ПОЛЕЗНЫЙ ЖУРНАЛ ДЛЯ АВТОМОБИЛИСТОВ

Заправка

курьер-советник

16+

ЛУКОЙЛ

август 2020 #4 (058)

Новый Defender доедет до России осенью

03

Черногория: серпантины, горы и море

19

Ксенон, как мало в этом света

08

НОВАЯ ПРОГРАММА ЛОЯЛЬНОСТИ

ЗАПРАВЬСЯ ВЫГОДОЙ

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

ЛУКОЙЛ

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. ПРОГРАММА ЛОЯЛЬНОСТИ «ЗАПРАВЬСЯ ВЫГОДОЙ» ДЕЙСТВУЕТ ДО 31.12.2021.

РЕКЛАМА

Заправка

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: ПИ № 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 Вишневского, 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 на полиграфической базе Издательства СПбГЭУ.

191023, Санкт-Петербург, Садовая ул., д. 21

Тираж 20 000 экз.
Заказ № 661.

Установленные дата и время подписания в печать — 25.08.2020, 16.00. Фактические дата и время подписания в печать — 25.08.2020, 16.00.
Дата выхода — 28.08.2020.

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:
MEDIA.JAGUARLANDROVER.COM

Посмотреть предыдущие номера журнала можно здесь:

MEDIA.JAGUARLANDROVER.COM

НОВЫЙ DEFENDER ДОЕДЕТ ДО РОССИИ ОСЕНЬЮ

LAND ROVER АНОНСИРОВАЛ выход на российский рынок нового поколения Defender. Все подробности о составе комплектаций, среди которых, кстати, обещают и более бюджетные, расскажут чуть позднее, а старт продаж намечен на нынешнюю осень, сообщает «Российская газета».

Квота доступных для заказа внедорожников — 130 экземпляров Land Rover Defender. Автомобиль получил 2-литровый турбодизель с отдачей 200 либо 240 л. с. при неизменном моменте в 430 Н·м. Третий вариант — умеренный гибрид (400 л. с., 550 Н·м) с рядной 3-литровой «шестеркой», электромотором и 48-вольтовой сетью. На данный момент это самый быстрый Defender — он разгоняется до сотни за 6-6,1 секунды, а максимальная скорость ограничена на отметке 208 км/ч. Дизельные модификации достигают 100 км/ч за 9-10,3 секунды, их потолок скорости — 175-188 км/ч.

Во всех комплектациях Defender оснащен восьмидиапазонным «автоматом» ZF, двухступенчатой раздаточной коробкой и постоянным полным приводом. Внедорожная система Terrain Response 2 позволяет заблокировать дифференциал на сенсорном экране и преодолевать броды глубиной до 900 мм. Функция Advanced Tow Assist облегчает буксировку прицепов массой до 3500 кг. Дисковые тормоза должны прихватывать колеса за 150 миллисекунд.

У электроники «Дефа» своя платформа — EVA 2.0, которая обновляется «по воздуху» благодаря технологии SOTA, поддерживает связь стандарта 5G, раздает Wi-Fi всем пассажирам. Новый медиацентр Pivi Pro с 10-дюймовым сенсорным экраном дружит с Apple CarPlay и Android Auto, интегрирует по Bluetooth два смартфона одновременно, выводит 3D-навигацию на цифровую приборку диагональю 12,3 дюйма.

Land Rover Defender в комплектации SE имеет независимую пневмоподвеску, сиденья с отделкой кожей, памятью настроек и электроприводом по 12 параметрам, информационно-развлекательный комплекс с 10-дюймовым тачскрином, навигацией и аудио Meridian мощностью 400 Вт с 11 динамиками, цифровую приборную панель диагональю 12,3 дюйма, бесключевой доступ, 3D-систему камер кругового обзора и систему контроля «слепых» зон.

В комплектации HSE внедорожник оснащен матричными фарами головного света, панорамной крышей, сиденьями с расширенными возможностями регулировки, адаптивным круиз-контролем и имеет расширенный пакет отделки кожей.

Все комплектации получили пакет зимних опций: подогрев лобового стекла, форсунок омывателя, рулевого колеса, передних сидений, функцию стояночного подогрева двигателя и салона с дистанционным управлением со смартфона. Цена новинки стартует от 4 512 000 рублей. Продажи в России запланированы на вторую половину 2020 года.

MEDIA.JAGUARLANDROVER.COM

НОВАЯ ŠKODA OCTAVIA ДОБЕРЕТСЯ ДО РОССИИ В СЕНТЯБРЕ

РОССИЙСКАЯ ПРЕМЬЕРА лифтбэка Škoda Octavia четвертого поколения состоится в сентябре. Новинка будет выпускаться на заводе «Фольксваген Груп Рус» в Нижнем Новгороде, сообщает пресс-служба чешской марки.

В моторную гамму лифтбэка войдут атмосферный двигатель 1,6 MPI и два турбированных — 1,4 TSI и 2,0 TSI. Новая Octavia, получившая измененный экстерьер и увеличенные габариты, опционально оснащается полностью светодиодными матричными фарами, которые ранее были доступны только для модели Superb. Имеются обновления и в интерьере. У модели новая линейка рулевых колес, в том числе в двухспицевом исполнении. И новая передняя панель, напоминающая по форме силуэты капота и фирменной решетки радиатора бренда. В оснащение новинки вошли функция кругового обзора, система мониторинга слепых зон и предиктивный круиз-контроль. Впервые на Octavia будет доступна в качестве опции система бесключевого доступа с датчиками на всех дверях, которая позволяет открывать любую из четырех дверей автомобиля первой.

Напомним, новая Škoda Octavia, в основу которой легла модернизированная платформа MQB, стала длиннее на 1,9 см, а ширина увеличилась на 1,5 см. Колесная база машины составляет 2686 мм. При этом коэффициент аэродинамического сопротивления был снижен до 0,24. Багажник новинки прибавил 10 литров (600 л). Кроме того, на 5 мм больше стало пространства для задних пассажиров — расстояние до спинок передних сидений теперь составляет 78 см.

ФОТО: ŠKODA

KIA ПОКАЗАЛА ОБНОВЛЕННЫЙ СЕДАН RIO

КОМПАНИЯ KIA опубликовала первые официальные изображения обновленного седана Rio для российского рынка. Его дизайн разработан в тесном сотрудничестве с региональной штабквартирой KIA Motors в России, сообщает пресс-служба марки.

Передний и задний бамперы Rio стали рельефнее, за счет изменения их формы длина автомобиля увеличилась на 20 мм. Решетка радиатора также получила обновленные очертания и визуально объединена с блоком фар. Нижний воздухозаборник стал шире, по бокам от него разместились противотуманные фары.

В профиль новый KIA Rio сохранил узнаваемый силуэт, но стал выглядеть более динамично, в том числе за счет антенны в форме «акульего плавника», которая окрашена в черный цвет. На разные комплектации будут устанавливаться колесные диски различного дизайна и размерности 15 или 16 дюймов. При этом седан имеет достаточно большой дорожный просвет — 160 мм. Вертикальные светоотражатели в заднем бампере перекликаются с декоративными элементами в переднем. Имитация диффузора под бампером в сочетании с треугольной формой патрубков выхлопной системы также вносит свой вклад в формирование более спортивного образа. Еще одной отличительной чертой обновленного Rio стали светодиодные задние фонари с особой «матричной» графикой.

Напомним, текущее поколение седана KIA Rio представлено на российском рынке с августа 2017 года. Автомобиль доступен в 12 вариантах комплектации по цене от 805 тыс. до 1,1 млн рублей.

KIA.RU

Энергия свободы

АИ-92

Евро/ЭКТО

от 30 л

+200

Акционных Баллов*

за каждый литр

КАЖДЫЙ ЛИТР С ВЫГОДОЙ!

Для участников Программы лояльности «ЗАПРАВЬСЯ ВЫГОДОЙ»

Полная информация об организаторе Акции, сроках, месте и порядке получения Акционных Баллов, адресах АЗС размещена на Интернет–представительстве Программы по адресу: **auto.lukoil.ru** и в Мобильном приложении «АЗС ЛУКОЙЛ»

*Акционный Балл – дополнительный балл, предоставляемый Участнику в рамках Акции за выполнение условий Акции, сверх Базового начисления Баллов, согласно Уровню участия в Программе. Срок действия Акционных Баллов равен 20 (Двадцати) дням с момента предоставления Акционных Баллов. Оператор аннулирует Акционные Баллы, не использованные Участником в течение срока их действия, без каких-либо предварительных уведомлений Участника.

