителя, систему удержания

автомобиля в полосе, систему контроля слепых зон и систему предупреждения о столкновении при выезде с парковки задним ходом.

В качестве опции для клиентов доступны спортивные сиденья, приспособленные к езде по треку. Они на 2 кг легче стандартных и имеют подсвечиваемый логотип N в верхней части спинки, что сочетается с освещением салона.



В РОССИИ НАЧНЕТСЯ СЕРИЙНОЕ ПРОИЗВОДСТВО АВТОМОБИЛЕЙ AURUS

ПЕРВЫЕ СЕРИЙНЫЕ АВТОМОБИЛИ Aurus, произведенные на заводе Ford Sollers, будут переданы клиентам в марте 2021 года. Об этом заявил глава Минпромторга РФ Денис Мантуров.

Серийное производство Aurus стартует в первом квартале 2021 года. Планируется, что за год с конвейера сойдет 360 машин. Первой моделью, выпускаемой на мощностях Ford Sollers, станет седан Aurus Senat. Стоимость новинки в базовой комплектации составит 18 млн рублей.

Автомобили Aurus спроектированы как в бронированном варианте, так и без специальной защиты. Обе модели предлагают комбинацию полного привода и гибридной установки, которая разработана с учетом климатических и дорожных особенностей нашей страны. Мощный двигатель V8, созданный российскими инженерами специально для автомобилей Aurus,

работает в паре с производительным электродвигателем. Это позволяет модели Aurus Senat Limousine весом примерно 6,9 тонны ускориться до 100 км/ч за 9 секунд. Седану Aurus Senat на это требуется всего 6 секунд. Автомобили Aurus оснащены всеми необходимыми системами безопасности, включая функцию активной помощи водителю, электронный контроль устойчивости, адаптивный круиз-контроль, системы распознава-

ния дорожных знаков, отслеживания слепых зон и другие системы, позволяющие избежать аварийных ситуаций на дороге.

В настоящее время на заводе Ford Sollers идет подготовка к началу серийного производства. Реализация проекта позволит увеличить серийное производство всех моделей Aurus до 5 тысяч автомобилей в год.



AURUSMOTORS.COM

ПЫЛЬНЫЙ «МЕРСЕДЕС» ПРОДАЮТ ЗА МИЛЛИОН ДОЛЛАРОВ



NOUSHU

СЕМЬЯ В США ПОЛУЧИЛА в наследство гараж в штате Индиана, в котором обнаружился родстер Mercedes-Benz 300 SL 1960 года выпуска, сообщает портал auto.ru.

Новые владельцы решили продать редкий автомобиль. Его реализацией занялась фирма, которая специализируется на данной модели. За находку хотят выручить 1 095 000 долларов (84,3 млн рублей).

Предыдущий владелец купил Mercedes-Benz 300 SL в 1976 году и вскоре после этого по неизвестной причине оставил родстер в гараже на очень долгое время. Сейчас на odomетре купе значатся всего 14 558 миль,

чуть больше 23 тысяч километров.

В 1960 году было произведено 249 родстеров Mercedes-Benz 300 SL, и найденный экземпляр с завода имел редкий сине-серый цвет кузова. Однако один из прежних владельцев перекрасил машину в серый, а синий салон перешил в черный. Если бы не это, сейчас родстер стоил бы еще дороже. Общий тираж купе Mercedes-Benz 300 SL составил 1458 машин. Они выпускались с 1957 по 1963 год и оснащались трехлитровой рядной «шестеркой» мощностью 215 л. с. — это первый серийный четырехтактный двигатель с непосредственным впрыском топлива.

ПРОЦЕДУРУ ПРОХОЖДЕНИЯ ТЕХОСМОТРА УПРОСТИЛИ

ГОСДУМА ПРИНЯЛА сразу во втором и третьем чтениях поправку в закон о техосмотре, меняющую сроки обязательного прохождения ТО.

По новым правилам от прохождения технического осмотра будут освобождены машины возрастом до четырех лет. Легковые автомобили, мотоциклы, грузовики массой до 3,5 тонны, прицепы и полуприцепы возрастом от 4 до 10 лет должны будут проходить техосмотр каждые два года, а старше 10 лет — каждый год.

Помимо этого, ежегодно будут проходить техосмотр легковые такси, автобусы, грузовые машины, у которых есть более 8 пассажирских мест, грузовики массой более 3,5 тонны, машины со спецсигналами и учебные автомобили автошкол. А если возраст этих машин уже перевалил за пять лет, то проверку они должны будут проходить каждые полгода. Также техосмотр каждые шесть месяцев положен машинам и прицепах для перевозок опасных грузов.

Напомним, срок вступления в силу закона об обязательной фотофиксации техосмотра и оформлении электронных диагностических карт Госдума перенесла с 7 июня 2020 года на 1 марта 2021 года.



KIA.RU

ОБНОВЛЕННЫЙ KIA STINGER ПРЕДСТАВЯТ ЛЕТОМ 2020 ГОДА

КОРЕЙСКАЯ КОМПАНИЯ KIA готовит существенное обновление лифтбэка Stinger, который станет мощнее, а также получит новый мультимедийный комплекс. Премьера новинки состоится летом нынешнего года, сообщает портал «Автостат».

Топовую модификацию автомобиля оснащают доработанным 3,3-литровым мотором с двумя турбинами, который будет выдавать 385 л. с. и 520 Н·м

крутящего момента. Некоторым изменениям подвергнется и внешность новинки. От предшественника обновленный лифтбэк можно будет отличить благодаря модернизированным бамперам, другой передней оптике, а также задним фонарям, которые визуально объединят новой светодиодной линией. В салоне появится полностью цифровая приборная панель, а нынешний 8-дюймовый экран мультиме-

диа заменят монитором с диагональю 10,25 дюйма.

Напомним, в настоящее время KIA Stinger предлагается на российском рынке с двумя двухлитровыми моторами мощностью 197 и 247 л. с., а также с 370-сильным 3,3-литровым двигателем. Все агрегаты сочетаются с 8-ступенчатой АКПП и полным приводом. Цены на автомобиль начинаются от 2,1 млн рублей

В РОССИИ ПОЯВИТСЯ САМЫЙ МОЩНЫЙ ХЕТЧБЭК MINI

КОМПАНИЯ MINI НАЧНЕТ поставлять в Россию самый мощный хетчбэк в своей истории — переднеприводный John Cooper Works GP, сообщает портал Motor.ru.

В моторном отсеке автомобиля расположен 2,0-литровый двигатель, выдающий 306 л. с. и 450 Н·м крутящего момента. Он работает в паре с 8-ступенчатой АКПП. В динамике модель немного проигрывает полноприводному универсалу Clubman JCW — он разгоняется до сотни за 4,9 секунды, а John Cooper Works GP — за 5,2 секунды. Зато максимальная скорость у Clubman ограничена на отметке в 250 км/ч, а хот-хетч может ускориться до 265 км/ч.

John Cooper Works GP оснащается блокировкой дифференциала, четырехпоршневыми тормозами, а также перестроенной подвеской. Визуально автомобиль можно отличить только по массивному аэродинамическому обвесу и двухэтажному антикрылу. Тираж модели составит всего 3000 экземпляров. Стоимость для России пока не раскрывают. Напомним, аналогичный по мощности «заряженный» MINI Clubman стоит от 2,9 млн рублей.



MINI.RU

Текст: Дмитрий Полянский
Фото: MIL.RU, RVIO.HISTRU.RU и Иван Петров



Машины Победы

В Великой Отечественной войне решающую роль в «войне моторов» сыграли не только авиация и танки, но и разные виды автотранспорта — грузовики, тягачи, мотоциклы. Они связывали фронт и тыл, везли боеприпасы и продукты, участвовали в боях. Эти машины были приспособлены к бездорожью, неприхотливы к качеству топлива, просты в ремонте. Представляем вам рассказ о моделях, которые помогали ковать Великую Победу.

