

ТЕСТЫ

КУДА ПОДАЛЬШЕ! 86

Какая машина экономнее тратит ваши деньги

СВОБОДУ СОЛНЕЧНЫМ ЗАЙЧИКАМ! 94

Чем надраить хром – кухонное средство спорит с автокосметикой

ГРЯЗНЫЕ ТАНЦЫ 96

«Субару-Форестер» и «Мицубиси-Аутлендер» на бездорожье

ЖЕЛТЫЙ КВАДРАТ 106

«Начинающий водитель» – реакция на знак

ИНЬ И ЯН 108

«Ауди-А3 Спортбек» и БМВ-118i: разная философия движения

МАГИЯ ВЕЛИЧИЯ 116

Большие вседорожники премиум-класса: «Инфинити-ЈХ35», «Ауди-Q7», БМВ-Х5, «Мерседес-Бенц GL»



ЗА РАМКИ! ... 87, 96, 108, 116



КУДА ПОДАЛЬШЕ!

Одна из популярных тем гаражных симпозиумов – чья машина жрет меньше топлива. Тот же вопрос Евгений Борисенков задал сотрудникам редакции.



И

По выражению одного из коллег, самая бредовая идея может быть воплощена материально – нашлось бы желание. Вот мы и решили аргументы сторон проверить на практике. То есть выбрать из многообразия официально продающихся в России автомобилей четыре наиболее экономичных (по мнению участников теста) и проехать на одной 500-рублевой заправке как можно большее расстояние. Результат оценивали по длине прямой от точки старта во дворе редакции до проекции точки финиша на луч, соответствующий разыгранному направлению.

Такие условия позволяли участникам показать знание техники, проявить интеллект в выборе оптимального маршрута и блеснуть водительским мастерством. В нагрузку каждый экипаж получил по одному спецзаданию.

● Экипаж № 1

Мы в отделе авторынка стоим за правду жизни, а потому решили ехать на самой доступной и народной технике. Кстати, из всей четверки

лишь «Киа-Сид» и новый «Пежо-301» претендуют на массовое признание. «Смарт» если и покупают, то в качестве третьего авто в очень обеспеченные семьи. А вот на звание самой рыночной модели претендовать вправду «Дэу-Матиз» с литровым мотором мощностью 63 «лошадки пони». Про его цену я вообще молчу.

● Экипаж № 2

Для нас, представляющих отдел спорта, настоящая борьба, истинный драйв – это не поиск наиболее экономичного автомобиля, а попытка выдать достойный расход даже из самой обыкновенной машины. Наш выбор – «Киа-Сид» с двигателем 1,4 л, на механике. Можно было взять «Рио», но такой вариант показался скучным.

● Экипаж № 3

Основную ставку при выборе сделали на малый вес: здесь у «Смарта» просто нет конкурентов, ведь без нагрузки он весит всего 825 кг. Экипаж тоже подбিরали соответствующий: водитель массой 75 кг, штурман – около пятидесяти. Перед стартом строгая диета: легкий ужин, никаких завтраков.

ЛЮДИ И МАШИНЫ

● **Экипаж № 1:** Максим Приходько – пилот, Мария Бойко – штурман. Автомобиль «Дэу-Матиз», 1,0 л, МКП. Топливо А92, в баке на момент старта 16,91 л.



● **Экипаж № 2:** Вадим Крючков (Юрич) – пилот, Сергей Зиновьев – штурман. Автомобиль «Киа-Сид», 1,4 л, МКП. Топливо А92, в баке на момент старта 16,91 л.



● **Экипаж № 3:** Павел Леонов – пилот, Ольга Кладовикова – штурман. Автомобиль «Смарт», 1,0 л, АКП. Топливо А95 «Экто», в баке на момент старта 15,06 л.



● **Экипаж № 4:** Юрий Тимкин – пилот, Михаил Гзовский – штурман. Автомобиль «Пежо-301», 1,6 л HDi, МКП. Топливо дизельное, в баке на момент старта 15,29 л.



