

## Renault

показал концепт нового Megane

6



## Тонкости балансировки

10

## Škoda Rapid 2020:

13

новое поколение или глубокий рестайлинг



# 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**  
Д. Ю. МОСИН.

**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  
на полиграфической базе  
Издательства СПбГЭУ.

191023, Санкт-Петербург,  
Садовая ул., д. 21  
Тираж 20 000 экз.  
Заказ № 896.

Установленные дата и время  
подписания в печать —  
26.10.2020, 16.00. Фактические  
дата и время подписания  
в печать — 26.10.2020, 16.00.  
Дата выхода — 29.10.2020.

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:**  
GROUP.RENAULT.COM

**ПОСМОТРЕТЬ ПРЕДЫДУЩИЕ  
НОМЕРА ЖУРНАЛА МОЖНО  
ЗДЕСЬ:**



## NUMMER ОБЗАВЕДЕТСЯ ЭЛЕКТРИЧЕСКИМ ПИКАПОМ

**КОНЦЕРН GENERAL MOTORS** представил электрический пикап Hummer, который будет выпускаться под брендом GMC. Производство модели наладят в штате Мичиган на мощностях предприятия Detroit-Hamtramck, сообщает портал Autonews.ru.

Автомобиль получил агрессивные бамперы, прямоугольные колесные арки, стальную защиту днища, внедорожные шины диаметром 35 или 37 дюймов, а также вертикальное лобовое стекло. Кроме этого, он укомплектован тонкими светодиодными фарами и необычной радиаторной решеткой с шестью секциями в духе оригинальных Hummer второго и третьего поколений (H2 и H3). При желании крышу машины можно снять, превратив пикап в кабриолет.

В салоне возрожденного Hummer устанавливается цифровая приборная панель, 13,4-дюймовый дисплей мультимедийной системы, всего водителю доступны 18 камер кругового обзора. Плюс ко всему у новинки имеются специальные внедорожные камеры UltraVision, которые устанавливаются под днищем автомобиля. Устройства анализируют рельеф и проецируют его изображение на дисплей, что помогает водителю справляться с бездорожьем.

Также электрический пикап получил адаптивную пневмоподвеску с возможностью увеличения клиренса примерно на 15 сантиметров. Водителю впервые стал доступен «режим

краба» — функция позволит машине двигаться по диагонали. Для этого все четыре колеса внедорожника теперь могут поворачиваться в одну сторону. Наконец, GMC Hummer оснастили фирменной системой полуавтоматического управления Super Cruise. Электроника может полностью контролировать рулевое управление, акселератор и тормозную систему во время езды по магистрали.

Сначала в продажу поступит топовая модификация Hummer под названием Edition One. Такой автомобиль комплектуется тремя электромоторами суммарной мощностью 1000 л. с. Автомобиль может ускоряться с места до 100 км/ч менее чем за три секунды, а его максимальный запас хода составляет порядка 560 км. Цены на новинку будут начинаться от 112,6 тыс. долларов. В продаже Edition One появится осенью 2021 года. Осенью 2022 года дебютирует версия Hummer EV 3X. Она также оснащается тремя электродвигателями, однако их мощность составляет 800 л. с. Запас хода — 480 километров. Желающим приобрести такой автомобиль придется заплатить от 100 тыс. долларов. Версия автомобиля с двумя электродвигателями появится в продаже только весной 2023 года. Ее суммарная мощность — 634 л. с. Запас хода у электрокара составляет 483 км. Цена — от 90 тыс. долларов. Базовая модификация Hummer начнет продаваться в 2024 году за 80 тыс. долларов. Без подзарядки машина сможет проехать более 402 км.





## КРОСС-ХЕТЧБЭК RIO X — НОВИНКА ОТ KIA

**КОМПАНИЯ KIA MOTORS** представила новый Rio X, он заменит X-Line в модельной линейке корейского бренда.

Как сообщается в официальном пресс-релизе компании, литера «X» в названии модели указывает на ее особую роль в линейке бренда и акцентирует внимание на качествах, присущих кроссоверам. KIA Rio X создавался специально для России с учетом мнений экспертов и российских автолюбителей. Доля кросс-версии в общем объеме продаж

KIA Rio за три года заметно выросла — с ожидаемых 30 % в конце 2017 года до 50 % в 2020 году. Обновленный Rio X сохранил свои габариты и клиренс в 195 мм, при этом он получил ряд обновлений дизайна. Хетчбэк стал выглядеть более уверенным и агрессивным. В передней части автомобиля изменения коснулись бампера, решетки радиатора и световых приборов. Более острые преломления линий, более объемный бампер и

новые штрихи в дизайне фар подчеркивают фирменный тигриный облик. Экспрессивный вид создается также за счет увеличенного воздухозаборника и более геометрически четкого оформления противотуманных огней.

Напомним, на сегодняшний день KIA Rio X-Line является самой популярной кросс-моделью российского рынка. По данным аналитического агентства «АВТОСТАТ», за 9 месяцев 2020 года было продано 28,5 тыс. таких автомобилей.



WWW.KIA.RU

## НОВАЯ ŠKODA OCTAVIA — СКОРО В РОССИИ

**КОМПАНИЯ «ŠKODA AUTO РОССИЯ»** объявила цены на новую Škoda Octavia. Для четвертого поколения модели предусмотрено три комплектации — Active Plus, Ambition Plus и Style Plus, оснащение которых значительно расширилось, сообщает агентство «АВТОСТАТ».

Стоимость новинки с мотором 1.4 TSI и механической 6-ступенчатой коробкой передач начинается от 1 409 000 рублей, а с 8-ступенчатой автоматической трансмиссией — от 1 466 000 рублей. Разница с ценой автомобиля предыдущего поко-

ления в такой же комплектации составит 178 тыс. рублей для версии с МКП. Автомобиль в версии Ambition Plus 1.4 TSI «на ручке» предлагается к продаже от 1 499 000 рублей, а с «автоматом» — от 1 556 000 рублей. Автомобиль предыдущего поколения в одноименной комплектации и с МКП обойдется на 122 тыс. рублей дешевле, с «автоматом» — на 138 тыс. рублей. Стоимость новой Octavia Style Plus 1.4 TSI с 6-ступенчатой МКП начинается от 1 700 000 рублей, а с 8-ступенчатой АКП — от 1 757 000 руб-

лей. Здесь разница в цене с предыдущим поколением составит соответственно 196 тыс. и 213 тыс. рублей.

Добавим, более подробно о новой Škoda Octavia можно будет узнать из видеопрезентации, которую Škoda опубликует на официальных онлайн-ресурсах марки и дилерской сети в период с 2 по 15 ноября. Благодаря такому формату все те, кто заинтересовался новинкой, смогут принять участие в видеопрезентации и узнать больше об автомобиле, где бы они ни находились.



ŠKODA-AUTO.RU

# 6-й кофе за 1 рубль



после покупки  
**5-ти любых**  
чашек кофе



**Срок проведения акции: с 01.07.2020 г. по 31.12.2020 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](http://auto.lukoil.ru). Количество Акционных напитков ограничено. Предложение не является публичной офертой.



@lukoil4you





## AUDI Q8 ПОЛУЧИЛ ДВЕ ГИБРИДНЫЕ ВЕРСИИ

**КОМПАНИЯ AUDI** представила две подзаряжаемые гибридные версии флагманского кроссовера Q8, которые уже поступили в продажу в Европе, сообщает портал autonews.ru.

Стоимость модификаций 55 TFSI и 60 TFSI составляет от 75 351 и 92 800 евро соответственно. Появятся ли такие версии Q8 на российском рынке, пока неизвестно. Оба гибрида комплектуются 3-литровым бензиновым турбомотором TFSI, электродвигателем, 8-ступенчатой коробкой передач

и литий-ионной тяговой батареей, которая расположена под полом. Суммарная мощность версии 55 TFSI составляет 381 л. с. и 600 Н·м крутящего момента. Такой кроссовер на одном электричестве может проехать 47 км по циклу WLTP. Что касается модификации 60 TFSI, то ее мощность составляет 462 л. с. и 700 Н·м крутящего момента. Запас хода на электротяге — 45 км. Разгон до сотни у гибридных Q8 составляет 5,8 и 5,4 секунды соответственно. Максимальная скорость — 240 км/ч.

Всего к услугам водителя семь режимов езды — comfort, efficiency, auto, dynamic, individual, offroad и allroad. Последний доступен только для автомобилей с адаптивной пневмоподвеской, которая в зависимости от конкретных дорожных условий способна менять клиренс в диапазоне 90 мм. Объем багажника гибридного Q8 сократился на 100 л и теперь составляет 505 литров. Внешне от обычного кроссовера новинки отличаются лишь специальными шильдиками.



WWW.AUDI-MEDIACENTER.COM

## RENAULT ПОКАЗАЛ КОНЦЕПТ НОВОГО MEGANE

**КОМПАНИЯ RENAULT** рассекретила концептуальный хэтчбек под названием Megane eVision. В компании утверждают, что прототип практически не отличается от серийной версии, которая должна дебютировать в следующем году, сообщает портал autonews.ru.