ТРЕХКОЛЕСНАЯ БРОНЕТЕХНИКА

Военные РККА еще в 1940 году запланировали создать мотоциклетные части в составе танковых корпусов. К 1941 году было налажено производство мотоцикла М-72, копии с немецкого BMW R-71. Особенностью машины был оппозитный двигатель и, как следствие, низкий центр тяжести. Советские инженеры изучили купленные через Швецию экземпляры BMW и воспроизвели с точностью до винтика. При этом они изменили раму, сделав ее более прочной.

Цилиндры делали из чугуна и покрывали жаропрочным лаком. Передача была карданная. Мощность двигателя составляла 22 л. с, мотоцикл с коляской разогнался до 85 км/ч. В одиночном варианте скорость составляла до 110 км/ч.

Мотоцикл относился к классу «бронетехника». На коляску устанавливали ручной или станковый пулемет, миномет 50 и 82 мм или противотанковое ружье. На руле крепился автомат ППШ. Рычаги управления были направлены концами не наружу, а к центру, что при опрокидывании могло уберечь их от поломки.

«М» в названии обозначало «Москва». Производство начиналось в Москве, Ленинграде и Харькове, а во время войны было эвакуировано в Ирбит, Горький и Тюмень. Оборудования там не хватало, что отражалось на качестве. Военная приемка браковала машины, органы возбуждали расследования, но прекращали, убедившись, что заводы в сложившихся условиях работают на пределе достижимого.

Мотоподразделения вели разведку, шли на прорыв. В ноябре 1942 года участвовавший в Сталинградской битве 8-й отдельный мотоциклетный полк 5-й



К 1941 году было налажено производство мотоцикла М-72, копии с немецкого BMW R-71



Автомобиль ГАЗ М1 («Молотовский-первый») получил народное прозвище «эмка»

танковой армии Юго-Западного фронта проник в глубокий тыл противника и действовал там больше недели, внезапными ударами нанес врагу огромный урон в автомашинах и боевой технике, уничтожил свыше 700 гитлеровцев. Также полк вывел из строя железнодорожные пути и линию связи, освободил из концлагеря военнопленных. Собственные потери составили 26 человек и 3 мотоцикла. Командир полка Петр Белик за этот рейд получил звание Героя Советского Союза, а подразделение стало гвардейским.

«ЭМКА»

Автомобиль ГАЗ М1 («Молотовский-первый») получил народное прозвище «эмка».

Как и другие советские машины тех лет, ГАЗ М1 был сделан по зарубежному образцу. Прототипом послужил Ford Model V. Конструкторы выбрали вариант с четырехцилиндровым 50-сильным двигателем и приспособили машину к отечественным

условиям: повысили прочность узлов и проходимость, добились приемлемого сочетания динамики с экономичностью, сделали более простым в ремонте, чтобы справиться с обслуживанием могла любая мастерская.

В конце 1930-х годов автомобиль модернизировали, поставив шестицилиндровый двигатель мощностью 76 л. с. Машина получила обозначение М-11. Слово «эмка» стало синонимом командирской машины. К 1941 году это был самый массовый военный легковой автомобиль страны. Он также служил в качестве санитарной кареты и легкого артиллерийского тягача. Пикап ГАЗ М415 мог нести полтонны груза. На базе «эмки» был сделан бронеавтомобиль разведки БА-20. Он выпускался до 1942 года.

В июне 1943 года автозавод в Горьком был разрушен немецкими бомбардировщиками. Массовое производство «эмок» стало невозможным. После восстановления предприятия на конвейер были поставлены уже другие модели.

ПОЛУТОРКА

ГАЗ-АА получил свое прозвище за грузоподъемность в 1,5 тонны. К 21 июня 1941 года в РККА числилась 151 тысяча таких машин. Первоначально двигатель, как и у «эмки», имел мощность в 50 «лошадей», в конце 1930-х его заменили на 76-сильный. Благодаря низкой степени сжатия он мог работать на низких сортах топлива, потребляя буквально все, что горит.

Значительное количество машин было оборудовано дровяными газогенераторами (модификация ГАЗ-42). Мощность двигателя в этом случае составляла около 35-38 л. с., грузоподъемность не более тонны.

Во время войны при нехватке деталей выпускался упрощенный грузовик ГАЗ-ММ-В с неоткидными бортами, брезентовыми дверями, с одной фарой и без передних тормозов.

Полуторка стала одним из символов Дороги жизни, она везла продукты в осажденный Ленинград. Норма перевозки на один грузовик составляла 2,25 тонны в сутки. Когда лед был сла-



Полуторка стала одним из символов Дороги жизни, она везла продукты в осажденный Ленинград



Восстановленный ГАЗ-АА (полуторка)



бый, груз распределяли, привязывая сзади сани.

На трассе через Ладогу во время первой блокадной зимы провалилось около тысячи машин. Заглохнуть на ледовой трассе через Ладожское озеро, отстать от колонны и не завестись тоже было смертельно опасно. Вода в системе охлаждения быстро замерзала.

Около 300 тысяч полуторок прошли войну, отступали и наступали вместе с фронтовыми частями. Кроме грузовиков, на шасси полуторки были сделаны радиостанции, ремонтные «летучки», аэродромные источники электроэнергии, прожекторы ПВО, артиллерийские тягачи. ГАЗ-АА служил также основой для бронеавтомобилей БА-6 и БА-10.

ФРОНТОВАЯ НЕОТЛОЖКА

Санитарный автомобиль ГАЗ-55 на шасси грузовика ГАЗ-ММ перевозил раненых мягко, без резких толчков и раскачиваний на ухабах. Он отличался от полуторки удлинёнными рессорами задней оси и четырьмя рычажными гидроамортизаторами. В нем можно было перевозить четырех лежащих раненых на носилках и двух сидевших на откидных сиденьях либо двоих на подвешенных носилках и пятерых на откидных сиденьях. В санитарном отделении были обогрев и вентиляция. Фронтовики прозвали ГАЗ-55 фронтовой неотложкой.

Сохранившийся экземпляр находится в Музее автомобильной техники в Верхней Пышме. Эту машину вы видели в фильме «Кавказская пленница», и именно ей посвящен поток красноречия: «Будь проклят тот день, когда я сел за баранку этого пылесоса! Куда девается искра у этого выродка из славного семейства двигателей внутреннего сгорания...»

ПЕРВАЯ МАШИНА ДЛЯ «КАТЮШИ»

Грузовик ЗИС-6 грузоподъемностью в 4 тонны стал первым шасси для боевой машины реактивной артиллерии «катюша». Трехтонка ЗИС-5 не годилась, не выдерживала интенсивной стрельбы, а при движении с такой ношей вязла в грунте.

Всего на этих грузовиках было уста-

новлено 11 % от всего количества «катюш». 14 июля 1941 года на Западном фронте батарея под командованием капитана И. А. Флёрова дала первый залп по захваченной противником станции Орша.

Гитлеровцы открыли охоту на батарею. В октябре 1941 года она оказалась в окружении у деревни Богатырь на Смоленщине. Истратив последние снаряды, ракетчики взорвали установки.

Выпуск ЗИС-6 был вынужденно свернут в октябре 1941 года из-за приближения фронта к Москве и эвакуации производственных мощностей на восток.

НА «СТУДЕБЕКЕРАХ» К ПОБЕДЕ

Едва ли не важнейшей частью американской помощи по ленд-лизу оказались трехосные автомобили повышенной проходимости «студебекер». Благодаря им Советская армия смогла применять новую наступательную тактику.

Шестицилиндровый двигатель развивал мощность 95 л. с. Автомобиль имел полный привод на все три оси, был надежен, выдерживал большое превышение нагрузки.

Молотов в телеграмме советскому послу в Вашингтоне писал: «Большую помощь Красной армии в повышении ее маневренности оказывают американские грузовики, которые были использованы не только для переброски войск, но и как

средство тяги артиллерийских орудий».