@lukoil4you

Период проведения Акции: с 20.07.2020 по 30.09.2020

РЕКЛАМА

CADILLAC СИЛЬВЕСТРА СТАЛЛОНЕ ВЫСТАВЛЕН НА ПРОДАЖУ

АМЕРИКАНСКАЯ КОМПАНИЯ Becker Auto Design, строящая прокачанные версии кроссоверов, внедорожников и минивэнов, выставила на продажу модифицированный Cadillac Escalade Сильвестра Сталлоне, сообщает портал auto.ru.

Сотрудники компании растянули Escalade ESV, ставший основой проекта, на 50 сантиметров, а общая длина автомобиля перевалила за шесть метров. Пробег за год пользования составил всего 1000 миль. В салоне разместили два роскошных капитанских кресла и еще три размером поменьше, повернутых против хода движения. Кресла третьего ряда имеют выдвигающиеся нижние подушки, а средний ряд можно сложить.

В машине установлены 43-дюймовый телевизор, выполняющий роль центральной перегородки, 12-дюймовый ЖК-дисплей для задних пассажиров и премиальная аудиосистема. Благодаря этому Escalade может быть как мобильным офисом, так и небольшим кинотеатром. Материалы отделки салона порадуют самого взыскательного автолюбителя: белая кожа, шпон и японский ясень, из которого сделаны складные столы. Нашлось место для холодильника с шампанским, а также для отсеков под фужеры и стаканы из хрусталя.

За все это великолепие просят всего 350 тысяч долларов. Сам актер заплатил за машину более 400 тысяч «зеленых».

CDN.MOTOR1.COM

FORD GT ПОЛУЧИТ ДВЕ НОВЫЕ СПЕЦВЕРСИИ

С МОМЕНТА ДЕБЮТА в 2016 году суперкар Ford GT успел обзавестись множеством модификаций. Теперь в гамму добавлены еще два новых варианта — это ретроверсия Heritage Edition, посвященная победе «форда» в 1966 году на суточном марафоне в Дейтоне, а также специальное исполнение Studio Collection, сообщает «Авторевю».

Внешность новой версии Ford GT Heritage Edition оформлена в стиле гоночных машин 1960-х. Белое купе с черным капотом, порядковым номером на дверях, красными акцентами на кузове и 20-дюймовыми колесами золотистого цвета напоминает автомобиль, который принимал участие в гонках почти 55 лет назад, хотя за доплату можно заказать колеса из некрашеного углепластика. В салоне — дверные панели с номером 98 и отделка алькантарой красного и черного цвета. С технической точки зрения Ford GT Heritage Edition ничем не отличается от стандартного купе с битурбомотором EcoBoost V6 3.5 (669 л. с.): разгон до «сотни» по-прежнему занимает 2,8 с., а максимальная скорость достигает 347 км/ч.

Исполнение Studio Collection представляет собой опциональный внешний пакет, который включает расширенную палитру цветов кузова и оригинальную контрастную графику. В Ford заявили, что всего будет выпущено лишь 40 таких машин. О тираже спецверсии Heritage Edition в компании не сообщили, зато объявили, что первые машины прибудут к заказчикам в начале следующего года. А уже в 2022 году Ford GT снимут с производства.

MOTOR1.COM

НЕВОЗМОЖНО ОШИБИТЬСЯ — ЭКТО100

ЛЕТО-2020 немного отличается от прошлых, правда?

Давайте стараться находить положительные эмоции, которых так не хватает, и делиться!

Семь недель назад в окружении гоночных трасс открылся первый в России интерактивный автотеатр в новом формате DRIVE-IN. Но сначала именно о месте и трассах.

Комплекс «Игора Драйв» — это новый виток российской истории автоспорта. Символично, что первая отечественная стационарная трасса для кольцевых автогонок появилась именно в Ленинграде в 1958 году. Расположенное на Крестовском острове «Невское кольцо» стало одним из центров развития автомобильного спорта как в Советском Союзе, так и в постсоветской России.

В середине 2000-х, когда российский автоспорт переживал не лучшие времена, было принято решение о закрытии «Невского кольца». Тогда возникла парадоксальная ситуация: второй город в стране по численности населения, культурная столица, европейская «жемчужина», привлекающая миллионы туристов со всего мира, — Санкт-Петербург потерял возможность принимать не только международные соревнования по шоссейно-кольцевым гонкам, но и этапы национального чемпионата.

«Игора Драйв» — долгожданный новый комплекс. В Ленинградской области, совсем рядом с Санкт-Петербургом, говорят, что даже впервые в мире, на одной территории расположено беспрецедентное количество трасс с совершенно разной конфигурацией. Плюс — налаженная инфраструктура.

Здесь, на «Игора Драйв», в конце июля, при участии и победных местах гонщиков команды ЛУКОЙЛ «Рейтинг» прошел второй этап чемпионата России.

В августе несколько дней подряд легендарные спорткары модельной линейки Porsche с модификациями двигателей S, 4S, GTS и Turbo проводили испытания шоссейно-кольцевой трассы в деле. Уникальная конфигурация трассы сочетает 14 высокоскоростных и среднескоростных поворотов, в том числе под углом почти 180 градусов с уклоном. Первой была испытана главная трасса комплекса «Игора Драйв», соответствующая требованиям Grade 2 Международной автомобильной федерации (FIA). Длина — 4086 м. Ширина — 12-15 м. 14 поворотов (6 правых, 8 левых). Высокие скорости и крутые виражи, легендарная динамика и незабываемые эмоции.

И главное! Топливным партнером мероприятий на «Игора Драйв» выступил ЛУКОЙЛ-Северо-Западнефтепродукт! Все спорткары были заправлены фирменным экологическим топливом ЭКТО от ЛУКОЙЛ. Для ЛУКОЙЛ всегда было принципиальным высокое качество продукции. Использование бензина ЭКТО100 повышает эффективность высокофорсированных двигателей, сохраняя при этом все дополнительные свойства топлива под брендом «ЭКТО». Здесь невозможно ошибиться в выборе — только ЭКТО100. ЛУКОЙЛ всегда поддерживает лучшие решения и любит скорость.

Мы готовы ответить на чаще всего задаваемые в последнее время вопросы:

Есть ли зрители на «Игора Драйв»?
Отвечаем: **ЕСТЬ!**
Можно мне попробовать свои силы?
Отвечаем: **МОЖНО!**

Заправка

PHILIPS.COM

ПОЧЕМУ СТАРЫЕ ГАЛОГЕНКИ СВЕТЯТ ПОРОЙ ЛУЧШЕ, ЧЕМ ГАЗОРАЗРЯДНЫЕ ЛАМПЫ

Текст: Борис Игнашин

Ксенон, как мало в этом света

Время ксенона проходит, это очевидный факт. Однако именно газоразрядная оптика показала многим водителям, что ночью можно ехать так же безопасно, как и днем, не приглядываясь и не молясь, чтобы не пропустить яму в темноте. И до сих пор машин с ксеноновыми фарами на дорогах больше, чем с новомодными светодиодными. Жаль, не у всех автомобилей с ксеноном фары светят хорошо.

ЧТО ЖЕ ТАКОЕ КСЕНОН

Удивительно, но старые машины с галогенками часто имеют свет лучше, чем у «королей дороги» со штатным ксеноном. Конечно, они светят хуже, чем раньше, однако с задачей справляются и освещают дорогу перед машиной. А вот теоретически мощный и яркий ксенон у машин десятилетнего возраста уже не подсвечивает ничего, разве что как маяк обозначает автомобиль на дороге. Для многих автовладельцев это становится неприятным сюрпризом, тем более что стоимость ремонта в таких случаях может оказаться очень высокой. Что же происходит с продвинутой оптикой после длительной эксплуатации? Давайте разберемся, но начнем мы, как обычно, с описания конструкции светотехники.