Новинку построили на модульной платформе CMF-EV, которая разрабатывалась специально для машин с электрической силовой установкой. Концепт получил безрамочные двери, матричные фары, 20-дюймовые колесные диски, а также выдвижные

дверные ручки. У машины отсутствует традиционная решетка радиатора, а боковые зеркала заменены камерами, которые выводят изображение на специальные мониторы в салоне новинки. Длина концепта составляет 4210 мм, а ширина — 1800 мм. Таким образом, прототип уступает по габаритным размерам Megane нынешнего поколения. Колесная база электрического хэтчбека составляет 2700 мм. Снаряженная масса — 1650 кг. Переднеприводный Megane eVision оснащается электромотором мощностью 217 л. с. и 300 Н·м крутящего момента. До 100 км/ч хэтчбек разгоняется менее чем за 8 секунд. Точный запас хода новинки в Renault пока называть не стали.

Напомним, в феврале этого года Renault представила обновленное семейство Megane. Впервые модель получила вариант подзаряжаемого гибрида (PHEV). В состав силовой установки такой модификации входят 1,6-литровый бензиновый двигатель, два электромотора и трансмиссия без сцепления. Суммарная мощность гибридного Megane — 160 л. с. На одной электротяге машина может проехать 50 км. Максимальная скорость — 135 км/ч.



PHOTO: RENAULT





Текст: Дарья Никитина

## ЛУКОЙЛ ПРИНЯЛ УЧАСТИЕ В АКЦИИ «ДРЕВО ЖИЗНИ — 2020»

**30 СЕНТЯБРЯ** в Михайловском саду состоялся очередной этап благотворительной акции «Древо жизни — 2020». В посадке вяза принимал участие заместитель генерального директора ООО «ЛУКОЙЛ-Северо-Западнефтепродукт» по связям с общественностью Рустэм Ибрагимов.

Дерево высадили по всем правилам современной техники посадки растений. На вязе закреплена именная ме-

даль, обозначающая, кто и когда его посадил. Кроме того, новый вяз будет занесен в реестр и нанесен на электронную карту GIS BIS, которую несколько лет назад сады Русского музея впервые применили в Санкт-Петербурге. Благодаря ставшей традиционной акции «Древо жизни» в Михайловском и Летнем садах появляются новые

деревья, которые помогут сохранить уникальную композицию исторического сада.

— Мы все знаем, что история Петербурга тесно связана с возведением обширных парков и садов, в проектировании которых принимал участие сам Петр I. Сегодня его творения — наша большая гордость. И наша обязанность — сохранить их для будущих поколений. За годы своего существования сад действительно пережил вместе с городом все — войны, революции, блокаду. Я искренне рад, что мы объединили усилия с участниками этой акции и можем внести свой вклад в доброе дело пополнения коллекции такого объекта национального достояния, каким является Михайловский сад, — отметил заместитель генерального директора ООО «ЛУКОЙЛ-Северо-Западнефтепродукт» по связям с общественностью Рустэм Ибрагимов.

Напомним, благотворительная акция «Древо жизни» проходит в садах Русского музея с 2014 года. За время ее проведения было высажено 37 крупных деревьев: дубов, лип, кленов и вязов. Спонсорами и участниками программы были известные ученые, спортсмены, актеры, крупные компании — партнеры Русского музея.





НА ЧТО СЛЕДУЕТ  
ОБРАТИТЬ ВНИМАНИЕ  
ПРИ РЕМОНТЕ  
АВТОМОБИЛЬНЫХ  
ТРУБОПРОВОДОВ

ТЕКСТ: БОРИС ИГНАШИН

# Как не вылететь в трубу при замене шлангов

Сталкиваясь с необходимостью ремонта машины, владельцу часто приходится выбирать между использованием оригинальных деталей, их копий и различных «тюнинговых» вариантов, которые часто называют просто — «силикон». От правильности этого выбора действительно многое зависит. Даже если речь идет о банальных шлангах или трубках из синтетических материалов. Давайте вместе попробуем разобраться, какие сегодня существуют варианты в данном случае.

## ИЗ ЧЕГО ДЕЛАЮТ ШЛАНГИ?

В современных автомобилях количество разнообразных трубопроводов очень велико. Шланги и трубки используются не только в системе охлаждения, но и в системах смазки и вентиляции картера. Качество заводских элементов обычно обеспечивает срок работы гибких рукавов не менее 5 лет, а максимальный срок эксплуатации многих элементов может достигать и до 20. Но повышение рабочей температуры моторов, применение высокоактивных масел и присадок, а также периодическое использование быстроразъемных соединений легко могут сократить этот срок до минимального. Тенденция к уменьшению трудоемкости обслуживания и облегчению автомобиля, а также привязка к запчастям бренда диктует массовое применение элементов с быстроразъемными соединениями, причем собранных порой в отдельные функциональные модули. В итоге стоимость «трубочек» обычно оказывается такой, что простая превентивная замена по пробегу/времени выходит слиш-

ком уж разорительной для владельца, а ресурс многих сложных агрегатов автомобиля зависит от работы простого рукава, пусть и имеющего быстроразъемные крепления, разветвления и немалую стоимость.

Из чего же делают такие ответственные и не дешевые детали? В ход идут в основном термостойкие пластмассы и маслостойкая резина. Из пластмасс часто используются винилпласты и фторопласты как наиболее стойкие к воздействию температур до 160-240 градусов и полиэтилены с полипропиленами и полиамиды. Резина в основном маслостойкая, армированная, с рабочими температурами в пределах 100 градусов, на особо ответственных узлах используются сорта рукавов, кратковременно выдерживающие температуры до 240 градусов. С двигателями, у которых рабочие температуры держались в пределах 100 градусов, и в умеренном климате, где зимой редко бывает ниже -10 градусов, эти материалы надежно служили десятки тысяч моточасов. Пластмассо-

вые части использовались в основном на второстепенных элементах, которые были не очень важны для работы мотора, например в системе вентиляции картерных газов или для вакуумных магистралей. Надежность таких решений, в общем-то, всех устраивала: и автопроизводителей, и автовладельцев.

Все изменилось на рубеже веков, когда рабочие температуры двигателей стали планомерно повышать для снижения выбросов и повышения экономичности на малой нагрузке. Внедрили управляемые термостаты с температурой в «горячем» режиме порядка 103-110 градусов, более позднее включение вентиляторов радиаторов, и таким образом температурный режим двигателей стал значительно более жестким. А сами моторы буквально «обросли» трубками систем вентиляции картера, вакуумными магистралями, системами вторичного воздуха и EGR. Внешние масляные радиаторы, маслопроводы АКПП, маслотрубки турбин стали встречаться почти на каждом моторе, тогда как раньше такие элементы по-



падались сравнительно редко. К тому же простые шланги заменили на шланги с фитингами, которые сами по себе ненадежны, поскольку имеют в своей конструкции много ажурных пластиковых элементов и корродирующую пружину, а заодно еще и вставку из мягкой резины со сравнительно небольшим сроком службы.

А вот материалы остались в целом те же самые. Определенный прогресс в качестве производства и улучшении стабилизирующих добавок наметился, но, скорее всего, расчет был на высокую доступность запчастей и снижение сроков эксплуатации автомобилей в целом. В итоге почти каждый владелец автомобиля возрастом старше пяти лет сталкивается с необходимостью выбора и замены труб, шлангов, трубопроводов, бачков. Шланги разрушаются при очередной попытке снять или попросту начинают протекать в процессе работы мотора. И вопрос, заданный во вступительном абзаце, встает как нельзя остро.

## ПЛЮСЫ И МИНУСЫ «ОРИГИНАЛОВ»

Ресурс оригинальной детали при условии, что вам не попадется подделка, а дорогие запчасти подделывают чаще дешевых, будет примерно такой же, как у заменяемой. Обычно вполне достаточный, если при обслуживании применяются технические жидкости с правильными характеристиками и сам двигатель работает как надо. На деле это означает, что температуры антифриза и масла не превышают норму, объем картерных газов не увеличился, маслоотделители не забиты и в целом силовой агрегат работает как новый. Что вряд ли возможно на практике.

Приобретение заменителей оригинальной детали позволяет снизить затраты на запчасти в разы, но что касается качества, то в большинстве случаев оно не гарантировано. Более того, качество изготовления и материалы могут оказаться не очень подходящими. Хорошим результатом является возможность корректной установки без дополнительных «костылей».

Но возможно, вы столкнетесь с рекомендацией мастеров автосервиса «купить силикон». Это предложение погрузиться в мир альтернативных материалов для ремонта автомобиля. Теоретически с более высокими характеристиками и более надежных. А на практике у них есть свои особенности применения.

## ЧЕМ ХОРОШ СИЛИКОН?

Силиконовые смеси в отличие от резиновых не боятся ни высокой, ни низкой температуры, сохраняя эластичность до минус 50 и не разрушаясь при температурах выше 250. К тому же силикон — очень химически стойкий, не боится ультрафиолета, кислот и воды. Адгезия его ко многим материалам для армирования очень хороша, а это весьма ценные качества для материалов, из

которых делают рукава высокого давления в автомобиле. Почему же армированный силикон не применяют в серийном автомобилестроении?