☞ Мы свое спецзадание – раздобыть топливо после окончательной остановки – не выполнили. Простояв под дождем в ожидании попутки минут двадцать-тридцать – ну не едет там никто! – залили в бак энзэ из канистры в количестве 5 л. Доехали до ближайшей колонки «Топливо уфимских НПЗ», но и там бензина не оказалось. Никакого!



● Экипаж № 4

О микролитражках мы даже не думали – нужен дизель! Это логично вытекло из сути задания. Ведь ехать предстоит в основном по загородной трассе, где машины на тяжелом топливе вне конкуренции. Сначала думали взять «Пежо-408» с 1,6-литровым турбодизелем, а потом осенило: буквально накануне французы объявили о начале продаж седана 301 с точно таким же мотором. Берем новичка!

НАКАНУНЕ

Подготовка автомобилей и организации движения до момента старта не знало даже руководство – во избежание споров о справедливости выбор доверили случаю. Изготовили четырехконечную звезду, присвоив каждому лучу номер экипажа. «Светило» приладили к карте Московской области и окрестностей, совместив ось вращения с точкой старта. Оставалось раскрутить доморощенную рулетку и дожидаться полной ее остановки – лучи и укажут путь. Номера экипажи решили

☞ Передвижения участников в режиме реального времени судьи отслеживали с помощью GPS-маркеров, установленных в каждой машине. Оборудование предоставила компания «М-Плата».

разыграть традиционно – извлечением фанты из гоночного шлема. Оставшиеся в редакции собирались наблюдать за борьбой в режиме реального времени на судейском компьютере, куда приходил сигнал от датчиков GPS, установленных в каждой машине.

● Экипаж № 1

В ходе рабочего совещания по улучшению аэродинамических свойств «моти» был заслушан доклад сотрудника отдела Эдуарда Конопа. Авиинженер по образованию, он предложил сделать небольшой обвес, который ослабит вихревые потоки под днищем машины. В хозтоварах купили веселенький клетчатый линолеум, который и приспособили по месту, добавив внешности «Матиза» 100/500 очков.

● Экипаж № 2

Вложили в подготовку массу времени и сил. Три дня тренировок с отработкой



Ⓢ Спецзадание – сообщить в редакцию координаты финиша, не используя личные средства связи, – оказалось сущим пустяком. Милая работница ближайшей АЗС охотно одолжила телефон после того, как мы погасили ее задолженность перед сотовым оператором в сумме 150 рублей.



21 МАЯ 2013 ГОДА, РАННЕЕ УТРО

Начинаем с розыгрыша направлений. Удача в этот день сопутствовала не всем: экипажу № 1 звезда указала путь на Осташков, № 2 – на Ярославль, № 3 – в сторону Шацка. Путь № 4 практически совпал с направлением Калужского шоссе. Быстренько проконсультировавшись с навигаторами (потыкали пальцем кто в телефон, кто в планшетник), участники двинулись в путь.

● Экипаж № 1

На западном направлении без проблем – ни пробок, ни светофоров! Как-то не едет народ в эту сторону, особенно в шесть утра. Москву проскочили – не заметили. Но уже на трассе Москва – Рига полил дождь...

● Экипаж № 2

На проспекте Мира подозрительно много машин, а наш «антирадар» пищит каждые 700 м. Хорошенькое начало! Тем не менее через 20 минут миновали МКАД. На одометре 14 км. Ужасно хочется спать. Куда и зачем едем?

● Экипаж № 3

Поначалу все шло неплохо: неспешно пилить по утренней Москве – одно удовольствие. Жаль, закончилось оно очень быстро: уже на ТТК, перед съездом на улицу Радио, встали в пробку: торопыга на «Королле» «догнал» «Октавию» – и они перегородили целых три ряда. Хорошо хоть, у нашей машинки (из-за скромных габаритов я машинально называю ее только уменьшительно-ласкательно) есть система «старт-стоп», позволявшая в этой ситуации проиграть не так уж много.