ALIEXPRESS.RU

Наверное, для многих это станет сюрпризом, но автомобильная «ксеноновая» лампа ксеноновой не является и ксенона там нет вовсе. Ксеноновые лампы применяются совсем в другой сфере, например в кинотеатрах, и это довольно громоздкие и мощные источники света. В машинах ставят металлогалогенные газоразрядные лампы, рабочей средой в которых обычно является аргон и пары ртути с добавками — для формирования удобного для глаза спектра. В этой лампе светится дуга плазмы. Для ее запуска и питания недостаточно штатного бортового напряжения автомобиля, и такая лампа имеет свой источник питания с импульсным зажигающим устройством и пускорегулирующим аппаратом, в которых используется высокое напряжение от 15 до 60 кВ. В автомобилях эти элементы обычно именуют «блок розжига» и «балласт». Поскольку источник света в такой лампе объемный, то используется в основном линзованная оптика, оптическая схема которой называется «трехосный эллипсоид» или же просто DE, от немецкого Dreiachs Ellipsoid. В такой фаре световой пучок формируется сначала отражателем, который направляет свет в линзу, отсекающей шторкой и, наконец, самой линзой. Получается точно и очень эффективно. Хотя были и фары другой конструкции, но буквально в самом начале применения ксенона на автомобилях, и это большая редкость для европейских машин, а вот на японских они ставились еще совсем недавно. Конструкция в целом заметно сложнее и дороже, чем в случае галогенной оптики, но электронные компоненты обычно надежны… В чем же основные причины того, что продвинутая фара не светит? Начнем по порядку.

СТАРЕНИЕ ЛАМПЫ

Самая простая причина — это старение самой ксеноновой лампы. В ней нет спирали, а светящийся газ теоретически вечный. На самом же деле примеси в стекле, утечка давления и деградация электродов постепенно меняют состав газа и характеристики разряда. В итоге лампа или прекращает работу вовсе, или горение срывается, лампа моргает или начинает светить в другом диапазоне. Например, розовым светом. Все это создает дискомфорт, ухудшает освещенность и может вызвать поломки электроники. Но решаются такие проблемы обычно просто. Лампы, конечно, дороже, чем галогенные, но это расходный материал, и стоят они в среднем около 400-1800 рублей для ламп типа D2S/D2R. Проще всего просто ее сменить, хотя у D1S и D3S, а также их аналогов для рефлекторной оптики D1R/D3R лампа содержит в себе часть схемы питания и потому ощутимо дороже, их средняя стоимость порядка 1000-4000 рублей.

ПОЛОМКА ЭЛЕКТРОНИКИ

Менее приятно, если случается поломка обслуживающей лампу электроники, даже при небольшом снижении рабочего напряжения с 85/42 вольт происходит сильное падение светового потока. А поломки блока розжига приводят к полной неработоспособности лампы. Однако такая поломка тоже чинится сравнительно легко, блоки много дороже самих ламп, но и служат они дольше. Отдельная беда — это нарушение в работе системы позиционирования пучка света. Газоразрядная оптика всех типов, кроме варианта с лампами D8S/D5S, которые специально придуманы для применения на бюджетных авто, обязана иметь систему очистки стекла фары и автокорректор уровня. Система автокорректора является достаточно сложной, и ее работа зависит от многих элементов. Как минимум расходными материалами в ней являются два датчика и их тяги, на передней и задней осях, а также проводка, блоки управления и другая электроника. А учитывая, что система часто завязана на бортовую электронику, количество вариантов сбоев и поломок очень велико. При любых ошибках фары начинают светить «в пол» для предотвращения ослепления. Яркость при этом не меняется, но на дорогу фара светить уже не будет.

ПОТЕРЯ ПРОЗРАЧНОСТИ СТЕКЛА

Более опасная проблема кроется в самой конструкции фары. Свет лампы сначала попадает на отражатель, а оттуда на линзу, после чего проходит через стекло фары. Первым обычно сдается стекло. К сожалению, это прозрачная поверхность из поликарбоната, современные требования по пассивной безопасности не позволяют использовать прочное стекло. А пластик, он мягкий, и даже если не протирать его грязной тряпочкой с абразивом, он мутнеет от потока пыли, летящей грязной воды и разрушается под воздействием ультрафиолетовых лучей солнца. Уже после 3-5 лет службы оптика теряет прозрачность и понемногу начинает рассеивать свет мощной ксеноновой лампы в стороны. А после десяти лет эксплуатации, особенно по трассе и с неработающим

AVTOSREDA.RU

омывателем фар, поликарбонатный колпак мутнеет, а часто еще и желтеет, покрываясь сеткой микротрещин от многократных циклов нагрева-охлаждения, и запотевает изнутри. Иногда в продаже есть запасные «стекла», но чаще всего нужна как минимум обработка наружной поверхности. Механическая или химическая полировка обычно помогают, если сам материал не пожелтел и не потрескался. Если снаружи защитить фару новым слоем керамического покрытия или прочной пленкой, она еще послужит. Если же полировки не хватает, то фару придется снимать и разбирать.

СОСТОЯНИЕ ОТРАЖАТЕЛЯ

Вторая большая проблема — это состояние отражателя. Ксеноновая лампа излучает очень интенсивно и на небольшом расстоянии сильно воздействует на отражающее покрытие, нанесенное гальваническим способом или вакуумной металлизацией. Площадь отражателя сравнительно невели-

PXHERE.COM

ка, и интенсивность облучения очень высокая. К тому же лампа нагревается, и все тепло тоже протекает через компактный объем отражателя. В итоге отражающее покрытие отслаивается, теряет свои свойства или становится матовым. Коэффициент отражения постепенно снижается, а вместе с ним снижается и световой поток от фары. Основная же проблема заключается в том, что линзовый модуль — это уже внутренняя часть фары, изначально не рассчитанная на замену вообще. Фактически производитель в этом случае однозначно рекомендует замену светового прибора целиком, а это очень недешевое удовольствие. Фары под газоразрядную оптику обычно стоят более 40-50 тысяч, а верхняя граница уходит далеко за сто тысяч. Неоригинальная оптика не всегда сильно дешевле, редко когда цены на фары составляют менее 7 тысяч рублей. Даже китайские варианты легко перешагивают порог в 20-30 тысяч рублей. Однако все, что собрано руками, можно и разобрать. Жаль, не всегда достаточно аккуратно. В новых конструкциях часто практикуется полностью запаянный корпус, который вскрывается только с механическими повреждениями, тогда как на конструкциях десятилетней давности обычно ставилось вклеенное на виниловый герметик стекло для возможности его замены и доступа к внутренностям фары для ремонтов. Ведь там, помимо линз, располагается много интересного, в частности моторы корректоров, проводка, элементы цоколей ламп, системы управления пучком, переключения дальний-ближний, а часто и элементы питания ксеноновой лампы.

ВОССТАНОВЛЕНИЕ И ЗАМЕНА

Восстановить отражатель в кустарных условиях сложно. Практически невозможно получить поверхность с высоким коэффициентом отражения без специального оборудования, даже

HELLA.COM

гальваника в случае с металлическим корпусом отражателя работает крайне ненадежно и не создает нужного качества. Любительские методы с оклейкой отражателя пленкой нет смысла рассматривать: пленка крайне недолговечна, как и наносимые покрытия, образующие на поверхности отражающую пленку. Металлические пленки из алюминиевого зеркала с усиленной оксидом кремния поверхностью крайне сложны в работе, на криволинейную поверхность их нанести тяжело, большая площадь останется без покрытия, и фокус выдержать не получится, не говоря уж о том, что клей для высоких температур подобрать тяжело.

В условиях мастерской для восстановления обычно применяют вакуумную металлизацию — самый безопасный, дешевый, но не очень долговечный метод. Но при применении защитного напыления из оксида кремния срок службы таких линз будет примерно как у заводских или даже лучше. Жаль, мало где выполняют полный цикл таких работ. Гальваника с серебряным покрытием тоже работает хорошо, позволяет использовать более простой технический процесс при нанесении, имеет очень хороший коэффициент отражения, но тоже требует защиты, обычно нужно использование толстого полимерного покрытия или просто пленки.