Для начала он дороже и менее технологичен, обладает высокой паропроницаемостью, что требует большей толщины изделия, но это всего лишь половина беды. Основная проблема — полная неспособность силикона противостоять маслу и масляному туману. Маслостойкого силикона не существует, поэтому маслостойкие силиконовые патрубки сделаны из обычного силикона, но имеют вставку из маслостойкой резины или пропилена во внутренней части. Таким образом сфера применения силиконовых патрубков ограничивается системой охлаждения двигателя. Использование их даже как элементов воздухопроводов возможно только при создании на внутренней поверхности защитного слоя, иначе срок службы деталей из силикона будет небольшим из-за практически неизбежного замасливания впуска из системы вентиляции картера двигателя и паров бензина. Срок службы патрубка будет ограничен ресурсом изолирующей вставки, а у нее хуже и химическая, и термостойкость. К тому же в эксплуатации силиконовые патрубки не переносят попадания даже паров масла на наружную поверхность, а у обычных возрастных авто это случается достаточно часто. В итоге требуется особый уход за силиконовыми элементами, чтобы подтвердить их теоретическую долговечность. Зато для очень горячих моторов это действительно выход. Силиконовые патрубки и прокладки способны работать в условиях, где даже высококачественная термостойкая резина служит считанные часы. Например, в развале блоков цилиндров, выполненных по схеме «горячее V», — V-образных моторов с выхлопом, направленным внутрь, обычно со стоящими в развале турбинами. Впрочем, помимо раскрученного «силикона», есть и другие варианты.

## СИЛЬНЫЕ СТОРОНЫ ТЕФЛОНА

Тефлон — материал исключительно интересный. Его полное название — политетрафторэтилен, или сокращенно PTFE. Материал очень прочный, по химической стойкости превосходит даже благородные металлы, сохраняет эластичность в широком диапазоне температур, обладает крайне низкой смачиваемостью и, что ценно, не боится ни антифриза, ни масла, ни бензина. Температура плавления тефлона — до 327 градусов, эластичность сохраняется при температурах до -70, что даже ниже, чем у силиконовых каучуков. Из минусов разве что очень ограниченная эластичность материала в принципе. Но это не мешает его использованию в авиации и космосе. Армированные рукава из PTFE выдерживают и высокое давление, и высокие температуры,



Комплект патрубков

а там, где нужна повышенная эластичность, изготавливают специальные гофрированные рукава. Радиус изгиба и износостойкость при переменных нагрузках у таких шлангов в разы выше за счет снижения рабочего давления. Казалось бы, идеальный материал для применения в автомобилестроении, но вряд ли вы увидите на своем автомобиле хоть один патрубок из него. Дорого и избыточно износостойко, по мнению инженеров. Хотя на практике стоимость тефлоновых шлангов невелика, разве что из-за пониженной эластичности возрастают требования к качеству сборки и точности всех сопрягаемых деталей. Пластик практически не растягивается и в силу малой упругости плохо завальцовывается. А это значит, мало подходит для крупных патрубков. Зато для систем вентиляции картера, где давление невелико, но важна химическая стойкость к агрессивной среде, для маслопроводов, где важна температурная стойкость и устойчивость к маслу, для патрубков систем ГУР и объемных гидроприводов — это отличный выбор. Интересно, что из PTFE можно изготовить не только сами рукава, но и все элементы сопряжения, включая фитинги, тройники и т. д. В отличие от большинства применяемых для этой цели пластмасс, тефлон не потеряет прочности при повышенных температурах.

## САММАРИ

К сожалению, невысокая стоимость материалов и удобство работы с ними вовсе не означают, что готовые изделия будут иметь низкую стоимость. Сплошные прямые рукава из этих материалов действительно будут надежны и при невысокой стоимости окажутся намного лучше серийных изделий. Но патрубки сложной формы делаются малыми сериями, и качество изготовления порой страдает, часто недостаточная толщина материала служит причиной утечек. А отсутствие защитного слоя на силиконовых патрубках ограничивает срок их эксплуатации несколькими месяцами при наличии масла. В результате, как при любом тюнинге, ответственность за надежность несут уже сам владелец и мастер.



Текст: Борис Игнашин

ЧТО  
СЛЕДУЕТ ЗНАТЬ  
ПРИ ПОСЕЩЕНИИ  
ШИНОМОНТАЖА

# Тонкости балансировки

Для большинства современных автолюбителей балансировке колес — привычная процедура, о смысле и особенностях которой водители не очень-то задумываются. Но на практике данный процесс вовсе не так уж прост и банален, и выполняется он не только для того, чтобы не «било» в руль.

## НЕСИММЕТРИЧНОЕ КОЛЕСО

К сожалению, достичь абсолютной точности в изготовлении многих деталей сложно. Система из колесного диска и покрышки относится как раз к таким деталям. Сам колесный диск может быть достаточно точной деталью, с минимальным дисбалансом. Однако в процессе эксплуатации он слегка изгибается, на нем появляются вмятины и потертости. Покрышку тоже стараются сделать как можно точнее, но все же дисбаланс обязательно есть. Плюс на диск ставится ниппель, бывает, что с достаточно тяжелым датчиком давления воздуха. В результате колесо будет иметь баланс, далекий от идеального. Это значит, при его вращении на ось начнут действовать центробежные силы, которые будут расти вместе со скоростью автомобиля. В результате имеем не только вибрации на руле и кузове, но и повышенный износ как самой покрышки, так и диска, плюс износ ступичных подшипников, элементов рулевого управления и подвески. Кроме того, падает качество сцепления колес с

дорогой, а значит, машина хуже управляется, хуже тормозит и становится более опасной. По этой причине на всех современных автомобилях колеса требуют балансировки. Даже на грузовиках и автобусах. Причем балансировка должна выполняться тем точнее, чем выше скорость движения транспортного средства.

## СТАТИКА И ДИНАМИКА

На заре автомобилизации, когда покрышки были узкими, колеса большими, а скорость невысокой, единственным вариантом балансировки был статический метод. Колесо просто центровали и давали самой тяжелой его части опуститься вниз. Позже появились и первые балансировочные станды. Они умели раскручивать колесо до определенных оборотов и замерять нагрузку на валу, определяя таким образом массу балансировочных грузов. Подобные технологии были в ходу еще 50 лет назад и для средних скоростей в 60-90 км/ч их, в общем-то, хватало. Этот способ балансировки на-

зывают статическим, поскольку таким образом можно уравновесить колесо в статике, просто подбирая массу грузов. К сожалению, для современных автомобилей, с их все возрастающими скоростями и ростом ширины покрышек, подобный метод балансировки оказался слишком грубым. Уже в 80-е годы отбалансированные таким образом колеса рекомендовалось ставить только на заднюю ось и только при большой необходимости.

При высоких скоростях отлично отбалансированное в статике колесо порождает сильные изгибающие моменты оси колеса, уменьшить которые можно, используя динамическую балансировку. Она выполняется только во вращении и только с помощью высокоточного станка. Именно на таких станках сейчас и проводится балансировка большинства колес.

## ЕЩЕ БОЛЬШЕ ТОЧНОСТИ

К сожалению, найти шиномонтаж, который не ошибается и всегда отлично балансирует колеса, не просто.

Даже если вы не чувствуете, что дисбаланс есть, это вовсе не означает, что все сделано хорошо. И наоборот, если станок показывает идеальный баланс, слесарь говорит, что машина в порядке, а руль все равно бьется в руках, то, скорее всего, ошибку совершила «шинка». Работник шиномонтажа, даже демонстрируя вам выведенные в ноль показания станка, может ошибаться. Или вводить вас в заблуждение. Нюансов, в которых сервис ошибается или попросту обманывает, может оказаться очень много. Попутно рассмотрим также моменты, связанные с качеством собственно работы шиномонтажа.

Для начала стоит оценить качество работы балансировочного станка. Цифры, которые вы видите, это дисбаланс с учетом погрешности, которую можно задать в настройках. Часто на изношенном или неправильно установленном оборудовании погрешность намеренно завышают, чтобы не ударить в грязь лицом перед клиентом. Реально заметить дисбаланс свыше 15 грамм на сторону. Меньшие значения явно ощущаются только на спортивных шасси и резине с низким профилем или на скоростях заметно выше разрешенных в РФ, а значит, в обычных условиях распознать проблему сложнее. Однако это не означает, что шасси машины легко переносит повышенный дисбаланс. Просто неподготовленный водитель его не ощущает, зато износ всех элементов, про которые мы рассказывали, будет повышенный.

Качество балансировки зависит от многих факторов. Понятно, что более новый и совершенный станок позволит получить лучшую точность. Станок, установленный на слабом фундаменте или вообще стоящий в легком вагончике или контейнере, в принципе не способен обеспечить приемлемое качество работ. Износ подшипникового узла станка или другой износ механизма тоже резко снижает точность. Сказывается и отсутствие калибровки. Почти все конструкции требуют перекалибровки минимум два раза в сезон, а для сильно изношенных станков ее нужно делать чаще. Износ посадочных конусов, цапаины и забоины на них тоже обычно резко уменьшают точность работы станка.