Эта машина служила в советских войсках базой для «катюш» и средством переброски артиллерии на новые позиции. Яркий пример — Яско-Кишиневская операция, в которой 6-я танковая армия прошла 600 км до Бухареста, разгромила Бессарабскую группировку противника, захватила важнейший нефтяной район Плоешти и вынудила Румынию к выходу из фашистской коалиции. Во время прорыва «студебекеры» обеспечивали снабжение армии, везли пехоту и боеприпасы, тащили пушки ЗИС-3 и минометы. Взаимодействуя с танками и десантом, транспортники дали возможность развить и закрепить успех. Ветераны по сей день отзываются о «студерах» уважительно, с признательностью.



Редакция «Заправки» искренне поздравляет всех ветеранов и участников войны с 75-летием Великой Победы. Мы всегда будем чтить подвиг тех, кто сражался на фронтах Великой Отечественной, трудился в тылу, восстанавливал страну в послевоенные годы. Желаем вам, дорогие ветераны, мира и счастья, крепкого здоровья и долголетия, добра и благополучия! Пусть не угасает огонь, зажженный в честь Великой Победы!



6-й кофе за 1 рубль



после покупки
5-ти любых
чашек кофе



Срок проведения акции: с 15.04.2020 г. по 30.06.2020 г.

Акция проводится для Участников Программы лояльности «Заправься выгодой». При покупке 5 (пяти) Акционных напитков Участнику Акции предоставляется возможность приобрести 6 (Шестой) Акционный напиток по цене 1 рубль. Полная информация об организаторе Акции, Правилах, порядке получения 6 (Шестого) Акционного напитка размещена на Интернет-представительстве Программы по адресу: auto.lukoil.ru. Количество Акционных напитков ограничено. Предложение не является публичной офертой.

РЕКЛАМА



@lukoil4you



Текст: Борис Игнашин

Фото: HYUNDAI



Hyundai Sonata — космический пришелец

Не секрет, что Hyundai — марка достаточно консервативная в отношении дизайна. Все модели наследуют много элементов корпоративного стиля, и можно почти безошибочно с любого ракурса сказать: «Это новый Hyundai такой-то», если вы видели пару прошлых поколений. Но в случае с Hyundai Sonata DN8 что-то пошло не так. Похоже, комиссия по дизайну не видела заднюю часть автомобиля. Ничем другим невозможно объяснить, как корейцы решились на столь радикальную смену концепции. Новое поколение Hyundai Sonata смотрится как пришелец с далеких планет.

НОВЫЙ ДИЗАЙН И НОВЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ

При взгляде спереди кажется, что почти все нормально. Просто новый Hyundai — более широкий и агрессивный, и даже что-то общее с Solaris проглядывает. Однако вид в профиль больше напоминает модные «четырехдверные купе», а сзади машина не похожа ни на что вообще. Явная «купейность» — не сюрприз, она прослеживалась и в прошлых поколениях, но в новой Hyundai Sonata более агрессивные и выразительные линии боковин удачно переключаются с элементами передней и задней частей. Плюс очень удачное решение в виде хромированной полосы от передней оптики до задней, плавно

переходящей в элементы ходовых огней спереди и габаритных огней сзади. Машина ощущается очень мускулистой и «плотной». Качество прорисовки заставляет забыть об избыточной сложности современного дизайна и простых, чистых линиях. Это очень красиво, и даже элементы азиатчины в дизайне не делают его хуже.

Машина обновила не только дизайн. Новая модульная платформа i-GMP обеспечивает новой Sonata очень высокие характеристики пассивной безопасности и высокую степень интеграции электронных компонентов систем комфорта. Как один из бестселлеров американского рынка, машина должна была показать самые высокие показатели в классе при фронтальном ударе с малым

перекрытием и при боковом ударе, и конструкторы с поставленной задачей справились. Судя по всему, сбылась мечта многих автолюбителей — после бокового удара о «КАМАЗ» машина может своим ходом уехать с места ДТП, а после замены дверей повреждений почти не видно. Я не шучу: на презентации модели показали прототипы после испытаний на боковой удар, которые после замены дверей смотрелись неотличимо от машин, потрепанных пятилетней эксплуатацией в такси. Подумаешь, порог помят немного и в проеме двери какие-то складки. А работа сложного комплекса электроники позволяет не только обеспечить водителя отличной мультимедийной системой с большим экраном, электронной приборной пане-



Мотор — атмосферный 2,5 литра серии G4KM-5 и мощностью 180 л. с.

лю, на которую выводится вид с внешних камер при перестроениях, позволяя полностью убрать такое понятие, как «мертвая зона», но и считывает знаки, дублирует их на лобовом стекле, соотносит с данными навигационной системы, умеет регулировать режимы работы амортизаторов и трансмиссии.

По части техники многое тоже обновилось, но кардинальных изменений не видно. Мотор расположен также поперечно, подвески как и раньше — Мак-Ферсон спереди, многорычажка сзади, кузов стальной. Конечно, кузов прочнее, т. к. высокопрочных сталей больше, при этом сам он легче, а его внутренний объем больше. Привод передний, моторы атмосферные. На самом деле к нам просто не привезут самые интересные варианты, которые продаются в Корее и США. Подзаряжаемые гибриды и машины с турбомоторами и преселективными «роботами» у Sonata имеются, более того, были и на прошлом поколении модели. Но у нас все очень старомодно. Мотор всего один — атмосферный 2,5 литра серии G4KM-5 и мощностью 180 л. с. Позже появится двухлитровый

G4NA на 150 сил. Оба они работают строго с 6-ступенчатой АКПП, старой доброй A6MF2. Мотор 2,5 литра, несмотря на отсутствие каких-то современных технологий, новой серии, более экономичный и легкий, чем предшественник. Машина собирается в Калининграде, но локализация минимальна, всего лишь крупноузловая SKD-сборка.

САМОЕ ИНТЕРЕСНОЕ — В САЛОНЕ

Впрочем, самое интересное в новой Sonata не внешность, а салон. Интерьер прорисован не менее тщательно, чем экстерьер, и при этом он на удивление функционален. Внимание к деталям — фантастическое, аккуратная проработка каждого штриха, каждого шва и мельчайшей накладки. Кнопок немного, большая часть функционала возложена на большой экран мультимедийной системы, но зато оформление фантастическое. Аккуратные линии кнопок на центральной консоли. Изящные подрулевые рычажки ровно под пальцами.

Забавный кнопочный селектор АКПП, непривычный, но очень удобный на практике. Климатический минимализм с изящными дисплеями в «крутилках» и идеально отщелкивающимися кнопками самых важных режимов его работы. Интересный дизайн рулевого колеса, чуть вычурный, но на практике удобный. И очень лаконичный, но хорошо читаемый дисплей с прекрасной анимацией, заменяющий приборную панель.

Не важно, что сам дизайн панели почему-то напомнил о баварских машинах или что через «форточку» двери не видно солидного участка дороги, зато какое внимание к деталям! Кнопки управления электроприводами правого сиденья на спинке со стороны центрального тоннеля. Охлаждаемая платформа беспроводной зарядки для смартфона. Вертикальное место для смартфона-«лопаты» между подстаканниками. Насечка рукояток климатической системы как на высококлассной деке. Усилие на ползунке дефлекторов просто идеальное, а чуть шуршащий звук манит. Кнопка обогрева руля наконец-то в блоке климатической системы. Отдельно



выделенное USB-гнездо для скоростной зарядки телефонов, чтобы не путать с USB-разъемом для подключения к мультимедийной системе. И еще куча мелких и приятных мелочей. Совсем не оригинальных, по отдельности они встречались на разных авто много раз. Но в новой Sonata данные элементы собраны вместе, отлично сочетаются друг с другом, и все эти кнопки хочется трогать и нажимать. Эргономика даже на вкус фаната немецких и шведских авто отличная. Каждый изгиб функционален и удобен, подлокотники и кнопки точно там, где они должны быть. Усилие на ручках аккуратное и точное. И качество материалов очень высокое. Мягкий пластик, качественная металлизация, много тканевой мягкой обшивки на стойках, приятная на ощупь и не заламывающая кожа. Возможно, экономят, но это не бросается к глазам.