Вместо поиска специализированного сервиса, занимающегося восстановлением покрытия, можно купить новую линзу, благо ассортимент их достаточно широк. Есть варианты, предназначенные для замены изношенных линз, позволяющие поставить новый элемент без использования переходных рамок и подгонки. Стоимость новых элементов сравнительно невысока, сопоставима с ценой работ по восстановлению, и как дополнительный плюс можно заменить неудачные модели линз с пластиковым корпусом на металлические, получить биксеноновые модули вместо ближнего, поставить линзы увеличенного диаметра вместо штатных.

Сама линза, пожалуй, самый надежный элемент. Она обычно стеклянная, и максимум, что с ней происходит, это появление отложений пыли и остатков напыления отражателя на ее поверхности. Максимум, что требуется при восстановлении, — это продуть и обезжирить поверхность.

Занятно, что часть проблем ксеноновой оптики имеют и обычные галогенные фары с линзовым модулем. Их иногда применяли на автомобилях как компромиссный вариант с высоким КПД оптической системы. И все проблемы с линзой и износом стекла фары распространяются и на них.

РЕЗЮМЕ

Получается, что линзованная оптика имеет намного меньший срок службы, чем простая рефлекторная или с фриформ-отражателем. В основном из-за высокой нагрузки на компактный отражатель линзового модуля. Но часто владельцы просто экономят на лампах и полировке поверхности фары. Для машин с дневными ходовыми огнями и возрастом менее 5 лет это основная причина снижения эффективности освещения. Восстановление постаревшей оптики вполне возможно, хотя официально не приветствуется. Однако стоимость как самих работ, так и заменяемых элементов вовсе не копеечная. Но если вы хотите сохранить активную безопасность автомобиля, придется или ремонтировать, или менять фары.

HELLA.COM

HELLA.COM

НЫНЕШНЕЙ ОСЕНЬЮ В РОССИИ ВСТУПИТ В СИЛУ ЦЕЛЫЙ РЯД ИЗМЕНЕНИЙ, КОТОРЫЙ КОСНЕТСЯ АВТОВЛАДЕЛЬЦЕВ

ОСАГО по новым правилам

И ДРУГИЕ ПРИКЛЮЧЕНИЯ ПЕТЕРБУРГСКИХ АВТОМОБИЛИСТОВ

«Заправка» решила собрать их в одном материале, чтобы петербургские водители знали, что их ждет.

Первое изменение связано с обязательным автострахованием. В конце августа вновь начнут по-новому считать стоимость полисов ОСАГО. Напомним, 1 июня были приняты поправки, по которым тарифы будут формироваться с учетом штрафов и грубых нарушений со стороны водителя. Законодательные изменения позволят страховщикам получить доступ к базам ГИБДД, и если за автолюбителем числится вождение в состоянии алкогольного опьянения, если он скрывался с места ДТП, проезжал на красный свет, превышал скорость более чем на 60 км/ч, выезжал на «встречку» — все это грозит ему повышением тарифов по страховке. И наоборот, аккуратные водители по новым правилам могут рассчитывать на снижение стоимости полиса.

Также при оформлении ОСАГО будут учитывать возраст авто, семейное положение водителя, и в целом тарифы станут более индивидуальными. Центробанк утвердил расширение тарифного коридора на 10-30 % в обе стороны, поэтому размер минимальной базовой ставки составит 2471 рубль, а размер максимальной — 5436 рублей, сообщает агентство «Автостат».

С 30 сентября для россиян снова станет обязательным для получения ОСАГО предварительное прохождение техосмотра с получением диагностической карты. Из-за пандемии автовладельцам временно разрешали ездить без вышеупомянутой карты, однако в конце сентября послабление будет отменено. После этого любой инспектор ГИБДД вправе применить к вам штрафные санкции, если выяснится, что техосмотра нет. Разумеется, положение не касается владельцев новых транспортных средств, им диагностическая карта до поры до времени не нужна.

> РЕГУЛЯРНОЕ НАРУШЕНИЕ ПДД ГРОЗИТ ПОВЫШЕНИЕМ ТАРИФОВ ПО ОСАГО, АККУРАТНЫЕ ЖЕ ВОДИТЕЛИ МОГУТ РАССЧИТЫВАТЬ НА СНИЖЕНИЕ СТОИМОСТИ ПОЛИСА.

С 1 ноября должны вступить в силу изменения, связанные с документами на автомобили. В частности, в паспорт транспортного средства и в свидетельство о регистрации будут заносить больше данных — информацию о мощности двигателя, сроках государственной регистрации автомобиля, если транспорт ставили на учет на ограниченный период времени, и другие данные. Это три главных изменения, которые касаются всех автовладельцев.

Кроме того, в сентябре нынешнего года на вооружении сотрудников ГИБДД могут появиться приборы, диагностирующие выбросы двигателя (соответственно, превышение норм может привести к запрету на эксплуатацию автомобиля), а также приборы, измеряющие глубину протектора на колесах. Предполагается и ряд других нововведений. Например, изменение сезонных тарифов на платных дорогах: на летний период проезд по платным участкам трасс М3, М4 и М11 был дороже, с 31 октября этот летний коэффициент обещают отменить. А на дорогах столицы планируют рисовать новую разметку: в тоннелях ее сделают прерывистой, чтобы водители получили законную возможность обгонять медленный транспорт. Но петербургских водителей это коснется едва ли. Во всяком случае — большую их часть. Удачи на дорогах!

PXHERE.COM

МНОГИЕ ПО СЕЙ ДЕНЬ СЧИТАЮТ ИМЕННО ЭТУ МОДЕЛЬ ЛУЧШЕЙ В ЛИНЕЙКЕ ALLROAD

Текст и фото: Борис Игнашин

Audi Allroad C5 — всегда в центре внимания

Сегодня немного необычный формат тест-драйва. В автосалонах как раз появилось четвертое поколение внедорожного универсала Audi Allroad, а «Заправка» предлагает вернуться к истокам. К машине поколения C5, которую многие и по сей день считают лучшей в линейке, первой Allroad, положившей начало целой серии.

РОЖДЕНИЕ ЛЕГЕНДЫ

Поиск новых форматов в конце девяностых годов привел к популяризации кроссоверов, в том числе росту спроса на люксовые внедорожники. У марки Audi как раз было отличное полноприводное шасси и хороший универсальный кузов для модели Audi A6. Для повышения проходимости машина получила новую пневмоподвеску с регулируемым дорожным просветом, тогда для E-класса это было уникальное решение. Для имиджа — брутальный внешний вид, строго недешевые комплектации и мощные моторы V6 с наддувом и V8. Машина вышла брутальной, стильной, запоминающейся, с очень хорошей проходимостью и при этом мало уступающей на асфальте мощным спорткарам как по динамике, так и по предельным возможностям.

Линейка силовых агрегатов оказалась очень узкой: либо могучий атмосферный V8 4,2 литра на 300 сил, либо V6 битурбо 2,7 литра на 250+ «лошадей», и как альтернатива бензину — дизельные V6 2.5 в вариантах форсирования от 150 до 180 сил. Разумеется, все силовые агрегаты строго с АКПП, «механику» предлагали только в сочетании с младшим из турбодизелей. Самым популярным двигателем оказался 2.7 битурбо. И не только потому, что многие его варианты имеют «налоговые» 250 сил ровно. Просто тот факт, что это немного урезанный вариант мотора с Audi RS4, — секрет Полишинеля. Новые турбины и еще немного тюнинга — и вот уже он становится самым мощным в линейке моторов, а если отойти от заводского «железа» и софта, можно войти в элитный клуб «500+». Правда, V8 легче и на практике даже чуть экономичнее, а средний расход топлива на Allroad, как у нормальных машин, будет только с дизельными моторами, но 2.7 с любой стороны оказывается удачным компромиссным вариантом.

Ну, а что касается комплектаций, то кожа и полный электропакет с двухзонным климат-контролем, ксеноном и парктрониками по кругу — это бомж-комплектация для Allroad. В числе опций была не только актуальная и поныне мультимедийная система, но и люк с солнечной батареей для вентиляции на паркинге, шторки, кресла Recaro и тому подобные приятные для любого фаната старых авто бонусы.

БРУТАЛЬНЫЙ БОЕЦ

Внешний вид Allroad C5, на мой взгляд, до сих пор актуален. Все эксперименты марки с дизайном за все это время создали несколько отличных образов, но C5 как раз один из них. Чистые и лаконичные линии, выразительный дизайн, отсутствие неудачных ракурсов.