## ЧЕЛОВЕЧЕСКИЙ ФАКТОР

Еще больше ошибок способен совершить человек. Самые банальные из них можно наблюдать буквально в половине шиномонтажей страны. Очень часто работники ленятся качественно вычистить грязь с колеса перед балансировкой. Очень важна очистка не только внутренней поверхности диска, но и беговой поверхности самой покрышки. Камни в протекторе и битум вместе с грязью и льдом не позволят отбалансировать колесо. Бывает, что работники «шинки» не обращают внимание на износ и состояние посадочного отверстия диска. В целом поврежде-

ния этой части конструкции не так уж страшны, колесо центруется на машине в основном по отверстиям крепления, но при балансировке это важно. Существуют специальные фланцевые адаптеры для точной посадки диска на станок, но применяют их единицы, поскольку в использовании они сложнее, требуют больше времени на установку колеса и каждый из них подходит лишь под диски своего крепежного стандарта или диапазона размеров. Да и стоят они ощутимо дороже, а износ у них тоже присутствует.

Еще одна типовая ошибка — балансировка без снятия старых грузов. Если колесо балансируется, грузы нужно снять обязательно. Они уменьшают точность и надежность балансировки. Снизить точность операции можно и

ОБЩАЯ МАССА ГРУЗОВ ПРИ БАЛАНСИРОВКЕ КОЛЕСА СВЫШЕ 100 ГРАММ ОБЫЧНО СЛУЖИТ ОСНОВАНИЕМ ДЛЯ ВОЗВРАТА ПОКРЫШКИ, А БОЛЕЕ 50 ГРАММ СЧИТАЮТСЯ ПРИЗНАКОМ КРАЙНЕ НЕУДАЧНОЙ РЕЗИНЫ. НОРМАЛЬНОЙ ЯВЛЯЕТСЯ МАССА ГРУЗОВ ОТ 5 ДО 30 ГРАММ НА СТОРОНУ. ПРИ РАДИАЛЬНОМ И ОСЕВОМ БИЕНИИ СОБРАННОГО КОЛЕСА В ПРЕДЕЛАХ 1,5-2,0 ММ.

при неверно указанных параметрах колесного диска, если станок не умеет их определять сам. С криво установленными размерами ни о какой точности речи не идет. Почти всегда шиномонтаж не хочет утруждать себя работой по проверке балансировки «голого» колесного диска и определению его биения. В лучшем случае оно оценивается на глазок, в худшем — вообще не

проверяется. Также почти всегда при обнаружении высокого дисбаланса работники «шинки» не пытаются провести оптимизацию посадки диска и покрышки, а ведь подбор оптимального сочетания дисков/покрышек из набора часто позволяет в разы уменьшить массу грузов и улучшить работу колес. Ошибка с выбором типа грузов тоже случается часто, станок выдает цифры для того типа грузов и их положения, что заданы в настройках.

В условиях поточной работы случается, что экономят сжатый воздух и не прокачивают колесо для полной посадки покрышки: наделась на хампы (внутренние упоры диска для фиксации бескамерной резины) — и ладно. А покрышка должна растянуться равномерно по всей прилегающей поверхности. И колесо обязательно это сделает, как только машина проедет десяток километров. Вот только балансировка при этом изменится, поскольку покрышка немного, но сместится относительно диска.

Разумеется, все ошибки в рамках одной статьи собрать невозможно, ведь человеческая глупость бесконечна. Поэтому, приезжая на шиномонтаж, необходимо максимально контролировать качество исполнения работ по балансировке. В первую очередь стоит проверить, хорошо ли очищена резина, не допускать использование старых грузов и попросить проверить балансировку повторно, заново установив колесо в сборе на станок, ведь повторяемость результатов — это признак исправной работы оборудования и системы фиксации колеса.

В целом же автовладельцам стоит серьезнее относиться к выбору сервисов для такой «простой» операции, как шиномонтаж. Критерием выбора «шинки» должна быть не минимальная стоимость и скидки, а навыки и умения работников и ответственное исполнение ими работ по балансировке.





# Хвостатые пассажиры

КАК ПЕРЕВОЗИТЬ  
ДОМАШНИХ  
ПИТОМЦЕВ В  
АВТОМОБИЛЕ



Текст: Дмитрий Полянский

**Ездить с братьями нашими меньшими в автомобиле хлопотно, они беспокойные и ранимые. Как усадить животное в салон и что предусмотреть при доставке его в ветеринарную клинику или на дачу? Давайте разбираться вместе.**

## КОТ В ГАМАКЕ

При перевозке зверей в автомобиле следует соблюдать некоторые правила: домашние питомцы не должны затруднять обзор и мешать управлению машиной. В этой связи на пассажирском переднем сиденье коту или собаке не место: они могут соскочить и влезть под педаль управления либо в случае аварии тяжело травмируются, ударившись о стекло или торпеду.

Кошки в поездке нервничают от запахов, шума, толчков. Пушистый пассажир может замеситься по салону, сигануть в окно и т. п. Был случай, когда водитель потерял управление и устроил массовую аварию из-за того, что кот перепрыгнул с сиденья на хозяина.

На руках у пассажиров животное тоже может не усидеть, пустит в ход когти и зубы при попытке его удержать. Поэтому нужна сумка-переноска или контейнер. В ограниченном пространстве кошке не так тревожно, она чувствует себя защищенной. Еще может подойти

специальный гамак: короб с мягкими стенками, который крепится на сиденье или подвешивается на нем сзади. Лучше всего размещать устройство рядом с пассажиром, чтобы была возможность ободрить, утешить питомца. Тем же способом перевозят хорьков и енотов.

Рекомендуется устанавливать переноску или контейнер не по ходу движения машины, а поперек, чтобы при резком торможении или ударе питомец не въехал в стенку головой и не повредил себе шею.

Лоток-туалет с наполнителем брать неудобно, потом придется чистить салон от разбросанного крошева. Подстелите пеленки или газеты, взяв запас для замены. Воду с собой тоже надо прихватить, чтобы в дороге ваш питомец мог утолить жажду.

## ПЕС ЕДЕТ С КОМФОРТОМ

Для некрупных псов тоже применяется переноска или гамак. Это убережет вашего любимца от травм, а салон — от порчи. К гамаку их приучают заранее, дома.

Прицеплять собаку на шлейке к сиденью удобнее, чем совать ее в переноску, но хозяевам приходится брать в расчет повышенный риск. Проводились краш-тесты, их итоги не очень утешительны. Не придумано удобного крепления, которое в аварии надежно убережет животное.

В отличие от кошек, собаку можно помещать в багажное отделение универсала или джипа. За спинкой дивана даже

безопаснее. В случае автомобильного столкновения инерция не швырнет собаку на водителя и переднего пассажира.

Заботливые владельцы покупают пластиковые решетки для окон и складные перегородки, отделяющие пассажирскую часть от водителя. Хвостатый пассажир сможет выглядывать на улицу. Иногда в салоне вешают специальную завесу, чтобы не дать псу грызть обшивку машины.

В Петербурге не раз были замечены автомобилисты, перевозящие льва или медведя в салоне легковушки. А в Австрии фермер переоборудовал заднюю часть VW Golf для перевозки двух телят из стойла на пастбище.

## ПТИЦЫ, ГРЫЗУНЫ, РЕПТИЛИИ

Канарейку или попугайчика, казалось бы, проще всего везти в комнатной клетке. Но не тут-то было. Испытав стресс от поездки, птица будет и потом беспокойно вести себя в «домике». Владелец с опытом применяют каркасный рюкзак или коробку с дырочками для воздуха. Внутри ставят жердочку и поилку, на дно кладут ткань, за которую птица сможет цепляться коготками, чтобы не скользить по дну. Можно положить кусочек яблока. Контейнер с пернатыми рекомендуется занести в машину за четверть часа до выезда, чтобы они пообвыкли и притихли.

Черепаш, ящериц, змей перевозят в коробке с достаточно прочными стенками, подстилкой и вентиляционной сеткой. За рептилиями приходится следить особенно внимательно, чтобы не было переохладения. Если на улице температура ниже +15 градусов, в коробку кладут грелку, рываюют ее в опилки. В жаркое время поездку уместнее совершать вечером или ночью.

Кстати, и в случае с некоторыми зверями приходится заботиться о климате, не допуская духоты и сквозняков. Хомячкам, крысам, морским свинкам нужна подстилка с грелкой в холодное время года. Вместо воды им дают огурец или яблоко.

Тканевая переноска питомцам не очень подходит, особенно грызунам. Они проделают дыру, выберутся, и придется ловить их по скрытым полостям машины. Картон хомяку тоже не преграда. Лучшее решение — пластиковый бокс с решетчатым верхом.

Перед поездкой и во время нее нужно ограничить питание, но не отказывать в воде. Если у любимца есть игрушка, прихватите ее в дорогу.



Эмма Гаврилова





ТЕКСТ И ФОТО: БОРИС ИГНАШИН

# Škoda Rapid 2020: новое поколение или глубокий рестайлинг

Новое поколение Škoda Rapid увидело свет этой весной, разделив фанатов чешского бренда на два лагеря. Одни считают, что это новый бестселлер марки и лучшее бюджетное авто в классе. Другие сетуют, что машина на платформе PQ25 по определению не может быть современной, она устарела и ее можно считать лишь рестайлингом прошлого поколения. Кто же прав, можно установить, лишь опробовав автомобиль самому, чем я и занялся.