ДЛЯ ТЕХ, КТО ЕЗДИТ СЗАДИ

В общем, первые несколько минут короткого тест-драйва я провел, щупая

и крутя все, до чего дотягивались руки, рассматривая с разных сторон и приглядываясь к деталям. Интересно, что знакомство с машиной я начал с поездки на заднем сиденье. В случае с Sonata это полезный опыт: машина во многом ориентируется именно на обитателя заднего ряда сидений. Тут не просто хватает места и можно задвинуть переднее кресло далеко. Сиденье имеет очень удачный профиль, а ремень безопасности — удобное расположение. Мягкая обшивка стойки в районе головы пассажира, отличная акустика как с точки зрения шумности, так и работы мультимедийной системы, но есть нюанс — все эти предпочтения заднего ряда доступны строго за счет места переднего пассажира. Сам за собой я сажусь уже не так удобно, даже при моих 183 см роста места в районе коленей уже почти нет. Более высокая посадка заставляет чувствовать крышу над головой, и, что занятно, для нее есть специальный выступ.

За рулем удобнее, и водителя тут не обделили ни комфортом, ни возможностями. Пространства с запасом хватает

даже на машине с люком, и материалы вокруг отличные. Приятная мягкая кожа на поверхностях контакта, мягкий пластик там, куда можно дотянуться, на стойках жесткая, но ткань. Сама передняя панель пластиковая, но по фактуре напоминает кожу, и строчка на ней настоящая, с ниткой. Кожа руля даже излишне нежная, зато покрытие всех кнопок — приятный, но не стойкий к царапинам софт-тач. Климатическая установка на удивление комфортно обдувает передние места при минимальном уровне шума, вмешиваться в ее работу за все время проведения теста не пришлось. Больше внимания уделяешь именно ездовым характеристикам и эргономике вождения.

Посадка плотная, излишне спортивная. Настрой за рулем тоже слишком бодрый, еще и стрелка тахометра бежит в обратную сторону, как на спортивных итальянских авто. Руль с выраженным спортивным профилем, пухлый и круглый, что нынче бывает нечасто. Напольная педаль газа опять как на «баварцах»! А вот обзор не очень хороший.

Высокая поясная линия машины оставляет немаленькие мертвые зоны сзади, а в заднее стекло не видно ничего, кроме грузовиков и неба. Впрочем, камеры в боковых зеркалах показывают картинку прямо на приборной панели при включении поворотника, а камера заднего вида тут, похоже, с HD-разрешением, и вечером ей хватает фонарей для комфортной парковки задним ходом. Впрочем, это типичные недостатки кузова купе, их привили этому седану вместе с красивым профилем задней части.

АВТО ДЛЯ РЕСПЕКТАБЕЛЬНОЙ ЕЗДЫ

Глушу мотор кнопкой и снова запускаю, чтобы увидеть анимацию на дисплее приборной панели. Всё, к поездке за рулем готов. На холостом ходу двигателя не слышно, при старте с места чуть отвлекает «неправильное» движение стрелки тахометра, но все происходит плавно и тихо. Если ехать в прогулочном темпе, мотора вы не услышите. При таком стиле движения он не выкручивается выше 2500 оборотов, а тяги вполне хватает даже для опережения потока на «светофорных гонках». Наружный шум минимален, звуки улицы приглушены до комфортного уровня. Шины тоже почти не слышны на скоростях до 110 км/ч и гладком асфальте, а дальше аэродинамические шумы и шелест шин нарастают, но не достают. Однако так ездить неинтересно, тем более что под капотом вполне приличные 180 л. с. А шасси машины хоть и радует неплохой плавностью хода, но явно не заточено на максимальный комфорт, слишком подробно передает «мелочь». Машина ощущается крепко сбитой, и наверняка можно попробовать пошустрить.

В таком режиме шума от 2,5-литрового мотора уже много, а вот динамика не столь впечатляет. Даже в спортивном режиме реакция на изменения тяги чуть запаздывает, а в сиденье вжимает толь-

ко после краткого совещания двигателя с коробкой или при старте с места с педалью в пол. Подрулевые рычажки при активном движении тоже не особенно помогают, коробка долго думает и только потом понижает передачу. Часто к моменту переключения дорожная ситуация уже поменялась и можно расслабиться. А честного «ручного» режима у АКПП нет, да и для повседневной эксплуатации это не самый удобный вариант. Простите, но не впечатляет, особенно на фоне турбомоторов с их плотной тягой с малых оборотов и скоростных переключений преселективов. Зато управляемость очень хороша для большой машины. Приятное усилие на руле, хорошая чувствительность, очень правильные реакции, типично переднеприводные, но без азарта. Вот только в крутых поворотах возникает ощущение, что машина скользит передней осью, усилие снижается, и нет никакой обратной связи. Даже на небольшой скорости. Когда же скольжения передней оси действительно становятся существенными, прочувствовать их можно только по визгу резины. В неспешном городском режиме это вполне удобно, а вот на скользкой извилистой дорожке будет уже раздражать. Впрочем, ESP срабатывает рано, осяживая слишком горячие головы.

Тормозная динамика — без нареканий, почти идеально работающая АБС,



на разнородном покрытии появляются небольшие рысканья, легко подавляемые рулем, минимальное растормаживание на «гребенке», мощное дотормаживание при резком ударе по тормозам и невысокое усилие нажатия на педаль. Впрочем, тормоза и на малых скоростях работают замечательно.

Думаю, двухлитровый мотор под капотом отлично впишется в такой ездовой характер. Лишние пол-литра объема и дополнительные 30 л. с. лишь провоцируют водителя на подвиги. Конечно, с таким агрессивным внешним стилем ожидаешь от машины большего, но можно ведь и просто наслаждаться дизайном. А подвеска, наверное, «обомнется» через несколько десятков тысяч километров и станет мягче. В любом случае, комфорта в машине более чем достаточно для ее роли.



РЕЗЮМЕ

Какую же роль готовили для обновленной Hyundai Sonata ее создатели? Большой семейной машины. Персональной машины руководителя или чиновника любого уровня и, конечно же, такси бизнес-класса. Можно поспорить, нужна ли такая яркая внешность

этой машине. Мне кажется, нужна. Да и хороший салон просто необходим. Безопасность тоже не лишняя, учитывая, что пассажир доверяет свою жизнь наемному водителю. И судя по целому ряду особенностей конструкции, именно эта роль машине назначена самим производителем. Жаль только, у нас нет гибридов, версий на газомоторном топливе и прочих вариантов, предназначенных для больших пробегов и интенсивной эксплуатации.



ТЕКСТ: Борис Игнашин

ДАЖЕ ПРИ
НЕРЕГУЛЯРНОЙ
ЗАМЕНЕ МАСЛА
БОЛЬШИНСТВО
ВАРИАТОРОВ
СПОСОБНО ПРОЙТИ
200+ ТЫСЯЧ
КИЛОМЕТРОВ

Вариатор: страхи и реальность

Общественное мнение — штука на удивление консервативная. Если что-то когда-то ломалось, то байки гаражных специалистов на эту тему будут жить десятки лет. Вот и вариаторы во многом жертва многочисленных заблуждений. Огромное количество машин давным-давно оснащается таким типом трансмиссии, они вполне успешно проезжают свои 200-300 тысяч километров и не доставляют особых хлопот. Но слухи ходят... Иногда не без причин.