С любой стороны машина выглядит мускулистым бойцом в отличной форме. Агрессии даже больше, чем надо. Очень выигрышно смотрятся не совсем штатные 18-дюймовые колеса и широкая резина. Однако на оригинальных 17-дюймовых дисках с необычным дизайном машина тоже не теряется, просто внедорожное начало превалирует.

По нынешним меркам для E-класса машина небольшая. За прошедшие годы техника прибавила в размерах сантиметров 20, а такие габариты сегодня имеют самые крупные представители класса D. Но поверьте, переживать не стоит. Внутри машина ощутимо больше современного D и лишь немного уступает столь же современным авто E-класса. Сказывается разница в подходе к проектированию, подросшие требования по пассивной безопасности, модульность новых машин и просто подход к дизайну.

Доступ в салон удобный — все же не малолитражка. Неожиданно легкая дверь открывается на очень большой угол — и можно садиться. Скромные кожаные сиденья с памятью на три положения и механическая регулировка руля. Впрочем, раньше умели делать удобно. Затруднений у водителя даже с весом за 100 кг и ростом 180+ не возникает. А вот миниатюрным дамам чуть сложнее: педальный узел тут не регулируется и даже дюймовочкам лучше бы иметь длинные ноги для правильной посадки. С другой стороны, это стопроцентно мужская машина, ну зачем девушке мощный полноприводный универсал?

ЭРГОНОМИКА И САЛОН

Эргономика вполне современная, и привыкание у тех, кто хоть раз сидел за рулем Audi, мгновенное. Все кнопки и рычажки на своих местах, работает все ровно так, как положено. Есть кармашки для мелочей, объемный перчаточный ящик и небольшой бокс в подлокотнике. Он, кстати, необычной формы и регулируемый. Обилие деревянных вставок и необычный зеленый цвет салона — это уже заслуга комплектации. Машине полагались свои собственные цвета кузова и соответствующие им цвета салона. А обилие дерева и немного хрома — просто элемент престижа тех лет. На многих машинах цветовую гамму уже сменили, но на этой она оригинальная. Зеленый кузов и зеленый салон. Необычно и стильно. Сиденья с электроприводом, обогрев есть спереди и сзади, руль — регулируемый в двух плоскостях, но комплектация — бедная. Из опций «только» двухзонный климат-контроль, спортруль, автозатемняемые зеркала, шторки задних дверей. Нет круиз-контроля и датчика дождя, мультимедийная система не топовая, нет люка, внешние зеркала не фотохромные, сиденье пассажира без памяти — в общем, «бедствуем». Впрочем, на втором автомобиле комплектация побогаче.

Приятно, что внутри действительно просторно. Есть запас пространства над

головой, и вообще, тут легко «дышится». Сам за собой я размещаюсь не очень вольготно, сказывается заваленная назад спинка сиденья, она уменьшает доступное пространство в области коленей, но все же сзади комфорта не меньше. Особенно если там всего двое. Зато ремни с преднатяжителями сзади для всех. Имеется розетка 12 В, много кармашков и сеточки в спинках передних сидений. А вот подстаканники расположены странно: в торце сиденья по центру. Если ехать втроем, это неудобно. Зато если вдвоем, то решение отличное. Удивительно, но 20 лет эксплуатации и 300 тысяч километров пробега не особенно повредили интерьеру. Износ в основном коснулся руля и водительского сиденья, на котором кожа лишилась фактуры и стала блестящей и гладкой. Рукоятка КПП и металлическая накладка вокруг рычага, наоборот, матовые. Пострадали софт-тач климат-контроля и ручки перчаточного ящика, немного затерты кнопки блокировки ЦЗ, но в остальном... Очень хотелось бы видеть такое качество материалов на современных авто.

МОТОР И ТРАНСМИССИЯ

Старт бензинового 2.7-битурбо не услышать невозможно. Приятный бархатистый рокот мотора слышен даже при закрытых стеклах. Рычаг КПП в «драйв» — и поехали…

Пятиступенчатый «автомат» перебирает передачи не спеша, но уверенно и вовремя. Прогрев идет очень быстро, уже к моменту выезда со двора показания температуры переваливают за 60 градусов. Правда, большую часть первых 300-400 метров пути машина проделает на первой передаче, до прогрева коробка старается чуть «покрутить» мотор, давая возможность ему работать на малой нагрузке, но на 2000 оборотов. Выше переключит на вторую. В дальнейшем о коробке можно забыть, она просто делает свое дело, вполне по-современному, вовремя и аккуратно. Задержки, конечно, чуть выше, как и обороты при движении на трассе, но даже привыкшего к более современным трансмиссиям водителя это не раздражает. Во многом это заслуга очень эластичного 2.7 мотора. Турбины дуют с самого «низа», уже с полутора тысяч оборотов подхват очень уверенный, а после 3 тысяч он срывается яростно, может даже побуксовать всеми четырьмя колесами на влажном асфальте. Мощности постоянно в избытке, мотор одаривает тягой приятно и без замедления. И это стоковый агрегат, без тюнинга и с оригинальными турбинами. Немного остужает водительский пыл понимание,

DRIVE2.RU

что при пробеге 300 тысяч километров ресурс АКПП и мотора уже не безграничен, нужно немного себя сдерживать. В городе это не сложно, машина легко вырывается из потока, даже если мотор не крутить выше 2 тысяч оборотов, а вот на трассе при обгонах уже сложнее точно дозировать тягу и не использовать все, что может автомобиль. А может он многое даже по современным меркам. 7 секунд до сотни — очень хорошая динамика для двухтонной машины, тем более что полный привод позволяет реализовать такой разгон почти на любом покрытии. Расплатой будет расход топлива: даже при умеренном педалировании в городском цикле он не падает ниже 15 литров, а при уверенном движении и исправном моторе будет держаться скорее ближе к 18-20. Впрочем, бензин для владельца Allroad далеко не главная статья расходов, уж поверьте.

AUDI.COM

УПРАВЛЯЕМОСТЬ И ВНЕДОРОЖНОСТЬ

Что касается рулежки и управляемости, то первый Allroad, да еще на пневмоподвеске — дитя компромиссов. Не очень легкий, но чуть «зажатый» руль для тяжелой машины не проблема, но непривычно. Шасси на удивление мягкое и комфортное, но к раскачке не склонно. В верхнем положении пневматики подвеска чуть пожестче, но оно используется в основном на бездорожье и малой скорости. При этом многорычажная передняя подвеска наделяет авто удивительной способностью до последнего цепляться за дорогу в повороте. В итоге получается, что машина может ехать быстро, но надо очень хорошо чувствовать руль, чтобы не допускать срывов. Еще нужно не стесняться прилагать усилие и именно «заправлять» машину в повороты, она сопротивляется всей своей массой с сильно вынесенным вперед центром тяжести. И смириться с кренами и некоторой «подушечностью» шасси. Если машина переделана на пружины, рулится она чуть интереснее, но руль все так же зажат, а ощущение массы автомобиля никуда не исчезает.

С легкими моторами на более настроенных шасси у следующих поколений Audi этот эффект почти нивелировали, но тут все открыто и явно. Ну а неоднозначность поведения полного привода с центральным Торсеном на скользком покрытии в Audi решили просто, поставив ESP в базовую комплектацию. И по большому счету отключать ее не стоит.

Комфорт складывается из многих аспектов. Простор — это далеко не все, как и плавность хода и даже эргономика, акустика тоже важна. Allroad — достаточно тихая машина, совсем тихой она становится, если в числе опций были выбраны акустическое лобовое стекло и двойные боковые стекла. Но и стоковая версия хороша. Звук мотора слышен на холостых, но приятен и не навязчив, и если не выкручивать мотор свыше трех тысяч оборотов, его не слышно. Полноприводная трансмиссия молчалива, немного шумит ветер на скорости, а солируют шины. Даже на скоростях за 150 в салоне можно разговаривать, едва повышая голос. Впрочем, это старая машина и до идеала ей далеко. Довольно громко работает подвеска, и в салоне несколько сверчков вылезают на неровностях, иногда появляются неприятные вибрации со стороны трансмиссии. Общему ощущению это сильно не вредит, многое можно списать на пробег и возраст.