## С ЧЕГО ВСЕ НАЧИНАЛОСЬ

Начнем по традиции с истории вопроса. Первое поколение Škoda Rapid появилось в 2012 году, а спустя два года на заводе в Калуге началась сборка российской версии машины. Она несколько отличалась от европейского варианта. В первую очередь у нас не предлагался Škoda Rapid Spaceback — вариант с классическим кузовом хетчбэк, в России были доступны только лифтбэки. Моторная линейка тоже была заметно уже европейской, она включала только бензиновые трехцилиндровые моторы 1.2 MPI и два двигателя 1.6 MPI разной мощности. Двигатель 1.6 105 л. с. мог оснащаться 6-ступенчатой АКП. Моторы 1.2 TSI, 1.4 TSI и 1.6 TDI, в том числе и с преселективной АКП, предлагались только на европейском рынке, а вот классического «автомата» у чешских машин не было. После

рестайлинга 2017 года линейка моторов изменилась. Старые двигатели заменили на агрегаты новой серии EA211. Слабый трехцилиндровый мотор исчез из списка предлагаемых, зато подросла мощность двигателя 1.6 до 110 л. с. (и 90 л. с. в «ослабленном» варианте) и появился мотор 1.4 TSI 125 л. с. — с наддувом и опционной преселективной АКП (DSG). Машина была создана на платформе PQ25, на которой базировались хетчбэки VW Polo и Škoda Fabia тех лет, тем не менее шасси разительно отличалось. В первую очередь бросается в глаза отличие по колесной базе, но на деле разница этим не ограничивается. Машины имели заметно более высокую полную массу, что привело к коренной переделке задней подвески, сильно отличалась электроника, как и качество отделки. Сам кузов был полностью изменен, высота салона, стойки и

большая часть силовых элементов были разработаны специально. По сути, это отдельная бюджетная платформа, столь же простая, но более крупная, чем европейская, но при этом не дорогая. Успех пары







первое поколение, и это при сохранении той же структуры кузова и дверных проемов. Внешний дизайн выполнен в новом корпоративном ключе, более «остром», с более агрессивной пластикой боковых поверхностей. Оптика спереди и сзади — светодиодная уже в базовой комплектации. А передние фары для этого класса — просто мечта. Выразительный дизайн, хороший яркий свет, модуль подсветки поворотов и наверняка отличная долговечность. Жаль, световой поток ограничен, для более мощных светодиодов пришлось бы ставить автокорректор и системы очистки, что для бюджетного автомобиля уже дороговато. На фото машина выглядит чуть хуже, чем «вживую», новое оформление передней части оказалось не очень фотогеничным. То, что на снимках напоминает физиономию робота Марвина из «Путеводителя по Галактике», на практике не столь обращает на себя внимание, если машина не в базовом белом цвете. Зато в целом новый Rapid подозрительно напоминает Audi середины 1990-х, даже в дизайне задних фонарей есть много общего. Впрочем, это не удивительно — главный дизайнер Škoda Йозеф Кабан (Jozef Kaban), под руководством которого создавали новый корпоративный стиль марки, с 2008 до 2017 года работал именно в Audi.

Внешность машины важна, но для владельца куда важнее интерьер. С этим у Rapid тоже порядок. Размеры салона не изменились, он по-прежнему один из самых больших в классе. Но оформление и наполнение сильно обновилось. В первую очередь в глаза бросается новый дисплей мультимедийной системы, по-современному крупный и к тому же сенсорный. У топовой версии Volero его размер — 8 дюймов. К функционалу тоже претензий нет — полный набор, включая интеграцию со смартфонами на базе Android и iOS. Сам интерьер оформлен в стиле новых моделей марки. Ни одного элемента прошлого поколения тут не осталось, разве что сиденья да накладки на стойках могут быть такими же. Руль совершенно новый, двух-

Polo Sedan и Škoda Rapid на нашем рынке показывает, что это решение было очень удачным.

## ДВИГАТЕЛИ И ТРАНСМИССИИ

Новое поколение Škoda Rapid сохраняет моторную линейку и шасси модели первого поколения, и в целом ничего плохого в этом нет. Шасси удачное, оно не требует коренных переделок, а новых моторов попросту нет у самого концерна. Линейка двигателей EA211 в Европе заменена на EA211 Evo, которая немного оптимизирована по массе за счет отказа от чугунных гильз, более легкой цилиндропоршневой группы, облегчения блока и элементов впуска, а также оптимизирована по расходу топлива за счет более сложной системы наддува, перехода на пятитактный цикл работы в некоторых режимах и введения системы отключения цилиндров. Фактически это те же моторы, которые стали заметно сложнее, при небольшом выигрыше в экономичности, но они ощутимо проигрывают в тяговых характеристиках, если речь о сравнимых 1.4TSI и 1.5TSI

двигателях. К тому же атмосферных моторов в новой серии просто нет. Понятно, почему это не очень актуально в России. Самым удачным сочетанием у нас пока остается связка атмосферного 1.6 двигателя и гидромеханической шестиступенчатой АКП Aisin. Такой вариант устойчив к ошибкам эксплуатации, при надлежащем уходе очень долговечен и, что немаловажно, достаточно прост в обслуживании и ремонте. А вот сервисная электроника, освещение и дизайн в новом поколении Rapid обновилась. Очень прошу, не сравнивайте ситуацию с «жигулями» 50-летней давности. Сейчас прогресс в области двигателестроения ощутимо замедлился и никакой глобальной разницы между прошлыми и нынешними поколениями нет. Как нет и необходимости прогресса ради прогресса.

## ЭКСТЕРЬЕР И ИНТЕРЬЕР

А если нет отличий по технике, то... Правильно, все внимание стоит уделить экстерьеру и интерьеру. Тут Rapid точно на высоте. Дизайн модели полностью обновился, машина мало похожа на





спицевый, нового дизайна, с новыми блоками кнопок, большими барабанчиками управления и, что приятно, с подогревом. На машинах с мотором 1.4 в качестве опции может устанавливаться спортивный трехспицевый руль классического вида. А еще для Rapid можно заказать «виртуальную» приборную панель с полностью отрисованными приборами и интеграцией с навигационно-мультимедийным комплексом.

Из менее заметных обновлений — разъемы USB-Type C в центральной консоли. Можно заказать еще пару в консоль для заднего ряда пассажиров. Жаль, пластик интерьера по большей части такой же жесткий, а профиль подушки сиденья коротковат, многие жалуются на то, что им не подобрать удачное положение. При этом продольной регулировки хватает даже самым длинноногим, да и регулировка по высоте сделана с запасом. Традиционно — много мест для мелочей. В дверях поместятся 1,5-литровые бутылки с водой, перчаточный ящик просто огромен, туда влезет целая куча папок формата A4, а еще есть небольшая ниша в подлокотнике и углубления под стаканчиков на центральной консоли.

Сзади тоже просторно. По меркам класса, конечно. Над головой запаса пространства совсем нет, но зато в колониях все в порядке, «сам за собой» я сажусь удобно. Все так же кузов «лифтбэк» сочетает внешний вид трехобъемного седана и практичность хэтчбэка. Можно велосипеды и холодильники в собранном виде перевозить, да и при выездах на природу можно обойтись без палатки. Единственное, нужен будет надувной матрас, потому что перепад по высоте между полом багажника и спинками сидений приличный.

## ТЕХНИЧЕСКОЕ ОСНАЩЕНИЕ

Особое внимание стоит обратить на список дополнительного оборудования и качество его работы. Светодиодная оптика ночью обеспечивает очень хорошую освещенность. При этом срок ее службы — минимум 10 лет без замены каких-либо элементов. Правда, у базовой версии дальний свет оборудован обычными лампами накаливания, но светят они хорошо, и срок службы у них очень высокий. Мультимедийная система отличается хорошей графикой, современной прорисовкой всех элементов в высоком разрешении и функционалом, полностью закрывающим основную часть потребностей. Конечно, сюда не вынесены настройки шасси и элементов комфорта, но это ограничение, связанное во многом именно с платформой. Камера заднего вида теперь с хорошим разрешением и умеющая работать при плохом освещении. Приборную панель можно заказать виртуальную. На мой взгляд, это не самая нужная опция, но поклонники современных решений наверняка оценят. Новые элементы управления на рулевом колесе куда важнее. Нельзя сказать, что по эргономике они превосходят старый вариант, но как



минимум выглядит это современно и функционал их стал лучше. Автоматический климат-контроль был у машины и ранее, но теперь он стал чуть доступнее, а кондиционер есть уже в минимальной комплектации. Настраиваемая подсветка салона — просто приятная и харизматичная опция. Вряд ли ее можно отнести к числу жизненно необходимых, но она важна с точки зрения восприятия машины. Это не минималистичный бюджетный автомобиль, это машина более высокого класса. Из полезных, но менее заметных опций в базовой комплектации Rapid есть стекла с ИК-фильтром, ESP, система контроля давления в шинах. В качестве опций доступны датчик дождя, передний и задний парктроники, бесключевой доступ, круиз-контроль с функцией ограничения скорости, боковые подушки и шторки безопасности, автоматическое торможение и автоматическое переключение с дальнего на ближний свет. Приятно, хотя действительно современным комплект опций включал бы адаптивный круиз-контроль с автоторможением и адаптивный свет. О матричных фарах для машины такого класса мечтать пока и не стоит.