ТЫ ПОМНИШЬ, КАК ВСЕ НАЧИНАЛОСЬ

Первые конструкции вариаторов были предназначены для очень компактных авто вроде Nissan March (Micra) или Subaru Justy. Про малолитражки DAF и Volvo 340 лучше не вспоминать: конструкция вариатора была, мягко говоря, неудачна. И в итоге поначалу вариатор получил имидж трансмиссии для маленьких и слабых машин. А попытки применить его на более мощных и тяжелых авто приводили к неудачам. Но в дальнейшем конструкторы смогли заметно улучшить характеристики, применив толкающий ремень и электронное управление. Именно вариаторы этого, или CVT, если применить англоязычное сокращение, производства Jatco, стали использовать на массовых легковушках начала двухтысячных годов. Такая трансмиссия, как RE0F21A 1999 года выпуска, запомнилась многим обладателям японских малолитражек

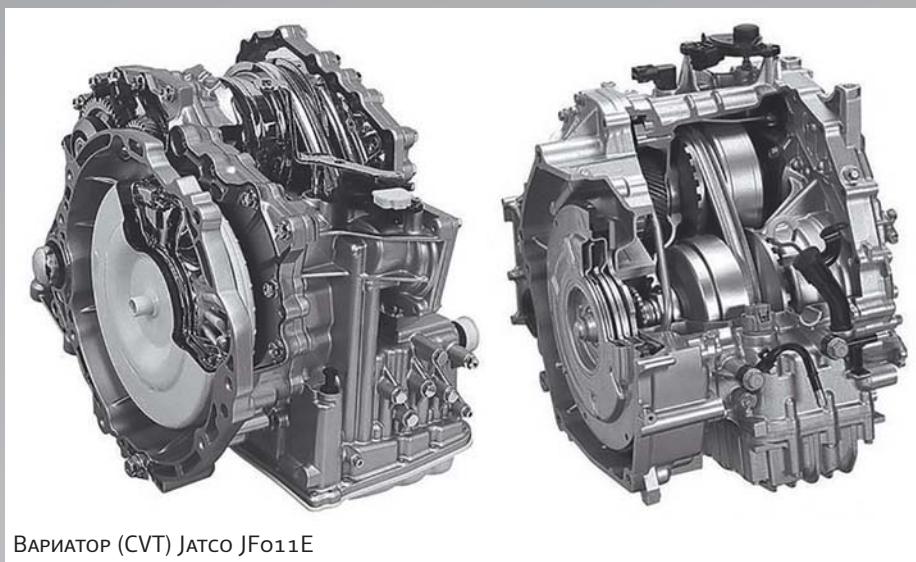
как очень надежная, почти вечная коробка. Именно ее успех породил многочисленных подражателей — коробки ZF CFT23 и Honda M4VA, которые показали себя крайне надежными, способными пройти 300+ тысяч километров без ремонтов. А самыми массовыми вариаторами стали JF011E, выпущенные в 2005 году для моторов 1,8-2,5 литра, под самый ходовой «размерчик» в автомобильном мире. Однако не все изменения пошли на благо. Особенности эксплуатации именно этого семейства вариаторов стали нарицательными, по этой модели судят о ресурсе, надежности работы, цене ремонтов и эксплуатационным характеристикам всех вариаторов на свете. Это и не удивительно, ведь вариаторы этого семейства ставили с 2005 по 2013 год на машины Renault, Nissan, Chrysler, Mitsubishi, Samsung, Suzuki, Peugeot, Citroen и Jeep. И именно первые четыре производителя являются мировыми лидерами по производству

машин с вариаторами. У остальных их применение куда менее массовое.

Какие же особенности вариаторов сделали их притчей во языцех? Разумеется, в первую очередь молва говорит о том, что машина с вариатором «не едет» и очень шумит. Ресурс вариаторов гаражные «умельцы» определяют в сотню тысяч километров, не больше. Ну и конечно, по мнению «специалистов», ремонт вариатора крайне дорогой, любая поломка — это сотни тысяч рублей, ремень стоит миллионы и вообще, если он сломался, то сразу на выброс. Ну и диагностировать его нельзя, если «чек» по коробке не горит, то никак не понять, что сломалось, надо разбирать и все менять. Какое-то зерно правды в этих рассказах есть, относится она только к отдельным конструкциям, реализациям и щедро смешана с байками, вымыслом и попытками обосновать явно скрученный пробег. Простите за занудство, придется пройти по пунктам.

ДИНАМИКА

На практике динамика машин с CVT этой серии хуже, чем у машин с МКПП или современными пяти-шестиступенчатыми АКПП, но тем не менее лучше, чем у четырехступенчатых конструкций. Старт с места у любого вариатора достаточно задумчивый, все реализации Jatco JF011E, кроме варианта последних двух лет выпуска, очень берегут как ремень со шкивами на малом радиусе, так и ГДТ и не позволяют «с места» дать много тяги. Резкого старта действительно не получится, и на бордюр заехать тяжело без разгона, и на бездорожье машина становится почти бесполезной. Но буквально чуть разогнавшись, ГДТ блокируется, и вариатор начинает исправно менять передаточное отношение, дает мотору раскрутиться, и динамика начинает играть всеми красками, насколько на это способны атмосферные моторы от 2,0 до 2,5 литра рабочего объема. Остаются нюансы, где-то вариатор ставит обороты оптимальными и не дает мотору их менять, это сильно сказывается на субъективном ощущении динамики для водителя, и шум мотора становится очень раздражающим. Но на многих машинах эмулируются «ступени», что немного разгружает степ-мотор коробки и уши водителя. Вариаторы с цепью и такая диковина, как Jatco JF010E или тороидальные, позволяют реализовать гораздо более высокий момент мотора, динамика машины с ними просто отличная. Вряд ли кто-то скажет, что Subaru WRX плохо едет, а ведь там именно вариатор. Просто он очень хорошо настроен и справляется с моментом мотора.



ВАРИАТОР (CVT) JATCO JF011E

РЕСУРС

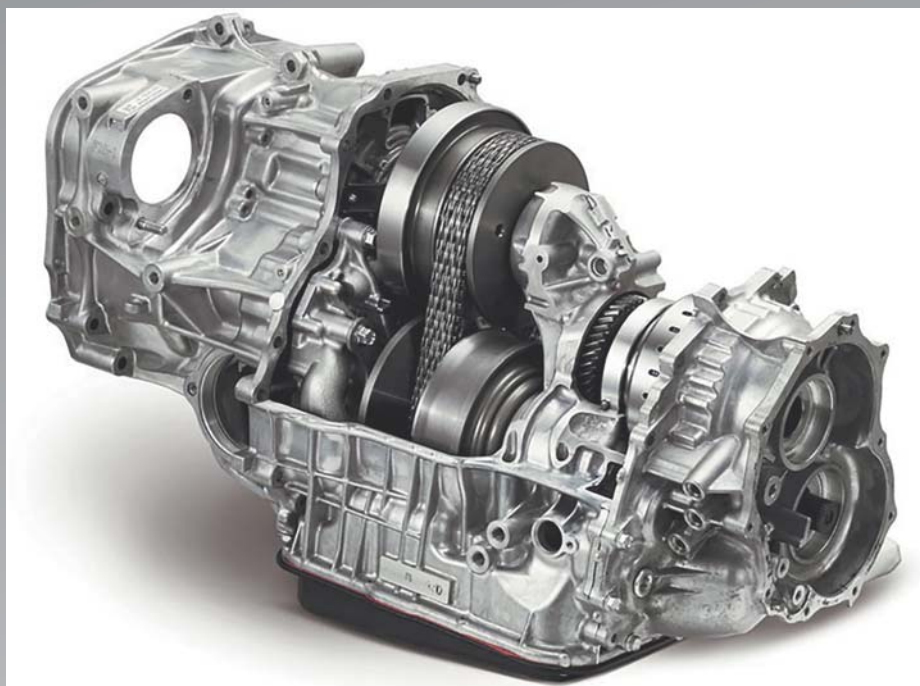
Даже при нерегулярной замене масла большинство вариаторов Jatco JF011E способно пройти 200+ тысяч километров. Но масло нужно все же менять — лучше раз в 40-60 тысяч километров, но если хотя бы после 120 тысяч пробега меняли, то уже неплохо. Главное, чтобы водитель был не из «гонщиков», машина не таскала прицеп, а мотор и коробку не перегревали. Еще одно условие — отсутствие высоких нагрузок до прогрева. Вариатор в силу своей конструкции очень чувствителен к нагрузке на холодную. В теплых регионах, у спокойных водителей, которые не ездят по трассам свыше 130 км/ч, не буксуют в снегу, его ресурс часто превышает 350 тысяч километров до износа ремня и конусов, что является неплохим результатом для недорогой и очень экономичной конструкции. Со-

временные АКПП с планетарными передачами часто такому ресурсу могут только позавидовать.