● Экипаж № 4

Ленинский проспект в полседьмого утра неожиданно загружен, пришлось потолкаться в намечающейся пробке. Но стоило выбраться за МКАД, как настроение улучшилось – широкая, ровная дорога. Дизель несет 301-й, словно пушинку, хотя нога едва ласкает педаль газа. Вошли в раж настолько, что невольно пару раз превысили разрешенную скорость. Не хватало еще из заезда на экономичность привезти штраф за лихачество!

ТОТ ЖЕ ДЕНЬ, БЛИЖЕ К ЗАВТРАКУ

Машины точками на судейском компьютере расползаются в заданных

ТОПЛИВО

Горючее приобрели на заправке «ЛУКОЙЛ» вблизи центрального офиса компании, тем самым гарантировали качество и топлива, и услуги. Марку выбрали по рекомендации изготовителей автомобилей, количество соответствовало оплате – каждому экипажу на 500 рублей. Увы, колонки с простым 95-м здесь не оказалось. Пришлось брать «Экто», который на рубль дороже. В итоге экипаж «Смарта» получил на пол-литра меньше возможного.



направлениях. Похоже, все стараются держаться федеральных дорог, хотя высокая средняя скорость в нашем тесте не требуется. Впрочем, один резон есть: гладкий асфальт позволяет снизить расход топлива аж на две десятых – проверено в ходе предыдущего экомарафона. Штурманы маяются от безделья и постоянно звонят на базу с дурацкими вопросами типа «как там остальные?».

● Экипаж № 1

Всю дорогу хлещет дождь. Окно откроешь – теплый сырой воздух мгновенно норвит затянуть пеленой все окна. Кондиционер включишь – слышно, как его насос жадно отнимает бензин у мотора. Еще засвистел какой-то из ремней. Решили, что он годится на роль аудиотахометра: чем больше обороты, тем выше по тональности противный писк.

● Экипаж № 2

Огибаем Сергиев Посад. На одометре 64 км. Расход упал до 4,9 л, средняя скорость – 63 км/ч. Начинаются настоящие «Холмогоры» – вверх-вниз. Пилот говорит, что такой рельеф нам неудобен. Подул сильный встречный ветер, который, похоже, будет вредить нам всю дорогу. На длинных подъемах-тягунах Юрич называет «Сид» Серой Мышкой, приговаривая: «Ну, милая, ну еще капельку!». Одометр – 109 км, расход – 4,7, средняя скорость – 71 км/ч. Роскошная четырехполоска заканчивается, впереди скверный длинный участок с поселками и чахоточными «газелями». Оказывается, не они нам мешают, а мы им – с нашей установкой на 75–80 км/ч по спидометру. Чтобы не обнадеживать фуры, скапливающиеся за нами, включаем аварийку.

● Экипаж № 3

Пытаемся ехать по науке, которая гласит, что наименьший расход автомобиля показывает при равномерном движении с минимальными оборотами двигателя на наивысшей передаче. В нашем случае это означает пятую ступень в роботизированной коробке при примерно 1800–1900 об/мин и всего лишь 61–63 км/ч по спидометру. Этим ставим крест на идее хоть какое-то время подержаться в аэродинамическом мешке позади фур – даже совсем старые и сильно загруженные едут ощутимо быстрее.

● Экипаж № 4

Сбавляем темп и концентрируемся на показаниях моментального расхода. Под горку борткомпьютер декларирует приятные глазу 1,5 л/100 км,



Экипаж № 3 в поисках оптимального пути к трассе М5.

на подъемах примерно 4,5 л. Ну а средняя цифра – 3,0 л/100 км. Много-обещающе! А ведь мы не выключаем вентилятор (кондиционером, понятно, не пользовались), не отказываем себе в музыке. Просто стараемся держать 80–85 км/ч. Время от времени пристраиваемся за фурами, надеясь, что в воздушном мешке снизим расход топлива, однако надолго терпения не хватает. К тому же то и дело приходится останавливаться из-за реверсивного движения, вызванного ремонтами мостов и дорог в паре сотен километров от столы.