AUDI.COM

Разумеется, полноприводная машина с дорожным просветом 200+ должна быть проверена на проходимость. Пока хватает «геометрии», а пневматика умеет высоко поднимать кузов, машина уверенно прет по любой поверхности. Спасибо самоблокирующемуся межосевому дифференциалу, хорошей нагрузке на переднюю ось и отлично настроенной ESP с паровозной тягой мотора. Тем более что бамперы тут крепкие, внедорожные. «Подвиги» стоит ограничить лишь по двум причинам. Во-первых, картер двигателя находится далеко в переднем свесе и повредить его камнями достаточно просто, это издержки компоновки, а еще машину нужно жалеть. Бамперы, сам кузов и пневматика не очень любят грязь, их нужно промывать и стараться не повредить. Вряд ли такую машину кто-то берет, исключительно чтобы лазать по грязи. Это очень универсальный автомобиль, он не пасует перед бездорожьем, но для постоянной эксплуатации в таких условиях лучше использовать что-то более «железное» и простое.

Чем так «цепляет» многих этот автомобиль? Наверное, универсальностью решения, качеством, комфортом. При его создании явно не думали, что машина будет в чем-то «слишком». Мощной, проходимой, дорогой. И тем более интересно, во что превратился Allroad за 4 поколения. Планка задана очень высокая. Что сможет предложить новая машина, кроме современных технологий безопасности и развлечений? Скоро увидим.

LEXUS ES ВПЕРВЫЕ ПОЛУЧИЛ ПОЛНЫЙ ПРИВОД

СЕДАН LEXUS ES 2021 модельного года впервые за более чем 30-летнюю историю получил привод на четыре колеса. Полноприводной трансмиссией обзавелась единственная версия — ES 250, которая теперь по умолчанию имеет приставку AWD, сообщает портал Motor.ru.

Полным приводом с Lexus поделились родственные седаны Toyota Camry и Avalon. В прошлом году модели получили в США привод Dynamic Torque Control AWD от RAV4. Электронная муфта включает в работу задние колеса только при пробуксовке передних — в таком случае на заднюю ось передается до 50 % тяги. При обычной езде автомобиль остается переднеприводным.

Новинка оснащается 2,5-литровым «атмосферником», выдающим 206 л. с. и работающим в паре с 8-диапазонной АКПП. Версии ES 300h положена гибридная силовая установка на базе той же «четверки», развивающая до 218 л. с., а ES 350 — 3,5-литровый V6 мощностью 306 л. с. Кроме полного привода, седан уже в «базе» приобрел набор систем безопасности Lexus Safety System+ 2.0. Для автомобиля марка приготовила стайлинг-пакет Black Line Special Edition, доступный только для 1500 экземпляров. Он включает в себя черные акценты для экстерьера: корпуса зеркал заднего вида, колесные диски и спойлер, а также комплект багажных кейсов Zero Halliburton.

Стоимость Lexus ES 2021 модельного года в США стартует с 40 925 долларов (более 3 млн рублей по текущему курсу), до дилеров новинка доберется осенью. В России цена бизнес-седана седьмого поколения варьируется от 2,6 млн до 4,4 млн рублей. Появится ли на отечественном рынке полноприводный ES, пока неизвестно.

LEXUS.COM

НОВЫЙ РЕКОРД СКОРОСТИ — 756 КИЛОМЕТРОВ В ЧАС

FACEBOOK.COM/SPEEDDEMON715

НОВЫМ ОБЛАДАТЕЛЕМ РЕКОРДА скорости по суше на автомобиле Speed Demon 715 с поршневым двигателем Chevrolet стал 71-летний американец Джордж Потит, сообщает портал kolesa.ru.

Рекорд двухлетней давности был побит на мероприятии Bonneville Speed Week, куда съехались команды, готовые бороться за призы в разных классах машин и мотоциклов.

Команда Джорджа Потита нацелилась на абсолютный рекорд для машин с поршневыми моторами: похожий на самолет без крыльев болид Speed Demon 715 для этого снабдили 9,0-литровым дрэговым мотором Chevrolet V8 с двумя турбонагнетателями и мощностью около 3000 л. с. После сессии тренировок, в ходе которых максимальная скорость все время росла и было измочалено несколько комплектов покрышек, настал черед зачетной сессии. Итог: 470,733 мили/ч, или 756,417 км/ч.

Напомним, предыдущий рекорд — 448,757 мили/ч, или 722,204 км/ч установил в 2018 году Дэнни Томпсон, которому на тот момент было 69 лет. Томпсон управлял куда более примитивной на вид машиной Challenger II, сконструированной еще в 1968 году его отцом, легендарным американским гонщиком Микки Томпсоном, но, разумеется, модифицированной с учетом современных технологий.

FACEBOOK.COM/SPEEDDEMON715

Текст и фото: Алексей Лебедев

КАК ВЕСТИ СЕБЯ НА БЕЗДОРОЖЬЕ, ЧТОБЫ НЕ ПРИШЛОСЬ ИДТИ ЗА ТРАКТОРОМ

Брутальные проходимцы

Зачем человек покупает внедорожник? Достаточно простой вопрос — для расширения своих возможностей при езде. Но, как ни странно, далеко не все состоявшиеся и будущие владельцы полного привода хорошо понимают ту самую черту, когда приключение перерастает в экстрим. Сегодня мы сделаем попытку описать поведение разной полноприводной техники в условиях отсутствия асфальта, нарисовав зыбкую, невидимую грань возможного. Ведь предупрежден — значит вооружен.

ДЖИПЫ И КРОССОВЕРЫ

Изначально внедорожник породила армия. Военным требовалась легкая, проходимая и маневренная машина. Долгие годы джип рассматривался как довольно брутальный автомобиль, единственным плюсом которого является значительная проходимость. Но шли годы, и на рынке стали появляться достаточно комфортные полноприводные машины. Развитие автопрома последнего времени подарило нам ранее неведомый класс — кроссовер, окончательно запутав систематизацию транспортных средств. Поэтому классифицировать наши тестовые автомобили придется весьма условно.

Однако основные постулаты никто не отменял: проходимость машины обусловлена дорожным просветом, типом резины, габаритами свесов, массой, колесной базой и набором внедорожных аксессуаров. Если упростить эту формулу, то легкая короткобазная машина, даже на небольших колесах, пройдет там, где ее более крупному собрату понадобятся катки побольше и просвет повыше.

ПОЛИРОЛЬ

Этим словом на внедорожных соревнованиях называют класс машин, владельцы которых будут опечалены даже незначительным повреждением своих железных коней. Но и такие машины способны очень на многое. В качестве жертвы мы наблюдали «мерседес» ML-класса, аккуратно повышая уровень преодолеваемых им препятствий. Нужно отметить, что «Мерседес» всегда оснащал все свои внедорожники широким набором средств, повышающих проходимость. И если на G-классе работала в основном механика, то более «гражданские» машины изобилуют электронными ассистентами. В нашем случае электроника прекрасно справлялась с поставленной задачей. Уже, казалось бы, застрявший автомобиль начинал перебирать электронные режимы спасения, и в большинстве случаев ему удавалось вырваться из плена.

Тем не менее заезд показал общие сложности, сопряженные с эксплуатацией такой техники на бездорожье. Связаны они с обилием камней в наших лесах. Так или иначе, «гражданский» полный привод не слишком рассчитан на встречу с механическими препятствиями. Его свесы изобилуют пластиковыми деталями, риски повредить которые очень высоки. Вторым недостатком являются хорошо спрятанные буксировочные крюки и проушины. Инженеры справедливо предположили, что в современном мире водитель может и вовсе ни разу ими не

воспользоваться. Отчего предпочли сделать их съемными, закрыть заглушками и накладками.

В целом общий вывод таков: машины данного класса могут перемещаться по плохим лесным дорогам при условии отсутствия на них значительных пней, камней, луж, бродов глубиной более 30 см и прочих препятствий. Водителю такого автомобиля желательно понимать, что застревание возможно, и готовиться к вызволению из плена заранее. Если имеется машина, способная «дернуть», в багажнике должна лежать динамическая стропа. Ее отличие от обычного буксировочного троса заключается в особых свойствах растягивания, сберегающих от избыточных нагрузок силовые агрегаты обоих автомобилей при рывке. Если же вы рискнули на автономное путешествие, учитывайте, что поддомкратить застрявшую машину штатным домкратом едва ли получится в силу его незначительного подъема. Поэтому для пущей надежности любители одиночных поездок берут в дорогу ручные лебедки. Этот относительно недорогой аксессуар в большинстве случаев позволяет извлечь машину из грязи силами одного водителя.