СТОИМОСТЬ РЕМОНТА

Именно Jatco JF011E в ремонте не так уж дорог. Цена ремней даже усиленного Bosch 901047 с 12 лентами для моторов 2,5 литра сейчас находится в пределах 20 тысяч рублей, а Bosch 901066 на 10 лент еще на пару-тройку тысяч рублей дешевле. Комплект конусов новый действительно дорог, но б/у без царапин или восстановительный ремонт обойдутся в 5-15 тысяч рублей. Подшипники валов в оригинале стоят по 2-3 тысячи рублей за штуку, но приобрести качественные аналоги ведущих подшипниковых брендов можно как минимум раза в три дешевле. Степ-мотор самых ходовых вариантов стоит порядка 5-6 тысяч рублей, а усиленный





клапан маслососа от Sonnex всего пару тысяч. Сама сборка-разборка куда проще, чем у пятиступенчатых АКПП, гидроблок просто очень простой, ГДТ почти не изнашивается. В общем, ремонт стоит не копейки, но на фоне более современных АКПП он скорее бюджетный. В крайнем случае есть контрактные, именно контрактные, с бумагами японского аукциона, а не просто бывшие в употреблении коробки за очень скромную сумму.

Кстати, основная поломка, которая тянет за собой все остальные, это вовсе не износ недешевого ремня и конусов, а банальные сбои маслососа и забитый фильтр, причины в грязном масле и неудачной конструкции редукционного клапана. Для чего существует копеечный ремкомплект от Sonnex, после установки которого шансы на поломку сильно снижаются. Давление держится ровнее, лучше натяжение ремня, нет рывков и пробуксовок при штатных нагрузках. А значит, ресурс и цена эксплуатации вариатора целиком в руках владельца машины.

ДИАГНОСТИКА

С диагностикой тоже все куда проще, чем кажется. Не обязательно разбираться во всех нюансах показателей дилерского сканера, например Consult 2, и иметь его. Достаточно простого адаптера Elm327 и даже бесплатной версии программы CVTz50, а уж платная версия ценной аж в 200 рублей позволяет не только проверять давление и адаптации, но и менять параметры работы устройства. Конечно, есть и более «серьезные» варианты вроде мультимарочных сканеров, но, на мой взгляд, именно недорогое, но ориентированное на работу с вариатором диагностическое ПО удобнее в работе для пользователя с любым уровнем подготовки. Фактически, имея простенький OBD-адаптер и телефон, можно бесплатной версией ПО проверить основные параметры работы транс-

миссии, с хорошей вероятностью отсекая все неисправные варианты.

Конечно, не все вариаторы одинаковы. Такие конструкции, как K310/k110 от Aisin/Toyota или от Honda, имеют еще более стабильный и большой ресурс, более «дуракоустойчивы», при этом основной компонент, ремень, у них тот же самый, от Bosch. Есть конструкции с отдельными недостатками вроде вариаторов ZF/Punch, у которых особо твердое покрытие конусов не позволяет их протачивать и восстанавливать. Есть цепные вариаторы Audi, крепкие, но ранний VL300 имеет много детских проблем, а более новый VL381 просто остается очень дорогим в ремонте. Но эти вариаторы сравнительно редко встречаются. Как и неудачный JF010E для моторов объемом в 3,5 литра. Плохую славу вариаторов поддерживают более новые конструкции производства самой Jatco.

НОВОЕ НЕ ВСЕГДА ЗНАЧИТ ЛУЧШЕЕ

Начиная с 2013 года проверенное семейство вариаторов Jatco JF011E решили заменить на два новых, на JF015 и JF016E. «Пятнадцатое» семейство — для моторов до 1,6 литра, более компактное и облегченное, а «шестнадцатое» — для тех же моторов 2,0-2,5 литра, но с одним нюансом — предусматривался вариант с цепью и предельным передаваемым моментом мотора в 400 Н·м, что позволяет использовать его с атмосферными моторами 3,5 литра и наддувными двигателями мощностью в 250-300 сил.

К сожалению, за прошедшие с момента анонса семь лет пятнадцатое семейство зарекомендовало себя не очень хорошо. По сравнению с проверенными и ресурсными вариаторами 11-й серии тут применили двухступенчатый редуктор и более сложный гидроблок на линейных соленоидоид. Облегчение конструкции сразу дало о себе знать: подшипники оказались

слабым местом, впрочем, одна из причин — переоблегченный первичный вал коробки. Еще одна проблема — солнечная шестерня планетарного редуктора коробки, который как раз является одной из «фишек» конструкции. Поломки насоса и редукционного клапана тут возникают тоже чаще, чем на предшественнике. А вот сам ремень на 9 лент, как у старого вариатора RE0F21A, надежен и дешев, но поломка гидроблока и насоса его добивает. Как итог — многочисленные поломки вариаторов при пробегах еще до 60 тысяч километров и новый виток «вариаторофобии» в народе. Именно этот вариатор ломается на Suzuki, Nissan и Renault с моторами до 1,6 литра. И я очень надеюсь, что версия для Lada Vesta лишена детских болезней и порадует ресурсом.

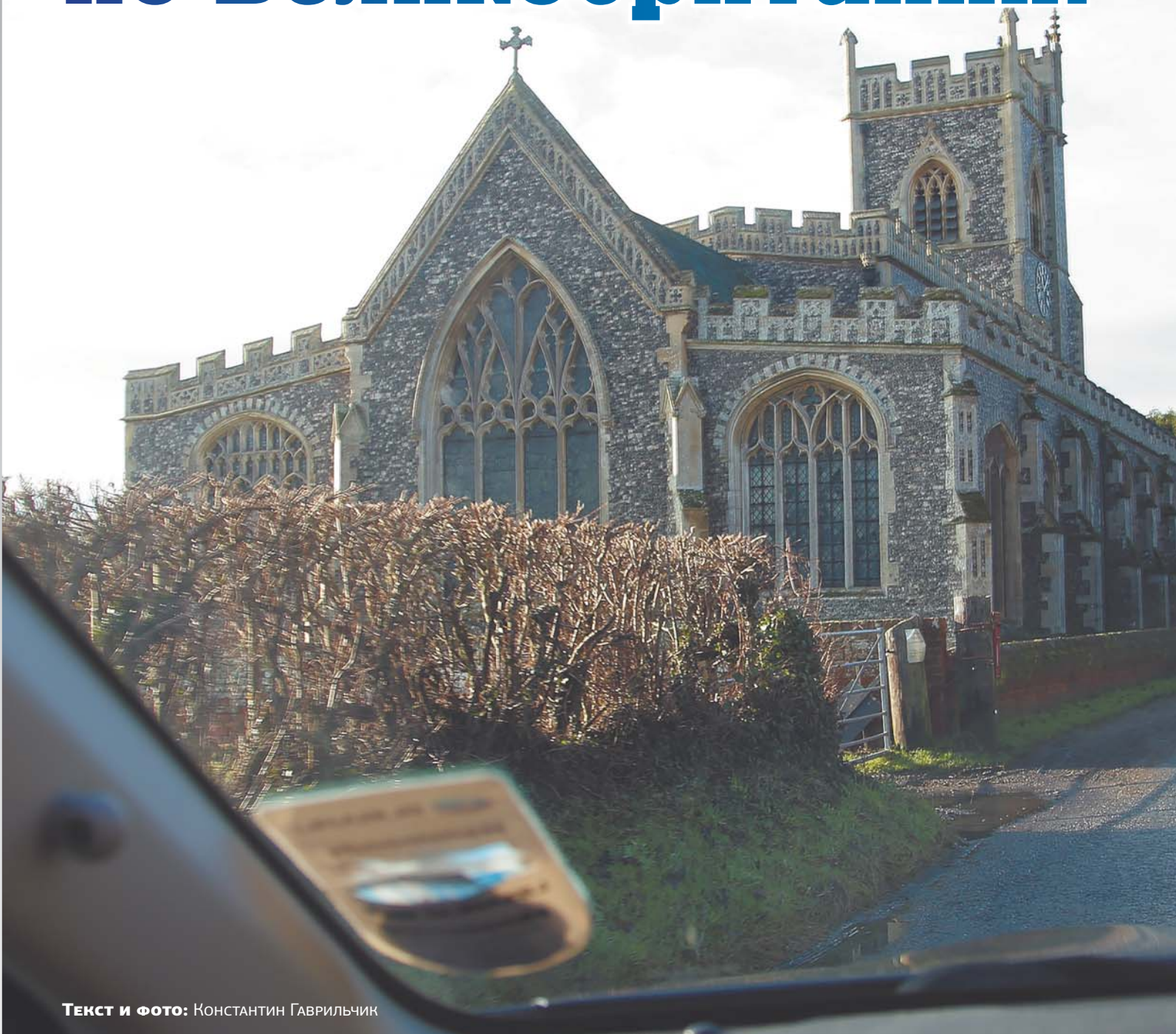
Более мощный вариатор семейства JF016E чаще встречается в своей «ременной» ипостаси. Сразу о хорошем — мощные подшипники, рассчитанные на очень «моментные» моторы, выходят из строя только при сильном загрязнении масла. У предшественника они, бывало, «пели», особенно с моторами 2,5 литра. Ходовые характеристики тоже улучшились. Зато отказ от степ-мотора и переход на линейные соленоиды, которые меняются только вместе с гидроблоком, и столь же слабый редукционный клапан маслососа ресурс скорее уменьшили. Задиры конусов встречаются гораздо чаще, чем у предшественника, причем цепной вариант не исключение. Проблема изначально в маслососе, да и гидроблок стал куда чувствительнее к загрязнению масла. А в силу более высокой стоимости ремонта владельцы и сервисы до последнего стараются избежать дорогостоящей замены гидравлики, изнашивая механическую часть. Нюанс еще и в том, что гидротрансформатор у этой серии вариаторов научился ловкому приему из мира обычных АКПП — блокировка срабатывает не полностью, позволяя чуть улучшить динамику машины при разгоне и уменьшить нагрев вариатора за счет прямой передачи момента жидкостным трением. Но износ накладок блокировки гидротрансформатора при этом идет быстрее, и масло загрязняется очень быстро, повреждая клапан маслососа. В итоге, несмотря на более основательную механическую часть, общий ресурс обычно ниже, чем у более старого Jatco JF011E.