ТОТ ЖЕ ДЕНЬ, ВРЕМЯ ОБЕДА

Обстановка в редакции накаляется – расстояния, пройденные участниками, различаются чуть не в полтора раза. У кого-то уже замигала контрольная лампа. Болельщики сбиваются в группы, готовясь праздновать. Осталось выяснить, что – победу или поражение?



Ⓢ Обнаружить более-менее свежий номер ЗР, как предписывала дополнительная задача, в мордовском поселке Зубова Поляна не получилось: единственная палатка, якобы торгующая периодикой, оказалась на замке. Реабилитировались под Рязанью, где на одной из сетевых колонок обнаружили это объявление.

Ⓢ Финиш «Смарта»: 374 км от редакции. Узнав, кто мы и откуда, тракторист поделился своим рекордом: 600 л солярки каждый день.





Смотрите на iPad:
ЭКОНОМИМ ТОПЛИВО

С задачей вымыть машину в точке финиша справились без проблем. Еще во время пит-стопа на заправке думали купить воды и губку. Обнаружить в продаже удалось лишь 5-литровую бутылку дистиллированной, а вместо губки приобрели... банную варежку. Пока задавали пару «Пежо», собрались тучи. Воистину, помыл машину – к дождю.

Мучиться с пуском после осушения топливной магистрали не пришлось – изготовитель предусмотрел в системе питания ручной подкачивающий насос.



Экипаж № 1

За отчетные 300 км никаких происшествий и все при деле: я рулю, Маша спит, «Матиз» работает. В Зубцове теряем драгоценное топливо из-за ремонта моста. Местечку Князьи Горы экипаж выражает большую благодарность – накатом пройдено метров шестьсот. Наконец, через семь часов въезжаем в Осташков. Любителям статистики скажу, что на горячей лампе остатка топлива мы протянули 123 км. Общий счет – 407 км пробега на шестнадцати с хвостиком литрах в нашу пользу! Уже по приезде, вооружившись калькулятором, понял, что добился фантастического результата – 4,15 л на сотню, о чем гордо всем сообщаю. И предлагаю «Уздэуавто» считать меня почетным заводским тест-пилотом! А по нечетным – Машу.

Экипаж № 2

Въехали в Ростов Великий. На одомере 206 км, зажглась лампа резерва топлива. Какого черта так рано?! Наполняем канистру А92 на обратный путь. Вдруг он начнется уже совсем скоро? 11 часов 49 минут. Всё, приехали: бензина нет, мотор глохнет. Скачываемся в низинку, не доехав 300 м до города Данилова. Средний расход по компьютеру – 4,5 л/100 км, пройдено

340,7 км со средней скоростью 67 км/ч. Оперативно пересчитываем данные: 16,9 л на 340 км – это, простите, никак не меньше 4,9 л на сотню! На свежем воздухе возникает ощущение, что нас кто-то обманул.

Экипаж № 3

Примерно в 14:50 мы пересекли границу Республики Мордовия и въехали в поселок городского типа Умет, который прославлен многочисленными забегаловками и кафешками (по некоторым данным, около полутысячи на протяжении пары километров федеральной трассы). Истекая слюной от запахов борщей и шашлыков, с трудом нашли в себе силы двигаться дальше, ведь каждая остановка – потеря. Но, проехав еще около 25 км, все же свернули на обочину: топливо кончилось на 445-м км – по одомеру. Компьютер при этом утверждал, что мы должны выдать 524 км. Вот уж дудки!

Экипаж № 4

После 280 км пути тревожно замигала лампочка остатка топлива. На 299-м км притормозили, чтобы купить солярки и залить ее в канистру, заодно освежились. Пустили мотор – и загрузили: бортовой компьютер перестал показывать расстояние до полной остановки. Ну, думаем,

неплохо бы протянуть километров пятьдесят, хотя в душе надеялись на большее. Заглох мотор, причем неожиданно мягко, когда одометр показал 458 км. Хорошо, что это произошло на равнине: выжав сцепление, прошли накатом метров двести.