ЛЕГКИЙ ТЮНИНГ

Довольно часто владельцы внедорожников, особенно получив первый отрицательный опыт борьбы с бездорожьем, приступают к доработке своих автомобилей с целью повысить их проходимость. Обычно такой набор достаточно стандартен: установка грязевой резины, замена одного или обоих бамперов на силовые конструкции, лифт машины, монтаж шноркеля (специальной трубы для забора воздуха выше штатного места), установка электролебедки.

Сразу оговоримся, что данный традиционный набор не вписывается в стремительно меняющиеся технические регламенты. В соответствии с действующим законодательством большая часть подобных изменений требует регистрации, а это сложный и дорогой процесс. По большому счету, любые перечисленные изменения конструкции (кроме типа резины) осуществляются владельцами машин на свой страх и риск. Что до резины, то некоторые модели внедорожных покрышек имеют предписание производителя к их использованию только вне дорог общего пользования. В любом случае чем больше у резины грязевых свойств, тем, как правило, хуже она ведет себя на обычном асфальте. Тот же вопрос безопасности и управляемости справедлив для машин с повышенным центром тяжести.

При всех описанных проблемах проходимость автомобиля все перечисленные меры повышают достаточно сильно. Перед их владельцами открываются лесовозные дороги, глубокие лужи и даже броды. Наличие электрической лебедки позволяет в случае застревания не мучить двигатель машины, поднимая грязевые фонтаны из-под колес, а спокойно и аккуратно проходить препятствие на электрической тяге. Но вместе с явными плюсами лебедки следует учитывать и имеющиеся минусы: обрыв троса может привести к серьезным травмам. Поэтому, применяя лебедку, следует использовать предписанные средства безопасности — устанавливать тросогаситель, закреплять лебедку лишь на крепких деревьях с использованием корзащиты и не допускать нахождение людей в зоне работы.

Чаще всего проблемы начинаются, когда водитель достаточно мощного автомобиля предпринимает попытки «выползти» самостоятельно. Это не всегда приводит к желаемому результату, но крайне повышает риски повредить машину или разбортировать колесо.

Отдельной зоной риска для машин, прошедших легкий тюнинг, является вода. Зачастую при неудачной геометрии въезда угрозу может представлять даже крупная лужа. Необходимо понимать, что, если забор воздуха поднят к крыше, остаются риски разгерметизации системы и короткого замыкания в подкапотном пространстве. Еще более опасным и серьезным препятствием является брод. И тут вопрос не только в перспективе сушить салон. Реки и ручьи таят в себе ямы и глубины, а штатная проходимость брода не учитывает нагонную волну, поднимаемую машиной при движении. Поэтому в случае застревания на броде опытные водители считают за благо выбираться из водного плена на лебедке или с посторонней помощью.

Резюмируя, можно отметить, что подготовленный автомобиль с опытным водителем вполне может двигаться в условиях, скажем, лесовозной дороги. Но это не исключает рисков и необходимости побороть лень и промерить глубину встречаемых водных препятствий.

УДЕЛ ФАНАТОВ

Наиболее фанатичные любители внедорожья практикуют еще более глубокую переделку. Необходимо сразу оговориться, что итоговая версия такого автомобиля малопригодна для движения по дорогам общего пользования, а ее использование в качестве повседневной машины и вовсе выглядит безумием. Начинают такой проект, как правило, с выбора донора. Большая часть энтузиастов предпочитает выбрать что-то легкое и короткое. Мировой автопром дает не слишком большой выбор таких машин, представленных преимущественно японскими фирмами. В настоящее время легендой для спортивного внедорожья стали «Сузуки Самурай» и «Джими». Машину готовят основательно: часто заменяют агрегаты, полностью защищают днище, гидроизолируют электрооборудование, включая салонное. На машины устанавливают пневматические блокировки колесных дифференциалов и ресиверы, позволяющие иметь на борту запас сжатого воздуха. Современные внедорожные шины могут в отдельных случаях использоваться на крайне низком давлении. Скажем, рабочее давление такого автомобиля в условиях бездорожья — всего 0,5 атмосферы, а в отдельных топких местах его стравливают до еще меньших показателей.

Несмотря на фантастическую проходимость, подобную машину все же следует рассматривать скорее как спортивный снаряд, нежели в качестве транспортного средства.

РЕЗЮМЕ

Важно помнить, что у каждого внедорожника есть свой уровень проходимости. Крайне желательно как при выборе такой машины, так и при ее эксплуатации знать грань дозволенного и сопоставлять ее с целями эксплуатации и регулярности ухода с асфальта. А самый лучший способ проверить себя и машину — принять участие в одном из многочисленных любительских соревнований, предварительно проконсультировавшись с организаторами о том, в какой категории лучше совершить заезд.

Черногория: серпантины, горы и море

Текст и фото: Константин Гаврильчик

С отпуском в этом году все вышло не так, как хотелось бы. В планах стояла поездка в Прагу, но по известным причинам она благополучно накрылась коронавирусной панамой. А потом неожиданно произошло чудо — с 6 августа россиянам разрешили въезд в Черногорию. На семейном совете было принято решение — летим. Во-первых, потому, что Адриатика — это красиво, а во-вторых, потому, что Танзания с Турцией нам никак не улыбались. Однако сразу было понятно, что две недели на пляже мы попросту не сдюжим. Поэтому часть отпуска планировалось провести за рулем, путешествуя по извилистым дорогам Черногории и осматривая ее многочисленные достопримечательности. Так оно в итоге и вышло.

ПЛЯЖНЫЙ ОТДЫХ — ЭТО ЖЕСТКО

Как только было принято решение о поездке в Черногорию, сразу вспомнилось прошлое наше путешествие в эту замечательную страну. Тогда мы добирались до места часов, наверное, семнадцать, потому что выбрали не самый, прямо скажем, простой маршрут. Сначала мы на машине доехали до Хельсинки. Оставив верного железного коня в аэропорту Вантаа, погрузились в самолет и прилетели в хорватский Дубровник, где нас поджидал приятель Игорь. В его машине мы, побывав за сутки в России, Финляндии, Хорватии и Черногории, добрались наконец до конечной точки нашего путешествия — городка Сутоморе. Честно скажу, повторять этот тернистый путь по второму разу совершенно не хотелось, поэтому было принято решение купить прямые билеты. Однако снова вмешался коварный вирус: оказалось, что Россия еще не возобновила авиасообщение с Черногорией. В результате пришлось лететь туда через Турцию. Этот вариант оказался дороже, зато, вылетев из Петербурга днем, уже вечером мы смогли погрузить наши утомленные долгой дорогой тела в ласковое Адриатическое море. А затем, отдав должное местной лозе и плескавицам, сладко заснули, предвкушая две недели незабываемого черногорского отдыха.

Незабываемый отдых начался уже следующим утром, когда мы, легко позавтракав, отправились на пляж. Море оказалась невероятно чистым и теплым, а пляж удивил огромным количеством отдыхающих. К счастью, бороться с перенаселенностью на пляже оказалось довольно легко: достаточно заплатить за зонтик и лежаки — и вам достается заветное место под солнцем, где никто не пытается сесть вам на голову.

Обилие народу на пляже вкупе с температурой плюс 38 заставило нас чуть раньше запланированного задуматься об автомобильных путешествиях. У нас не было необходимости брать машину в прокат, однако с этим в Черногории нет никаких проблем.

Единственный нюанс: позаботиться о бронировании автомобиля лучше заранее, иначе вполне вероятна ситуация, когда в день прилета свободных машин в салоне rent-a-car может не оказаться. Цены на прокатные машины начинаются с 10 евро за сутки. Заказывать их лучше в крупных международных сетях, где цены значительно ниже, чем у местных небольших фирм. Плюс вас будут встречать с табличкой прямо в аэропорту, и вернуть автомобиль можно там же, что значительно экономит расходы на трансфер до места отдыха в Черногории.