К счастью, по диагностике эти два семейства вариаторов еще проще, чем 11-я серия, больше измеряемых параметров позволяет точнее оценить его состояние. Жаль, немногие автовладельцы готовы этим воспользоваться.

РЕЗЮМЕ

К сожалению, на сегодняшний момент налицо небольшая деградация ресурса вариаторов, но сама идея данной конструкции не имеет нерешаемых проблем. Скорее, расстановка приоритетов и попытка снижения стоимости изделий временно выиграли у ресурса. Но шансы есть.

За рулем — по Великобритании!



Текст и фото: Константин Гаврильчик

В прошлом номере «Заправки» был опубликован материал о поездке в Лондон, который заканчивался многообещающей фразой «Продолжение следует». С удовольствием выполняем данное читателям обещание. Причин тому, собственно, две. С одной стороны, Соединенное Королевство не заканчивается исключительно столицей, как бы прекрасна она ни была. А с другой стороны, в один, пусть и довольно объемный текст невозможно вместить все впечатления об этой замечательной стране. Вторая часть истории посвящена автомобильным путешествиям по юго-востоку Англии. Итак, поехали!



ПРЕЛЕСТИ ЛЕВОСТОРОННЕГО ДВИЖЕНИЯ

Честно признаюсь, сам я сел за руль в Великобритании так и не рискнул. Хотя за две недели, которые мы там провели, почти привык к левостороннему движению. Но только в качестве пешехода. К примеру, научился при переходе улицы смотреть по сторонам в крайне непривычной для русского человека последовательности: сначала — направо, а потом — налево. Отмечу, что британцы оказались вовсе не такими законопослушными пешеходами, как принято считать. Местные жители не то чтобы совсем игнорируют светофоры, но, если горит красный свет, а машин поблизости нет, спокойно переходят дорогу. Причем так поступают почти все вокруг, поэтому мы буквально через несколько дней тоже уверенно нарушали правила, шагая по зебре на красный.

Но переходить улицу — это одно, а ехать по ней на машине — это, как го-

ворят в Одессе, две большие разницы. Или четыре маленькие. Словом, за руль в Англии я так и не сел, о чем, кстати, совершенно не жалею. Во-первых, у нас был «местный» водитель — мой стародавний друг Владислав, который последние 20 лет живет в Англии и давно уже освоил искусство управления автомобилем в условиях левостороннего движения. А во-вторых, наблюдение за Великобританией с пассажирского сиденья оказалось гораздо приятней, поскольку допускало знакомство не только с достопримечательностями, но и с ассортиментом местных пабов. А там есть что попробовать, уж поверьте.

ВЕЛИКИ И БРИТАНИЯ

Первым городом, достопримечательности и пабы которого мы смогли оценить, стал Кембридж. Дороги в Великобритании отличные, поэтому до города, который расположен в 80 км от Лондона, мы добрались за час с хвостиком. Автомобиль было решено оставить на перехватывающей стоянке. Кембридж — город старинный, улочки здесь узкие, на машине особо не развездись, да и с местом для парковки большие проблемы. К тому же центр здесь в принципе пешеходный, ездить по нему можно только на велосипеде. Что обитатели Кембриджа и делают с большим удовольствием. Велики здесь повсюду, так же как и велопарковки. Плюс в городе полно магазинов, где можно купить как новый велосипед, так и подержанный.

Любовь британцев к велосипедам — тема для отдельной статьи. Приведу лишь несколько фактов, чтобы было понятно, насколько жители Альбиона увлечены вращением педалей. Так, велосипед — основное средство передвижения в столице Великобритании. Личного автотранспорта в Лондоне немного: ездить на машине по этому городу слишком сложно, дорого и... немодно. Курс взят на общественный транспорт и велосипеды. Мэрия Лондона потратила миллиард фунтов на

велосипедную программу, и на улицах города появились 6000 ситибайков. Взять велосипед напрокат можно на специальных стоянках всего за 2 фунта и на протяжении дня пользоваться 30 бесплатными минутами катания. Удобство передвижений по Лондону на байке оценили не только туристы и уставшие от пробок местные жители, но и представители экстренных служб. В частности, на велосипедах тут можно встретить полицейских, врачей и даже пожарных. (Последнее не точно, лично не встречали.)

Разумеется, британская увлеченность вращением педалей отнюдь не ограничивается Лондоном. Велосипед как средство передвижения привычен во многих городах страны. Катаются здесь буквально каждый второй, вне зависимости от возраста, занятий и увлечений. Кто-то ездит на велосипеде по делам, используя его как личный транспорт, кто-то крутит педали просто для развлечения, а кто-то устраивает соревнования. Словом, в какой бы город Великобритании вы ни приехали, будьте уверены — вашему велосипеду найдет место на его улицах.

Наконец, любовь британцев к велосипедам предопределена свыше и зашифрована в названии страны, неслучайно ее так и называют — Великобритания!

ЯБЛОНЯ НЬЮТОНА

Однако вернемся в Кембридж. Для жителей нашей страны название этого города прежде всего ассоциируется с местным университетом. Сразу скажу, Университет Кембриджа — это не единое учебное заведение, как это принято у нас, а конфедерация колледжей — в составе университета их более 30. У каждого колледжа своя недвижимость, библиотека, общежитие для студентов, церковь с обязательным хором и органом и так далее.

Жизнь и работа колледжей регулируется их собственными уставами





и правилами. Каждый колледж имеет представителей в совете университета. Вместе с тем студенты любого колледжа могут пользоваться общими подразделениями университета, среди которых знаменитая Кембриджская библиотека, Кембриджская обсерватория и Кавендишская лаборатория.