СЛЕДУЮЩИЙ ДЕНЬ, ПОЗДНО УТРОМ

Заседание судейской коллегии перенесли на среду – многочасовое бдение объективности не способствовало.

Победителем признали экипаж № 4 на «Пежо-301» – против цифр не попрешь (главное, напомним, не показания одометра и не собственно расход топлива, а удаление по прямой от точки старта, – см.: таблица, вторая колонка). На руку им сыграл и экономичный дизель, и удачно выпавшее направление, почти полностью совпавшее с федеральной трассой. Второе место завоевал экипаж № 3, уступивший призерам самую малость – всего 30 км по проекции и 13 км по одомеру. Что же, ставка на легкий сверхкомпактный «Смарт» и современный бензиновый двигатель непосредственным впрыском почти оправдалась. Еще бы немного везения... Третьим финишировал экипаж № 1, но уже с приличным отставанием в 99 км (по проекции). Как сработал самодельный аэродинамический обвес, судить не беремся, а вот явно устаревший мотор «Матиза» оказался не на высоте. Завершает рейтинг экипаж № 2. Уступив лидеру почти 100 км дистанции, своей цели напарники достигли, выжав из «Сида», самого крупного в тесте, 4,97 л/100 км!

ЗР

ОФИЦИАЛЬНЫЕ ИТОГИ

Место/номер экипажа	Расстояние по проекции, км	Расстояние по одомеру, км	Средний расход топлива, л/100 км	Время в пути, ч	Средняя скорость, км/ч
1/4, «Пежо-301»	405	458	3,34	6,0	76
2/3, «Смарт»	374	444	3,39	8,7	51
3/1, «Дэу-Матиз»	306	407	4,15	8,0	51
4/2, «Киа-Сид»	304	341	4,96	5,1	67

Экипаж № 1 «Дэу-Матиз»

Расстояние по проекции: 306 км
Средний расход топлива:
4,15 л/100 км

Показания бортового компьютера: отсутствует

3 МЕСТО

4 МЕСТО

Экипаж № 2 «Киа-Сид»

Расстояние по проекции: 304 км
Средний расход топлива:
4,96 л/100 км

Показания бортового компьютера:



Экипаж № 4 «Пежо-301»

Расстояние по проекции: 405 км
Средний расход топлива:
3,34 л/100 км

Показания бортового компьютера:



1 МЕСТО

2 МЕСТО

Экипаж № 3 «Смарт»

Расстояние по проекции: 374 км
Средний расход топлива:
3,39 л/100 км

Показания бортового компьютера:



ЗАДНИМ УМОМ

Подытожив результаты, мы готовы выдать рецепт экономичной езды, четырехжды проверенный экипажами на практике.

1. Наука права: в целях экономии нужно двигаться равномерно, с минимальными оборотами и на высшей передаче. У нас средняя для всех участников скорость оказалась невысока – всего

61 км/ч. Контролировать ситуацию можно по бортовому компьютеру (отсутствие такового у «Матиза» отчасти объясняет невысокое место). Большинство предпочитает более доступный средний расход, а виртуозы исхитряются ехать, ориентируясь по мгновенному.

2. На спуске стоит избегать движения накатом, когда мотор поглощает топливо

в режиме холостого хода. Лучше тормозить двигателем – будет выгоднее.

3. Отдавайте предпочтение гладким покрытиям: щебеночный асфальт повышает сопротивление.

4. Проанализируйте возможные маршруты и определите время старта – томление в пробке порой требует больше топлива, чем крюк в объезд.

5. Данные о количестве топлива и пройденном расстоянии записывайте в бортовой журнал. Наглядная статистика (через пару недель) поможет оптимизировать стиль вождения.

6. Отключайте все потребители, без которых можете обойтись. Ну и конечно, при более-менее длительных остановках глушите двигатель.