## КЛЮЧ НА СТАРТ

На тест-драйв нам досталась машина с мотором 1.6 110 л. с. в комплектации Style, но с хорошим набором опций и, что удивительно, с 5-ступенчатой МКПП. «Механику» в России выбирают 57 процентов покупателей машин Skoda Rapid, так что попробовать самый пространственный вариант трансмиссии полезно. Из дополнительных опций можно отметить задний парктроник, мультимедийную систему Volero, легкосплавные диски, автозатемняемое зеркало заднего вида, автоматический климат-контроль и датчик дождя. Такой вариант по стоимости вплотную подбегает к миллиону рублей, но зато ощущается современным автомобилем, комфортным и насыщенным опциями.

Двигатель 1.6 поколения EA211 на холостых оборотах почти не слышно, а даже если погазовать, то мотор очень тих и вибраций минимум. Помнится, дорестайлинговая версия первого поколения в этом отношении была ощутимо хуже. Скорость прогрева очень хорошая, у этих моторов выпускной коллектор интегрирован в ГБЦ, так что теплый воздух из дефлекторов появляется спустя минуту после запуска мотора. Запуск кнопкой мотора на машине с механикой — вариант крайне необычный. При моих 183 см роста за рулем я размещаюсь комфортно, но хорошо, что нет пассажира справа и весь подлокотник в моем распоряжении. На машинах с МКПП обычно сложнее подобрать удачную посадку, поскольку рабочими являются обе ноги, но тут оптимальное положение сиденья находится легко, и короткая подушка сиденья мне не мешает. Диапазоны регулировки руля очень небольшие, но проблемы это не представляет — среднее положение близко к оптимальному. В целом эргономика остается образцовой с учетом класса: все под рукой и привычно до невозможности, спасибо унификации VAG. Управление мультимедийной системой смешанное, сенсорно-кнопочное, вполне удобное на ходу, а то, что функции блока управления климатической установки





не перенесли на сенсорный экран, — это прекрасно. Последнее время подобное стремление к «усовершенствованию» набирает обороты, а эргономика такого решения не просто хуже, на мой взгляд, это просто опасно. Тактильные ощущения от интерьера вовсе не главная фишка Rapid. Пластик жесткий даже на дверных ручках и подлокотниках. Зато каждая кнопка традиционно щелкает и нажимается, как в Bentley.

## В ГОРОДЕ И НА ТРАССЕ

Обращение с МКПП на Rapid достаточно простое. Мотор на холостых тянет очень хорошо, можно трогаться «поученически», только на сцеплении, можно с тягой, но в любом случае педаль сцепления длинноходная и схватывание очень плавное. Даже если вы не водили машину с механикой уже много лет, вам потребуется минут пять на адаптацию, и дальше все будет замечательно. Передаточные числа подобраны скорее для экономичного движения. При скоростях до 50 км/ч пятую передачу можно включать лишь для неспешного качения, зато на скорости в 100 км/ч на ней будет всего 2200 оборотов. При движении по городу переключаться придется часто, если хотите ехать экономично и быстро, любое ускорение — это переход с четвертой-пятой до второй-третьей. Зато механизм переключения работает идеально, хода достаточно короткие, передачи щелкаются как семечки, задняя тут с блокировкой, даже в спешке не перепутаешь с первой. Динамика при правильной работе с коробкой более чем достаточная, в городском потоке машина чувствует себя отлично, если не лениться переключать передачи. И желательно не включать вторую сразу после старта — она растянута, и машина в самом важном диапазоне скоростей будет ехать очень тяжело. На трассе нехватка мощности вполне ощутима, особенно с полной загрузкой. После 110 км/ч ни о каких быстрых обгонах речи уже не идет даже на третьей передаче, а после 130 км/ч лучше просто смиренно двигаться в потоке. Машина, конечно, может ехать быстрее, но набирает ход очень неспешно, поэтому любые маневры нужно просчитывать сильно заранее и не рассчитывать, что мотор вывезет. Зато средний расход на скорости 100-110 км/ч — менее 6 литров, а «на круизе» и того ниже.

Тормозная система вполне соответствует скоростным показателям машины, во всем диапазоне скоростей уверенно осаживая авто без изменения тормозной динамики. Усилия на педали, работа системы ABS практически образцовые, все очень просто, любые ошибки водителя легко парируются, а при торможении на миксте машина уходит в сторону покрытия с более низким коэффициентом сцепления, но мягко, так что это не счесть за недостаток. На неровностях никаких рысканий и пугающих ударов по педали, все происходит идеально для водителя среднего уровня подготовки.

И что приятно, шасси настроено по-драйверски. Очень «прозрачное» усилие на руле. Минимальные крены, хороший контроль траектории тягой и рулем. И в целом очень приятное поведение машины и на дуге, и на скоростной трассе. Правда, в придачу идет довольно жесткая подвеска, но с хорошим запасом по энергоемкости. Для разбитых дорог российской глубинки — это не оптимальное сочетание, но в крупных городах с хорошими дорогами такой вариант неплох.

## ОСОБЕННОСТИ ШУМОИЗОЛЯЦИИ

Комфорт при движении на Rapid сильно зависит от скорости и состояния дорожного покрытия. На городских скоростях, да еще по гладкому асфальту машина радуется хорошим прохождением препятствий вроде трамвайных путей или стыков в асфальте, но шершавый асфальт и мелкие неровности очень уж подробно передаются на кузов и руль. На крупных неровностях, вроде разбитых трамвайных путей и люков, подвеска начинает генерировать неприятное звуковое сопровождение. На совсем разбитой дороге приходится сбавлять ход, запас энергоемкости подвески еще далеко не исчерпан, но становится очень некомфортно водителю. С акустическим комфортом та же история. В городском режиме машина достаточно тихая, мотора не слышно, шины шумят мало, но хорошо долетают все звуки от соседних машин. С ростом скорости начинают громче шуметь шины, создавая спокойный акустический фон, который нельзя назвать раздражающим. А начиная со 100-110 становятся хорошо различимы аэродинамические шумы. Первое, что слышит водитель, это звуки со стороны зеркала заднего вида водительской двери и от уплотнений проема. С ростом скорости шум ветра становится более раздражающим, появляется новый солирующий звук со стороны лобового стекла, и после 140 км/ч машина ощущается откровенно шумной. Наверное,

не стоит ставить это в вину городскому хетчбэку, но все же для долгих поездок по трассе я бы предпочел что-то более комфортное или просто постарался бы не спешить.

Поскольку машина универсальная, отмечу неплохие параметры геометрической проходимости. Дорожный просвет — 170 мм, это больше, чем у кроссовера Škoda Karoq. Да и свесы не очень велики, только «стремянки» задних пружин расположены низко. Жаль, ESP совсем не помогает на бездорожье, мешая прохождению скользких участков. Да и штатная резина не очень подходит для таких упражнений, моментально замыливаясь. Однако при определенном навыке машина по проходимости не уступает большинству кроссоверов, а если озабиться установкой более «злой» резины, то, может, и превзойдет.

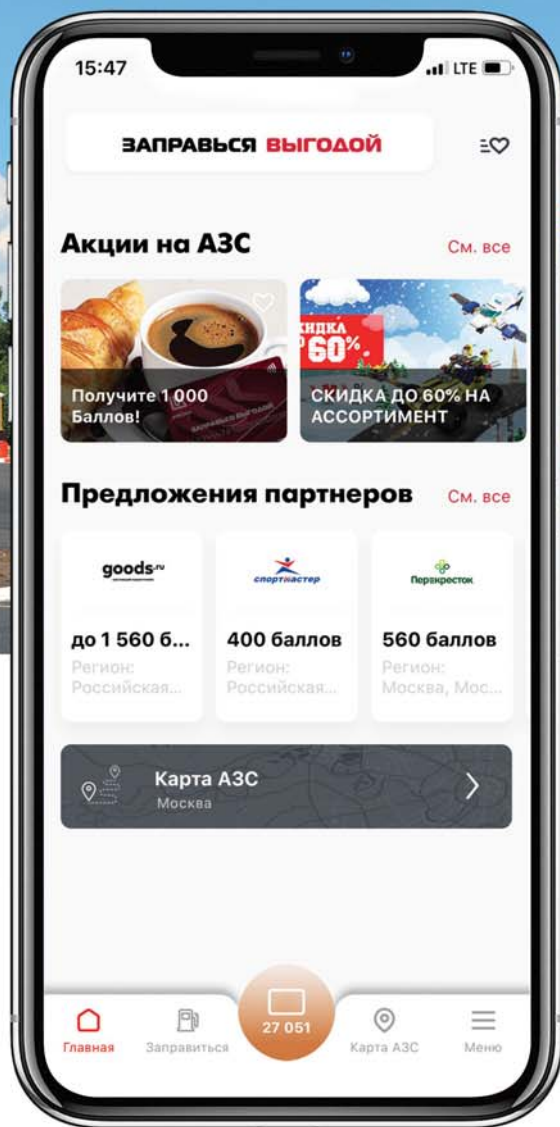
## САММАРИ

Новое поколение Škoda Rapid по большинству потребительских характеристик не так уж далеко ушло от прошлого поколения. Но если речь о топовых комплектациях, то разрыв по функциональности очень значительный. Добавим сюда осовремененную внешность и головной свет, небольшое улучшение эргономики, лучше настроенный характер шасси. Обычно этого хватает, чтобы считать машину новой моделью. Во всяком случае, даже в модельном ряду Volkswagen-Audi достаточно примеров, когда при том же шасси функционал и дизайн менялись меньше при смене поколений. И такой подход имеет право на жизнь. Ведь сохранение старого шасси — это еще и дальнейшее повышение уровня локализации и сохранение цены, отсутствие новых сюрпризов для сервиса и более низкая стоимость запчастей и расходных материалов. К сожалению, возможности новой платформы MQB по большей части не будут использованы. Ведь новый функционал — это еще и более дорогие системы, которые у покупателей бюджетных автомобилей обычно не востребованы.