Лично меня Кембридж в первую очередь поразил почтенным возрастом. Университет был основан в далеком 1209 году — так что студенты грызут тут гранит науки уже более 800 лет. Кстати, это очень характерно для Англии в целом. Здесь сохранилось множество домов, которые были построены в XII-XV веках. На многих из них имеются таблички с датой постройки, но они редко становятся музеями. Как правило, в них живут обычные люди, при желании один из таких домов можно приобрести в собственность. Правда, сделать это могут только весьма состоятельные люди, ибо цены на такую недвижимость кусаются.

Поэтому, оказавшись в Кембридже, ты словно попадаешь на много веков назад. Причем это ощущение поддерживается не только за счет архитектуры, которая тебя окружает. История также активно работает в этом направлении, а она здесь богатейшая. Вот для примера местный сказ про сэра Исаака Ньютона. Каждый из нас со школьной скамьи помнит историю о яблоне, которая подтолкнула знаменитого ученого к открытию закона всемирного

тяготения. Однако мало кто знает, что Ньютон учился, а потом и преподавал в Кембридже, а точнее, в расположенном здесь Тринити-колледже.

Что касается закона всемирного тяготения, то та самая яблоня росла в имении Вулсторп-Манор в Линкольншире, где ученый родился и вырос. У главных ворот Тринити-колледжа сегодня можно увидеть яблоню, которая является прямым привитым потомком того исторического дерева. Посажена она под окнами комнаты, в которой жил Исаак Ньютон, когда учился в Кембридже.

ПАБ EAGLE И ТАЙНА ЖИЗНИ

Вторая история, которую мы узнали, побывав в Кембридже, куда более современная, но от этого не менее любопытная. Связана она, разумеется, также с научным открытием. 28 февраля 1953 года в одном из старейших местных пабов — Eagle — было полно туристов и местных посетителей. Вдруг распахнулась дверь и внутрь вбежали два молодых человека. Они подошли к бару и заказали напитки. «А мы только



что открыли секрет жизни!» — сказал один из них. Эти люди, работавшие в лаборатории неподалеку, нисколько не преувеличивали. Одного из них звали Френсис Крик, а другого — Джеймс Уотсон. А тайна жизни, которую им удалось разгадать, это структура молекулы ДНК. Та самая двойная спираль, известная нынче любому школьнику.

Подробности этой истории мы узнали за кружечкой старого доброго эля, заглянув в паб Eagle на ланч. Над стойкой в заведении висит мемориальная табличка, подтверждающая данный исторический факт. А если обратиться к бармену, он с удовольствием расскажет вам подробности этой захватывающей истории.

А еще в Кембридже, как нетрудно догадаться по названию, есть река. Кем протекает через центр города. По ее берегам располагаются многочисленные веранды и кафе, а над рекой переброшены десятки мостов. Главная достопримечательность Кем — пантинг. Это катание на длинных плоских лодках, управляют которыми не с помощью весел, как мы привыкли, а отталкиваясь длинным шестом. Технология отлично описана в знаменитой повести «Трое в лодке, не считая собаки» Джерома К. Джерома. Говорят, в разгар туристического сезона река просто затружена лодками. Даже дождь не помеха — пассажиры накидывают пледы, раскрывают зонтики и продолжают кататься. Однако в начале января, когда мы оказались в Кембридже, очереди из желающих насладиться пантингом обнаружить не удалось. Было довольно прохладно, так что мы тоже предпочли речной прогулке уют соседнего паба, где каждый продегустировал по глотку прелестного нектара.

ТАНЦУЮЩИЕ ДОМА ЛАВЕНХЭМА

Следующей точкой нашего путешествия по югу Великобритании стал живописный городок Лавенхэм, расположенный примерно в 100 километрах к северо-востоку от Лондона. Насчет



даты его основания мнения расходятся, но достоверно известно, что уже к концу XV века город был одним из самых богатых на Британских островах и платил налогов больше, чем более крупные Йорк и Линкольн. Сохранилось старинное предание, что король Генрих VII, посетив Лавенхэм в 1487 году, оштрафовал несколько местных семей за показное выставление богатства.

Зримым воплощением былого процветания сегодня является роскошная церковь Святого Петра и Святого Павла, которая стоит на вершине холма в конце главной улицы. Ее башни, возвышающиеся на 43 метра, как говорят, являются самыми высокими деревенскими церковными башнями в Великобритании.

Впрочем, канувшее в Лету величие Лавенхэма сегодня едва ли сможет сильно взволновать туристов. А вот удивительная красота этого уютного городка точно не оставит никого равнодушным. Чтобы это понять, достаточно просто пройтись по его улицам. Почти каждый второй ярко окрашенный дом здесь кривой. Иногда они опираются друг на друга, как будто ищут поддержку, а иногда кажется, что здешние дома просто танцуют.

Разумеется, строили их абсолютно прямыми, правда, было это довольно давно, большинство домов Лавенхэма появились в XV–XVI веках. Что же касается причин, по которым сегодня они задорно приплясывают, то на этот счет существует несколько версий. По одной из них, дома покосились после того, как в них появились дымоходы и печи, которых изначально не было. Согласно второй версии, в Средние века город рос так быстро, что многие дома в спешке были построены из сырой древесины. Со временем бревна высохли и деформировались, в результате чего здания согнулись под самыми неожиданными углами. Какая из версий ближе к истине, сказать сложно. Однако сегодня поразительная геометрия здешней недвижимости находится под защитой государства. Хозяева пляшущих домов не имеют права ничего менять и перестраивать в них. Суще-

ствует даже специальный термин — «историческая кривизна», который говорит о том, что танец этих домов будет продолжаться долго.

Разумеется, удивительная красота Лавенхэма привлекает не только туристов. Городок давно облюбовали кинематографисты всех видов и мастей. Большинство исторических картин про Англию снимается в здешних декорациях. А самым, пожалуй, известным фильмом, съемки которого проходили в Лавенхэме, является «Гарри Поттер и дары смерти». Именно здесь находится дом, в котором по сюжету жили родители юного Гарри — волшебники Лили и Джеймс Поттер. В нем и сегодня все так, как зрители видели на экране: меблированные комнаты, уютный камин, чудесный сад...

Кстати, старинный особняк, построенный еще в XIV веке, сегодня выставлен на продажу. Причина довольно проста — фанаты юного волшебника давно полюбили это место и постоянно приезжали сюда, чтобы сделать памятные фото. Разумеется, такое повышенное внимание крайне утомляло владельцев особняка, и они решили от него избавиться. Вот только нельзя сказать, что купить домик Гарри Поттера может любой желающий. За один из самых узнаваемых особняков Англии придется выложить 1,64 млн долларов. Сказки нынче дороги!

ВМЕСТО ПОСЛЕСЛОВИЯ

На этой волшебной ноте позвольте закончить рассказ о поездке в Великобританию. Да, многое осталось за рамками и второго повествования, но это, увы, неизбежно. Как неизбежно и другое: большая часть того, что можно посмотреть в этой замечательной стране, осталась вне зоны нашего внимания. А значит, мы обязательно еще вернемся сюда. Сложно точно сказать, когда именно, учитывая бодрую поступь коронавируса по планете. Но то, что рано или поздно это случится, у меня лично сомнений не вызывает. Так что мы не прощаемся с прекрасной Великобританией, а говорим ей: «До свидания!»



ФЕЙЕРВЕРК БАЛЛОВ!

 @lukoil4you



+



=>

100
баллов

**Заправка
от 20 литров***

**Покупка товаров
в магазине на АЗС**

**за каждый
литр покупки****

*В Акции участвуют АИ-92, АИ-92 ЭКТО, АИ-95, АИ-95 ЭКТО, АИ-100, сжиженный углеводородный газ (СУГ), ДТ.

**Покупка топлива в Акционных торговых точках в Период проведения Акции в объеме не менее 20 литров АИ-92 или АИ-92 ЭКТО или АИ-95 или АИ-95 ЭКТО или АИ-100 или СУГ, или не менее 40 литров ДТ, но не более 10 000 Баллов за покупку ДТ.

Полная информация об организаторе Акции, сроках, месте и порядке получения Баллов, адресах АЗС размещена на Интернет-представительстве Программы по адресу: **auto.lukoil.ru**



Поздравляем
с праздником
Великой Победы!

9 **мая**