ТАРО И МОРАЧА

Итак, первый день за рулем по Черногории. На повестке дня — два монастыря и крупнейший в Европе каньон. Общая протяженность маршрута — 400 км. Но от тех 400 км, которые мы когда-то проехали по Финляндии, они отличаются кардинально. Потому что одно и то же расстояние по прямой и по черногорскому серпантину — это, как говорят в Одессе, две большие разницы.

Первая точка маршрута — монастырь Морача. Он неспроста носит такое название: так называется горная река, в каньоне которой он стоит. Это место среди высоких вершин, на естественном ровном плато признано одним из самых живописных в стране. Пейзажи вдохновляют на самосозерцание, умиротворение и спокойствие. По всей видимости, именно это и привлекает сюда эскадроны туристов. Прямо в монастыре нас нагнал автобус с русскими отдыхающими.

Все они отчаянно щелкали фотоаппаратами, любуясь местными красотами. Далее мы отправляемся к каньону на реке Таро. Дорога все дальше уводит нас от побережья Адриатики. По ходу изучаем местные особенности путешествий за рулем. Понятие максимально разрешенной скорости на шоссе здесь скорее академическое: прямых отрезков почти нет, а на горном серпантине разгоняться быстрее восьмидесяти как-то не хочется, тем более что за каждым поворотом открываются потрясающие по своей красоте виды!

Дорога потихоньку поднимается все выше в горы, здесь уже не так жарко, да и привычных нам елок и березок становится больше. Неожиданно за очередным поворотом открывается вид на реку Таро. Данное место примечательно тем, что каньон, по которому протекает вышеупомянутая речка, — второй по глубине в мире, после Гранд-Каньона в Штатах! Просто потрясающе, как на такой маленькой площади скопилось столько чудес природы. На самом деле в самое глубокое место каньона можно попасть, только сплавляясь по реке на лодках, а в том месте, где дорога упирается в реку, находится уже другое чудо, на этот раз рукотворное, — мост, перекинутый через каньон. 150-метровой высоты переправа соединяет собой ущелье шириной 366 метров! Построенный по проекту местного архитектора в 1938-1940 годах, мост по праву может считаться одним из символов этой небольшой страны.

ОСТРОГ — МЕСТО СИЛЫ

Следующей точкой нашего путешествия стала самая известная достопримечательность Черногории — монастырь Острог. Вот уж где серпантин всем серпантинам серпантин! Все прежние финты и повороты больше чем на 180 градусов показались нам просто автобаном по сравнению с дорогой, ведущей в Острог. Большая ее часть вырублена в скале и по этой причине довольно узкая. Огородить обочину (если выглянуть из окна машины, то ближайшая земля виднеется где-то километром ниже) тоже получилось не везде. При этом навстречу периодически попадаются не только легковые машины, но и огромные туристические автобусы. Чтобы разъехаться со встречкой, иногда приходится сдать до ближайшего «кармана». Честно скажу, были еще поездки по Черногории, ибо достопримечательностей здесь много. Но самые яркие впечатления от езды за рулем можно получить именно при посещении Острога.

Острог является одним из самых посещаемых мест Черногории. Монастырь этот уникален во всех отношениях. Здесь не только находятся величайшие святыни православного мира, не только исполняются желания верующих, но и сам монастырь выглядит как истинное чудо — ведь он словно врос в скалу. Острог представляет собой комплекс из двух монастырей — Верхнего (Горний) и Нижнего (Доний), разделенных отвесной тропой, по которой туристы поднимаются сплошным ручейком со множеством остановок по пути.

Если же идти пешком вы не хотите, можно ехать по окружной дороге с серпантинами — расстояние составит 3 км и стоимость будет около 1,5 евро с человека. Это единственный православный действующий монастырь, куда приходят не только христианские паломники, но и мусульмане и иудеи.

В Остроге хранятся мощи его основателя — святого Василия Острожского, чудотворца, скончавшегося 29 апреля (9 мая) 1671 года. Верующие убеждены, что они имеют великую чудотворную силу, исцеляют даже безнадежно больных. Недалеко от храма растет виноградная лоза без почвы, просто из скалы, на том самом месте, где смерть настигла святого Василия. Как говорят, виноград с этой лозы обладает чудотворной силой. Каждый раз во время его созревания проводится молебен о зачатии ребенка для тех женщин, которые страдают бесплодием. Старожилы уверяют, что чудо действительно случается. Словом, побывать здесь стоит в любом случае.

КОТОР — ЖЕМЧУЖИНА ЧЕРНОГОРИИ

Отдельно хочется написать про Котор — небольшой черногорский город на берегу Которского залива. Почему именно о нем? Да потому, что старый город в нем — самый красивый во всей Черногории! У Котора длинная и непростая история. В ней успели отметиться Римская империя, Византия, готы, арабские пираты, сербы и болгары, Наполеон и Австро-Венгерская империя. Город

даже был сожжен внуком Чингис-хана!

Неоднократно Котор страдал от землетрясений. В 1979 году, когда тряхануло всю Черногорию, старый город был разрушен наполовину, после чего попал под охрану ЮНЕСКО.

Котор — настоящая крепость, обнесенная несокрушимой стеной, которая увенчана Иллирийским фортом — самой высокой точкой города. Пока стены охраняют покой города, местные жители расслабляются за сигареткой и чашечкой кофе. Черногорцы любят рассказывать, что крепостная стена Котора — вторая по величине после Великой Китайской. Но это они немного преувеличивают. На самом деле вторая по протяженности после Великой Китайской стена находится в соседней Хорватии, в городе Стоне.

По Котору можно гулять до бесконечности, рассматривая старинные дворцы и замки, представляя, как это все выглядело раньше. Если вы когда-нибудь были в Венеции, то смутное чувство «где-то это уже было» будет гулять с вами по улицам старого города. Правившая Котором около четырехсот лет Венецианская республика оставила в городе яркий итальянский след. Улицы в Которе дважды в день моют с мылом. Говорят, что данная традиция родилась в Средние века после того, как в городе несколько раз была эпидемия чумы. Якобы с тех пор улицы и моют, чтоб не дать трагедии повториться, но это, разумеется, не точно. А еще в Которе обязательно стоит подняться на стену крепости св. Ивана (Иоанна) — вид незабываемый. Вы не были в Черногории, если не привезете фотографию с видом на город, сделанную с этой точки.

Разумеется, это далеко не все достопримечательности, которые мы успели посетить за время путешествия по Черногории. Отдельную статью можно было бы написать о Которском заливе, который является самым южным и одним из самых красивых фьордов Европы. Вторую — о старом городе в Будве и шикарной яхтенной марине — Порто Монтенегро, которую называют черногорским Монако. Дальше поведать о красоте Пераста, который считается

наиболее романтичным из всех прибрежных городов Черногории. Однако страницы журнала, к сожалению, не могут вместить столь подробный рассказ о Черногории. Может быть, оно и к лучшему. Поверьте, гораздо интересней слетать в эту замечательную страну, чем читать о том, как там здорово. Кстати, если соберетесь, обязательно возьмите машину в прокат. Без нее вы не увидите и десятой доли здешних красот и чудес. К тому же ездить по местным живописным дорогам само по себе удовольствие. Единственное огорчение, бензин здесь сильно дороже, чем у нас, — 1,30 EUR за литр. Но, с другой стороны, кто из нас привык экономить на отпуске! Словом, если соберетесь проехаться по Черногории на машинке, не жалейте денег на бензин, оно того стоит, это точно!

МАСЛО
С ЖЕЛЕЗНЫМ
ХАРАКТЕРОМ
GENESIS ARMORTECH*
ЗАЩИЩАЕТ ДВИГАТЕЛЬ
В 10 РАЗ ЛУЧШЕ
ТЕСТОВЫХ НОРМАТИВОВ**

ЛУКОЙЛ
* Генезис. Армортек. ** По результатам испытаний по методу Sequence VIII, по показателю «потеря массы подшипников коленвала» по сравнению с требованием стандарта API SN, Southwest Research Institute (SwRI), США.
РЕКЛАМА

РЕВОЛЮЦИОННОЕ ТОПЛИВО ЭКТО 100

АБСОЛЮТНАЯ ЭНЕРГИЯ РОЖДАЕТ АБСОЛЮТНУЮ СКОРОСТЬ

ЭКТО100 ЛУКОЙЛ

РЕКЛАМА