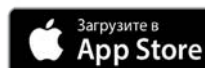
# Скачайте мобильное приложение «АЗС ЛУКОЙЛ»



Доступно в App Store, Google Play, AppGallery



[auto.lukoil.ru](https://auto.lukoil.ru)





# Что взять в дальнюю поездку



Текст: Дмитрий Полянский

**Собираясь в путь на большие расстояния, водители заботятся о дорожном наборе вещей и расходников, которые могут понадобиться. Если в городских поездках все необходимое уместается в кармане — достаточно иметь документы, деньги и мобильный телефон для вызова технических служб, то на шоссе или проселке придется рассчитывать лишь на себя. Итак, составляем список, чтобы лишнего не брать, но и нужного не упустить.**

**В** наше время уже нет смысла возить в багажнике груды запчастей. На дорогах хватает мастерских и магазинов с автотоварами. Но давайте прокрутим в уме, что понадобится нам на месте аварии или поломки. Это предметы, обеспечивающие безопасность при вынужденной остановке на трассе, а также вспомогательные средства, которые позволят добраться до цивилизации. Знак аварийной остановки, фонарь и светоотражающий жилет, аптечка, огнетушитель, буксировочный трос, силовые провода с зажимами, саперная лопатка, компрессор, домкрат, баллонный ключ и противооткатный башмак.

Аварийный знак лучше возить в чехле, чтобы не расколоть и не исцарапать. Он должен быть с надежной подставкой, не падать от ветра.

Фонарь рекомендуется брать налобный, с несколькими режимами свечения, включая прерывистый. Подсветка поможет при любых работах, а мигалка, возможно, убережет в темноте от наезда.

Сигнальные жилеты принято навешивать на спинки кресел. Нужно припасти на себя и на каждого пассажира. Выход из машины ночью без жилета на загородной трассе карается штрафом.

Обязательный состав аптечки с 1 января изменится. Согласно приказу Минздрава, который вступит в силу с нового года, в аптечке должны быть медицинские маски и перчатки, бинты, жгуты, пластырь, ножницы и аппарат искусственного дыхания. Медикаментов в новом списке нет. Старые аптечки можно использовать в течение срока их годности.

Огнетушитель берите не миниатюрный, а солидный, на 2 кг. С пламенем хорошо справляются порошковые устройства, немного уступают им углекислотные. Аэрозольные «пшикалки» в борьбе с автомобильным пожаром бесполезны.

Бутыль с водой непременно нужна, оптимальный объем — два литра, если едете без пассажиров. Пригодится и утолить жажду, и сполоснуть руки, и пополнить при необходимости омыватель.

Саперная (а точнее, малая пехотная) лопатка — инструмент многоцелевой. Выручит при вызволении автомобиля из ямы, отковырнет заклинившую в ДТП дверь, а может использоваться и как оружие защиты от недружелюбных личностей. Только это должна быть настоящая лопатка армейского образца, а не хлипкая жестянка из супермаркета или складной подарочный прибор с пилой, открывалкой и прочими бесполезными

прибамбасами. Кстати, и нож тоже лучше иметь простой, не складной.

Рекомендуется запастись канистрой топлива хотя бы литров на десять. Этого хватит, чтобы добраться из глуши до ближайшей заправки. Моторного масла в дальнем пути может потребоваться около литра. Оно должно быть того же типа, что залито в двигатель.

Набор для ремонта бескамерных шин и запасные предохранители тоже нужны. Они занимают немного места, а нервов и времени сэкономят уйму, избавив от необходимости вызывать эвакуатор в тьмутаракань.

На разные случаи стоит прихватить полиэтилен и скотч. Это накидка для работы под дождем, подстилка, а при необходимости — временная замена разбитого стекла.

После возни с машиной или перед едой потребуется обтереть руки. Тут пригодятся бумажные полотенца либо влажные салфетки.

Чтобы не уснуть за рулем, водители берут с собой орешки или леденцы. Смакуя их, будет легче бороться с дремотой. Но не переоценивайте этот способ, его хватает ненадолго. Для безопасности гораздо надежнее как следует выспаться перед поездкой.

Удачи на дорогах!



# Куба снова рядом!



Текст: Константин Гаврильчик

Фото: Роман Криворучко

С отпуском всегда так: ждешь его, ждешь, потом — бац, две недели пролетели, как один миг, и снова сиди и мечтай. Лучше всего в этой ситуации — начать строить планы на будущее. Конечно, из-за коронавируса делать это непросто, но когда русского человека останавливали такие мелочи. Тем более что с 1 ноября 2020 года власти Кубы сняли ограничения на въезд иностранных туристов. А значит, у россиян есть все шансы побывать на Острове свободы. Так что, товарищи, Куба снова рядом, поэтому давайте присмотримся к ней повнимательней.







звание это давно закрепилось за Кубой и сегодня используется для привлечения на остров туристов. Причем используется, надо признать, с большим успехом — ежегодно на гостеприимный остров прилетает более четырех миллионов человек. И каждый из них обязательно находит свои причины для того, чтобы считать Кубу удивительной и неповторимой.

## КРАСАВИЦА-ГАВАНА

Гавана — столица Кубы, яркая, красочная, полная суеты и развлечений, с великолепной архитектурой колониального периода, ретромашинами и другими диковинками. Уже ради одной Гаваны стоит поехать на Кубу. История кубинской столицы насчитывает более 500 лет. За это время город приобрел весьма самобытный облик и уникальный колорит. Район Старой Гаваны включен ЮНЕСКО в Список Всемирного наследия. Количество архитектурных памятников на единицу площади здесь просто зашкаливает.

Одной из самых известных достопримечательностей Гаваны, вне всякого сомнения, является Капитолий. Грандиозное правительственное здание в стиле эпохи ренессанса было открыто в 1929 году. По размерам оно превосходит Капитолий в Вашингтоне. К главному входу ведет роскошная лестница с двумя 6-метровыми скульптурами по бокам. Кстати, именно в Капитолии находится отметка нулевого километра, которая является точкой отсчета всех расстояний на Кубе. Она украшена алмазом в 25 каратов, помещенным под куполом здания. По одной из версий, алмаз принадлежал последнему российскому императору Николаю II. Драгоценный камень якобы привез в Гавану турецкий ювелир, купивший его в Париже. Несмотря на то что ал-

## ОСТРОВ СВОБОДЫ

Куба — страна уникальная, другой такой однозначно не найти нигде в мире. Если в Чехию туристы летят насладиться прекрасным пивом и полюбоваться достопримечательностями Праги, Италия и Испания, помимо замечательной кухни, славятся своими великолепными возможностями для шопинга, то на Кубу нужно ехать ради ее совершенно неповторимой атмосферы. Ее сложно описать словами, но когда ты оказываешься в этой карибской стране, понимаешь, что ее не зря называют Островом свободы.

Кстати, существует несколько версий, откуда пошло это название. По одной из них, оно появилось из-за введения в Америке сухого закона. Сразу после его при-

нятия в 1919 году любители веселой жизни нескончаемым потоком потянулись из Америки на соседнюю Кубу. Здесь был неограниченный доступ к рому, казино и сигарам, а ритмы румбы и красота местных девушек пьянили не хуже алкоголя. Словом, свободы было хоть отбавляй.

По другой версии, привычное всем нам название закрепилось за островом после 1959 года, когда компания молодых революционеров во главе с Фиделем Кастро свергла тоталитарный проамериканский режим Фульхенсио Батисты. Повстанцы, которые скрывались в горах Сьерра-Маэстра, вынудили диктатора и его приспешников бежать, а сами вошли в Гавану, объявили жителей Кубы свободными людьми, а страну нарекли «Островом свободы». Так или иначе на-





маз лежал под непробиваемым стеклом, он был украден 25 марта 1946 года и возвратился в Капитолий лишь 2 июня 1947 года. Сейчас камень по соображениям безопасности заменен на копию и хранится в сейфе Центрального банка Кубы.

## ОТ КОЛУМБА ДО ХЕМИНГУЭЯ

Второй важнейший архитектурный и исторический памятник Старой Гаваны — кафедральный собор на площади Сьенага. Он построен из кораллового известняка, поэтому внимательный взгляд увидит на поверхности стен и колоннах небольшие фрагменты кораллов и раковин, покоившихся столетия назад на дне Карибского моря. Этот образец изысканного колониального барокко, кстати, заметно отличается от других кубинских построек своим внешним видом. Например, для решения проблемы отвода воды с площади размер башен собора неодинаков. Кроме того, целое столетие этот храм хранил прах первооткрывателя Америки — Христофора Колумба. Останки мореплавателя перезахоранивали не однажды, пока наконец не перевезли в испанскую Севилью, где он и находится с тех пор.

Насладившись изысканной красотой кафедрального собора, обязательно побывайте на бульваре Прадо. Он является главным променадом кубинской столицы и, вместе с прилегающими улочками, парками и площадями, ключом ко многим ее знаковым достопримечательностям. Здесь проходят шумные и колоритные кубинские свадьбы, поскольку на бульваре находится Дворец бракосочетания — бывшее казино «Эспаньол». По выходным на Прадо появляются уличные артисты и художники. Гуляя вечером по

бульвару, вы непременно увидите Большой театр и Центральный парк. Пройдитесь еще немного — и вы на набережной Малекон.

Кстати, неподалеку от бульвара расположено и одно из культовых мест, связанных с именем Эрнеста Хемингуэя, — бар «Эль-Флоридита». Однажды знаменитый писатель зашел сюда, выпил коктейль дайкири и настолько впечатлился, что стал заглядывать в заведение каждое утро. Ровно в 10 часов он появлялся в дверях, садился на одно и то же место и просил «самый лучший в мире дайкири». Писатель всегда заказывал двойную порцию, сделанную по специальному рецепту: ром, грейпфрутовый сок, лимон и лед. Этот коктейль подают в «Эль-Флоридите» по сей день. Да и бронзовый Хемингуэй все так же встречает посетителей со стаканчиком дайкири, на том самом месте, где любил сидеть писатель. Кстати, многие туристы пытаются побить рекорд сеньора Эрнеста — выпить 13 двойных дайкири и уйти из бара на своих двоих. Однако пока сделать это никому не удавалось.

## ВАРАДЕРО И ТРИНИДАД

Если Гавана — главный туристический центр Кубы, то самым популярным ее курортом, бесспорно, является Варадеро. Первая ассоциация, которая приходит на ум при упоминании этого города, — пляж, что вполне понятно. Варадеро представляет собой косу шириной около километра и протяженностью 40 км, которая уходит в море и отделяет Флоридский пролив от Атлантического океана. Здесь все для туристов и только для них. Роскошные отели и бюджетные гостиницы, бесчисленное количество ресторанчиков и ночных клубов, дайвинг-







зами, как выглядели кубинские города в колониальную эпоху. А главное, почувствовать живое дыхание кубинской истории.

## ВМЕСТО ПОСЛЕСЛОВИЯ

Разумеется, в одной статье невозможно рассказать обо всех достопримечательностях Острова свободы. Да и не было, если честно, такой задачи. Уверен, как бы ни было интересно читать про отдых на Кубе, лучше взять билеты, махнуть через океан и самому окунуться в неповторимую атмосферу этой замечательной страны. К тому же в настоящий момент путешествие сюда имеет ряд существенных плюсов.

Во-первых, для того чтобы отправиться на Остров свободы, россиянам не нужна виза. Достаточно иметь загранпаспорт, который будет действителен шесть месяцев после прилета на Кубу. Также требуются авиабилеты, страховка, ваучер и иммиграционная карта. Она заполняется в двух экземплярах при въезде в страну, первый экземпляр предъявляется при прохождении паспортного контроля вместе с паспортом, второй необходимо сохранить до конца поездки, он возвращается при вылете из страны.

Во-вторых, приезжать на Кубу можно в любое время года, но самые комфортные условия для отдыха на острове как раз в конце осени — начале зимы. Пока в России — снег и морозы, здесь самый разгар туристического сезона: +27 °С днем, около +20 °С ночью, а вода — не ниже +24 °С весь год. Словом, все условия, чтобы наслаждаться отдыхом на полную катушку.

Ну а самый главный плюс поездки на Кубу в том, что туристов из нашей страны здесь традиционно любят и ждут. Так что побывать на Острове свободы нужно обязательно. Must see, как говорится.

центры, чистейший океан и километры белоснежных пляжей...

Океан практически всегда спокойный, сильных штормов с громадными волнами здесь не бывает. А все благодаря большому коралловому рифу в нескольких километрах от берега, о который эти волны и разбиваются. Вход в воду на пляжах пологий. За это Варадеро любят семьи с детьми: можно спокойно нежиться на солнышке, пока любимое чадо возится на мелководье у берега.

Облик побережья в Варадеро меняется каждые 300 метров. Вот оживленные места с зонтиками и лежаками, барами и волейбольными площадками, проходишь немного вперед — и остались только пальмы, песок и океан. Сегодня можно отдыхать весело в толпе, завтра — романтично в уединенном месте. И конечно, даже в пик сезона занимать место на пляже в 6 утра не придется — вдоль 25-километровой кромки воды мест полно, и все они бесплатные.

Отдых на Варадеро — пляжный, но есть на курорте и некоторые достопримечательности, которые могут заинтересовать тех, кто устал валяться на белоснежном песке. Начать их осмотр стоит с особняка Дюпона. В 1930 году американский миллионер Ирен Дюпон построил на Икском полуострове виллу почти за полтора миллиона долларов, от которой и ведет свою историю здешний курорт. Сегодня любой турист может осмотреть здание, которое на момент постройки считалось верхом технологичности. Кроме того, здесь можно отобедать и даже остановиться на ночь — в вилле находятся ресторан «Лас Америкас» и небольшой отель.

Любители природных достопримечательностей могут отправиться в парк Хосоне. Тут огромное количество тропических растений, в зарослях живут разнообразные птицы и животные. Искусственно созданные пруды служат домом для уток и лебедей. Поклонникам дайвинга прямая дорога в морской парк Кайо-Пьедрас-дель-Норте. Здесь рядом

с природным рифом на дне лежат несколько судов и даже самолет, которые специально затопили, чтобы дайверам было на что посмотреть. А для всех остальных есть множество баров и ресторанчиков, где можно отведать местную кухню и побаловать себя знаменитыми на весь мир коктейлями «Мохито» и «Куба Либре».

Кстати, если после шумного и зажигательного Варадеро вам захочется уединения, отправляйтесь в Тринидад. Можно сказать, что он является самой масштабной достопримечательностью Кубы. По сути — это город-музей. Полностью сохранившиеся дома колониальной эпохи, построенные на рубеже XVIII-XIX веков, мощенные камнем улочки, старинные храмы и крыши, покрытые черепицей, и полная безмятежность. Город словно застыл во времени и дает возможность увидеть своими гла-

## COVID-ПАМЯТКА ДЛЯ ПРИЛЕТАЮЩИХ НА КУБУ

- В самолете и в аэропорту необходимо использовать маски и перчатки.
- По прилете пассажиры должны заполнить декларацию о состоянии своего здоровья.
- Там же все туристы проходят термометрию и могут сдать бесплатный ПЦР-тест.
- В процессе трансфера в отель необходимо использовать защитные маски.
- Результаты теста готовятся в течение 24 часов, в это время туристы могут свободно передвигаться по территории отеля.
- После получения информации об отсутствии COVID-19 можно покидать пределы гостиницы.
- Если результат теста положительный, турист будет немедленно госпитализирован, а его спутники изолированы на время, необходимое для подтверждения того, что они не были инфицированы.
- На территории отеля гости могут передвигаться без масок, использование которых будет обязательным только для персонала отеля.
- Внутри отеля туристы должны соблюдать социальную дистанцию и проходить систематический контроль температуры тела.
- Если во время отдыха турист обнаружит у себя симптомы заболевания, он должен сообщить об этом администрации отеля и обратиться по номеру телефона, указанному в страховом полисе. Далее — следовать инструкциям местных властей и представителя страховой компании.



# ДО 3 РУБЛЕЙ\* ЗА ЛИТР

при покупке в магазине



**КУПИТЕ**



товары  
от 150 р.

+



топливо  
от 5 л

**ПОЛУЧИТЕ**



Акционных  
**БАЛЛОВ**  
за каждый  
литр  
бензина/СУГ

или



Акционных  
**БАЛЛОВ**  
за каждый  
литр  
ДТ



**Для участников программы лояльности «ЗАПРАВЬСЯ ВЫГОДОЙ»**

\* 3 рубля эквиваленты 300 Акционным Баллам, которые Участники Акции получают за совершение Акционной покупки 1 и/или Акционной покупки 2. Срок действия Акционных Баллов - 20 дней.

Полная информация об организации Акции, сроках, месте и порядке получения Акционных Баллов, адресах АЗС размещена на Интернет-представительстве Программы по адресу: [auto.lukoil.ru](http://auto.lukoil.ru)

Период проведения Акции: с 15.10.2020 по 15.12.2020 г.



@lukoil4you



# РЕВОЛЮЦИОННОЕ ТОПЛИВО ЭКТО 100



## АБСОЛЮТНАЯ ЭНЕРГИЯ РОЖДАЕТ АБСОЛЮТНУЮ СКОРОСТЬ

ЭКТО 100

